A BIZOTTSÁG (EU) 2023/1772 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2023. szeptember 12.)

a 923/2012/EU végrehajtási rendeletnek a légiforgalmi szolgáltatási és léginavigációs szolgálati rendszereknek és rendszerelemeknek az egységes európai égbolt légterében való használatával kapcsolatos üzemeltetési szabályok tekintetében történő módosításáról és az 1033/2006/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2018. július 4-i (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([1]) és különösen annak 31. cikkére és 44. cikke (1) bekezdése a) pontjára,

mivel:

(1) Az (EU) 2018/1139 rendelet 140. cikkének (2) bekezdésével összhangban a hatályon kívül helyezett 552/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([2]) alapján elfogadott végrehajtási szabályokat legkésőbb 2023. szeptember 12-ig hozzá kell igazítani az (EU) 2018/1139 rendelet rendelkezéseihez.

(2) A 2006. július 4-i 1033/2006/EK bizottsági rendelet ([3]) meghatározza az egységes európai égbolton a felszállás előtti szakaszban a repülési tervekre alkalmazandó eljárások követelményeit.

(3) A 923/2012/EU bizottsági végrehajtási rendelet ([4]) meghatározza a közös repülési szabályokat, valamint a léginavigációs szolgálatokra és eljárásokra vonatkozó működési rendelkezéseket.

(4) A légiforgalmi szolgáltatási és léginavigációs szolgálati (ATM/ANS) berendezéseknek az egységes európai égbolt légterében való használatára vonatkozó követelmények folyamatos érvényességének biztosítása érdekében a 923/2012/EU végrehajtási rendeletet módosítani kell oly módon, hogy az tartalmazza az e rendelettel hatályon kívül helyezett 1033/2006/EK rendeletben foglalt, a repülési tervekre vonatkozó releváns követelményeket.

(5) mivel a hálózatirányító a felszállás előtti szakaszban repülésiterv-feldolgozási feladatokért is felelős, a 923/2012/EU végrehajtási rendeletet a hálózatirányítóra is alkalmazni kell.

(6) Alapvető fontosságú, hogy a repülési tervek benyújtásakor minden felhasználó betartsa a hálózatirányító által kidolgozott és fenntartott üzembentartási kézikönyveket.

(7) Az ismétlődő repülési tervek (RPL) már nem alkalmazandók az európai (EUR) régióban, ezért az RPL-re való hivatkozásokat törölni kell.

([1]) HL L 212., 2018.8.22., 1. o.

([2]) Az Európai Parlament és a Tanács 552/2004/EK rendelete (2004. március 10.) az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat átjárhatóságáról („átjárhatósági rendelet”) (HL L 96., 2004.3.31., 26. o.).

([3]) A Bizottság 1033/2006/EK rendelete (2006. július 4.) az egységes európai égbolton a felszállás előtti szakaszban a repülési tervekre alkalmazandó eljárások követelményeiről (HL L 186., 2006.7.7., 46. o.).

([4]) A Bizottság 923/2012/EU végrehajtási rendelete (2012. szeptember 26.) a közös repülési szabályok és a léginavigációs szolgáltatásokra és eljárásokra vonatkozó működési rendelkezések meghatározásáról, valamint az 1035/2011/EU végrehajtási rendelet és az 1265/2007/EK, az 1794/2006/EK, a 730/2006/EK, az 1033/2006/EK és a 255/2010/EU rendelet módosításáról (HL L 281., 2012.10.13., 1. o.).

(8) Az egységes európai égbolton a felszállás előtti szakaszban a repülési tervekre érvényes eljárásokkal kapcsolatos, az 1033/2006/EK rendeletben meghatározott követelmények nem alkalmazandók az egységes európai égbolt légterében a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) európai (EUR) léginavigációs tervének I. kötetében (dok. sz.: 7754) meghatározott európai (EUR) ICAO-régión kívül nyújtott szolgáltatásokra, tekintettel azok alacsony helyi forgalmára és arra, hogy földrajzi helyzetükből adódóan légterük csak harmadik országbeli ATM/ANS-szolgáltatók felelősségi körébe tartozó légtérrel határos, ami indokolttá teszi a környező nem uniós államokkal kötött eltérő helyi koordinációs megállapodásokat.

(9) Az 1033/2006/EK rendeletet ezért hatályon kívül kell helyezni, és a 923/2012/EU végrehajtási rendeletet ennek megfelelően módosítani kell.

(10) Az e rendeletben meghatározott módosított követelmények kellően figyelembe vették a légiforgalmi szolgáltatási főterv tartalmát és az abban foglalt kommunikációs, navigációs és légtérellenőrző képességeket.

(11) Az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége az (EU) 2018/1139 rendelet 75. cikke (2) bekezdése b) és c) pontjának, valamint 76. cikke (1) bekezdésének megfelelően a 01/2023. sz. véleményében ([5]) intézkedéseket javasolt.

(12) Az ebben a rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az (EU) 2018/1139 rendelet 127. cikke szerint létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 923/2012/EU végrehajtási rendelet módosításai

A 923/2012/EU végrehajtási rendelet a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk (3) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Ez a rendelet vonatkozik továbbá a tagállamok illetékes hatóságaira, a léginavigációs szolgáltatókra, a hálózatirányítóra, a repülőtér-üzembentartókra és a légi járművekkel végzett műveletekben részt vevő földi személyzetre is.”

2. A 2. cikk a következőképpen módosul:

a) a szöveg a következő 19a. ponttal egészül ki:

„19 a. »légi jármű azonosító jele«: betűkből, számjegyekből vagy azok kombinációjából álló csoport, amely megegyezik a levegő-föld összeköttetés során használt légijármű-hívójellel vagy annak kódolt változata, és amelyet a légi jármű azonosítására használnak a légiforgalmi szolgálatok föld-föld összeköttetései során;”

b) a szöveg a következő 69a. ponttal egészül ki:

„69a. »becsült felszállási dátum«: az a becsült dátum, amikor a légi jármű indulási szándékkal mozgásba jön;”

c) a szöveg a következő 89b. ponttal egészül ki:

„89b. »integrált előzetes repülésiterv-feldolgozó rendszer (IFPS)«: olyan, az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózaton belüli rendszer, amelyen keresztül egy, a repülési tervek fogadásával, érvényesítésével és szétosztásával foglalkozó központi repüléstervezés-feldolgozó és -szétosztó szolgáltatást biztosítanak az e rendelet alkalmazási körébe tartozó légtérben;”

d) a szöveg a következő 96a. ponttal egészül ki:

„96a. »hálózatirányító«: az 551/2004/EK rendelet 6. cikkében említett funkciók végrehajtásához szükséges feladatokkal megbízott szerv;”

e) a szöveg a következő 97a. ponttal egészül ki:

„97a. »NOTAM«: telekommunikációs eszközök segítségével terjesztett, olyan információkat tartalmazó tájékoztatás a légiforgalmi létesítmények, szolgálatok, eljárások vagy veszélyek létrejöttéről, állapotáról és változásairól, amelyeknek kellő időben történő megismerése alapvető fontosságú a repülési műveletekben érintett személyzet számára;”

([5]) https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions

f) a szöveg a következő 99a. ponttal egészül ki:

„99a. »repülési terv kezdeményezője«: repülési tervet vagy bármilyen, változásokat érintő kapcsolódó üzenetet az IFPS-hez benyújtó személy vagy szervezet, beleérve a pilótákat, az üzemeltetőket és a nevükben eljáró képviselőket, valamint az ATS-egységet;”

g) a szöveg a következő 100a. ponttal egészül ki:

„100a. »felszállás előtti szakasz«: egy repülési terv első benyújtásától a légiforgalmi irányítói engedély első kiadásáig tartó időszak;”

3. A melléklet e rendelet mellékletének megfelelően módosul.

2. cikk

Hatályon kívül helyezés

Az 1033/2006/EK rendelet hatályát veszti.

3. cikk

Hatálybalépés

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, 2023. szeptember 12-én.

a Bizottság részéről
az elnök
Ursula VON DER LEYEN

MELLÉKLET

A 923/2012/EU végrehajtási rendelet melléklete a következőképpen módosul:

1. a SERA.2001. pont helyébe a következő szöveg lép:

„**SERA.2001. Tárgy**

A SERA.1001. pont sérelme nélkül ez a melléklet azon légtérfelhasználókra és légi járművekre vonatkozik, amelyek:

a) az Unió területére irányulóan, területén belül vagy területéről kiindulva végeznek repüléseket;

b) valamely uniós tagállam nemzeti lajstromjelét viselik és az adott légtérben csak olyan módon végeznek műveleteket, hogy azzal ne sértsék meg az átrepült terület felett joghatósággal rendelkező ország által közzétett szabályokat.";

2. a SERA.4001. pont a következőképpen módosul:

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

„c) A repülési tervet:

1. indulás előtt be kell benyújtani:

i. közvetlenül vagy a légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodáján keresztül a hálózatirányítónak a hálózatirányító által kidolgozott és karbantartott szükséges utasításokat és információkat tartalmazó üzembentartási kézikönyveknek megfelelően, amennyiben az egységes európai égbolt légterében végzett repülés egy szakaszán vagy teljes útvonalán az IFR szerint kívánnak repülni; vagy

ii. egyéb esetekben a légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodájának;

2. repülés közben továbbítani kell a megfelelő légiforgalmi szolgálati egységnek vagy levegő-föld irányító rádióállomásnak.

d) Hacsak az illetékes hatóság a belföldi VFR szerinti repülésekre rövidebb időtartamot elő nem ír, a nemzetközi határokon át tervezett, illetve légiforgalmi irányító szolgálattal vagy légiforgalmi tanácsadó szolgálattal ellátandó bármely repülésre vonatkozó repülési tervet az alábbiak szerint kell benyújtani:

1. legfeljebb 120 órával a számított fékoldási idő előtt;

2. legalább 3 órával a számított fékoldási idő előtt azon járatok esetében, amelyekre légiforgalmiáramlás-szervezési intézkedések vonatkozhatnak;

3. legalább 60 perccel az indulás előtt a 2. pontban nem említett minden egyéb repülés esetében; vagy

4. ha repülés közben nyújtják be, kellő időben ahhoz, hogy a megfelelő ATS-egységhez legalább 10 perccel az előtt beérkezzen, hogy a légi jármű várhatóan eléri:

i. az adott irányítási területre vagy tanácsadói területre való belépés tervezett pontját; vagy

ii. az adott légi útvonalat vagy tanácsadói útvonallal való kereszteződési pontot.";

b) a szöveg a következő e) és f) ponttal egészül ki:

„e) A részben vagy teljes egészében IFR szerinti, a valamely légiforgalmi szolgálati egység felelősségi körébe tartozó légteret érintő olyan repülések esetében, amelyekre vonatkozóan a hálózatirányító korábban nem kapott repülési tervet, az érintett egység továbbítja a hálózatirányítónak a légi jármű azonosító jelét, típusát, a felelősségi körébe tartozó légtérbe való belépés helyét, időpontját és a belépési repülési szintet, valamint a repülés útvonalát és a rendeltetési repülőteret.

f) A c), d) és e) pontban meghatározott követelmények nem alkalmazandók az egységes európai égbolt azon légterére, amely nem része az ICAO európai (EUR) régiójának."

3. a SERA.4005. pont helyébe a következő szöveg lép:

„**SERA.4005. A repülési terv tartalma**

a) A repülési tervnek tartalmaznia kell minden olyan információt, amelyet az illetékes hatóság lényegesnek tart a következők tekintetében:

1. a légi jármű azonosító jele;

2. repülési szabályok és a légi járat típusa;

3. a légi jármű száma és típusa(i) és jellemző turbulenciakategóriája;

4. a légi jármű felszerelései és képességei;

5. kiindulási repülőtér vagy műveleti terület;

6. számított fékoldási idő (dátum és időpont);

7. utazósebesség(ek);

8. utazómagasság(ok);

9. követendő útvonal;

10. rendeltetési repülőtér vagy műveleti terület, valamint a teljes számított repülési idő;

11. kitérő repülőtér (repülőterek) vagy műveleti terület(ek);

12. a tüzelőanyag mennyisége;

13. a fedélzeten tartózkodó személyek száma;

14. vészhelyzeti és túlélőfelszerelések, beleértve a ballisztikus ejtőernyős mentőrendszert;

15. egyéb információk.

b) A repülés során benyújtott repülési terv esetében az abban megjelölt kiindulási repülőtér vagy műveleti terület az a helyszín, ahonnan szükség esetén további információk szerezhetők be a repüléssel kapcsolatban. Ilyenkor a számított fékoldási idő helyett a repülési terv tárgyát képező útvonal első pontja feletti átrepülés idejét kell megadni.";

4. a SERA.4010. pont helyébe a következő szöveg lép:

„**SERA.4010. A repülési terv kitöltése**

a) A repülési tervnek adott esetben tartalmaznia kell a SERA.4005. a) 1–11. pontban felsorolt releváns pontok szerinti információkat a teljes útvonalra vagy annak azon szakaszára vonatkozóan, amelyre a repülési tervet benyújtották.

b) A SERA.4001. c) 1. i. pontban említett szükséges utasításokat követő légijármű-üzemeltetők, repülésiterv-készítők és légiforgalmi szolgálati egységek figyelembe veszik:

1. a 6. függelékben található repülésiterv-űrlap kitöltési útmutatóját;

2. a vonatkozó légiforgalmi tájékoztató kiadványokban (AIP) meghatározott korlátozásokat.

c) Azok a légijármű-üzemeltetők vagy a nevükben eljáró ügynökségek, amelyek az egységes európai égbolt légterén belül a teljes útvonalon vagy annak egy szakaszán IFR szerinti repülést kívánnak végezni, a SERA.4005. a) 4. pontban előírtak értelmében a repülési terv megfelelő pontjaiban feltüntetik a fedélzeten rendelkezésre álló légijármű-felszerelésekre és azok képességeire vonatkozó releváns mutatót, összhangban az (EU) 2023/1770 bizottsági végrehajtási rendelettel (*).

d) Az (EU) 2023/1770 bizottsági végrehajtási rendelet szerint fel nem szerelt légi járművek üzemeltetői, akik az egységes európai égbolt légterében kívánnak repülni, a repülési terv megfelelő pontjaiban feltüntetik a fedélzeten rendelkezésre álló légijármű-felszerelésekre és azok képességeire vonatkozó releváns mutatót, valamint az esetleges mentességeket, összhangban a SERA.4005. a) 4. ponttal, illetve a SERA.4005. a) 15. ponttal. A repülési tervnek ezeken túlmenően – az adott helyzettől függően – az összes többi pontra vonatkozóan is információkat kell tartalmaznia, ha ezt az illetékes hatóság előírta, vagy a repülési terv benyújtója egyéb okból szükségesnek ítéli.

(*) A Bizottság (EU) 2023/1770 végrehajtási rendelete (2023. szeptember 12.) az egységes európai égbolt légterének használatához szükséges légijármű-felszerelésekre és az egységes európai égbolt légterének használatával kapcsolatos üzemeltetési szabályokra vonatkozó rendelkezések megállapításáról, továbbá a 29/2009/EK rendelet, valamint az 1206/2011/EU, az 1207/2011/EU és az 1079/2012/EU végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 228.., 2023.9.XX., 39. o.)."

5. A melléklet a következő SERA.4013. ponttal egészül ki:

„**SERA.4013. A repülési terv elfogadása**

a) A hálózatirányító (az útvonal IFR szerinti repüléssel érintett szakasza tekintetében) és a légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája megteszi a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a repülési terv a kézhezvételekor vagy módosításakor:

1. megfeleljen az alkalmazandó formátumnak és adatszabályoknak;

2. hiánytalan és – amennyire csak lehetséges – pontos legyen;

3. szükség esetén a légiforgalmi szolgálatok számára elfogadható legyen; és

4. a módosításokkal együtt elfogadásra kerüljön, és erről a repülési terv kezdeményezője értesítést kapjon.

b) Az ATC-egységek – a hálózatirányítótól korábban kapott repülési tervek és kapcsolódó üzenetek tekintetében – a hálózatirányító rendelkezésére bocsátják a repülési terv minden olyan, a SERA.4005. a) 1–10. pontjában felsorolt, az útvonalhoz vagy repülési szinthez kapcsolódó pontokat érintő módosítását, amelyek befolyásolhatják a repülés biztonságos lebonyolítását. Az ATC-egységek a felszállás előtti szakaszban nem módosíthatják, illetve törölhetik a repülési tervet a légijármű-üzemeltetővel folytatott egyeztetés nélkül.

c) A hálózatirányító értesíti az összes érintett ATS-egységet az elfogadott repülési tervről és minden, a felszállás előtti szakaszban elfogadott, a repülési tervnek a SERA.4005. a) 1–10. pont szerinti pontjait és a kapcsolódó üzeneteket érintő változásról.

d) A hálózatirányító – a korábban kapott repülési tervek és kapcsolódó üzenetek tekintetében – tájékoztatja a légijármű-üzemeltetőt a repülési terv repülés előtti, a SERA.4005 a) 1–10. pontban felsorolt pontokat érintő, az útvonalra vagy a repülési szintre vonatkozó minden olyan szükséges módosításáról, amely befolyásolhatja a repülés biztonságos lebonyolítását.

e) A repülési terv kezdeményezője – amennyiben nem ő a légijármű-üzemeltető vagy a pilóta – biztosítja, hogy a repülési terv elfogadásának a hálózatirányító (a repülés IFR szerint végrehajtott szakasza tekintetében) vagy a légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája által közölt feltételei és e feltételek minden szükséges módosítása a repülési tervet benyújtó légijármű-üzemeltető vagy pilóta rendelkezésére álljon.

f) A légijármű-üzemeltető biztosítja, hogy a hálózatirányító vagy a légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája által a repülési terv kezdeményezőjével közölt, a repülési terv elfogadásának feltételei és e feltételek minden szükséges módosítása részét képezzék a tervezett repülési műveletnek és a pilóta tudomására jussanak.

g) A légijármű-üzemeltető a repülési művelet előtt gondoskodik arról, hogy a repülési terv tartalma megfelelően tükrözze a művelet céljait.

h) A hálózatirányító feldolgozza és továbbítja a repülési tervekben a 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztásának lehetőségére vonatkozóan kapott információkat.

i) Az a)–h) pontban meghatározott követelmények nem alkalmazandók az egységes európai égbolt azon légterére, amely nem része az ICAO európai (EUR) régiójának.”;

6. a SERA.4015. pont helyébe a következő szöveg lép:

„**SERA.4015. A repülési terv módosítása**

a) Az IFR repüléshez vagy ellenőrzött repülésként végzett VFR repüléshez benyújtott repülési terv minden változását jelenteni kell:

1. a felszállás előtti szakaszban a hálózatirányítónak (ha a teljes útvonalon vagy annak egy szakaszán IFR repülést kívánnak végezni), valamint – a lehető leghamarabb – a légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodáinak;

2. a repülés során, a SERA.8020. b) pont rendelkezéseire figyelemmel a megfelelő légiforgalmi szolgálati egységnek.

Az egyéb VFR repülések esetében a repülési terv lényeges módosításait a lehető leghamarabb jelezni kell a megfelelő légiforgalmi szolgálati egységnek.

b) Ellenőrzött repülésnél a számított fékoldási időt 30 perccel meghaladó késés esetén, vagy olyan nem ellenőrzött repülésnél, amelyre repülési tervet nyújtottak be, 1 órát meghaladó késés esetén, a repülési tervet módosítani kell, vagy – az esettől függően – új repülési tervet kell benyújtani a régi törlése mellett. Minden IFR szerinti repülés esetében a 15 percnél hosszabb késéseket közölni kell a hálózatirányítóval.

c) A légi jármű berendezéseinek és képességeinek a repülés állapotát befolyásoló változása esetén a légijármű-üzemeltetők vagy a nevükben eljáró ügynökségek módosító üzenetet küldenek a hálózatirányítónak vagy a légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodáinak a megfelelő mutatónak a repülésiterv-űrlap megfelelő pontjába történő bevezetésével.

d) Amennyiben a tüzelőanyag mennyisége vagy a fedélzeten tartózkodók összlétszáma vonatkozásában az indulást megelőzően benyújtott adatok az indulás időpontjában tévesnek bizonyulnak, az a repülési terv lényeges módosulásának minősül, és mint ilyet jelezni kell.

e) Az a)–d) pontban meghatározott követelmények nem alkalmazandók az egységes európai égbolt azon légterére, amely nem része az ICAO európai (EUR) régiójának.";

7. a szöveg a következő 15. szakasszal egészül ki:

„*15. SZAKASZ*

Az irányító és a pilóta közötti adatkapcsolati kommunikáció (CPDLC) eljárásai

SERA.15001. Adatkapcsolat-kezdeményezés és adatkapcsolat-kezdeményezési hibák

a) A légiforgalmi szolgálati egységgel kapcsolatos bejelentkezési címet közzé kell tenni a nemzeti légiforgalmi tájékoztató kiadványokban (AIP).

b) A közelítő légi járműről vagy az adatkapcsolat-szolgáltatási területről érkező érvényes adatkapcsolat-kezdeményezési kérés beérkezésekor a légiforgalmi szolgálati egység befogadja a kérést, és amennyiben az megfeleltethető a repülési tervnek, kapcsolatot létesít a légi járművel.

c) A légiforgalmi szolgáltató eljárásokat dolgoz ki az adatkapcsolat-kezdeményezési hibák mielőbbi orvoslására.

d) A légijármű-üzemeltető eljárásokat dolgoz ki az adatkapcsolat-kezdeményezési hibák mielőbbi orvoslására.

SERA.15005. A CPDLC megteremtése

a) A CPDLC-t kellően korán meg kell teremteni annak érdekében, hogy a légi jármű kommunikálhasson a megfelelő légiforgalmi irányító egységgel.

b) Az arra vonatkozó információkat, hogy a légi vagy földi rendszereknek mikor és adott esetben hol kell a CPDLC-t megteremteniük, légiforgalmi tájékoztató körlevelekben vagy kiadványokban kell közzétenni.

c) A pilótának képesnek kell lennie azonosítani azt a mindenkori légiforgalmi irányító egységet, amely a légiforgalmi irányító szolgálatot a szolgáltatás nyújtása során ellátja.

SERA.15010. A CPDLC átadása

a) CPDLC átadása esetén a hangkommunikáció és a CPDLC átadásának egyidejűleg kell kezdődnie.

b) Ha a légi járművet egy olyan légiforgalmi irányító egységtől, ahol CPDLC rendelkezésre áll, egy olyan légiforgalmi irányító egységnek adnak át, ahol nem áll rendelkezésre CPDLC, a CPDLC megszüntetését a beszédüzemű kommunikáció átadásával egyidejűleg kell megkezdeni.

c) A légiforgalmi irányítót tájékoztatni kell arról, ha a CPDLC átadása az adathatóság megváltozását eredményezi, amennyiben vannak olyan adatkapcsolati üzenetek, amelyekre nem érkezett lezárásra vonatkozó válasz. Ha a légiforgalmi irányító úgy dönt, hogy anélkül adja át a légi járművet, hogy a pilóta választ kapna az uplink-üzenet(ek) re, akkor a légiforgalmi irányítónak rendes körülmények között vissza kell térnie a beszédüzemű kommunikációhoz, hogy tisztázzon minden olyan kétértelműséget, amely a lezáratlan uplink-üzenet(ek)hez kapcsolódik.

SERA.15015. A CPDLC üzenetek megszerkesztése

a) A CPDLC üzenetek szövegét szabványos üzenetformátumban, közérthetően, illetve rövidítések és kódok segítségével kell összeállítani. Kerülendő a köznyelvi megfogalmazás, ha a szöveg megfelelő rövidítésekkel és kódokkal lerövidíthető. Nem használhatók a lényeget nem érintő szavak és mondatok, például udvariassági kifejezések.

b) A légiforgalmi irányító és a pilóta a CPDLC üzeneteket szabványos üzenetelemek és szabad szöveges üzenetelemek felhasználásával, illetve az említett elemek kombinációjával szerkeszti meg. Szabad szöveges üzenetelemek használata kerülendő a légiforgalmi irányítók vagy pilóták részéről.

c) Amennyiben az alkalmazott CPDLC üzenetek nem rendelkeznek konkrét körülményekről, az illetékes hatóság az üzemeltetőkkel és más légiforgalmi szolgáltatókkal konzultálva meghatározhatja, hogy elfogadható-e szabad szöveges üzenetelemek használata. Ilyen esetekben az érintett illetékes hatóságnak meg kell határoznia minden egyes szabad szöveges üzenetelem megjelenítési formátumát, rendeltetését és attribútumait.

d) A CPDLC üzenet összetétele nem haladhatja meg az öt üzenetelemet, amelyek közül csak kettő tartalmazhat útvonalengedélyre vonatkozó változót.

e) Többelemes CPDLC üzenetek szerkesztése:

1. Ha több elemből álló CPDLC üzenetre kell válaszolni, a válasznak valamennyi üzenetelemre vonatkoznia kell.

2. Ha az egyetlen üzenetelemmel megadott engedély vagy a több elemből álló, engedélyre vonatkozó üzenet bármely része nem teljesíthető, a pilóta az egész üzenetre vonatkoztatva az »UNABLE« választ küldi.

3. A légiforgalmi irányító »UNABLE« üzenettel válaszol, amely a kérés valamennyi elemére vonatkozik, ha az egy vagy több elemből álló engedélykérés egyetlen eleme sem hagyható jóvá. Az aktuális engedélyek nem adhatók meg újra.

4. Ha egy több elemből álló engedélykérés csak részben teljesíthető, az irányító »UNABLE« választ küld, amely a kérés valamennyi üzenetelemére vonatkozik, és adott esetben indokolást és/vagy tájékoztatást ad arról, hogy mikorra várható az engedély megadása.

5. Ha az egy vagy több elemből álló engedélykérés valamennyi eleme teljesíthető, az irányító a kérés egyes elemeinek megfelelő engedélymegadással válaszol. Ennek a válasznak egyetlen uplink-üzenetnek kell lennie.

6. Ha a CPDLC-üzenet egynél több üzenetelemet tartalmaz, és az üzenet válaszattribútuma »Y« (amennyiben használják), az egyetlen válaszüzenetnek ugyanabban a sorrendben kell tartalmaznia a megfelelő számú választ.

SERA.15020. A CPDLC üzenetekre adott válaszok

a) A CPDLC üzenetek beszédüzemű kapcsolat útján való visszaolvasására nincs szükség, kivéve, ha erről az illetékes hatóság másként rendelkezett.

b) Ha az irányító vagy a pilóta CPDLC keretében kommunikál, a választ szokásos módon CPDLC-vel kell megadni, kivéve, ha szükség van a továbbított CPDLC üzenetet helyesbítésére. Ha az irányító vagy a pilóta beszédüzemű kommunikációt folytat, a választ általában ugyanezen a módon kell megadni.

SERA.15025. A CPDLC üzenetek helyesbítése

a) Ha egy CPDLC üzenet helyesbítését szükségesnek ítélik, vagy ha egy ilyen üzenet tartalmát tisztázni kell, a légiforgalmi irányítónak és a pilótának a rendelkezésre álló legmegfelelőbb eszközt kell használnia a megfelelő adatok szolgáltatásához vagy a szükséges pontosítás elvégzéséhez.

b) Ha a beszédüzemű kommunikációt olyan CPDLC üzenet helyesbítésére használják, amelyre még nem érkezett operatív válasz, az irányító vagy a pilóta beszédüzemű kommunikációját a következő mondatnak kell megelőznie: »DISREGARD CPDLC (üzenettípus) MESSAGE, BREAK« – ezt követi a helyes engedély, utasítás, tájékoztatás vagy kérés.

c) A figyelmen kívül hagyandó CPDLC üzenetre való hivatkozáskor és annak azonosításakor körültekintően kell fogalmazni, hogy az engedély, utasítás, tájékoztatás vagy kérés helyesbítésével kapcsolatos félreértések elkerülhetők legyenek.

d) Ha egy operatív választ igénylő CPDLC üzenetről ezt követően beszédüzemű kommunikáció keretében folyik egyeztetés, a CPDLC üzenet lezárására vonatkozó releváns választ kell küldeni a CPDLC párbeszéd megfelelő szinkronizálása érdekében. Ez vagy úgy érhető el, ha az üzenet címzettje kifejezett utasítást kap a párbeszéd lezárására, vagy úgy, hogy a rendszer képes a párbeszéd automatikus lezárására.

SERA.15030. Az irányító adatkapcsolati kommunikációs eljárásai vészhelyzetek, veszélyek és a CPDLC berendezések meghibásodása esetén

a) Ha a légiforgalmi irányítót vagy a pilótát arra figyelmeztetik, hogy az irányító és a pilóta közötti adatkapcsolati kommunikáció egyik üzenete hibás, a légiforgalmi irányító vagy a pilóta adott esetben meghozza az alábbi intézkedések egyikét:

1. beszédüzemű kommunikáció keretében megerősíti a kapcsolódó párbeszéd tekintetében meghozandó intézkedéseket, az információkat az alábbi mondattal bevezetve: »CPDLC MESSAGE FAILURE«;

2. az irányító és a pilóta közötti adatkapcsolati kommunikáció keretében újra elküldi az előzőleg hibásnak bizonyuló üzenetet.

b) Azok a légiforgalmi irányítók, akiknek az irányító és a pilóta közötti adatkapcsolati kommunikáció teljes földi rendszerének meghibásodására vonatkozó információt kell közölniük az összes olyan állomással, amely vélhetően hallja őket, ezt a közlést a következő általános hívással kezdik: »ALL STATIONS CPDLC FAILURE« – ezt követi a hívóállomás azonosítása.

c) Ha az irányító és a pilóta közötti adatkapcsolati kommunikáció hibás, és beszédüzemű kommunikációra kell visszaállni, valamennyi fennmaradó CPDLC üzenet nem teljesítettnek tekintendő, és a lezáratlan üzeneteket is magában foglaló teljes párbeszédet beszédüzemű kommunikáció keretében újra kell kezdeni.

d) Ha az irányító és a pilóta közötti adatkapcsolati kommunikáció hibás, de még az előtt helyreáll, hogy beszédüzemű kommunikációra kellene visszaállni, valamennyi fennmaradó CPDLC üzenet nem teljesítettnek tekintendő, és a lezáratlan üzeneteket is magában foglaló teljes párbeszédet CPDLC keretében újra kell kezdeni.

SERA.15035. A CPDLC rendszer szándékolt lekapcsolása

a) Amennyiben a hírközlő hálózatnak vagy a CPDLC földi rendszerének a lekapcsolását tervezik, NOTAM-ot kell közzétenni, amely tájékoztatja az összes érintett felet a lekapcsolás időtartamáról és szükség esetén az alkalmazandó beszédüzemű kommunikációs frekvenciákkal kapcsolatos részletekről.

b) Az ATC egységekkel kommunikáló légi járműveket beszédüzemű kommunikáció vagy CPDLC keretében tájékoztatni kell a CPDLC szolgáltatás hamarosan bekövetkező kieséséről.

SERA.15040. A CPDLC-kérések szüneteltetése

a) Ha az irányító minden állomást vagy egy adott járatot arra kér, hogy átmenetileg ne küldjenek CPDLC-kéréseket, a következő mondatot kell használnia: ((hívójel) vagy ALL STATIONS) Stop SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [(indokolás)].

b) A CPDLC szokásos használatának folytatásához a következő mondatot kell használni: ((hívójel) vagy ALL STATIONS) RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS.

SERA.15045. A CPDLC használata levegő-föld beszédüzemű kommunikáció hibái esetén

A légiforgalmi szolgálati egység és a légi jármű közötti CPDLC-kapcsolat megléte nem akadályozhatja meg a pilótát és az érintett légiforgalmi irányítót abban, hogy a levegő-föld beszédüzemű kommunikáció meghibásodása esetén megkezdje és elvégezze az összes szükséges intézkedést.

SERA.15050. A CPDLC tesztelése

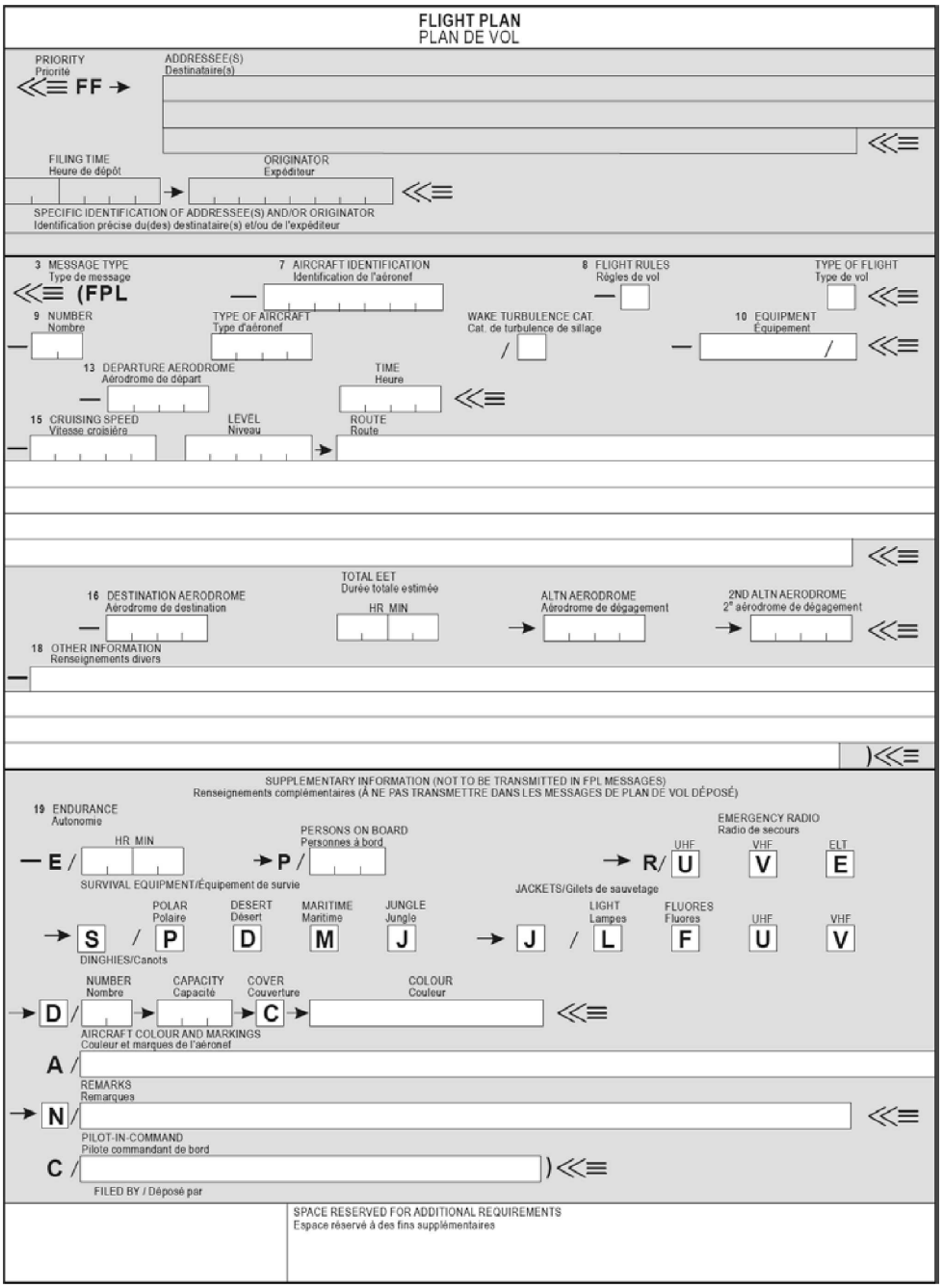
Amennyiben a CPDLC valamely légi járművel végzett tesztelése befolyásolhatja a légi járműnek nyújtott légiforgalmi szolgáltatásokat, a tesztelés előtt koordinációt kell végezni.”

8. A melléklet a következő 6. függelékkel egészül ki:

„6. függelék

A REPÜLÉSI TERV KITÖLTÉSE

1. **Az ICAO repülésiterv-űrlapjának modellje**



2. **Utasítások a repülésiterv-űrlap kitöltéséhez**

2.1. Általános utasítások

Kövesse pontosan a formátumokra vonatkozó előírást és az adatok megadásának módszertanát.

Kezdje az adatok bevitelét az első rendelkezésre álló hellyel. Ha a szükségesnél több hely áll rendelkezésre, a ki nem használt helyeket hagyja üresen.

Az óraidőket az UTC szerint, 4 számjeggyel adja meg.

A számított repülési időket 4 számjeggyel (óra és perc) adja meg.

A 3. pont előtti szürkített részt az ATS és a COM szolgálatok töltik ki, kivéve, ha más szervre ruházták át a repülésitervvel kapcsolatos üzenetek küldésére vonatkozó feladataikat.

2.2. Utasítások az ATS-adatok beírásához

Töltse ki a 7–18. pontot, valamint – amennyiben az illetékes hatóság előírja vagy egyéb okból szükséges – a 19. pontot az alábbiak szerint.

ÍRJA BE a következő légijármű-azonosítók egyikét legfeljebb 7 alfanumerikus karakterrel, kötőjelek vagy szimbólumok nélkül:

a) a légijármű-üzemeltető ICAO-kódja, amelyet a járatazonosító szám követ (pl. KLM511, NGA213, JTR25), ha a rádiótávbeszélés során a légi jármű által használandó hívójel az üzemeltető ICAO-telefonkódjából és azt követő járatazonosító számból áll (pl. KLM511, NIGERIA 213, JESTER 25); vagy

b) a légi jármű honossága vagy közös jele és lajstromjele (pl. EIAKO, 4XBCD, N2567GA), ha:

1. a rádiótávbeszélés során a légi jármű által használandó hívójel kizárólag ebből az azonosítóból áll (pl. CGAJS), vagy előtte meg kell adni a légijármű-üzemeltető ICAO telefonkódját (pl. BLIZZARD CGAJS);

2. a légi jármű nincs felszerelve rádióval.

Repülési szabályok

ÍRJA BE az alábbi betűk egyikét azon repülési szabályok kategóriájának jelölésére, amelyeknek a pilóta meg kíván felelni:

I – ha a teljes repülést IFR szerint tervezik végrehajtani; vagy

V – ha a teljes repülést VFR szerint tervezik végrehajtani; vagy

Y – ha a repülést eredetileg IFR szerint hajtják végre, később azonban a repülési szabályok egyszer vagy többször módosulnak; vagy

Z – ha a repülést eredetileg VFR szerint hajtják végre, később azonban a repülési szabályok egyszer vagy többször módosulnak.

Adja meg a 15. pontban az(oka)t a ponto(ka)t, amely(ek) tekintetében a repülési szabályok megváltoztatását tervezik.

A repülés típusa

ÍRJA BE az alábbi betűk egyikét a repülés típusának jelölésére, amennyiben ezt az illetékes hatóság előírja:

S – ha menetrend szerinti légi járatról van szó;

N – ha nem menetrend szerinti szállítási műveletről van szó;

G – ha általános célú repülési műveletről van szó;

M – ha katonai célú repülési műveletről van szó;

X – ha a fenti kategóriáktól eltérő repülési műveletről van szó.

Adja meg a repülés státuszát a 18. pontban az STS kód után, vagy ha szükséges az ATS általi különleges kezelés egyéb okainak megjelölése, tüntesse fel azokat a 18. pontban az RMK kód után.

A légi járművek darabszáma (1 vagy 2 karakter)

Egynél több légi jármű esetén ÍRJA BE a darabszámot.

A légi járművek típusa (2 vagy 4 karakter)

ÍRJA BE a megfelelő kódot a 8643. sz. dokumentum légijármű-típuskódjaiban meghatározottak szerint, VAGY, amennyiben ilyen kód hozzárendelése nem történt, illetve egynél több típust magában foglaló repülések esetén ÍRJA BE: ZZZZ, és a 18. pontban ADJA MEG a TYP/kód után a légi járművek (darabszámát és) típusát.

Jellemző turbulenciakategória (1 karakter)

ÍRJA BE egy ferde vonalat követően az alábbi betűk egyikét a légi jármű jellemző turbulenciakategóriájának jelzésére:

J – NAGYON ERŐS – az ICAO 8643. sz. dokumentumának (*Aircraft Type Designators*) legutóbbi kiadásában ekként meghatározott légijármű-típus jelölésére;

H – ERŐS – a legalább 136 000 kg legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű légijármű-típus jelölésére, az ICAO 8643. számú dokumentumában a NAGYON ERŐS (J) kategóriában felsorolt légijármű-típusok kivételével;

M – KÖZEPES – a 136 000 kg-nál kisebb, de 7 000 kg-nál nagyobb maximális engedélyezett felszállótömegű légijármű-típus jelölésére;

L – GYENGE – a legfeljebb 7 000 kg-os nagyobb maximális engedélyezett felszállótömegű légijármű-típus jelölésére.

A képességek a következő elemekből állnak:

a) megfelelő üzemképes berendezések megléte a légi jármű fedélzetén;

b) a hajózószemélyzet képesítésével arányos berendezések és képességek; valamint

c) adott esetben a felelős hatóság engedélye.

Rádiókommunikáció, navigáció, valamint megközelítési segédeszközök és képességek

ÍRJON BE egy betűt az alábbiak közül:

N – ha a fedélzeten nincs COM/NAV/megközelítő segédeszköz a tervezett útvonalhoz, vagy az eszköz üzemképtelen; vagy

S – ha a fedélzeten van standard COM/NAV/megközelítő segédeszköz a tervezett útvonalhoz, és az eszköz üzemképes; és/vagy

ÍRJA BE az alábbi betűk egyikét a rendelkezésre álló üzemképes COM/NAV/megközelítő segédeszköz és a kapcsolódó képességek jelölésére:

A	GBAS leszállítórendszer	**J7**	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
B	LPV (APV SBAS-szel)	**K**	MLS
C	Loran C	**L**	ILS
D	DME	**M1**	ATC SATVOICE (INMARSAT)
E1	FMC WPR ACARS	**M2**	ATC SATVOICE (MTSAT)
E2	D-FIS ACARS	**M3**	ATC SATVOICE (Iridium)
E3	PDC ACARS	**O**	VOR

G	GNSS. Ha a repülés bármely szakaszát IFR szerint tervezik végrehajtani, olyan GNSS-vevőket kell alkalmazni, amelyek megfelelnek az ICAO-egyezmény 10. függeléke I. kötetének.
H	HF RTF
I	Inerciális navigáció
J1	CPDLC ATN VDL, 2-es üzemmód
J2	CPDLC FANS 1/A HFDL
J3	CPDLC FANS 1/A VDL, A üzemmód
J4	CPDLC FANS 1/A VDL, 2-es üzemmód
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)
P1	CPDLC RCP 400
P2	CPDLC RCP240
P3	SATVOICE RCP 400
P4-P9	RCP-nek fenntartva
R	PBN jóváhagyás
T	TACAN
U	UHF RTF
V	VHF RTF
W	RVSM jóváhagyás
X	MNPS jóváhagyás
Y	VHF a 8,33 kHz-es csatornaosztás kiválasztásának lehetőségével
Z	Egyéb fedélzeti berendezések vagy képességek

A fent nem megadott alfanumerikus karakterek foglaltak.

Légtérellenőrző felszerelések és képességek

ÍRJA BE **N**, ha a fedélzeten nincs légtérellenőrző felszerelés a tervezett útvonalhoz, vagy az eszköz üzemképtelen;

VAGY

ÍRJA BE az alábbi mutatók közül egy vagy több, legfeljebb 20 karakter terjedelemig, a fedélzeti üzemképes légtérellenőrző felszerelések és/vagy képességek leírására:

SSR, A és C üzemmód

A – Válaszjeladó – A üzemmód (4 számjegy – 4 096-os kódok)

C – Válaszjeladó – A üzemmód (4 számjegy – 4 096-os kódok) és C üzemmód

SSR, S üzemmód

E – Válaszjeladó – S üzemmód, beleértve a légijármű-azonosító, a nyomásmagasság- és a kiterjesztett szkvitterképességet (ADS-B)

H – Válaszjeladó – S üzemmód, beleértve a légijármű-azonosító, a nyomásmagasság- és a megerősített légtérellenőrző képességet

I – Válaszjeladó – S üzemmód, beleértve a légijármű-azonosító képességet, a nyomásmagasság-képességet azonban nem

L – Válaszjeladó – S üzemmód, beleértve a légijármű-azonosító, a nyomásmagasság-, a kiterjesztett szkvitter- (ADS-B) és a megerősített légtérellenőrző képességet

P – Válaszjeladó – S üzemmód, beleértve a nyomásmagasság-képességet, a légijármű-azonosító képességet azonban nem

S – Válaszjeladó – S üzemmód, beleértve a nyomásmagasság-képességet, a légijármű-azonosító képességet azonban nem

X – Válaszjeladó – S üzemmód, légijármű-azonosító és nyomásmagasság-képesség nélkül

ADS-B

B1 – ADS-B célzott 1 090 MHz-es ADS-B (»out«) képességgel

B2 – ADS-B célzott 1 090 MHz-es ADS-B (»out« és »in«) képességgel

U1 – ADS-B (»out«) képesség UAT használatával

U2 – ADS-B (»out« és »in«) képesség UAT használatával

V1 – ADS-B (»out«) képesség VDL használatával, 4-es üzemmód

V2 – ADS-B (»out« és »in«) képesség VDL használatával, 4-es üzemmód

ADS-C

D1 – ADS-C, FANS 1/A képességekkel

G1 – ADS-C, ATN képességekkel

A fent nem megadott alfanumerikus karakterek foglaltak.

ÍRJA BE: az indulási repülőtér 4 betűs ICAO helységazonosító kódja a 7910. sz. dokumentumnak (*Location Indicators*) megfelelően;

VAGY, amennyiben helységazonosító kód hozzárendelése nem történt,

ÍRJA BE: ZZZZ, és ADJA MEG a 18-as pontban:

– a DEP/kód után a repülőtér nevét és helyét; vagy

– a DEP/kód után az útvonal első pontját vagy a jelző rádió-irányadót, ha a légi jármű nem szállt fel a repülőtérről;

VAGY, – ha a repülési terv repülést végző légi járműtől származik,

ÍRJA BE: AFIL, és ADJA MEG a 18-as pontban a DEP/kód után azon ATS-egység helyének 4 betűből álló helységazonosító kódját, amelytől a kiegészítő repülési terv adatai beszerezhetők,

MAJD SZÓKÖZÖK NÉLKÜL

ÍRJA BE indulás előtt benyújtott repülési terv esetében a számított fékoldási időt (EOBT), vagy repülést végző légi járműtől kapott repülési terv esetében a tényleges vagy becsült időt azon útvonal első pontján, amelyre a repülési terv vonatkozik.

ÍRJA BE az a) pont szerinti *első utazósebességet* és a b) pont szerinti *első utazómagasságot*, szóközök nélkül.

MAJD a nyíl után ÍRJA BE a c) pont szerinti útvonalleírást.

a) *Utazósebesség (legfeljebb 5 karakter)*

ÍRJA BE a *tényleges utazósebességet* a repülés első vagy teljes utazószakaszára, a következők szerint:

kilométer/óra, K-val kifejezve, amelyet 4 számjegy követ (pl. K0830), vagy

csomó, N-nel kifejezve, amelyet 4 számjegy követ (pl. N0485), vagy

tényleges Mach-szám, ha az illetékes hatóság előírja, a Mach egység századokra kerekítve, M-mel kifejezve, amelyet 3 számjegy követ (pl. M082).

b) *Utazómagasság (legfeljebb 5 karakter)*

ÍRJA BE a tervezett utazómagasságot a tervezett útvonal első vagy teljes szakaszára, a következők szerint:

repülési szint, F-fel kifejezve, amelyet 3 számjegy követ (pl. F085, F330), vagy

standard metrikus *szint tíz méterenként*, ha az illetékes hatóság előírja, S-sel kifejezve, amelyet 4 számjegy követ (pl. S1130), vagy

magasság száz lábanként, A-val kifejezve, amelyet 3 számjegy követ (pl. A045; A100), vagy

magasság tíz méterenként, M-mel kifejezve, amelyet 4 számjegy követ (pl. M0840), vagy

ellenőrizetlen VFR repülések esetében a VFR betűk.

c) *Útvonal (beleértve a sebességszint és/vagy a repülési szabályok változásait)*

Kijelölt ATS-útvonalakon történő repülés

ÍRJA BE:	ha az indulási repülőtér az ATS-útvonalon található vagy ahhoz kapcsolódik, az első ATS-útvonal kódja,
VAGY	ha az indulási repülőtér nem az ATS-útvonalon található vagy ahhoz nem kapcsolódik, a DCT betűk, amelyeket az első ATS-útvonalhoz való kapcsolódási pont, majd az ATS-útvonal kódja követ,

MAJD

ÍRJA BE	minden olyan pont, ahol vagy sebesség- és/vagy szintváltoztatást terveznek, vagy az ATS-útvonal megváltoztatását, és/vagy a repülési szabályok megváltoztatását tervezik,

AMIT MINDIG AZ ALÁBBI KÖVET:

	a következő ATS útvonalszakasz kódja, akkor is, ha az megegyezik az előző kóddal,
VAGY	DCT, ha a következő pont felé történő repülés a kijelölt útvonalon kívül esik, kivéve, ha mindkét pontot földrajzi koordináták határozzák meg.

Kijelölt ATS-útvonalakon kívül történő repülés

ÍRJA BE:	azok a pontok, amelyek általában legfeljebb 30 perc repülési időre vagy 370 km (200 NM) távolságra vannak, beleértve minden olyan pontot, ahol a sebesség vagy a szint módosítását, az útirány vagy a repülési szabályok megváltoztatását tervezik,
VAGY	ha az illetékes hatóságok ezt előírják,
HATÁROZZA MEG	a túlnyomórészt kelet-nyugati irányban az é. sz. 70° és a d. sz. 70° között végzett repülések útirányát, megadva azon jelentős pontokat, amelyeket a fél vagy egész szélességi fokok és a 10 hosszúsági fokonként meghatározott hosszúsági körök metszéspontjai alkotnak. Az e szélességi fokokon kívül eső területeken végzett repülések útirányát olyan jelentős pontok határozzák meg, amelyeket a szélességi körök és az általában 20 hosszúsági fokonként meghatározott hosszúsági körök metszéspontjai alkotnak. A jelentős pontok közötti távolság lehetőleg ne haladja meg az 1 óra repülési időt. Szükség esetén további jelentős pontokat kell megállapítani. Az elsősorban észak-dél irányú repülések esetében határozza meg az útirányt, megadva azon jelentős pontokat, amelyeket az egész hosszúsági fokok és az 5 fokonként meghatározott párhuzamos szélességi körök metszéspontjai alkotnak.
ÍRJON BE	DCT-t az egymást követő pontok közé, kivéve, ha mindkét pont megadása földrajzi koordináták, illetve irány és távolság meghatározásával történik.

HASZNÁLJA KIZÁRÓLAG az alábbi (1)–(5) pont szerinti adatszabályokat, az alpontokat pedig szóközzel VÁLASSZA EL egymástól.

(1) ATS route (2 to 7 characters)

Az útvonalhoz vagy útszakaszhoz rendelt kód, beleértve adott esetben a standard indulási vagy érkezési útvonalhoz rendelt kódot (pl. BCN1, Bl, R14, UB10, KODAP2A).

(2) Significant point (2 to 11 characters)

A jelentős ponthoz rendelt kód (2–5 karakter) (pl. LN, MAY, HADDY),

vagy ha kód hozzárendelése nem történt, az alábbiak egyike:

– Csak fokok (7 karakter):

2 számjegy a szélesség fokban kifejezett értékének megadására, amelyet az »N« (észak) vagy »S« (dél) jelzés követ, majd 3 számjegy a hosszúság fokban kifejezett értékének megadására, amelyet az »E« (kelet) vagy »W« (nyugat) jelzés követ. Szükség esetén a megfelelő számú számjegy megadásához illesszen be nullákat, pl. 46N078W.

– Csak fokok és percek (11 karakter):

4 számjegy a szélesség fokban és percben (tízes és egyes helyiérték) kifejezett értékének megadására, amelyet az »N« (észak) vagy »S« (dél) jelzés követ, majd 5 számjegy a hosszúság fokban és percben (tízes és egyes helyiérték) kifejezett értékének megadására, amelyet az »E« (kelet) vagy »W« (nyugat) jelzés követ. Szükség esetén a megfelelő számú számjegy megadásához illesszen be nullákat, pl. 4620N07805W.

– Irány és távolság meghatározása a referenciaponttól:

A referenciapont azonosítása, majd a ponttól mért irány meghatározása következik a mágneses fokokat jelző 3 számjeggyel, ezt követi a ponttól mért távolság meghatározása a tengeri mérföldeket jelző 3 számjeggyel. Magas földrajzi szélességű területeken, ahol az illetékes hatóság úgy ítéli meg, hogy a mágneses fokokra való hivatkozás nem célszerű, valódi fokokat lehet használni. Szükség esetén a megfelelő számú számjegy megadásához illesszen be nullákat – pl. a »DUB« VOR-től 40 NM távolságban 180° mágneses fokra mért pontot DUB180040-ként kell jelölni.

(3) Change of speed or level (maximum 21 characters)

Az a pont, ahol a sebesség (5 % TAS vagy 0,01 Mach vagy több) vagy a szint módosítását tervezik megkezdeni, pontosan a fenti (2) vagy (3) pontnak megfelelően kifejezve, melyet egy ferde vonal követ, valamint az utazósebesség és az utazómagasság, pontosan a fenti a) és b) pontnak megfelelően kifejezve, szóköz nélkül, még akkor is, ha csak az egyik mennyiség változik.

Példák: LN/N0284A045

MAY/N0305Fl80

HADDY/N0420F330

4602N07805W/N0500F350

46N078W/M082F330

DUB180040/N0350M0840

(4) Change of flight rules (maximum 3 characters)

Az a pont, ahol a repülési szabályok megváltoztatását tervezik, pontosan a fenti (2) vagy (3) pontnak megfelelően kifejezve, melyet egy szóköz és a következők egyike követ:

VFR, ha IFR-ről VFR-re

IFR, ha VFR-ről IFR-re

Példák: LN VFR

LN/N0284A050 IFR

(5) Cruise climb (maximum 28 characters)

C betű, melyet ferde vonal követ; MAJD az a pont, ahol az utazóemelkedés megkezdését tervezik, pontosan a fenti (2) pontnak megfelelően kifejezve, melyet ferde vonal követ; MAJD az utazóemelkedés során tartandó sebesség, pontosan a fenti a) pontnak megfelelően kifejezve, ezt követi az utazóemelkedés során elfoglalandó magasságot meghatározó két szint, mindegyik szint pontosan a fenti b) pontnak megfelelően kifejezve, vagy az a szint, amely fölé az utazóemelkedés végrehajtását tervezik, ezt követi szóköz nélkül a PLUS kifejezés.

Példák: C/48N050W/M082F290F350

C/48N050W/M082F290PLUS

C/52N050W/M220F580F620

Rendeltetési repülőtér és a teljes repülési idő (8 karakter)

ÍRJA BE: a rendeltetési repülőtér 4 betűből álló, a 7910. sz. dokumentumban (*Location Indicators*) szerinti helységazonosító kódja;

VAGY amennyiben helységazonosító kód hozzárendelése nem történt,

ÍRJA BE: ZZZZ, és ADJA MEG a 18-as pontban a DEST/kód után a repülőtér nevét és helyét,

MAJD SZÓKÖZÖK NÉLKÜL

ÍRJA BE a teljes számított repülési idő.

Rendeltetési kitérő repülőtér

ÍRJA BE: legfeljebb két rendeltetési kitérő repülőtér 4 betűs ICAO helységazonosító kódja(i) a 7910. sz. dokumentumnak (*Location Indicators*) megfelelően, szóközzel elválasztva;

VAGY ha a rendeltetési kitérő repülőtérhez nem rendeltek helységazonosító kódot,

ÍRJA BE: ZZZZ, és ADJA MEG a 18-as pontban az ALTN/kód után a rendeltetési kitérő repülőtér nevét és helyét.

Kötőjelet vagy ferde vonalat csak az alábbiakban leírtak szerint szabad használni.

ÍRJA BE: **0** (nulla), amennyiben nincs egyéb információ,

VAGY bármely egyéb szükséges információ az itt következő sorrendben, az alábbiakban meghatározott mutatók közül kiválasztott mutató formájában, melyet ferde vonal és a rögzítendő információk követnek:

STS/ Az ATS általi különleges kezelés oka, pl. kutatási és mentési misszió, az alábbiak szerint:

ALTRV: magasságfoglalással végzett repülés;

ATFMX: az illetékes hatóság által az ATFM-intézkedések alól mentesített repülés;

FFR: tűzvédelmi repülés;

FLTCK: navigációs segédeszközök kalibrálására szolgáló ellenőrző repülés;

HAZMAT: veszélyes anyag szállítását célzó repülés;

HEAD: államfői státusszal rendelkező személy szállítását célzó repülés;

HOSP: az egészségügyi hatóságok által bejelentett orvosi célú repülés;

HUM: humanitárius misszió keretében végzett repülés;

MARSA: olyan repülés, amely esetében katonai szervezet vállal felelősséget a katonai légi jármű elkülönítéséért;

MEDEVAC: életvédelem szempontjából kritikus orvosi célú vészhelyzeti evakuálás;

NONRVSM: RVSM légtérben tervezett, nem RVSM-képes repülés;

SAR: kutatási és mentési misszió keretében végzett repülés; valamint

STATE: katonai, vámügyi vagy rendőrségi szolgálat keretében végzett repülés.

Az ATS általi különleges kezelés egyéb okait az »RMK/kód« után kell megadni.

PBN/ Az RNAV és/vagy az RNP képességek feltüntetése. Az alábbi jellemzők közül annyit adjon meg, amennyi az adott repülésre vonatkozik, de legfeljebb 8 bejegyzést, azaz összesen legfeljebb 16 karaktert.

RNAV ELŐÍRÁSOK

A1	RNAV 10 (RNP 10)	**C1**	RNAV 2, minden engedélyezett érzékelő
		C2	RNAV 2 GNSS
B1	RNAV 5, minden engedélyezett érzékelő	**C3**	RNAV 2 DME/DME
B2	RNAV 5 GNSS	**C4**	RNAV 2 DME/DME/IRU
B3	RNAV 5 DME/DME		
B4	RNAV 5 VOR/DME	**D1**	RNAV 1, minden engedélyezett érzékelő
B5	RNAV 5 INS vagy IRS	**D2**	RNAV 1 GNSS
B6	RNAV 5 LORANC	**D3**	RNAV 1 DME/DME
		D4	RNAV 1 DME/DME/IRU

RNP ELŐÍRÁSOK

L1	RNP 4	**S1**	RNP APCH
		S2	RNP APCH, BARO-VNAV-vel
O1	Alapvető RNP 1, minden engedélyezett érzékelő		
O2	Alapvető RNP 1 GNSS	**T1**	RNP AR APCH, RF-fel (külön engedély szükséges)
O3	Alapvető RNP 1 DME/DME	**T2**	RNP AR APCH, RF nélkül (külön engedély szükséges)
O4	Alapvető RNP 1 DME/DME/IRU		

A fent nem megadott alfanumerikus karakterkombinációk foglaltak.

NAV/ A PNB/esetében meghatározottaktól eltérő navigációs berendezésekkel kapcsolatos jelentős adatok, az illetékes hatóság által előírtaknak megfelelően.

Ennél a mutatónál tüntesse fel a GNSS-növekedést, több növelési módszer esetében szóközt alkalmazva, pl. NAV/GBAS SBAS.

Ha a jóváhagyott P-RNAV légi jármű kizárólag VOR/DME-re támaszkodik a helyzet meghatározásakor, írja be: EURPRNAV.

COM/ Tüntesse fel a 10. a) pontban nem szereplő kommunikációs berendezéseket és képességeket.

DAT/ Tüntesse fel a 10. a) pontban nem szereplő adatkommunikációs berendezéseket és képességeket vagy a »CPDLCX«-et a CPDLC-ATN-B1-gyel való felszereltség követelménye alóli mentesség jelzésére.

SUR/ Tüntesse fel a 10. a) pontban nem szereplő légtérellenőrző felszereléseket és képességeket. Adjon meg annyi RSP-előírást, amennyi az adott repülésre vonatkozik, a kódokat szóközök nélkül leírva. Az egyes RSP-előírásokat szóközöknek kell elválasztania. Példa: RSP180 RSP400.

Írja be: EUADSBX, EUEHSX, EUELSX vagy ezek kombinációja, jelezve a mentességeket az S üzemmódú SSR válaszjeladóval vagy az ADS-B jeladóval való felszerelésre vonatkozó követelmény tekintetében.

DEP/ Az indulási repülőtér neve és helye, ha a 13. pontban ZZZZ szerepel, vagy az az ATS-egység, amelytől kiegészítő repülésiterv-adatok szerezhetők be, ha a 13. pontban AFIL szerepel. A vonatkozó légiforgalmi tájékoztató kiadványban fel nem sorolt repülőterek esetében a helyet a következőképpen kell megadni:

4 számjegy a szélesség fokban és percben (tízes és egyes helyiérték) kifejezett értékének megadására, amelyet az »N« (észak) vagy »S« (dél) jelzés követ, majd 5 számjegy a hosszúság fokban és percben (tízes és egyes helyiérték) kifejezett értékének megadására, amelyet az »E« (kelet) vagy »W« (nyugat) jelzés követ. Szükség esetén a megfelelő számú számjegy megadásához illesszen be nullákat, pl. 4620N07805W (11 karakter).

VAGY Irány és távolság meghatározása a legközelebbi jelentős ponttól, az alábbiak szerint:

A jelentős pont azonosítása, majd a ponttól mért irány meghatározása következik a mágneses fokokat jelző 3 számjeggyel, ezt követi a ponttól mért távolság meghatározása a tengeri mérföldeket (NM) jelző 3 számjeggyel. Magas földrajzi szélességű területeken, ahol az illetékes hatóság úgy ítéli meg, hogy a mágneses fokokra való hivatkozás nem célszerű, valódi fokokat lehet használni. Szükség esetén a megfelelő számú számjegy megadásához illesszen be nullákat, pl. a »DUB« VOR-tól 40 NM távolságban 180° mágneses fokra mért pontot DUB180040-ként kell jelölni.

VAGY Az útvonal első pontja (név vagy LAT/LONG) vagy a jelző rádió-irányadó, ha a légi jármű nem szállt fel a repülőtérről.

DEST/ A rendeltetési repülőtér neve és helye, amennyiben a 16. pontban ZZZZ szerepel. A vonatkozó légiforgalmi tájékoztató kiadványban fel nem sorolt repülőterek esetében adja meg a helyet LAT/LONG adatokkal vagy a legközelebbi jelentős ponttól való irány és távolság meghatározásával a fenti DEP/kódnál leírtak szerint.

DOF/ A repülés indulási dátuma 6 számjeggyel (YYMMDD, ahol YY az évet, MM a hónapot, DD pedig a napot jelöli).

REG/ A légi jármű honossága vagy közös jele és lajstromjele, ha eltér a 7. pontban szereplő légijármű-azonosító számtól.

EET/ Jelentős pontok vagy a FIR-határok kódjai, valamint a felszállástól a jelentős pontokig vagy a FIR-határokig eltelt összesített számított repülési idő, amennyiben ezt a regionális léginavigációs megállapodások vagy az illetékes hatóságok előírják.

Példák: EET/CAP0745 XYZ0830

EET/EINN0204

SEL/ SELCAL kód az így felszerelt légi járművek esetében.

TYP/ A légi jármű típusa(i), mely(ek) szükség esetén a légi jármű szóközök nélküli számát (számait) követi(k) egyetlen szóközzel elválasztva, amennyiben a 9. pontban ZZZZ szerepel.

Példa: TYP/2F15 5F5 3B2

CODE/ Légijármű-cím (hat hexadecimális karakterből álló alfanumerikus kód), amennyiben az illetékes hatóság előírja. Példa: »F00001« az ICAO által kezelt egyedi blokkban szereplő legalacsonyabb légijármű-cím.

DLE/ Útvonali késés vagy várakozás az útvonalon; írja be a jelentős ponto(ka)t azon az útvonalon, ahol a késés bekövetkezik, majd a késés hosszát 4 számjeggyel, órában és percben kifejezve (hhmm).

Példa: DLE/MDG0030

OPR/ A légi jármű üzemeltetőjének ICAO-kódja vagy neve, ha eltér a 7. pontban szereplő légijármű-azonosítótól.

ORGN/ A kezdeményező nyolcbetűs AFTN-címe vagy egyéb megfelelő elérhetőségi adatai arra az esetre, ha a repülési terv kezdeményezője esetleg nem azonosítható könnyen, az illetékes hatóság által előírtaknak megfelelően.

PER/ A légi jármű teljesítményadatai, egyetlen betűvel jelölve, az »Eljárások léginavigációs szolgáltatásokhoz – légi közlekedési műveletek« (*Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations*) című dokumentumban (PANS-OPS, 8168. sz. dokumentum, I. kötet) meghatározottak szerint, ha ezt az illetékes hatóság előírta.

ALTN/ A rendeltetési kitérő repülőtér neve és helye, amennyiben a 16. pontban ZZZZ szerepel. A vonatkozó légiforgalmi tájékoztató kiadványban fel nem sorolt repülőterek esetében adja meg a helyet LAT/LONG adatokkal vagy a legközelebbi jelentős ponttól való irány és távolság meghatározásával a fenti DEP/kódnál leírtak szerint.

RALT/ Az útvonalon lévő kitérő repülőtér (repülőterek) 4 betűs ICAO mutatója (mutatói) a 7910. sz. dokumentumnak (*Location Indicators*) megfelelően, vagy az ilyen repülőtér (repülőterek) neve(i), ha nincs hozzárendelt mutató. A vonatkozó légiforgalmi tájékoztató kiadványban fel nem sorolt repülőterek esetében adja meg a helyet LAT/LONG adatokkal vagy a legközelebbi jelentős ponttól való irány és távolság meghatározásával a fenti DEP/kódnál leírtak szerint.

TALT/ A felszálló kitérő repülőtér 4 betűs ICAO mutatója (mutatói), a 7910. sz. dokumentumnak (*Location Indicators*) megfelelően, vagy a felszálló kitérő repülőtér neve, ha nincs hozzárendelt mutató. A vonatkozó légiforgalmi tájékoztató kiadványban fel nem sorolt repülőterek esetében adja meg a helyet LAT/LONG adatokkal vagy a legközelebbi jelentős ponttól való irány és távolság meghatározásával a fenti DEP/kódnál leírtak szerint.

RIF/ Az új rendeltetési repülőtérhez vezető útvonal részletei, melyeket a repülőtér 4 betűs helységazonosítója követ. Az új útvonalra repülés közben engedélyt kell kérni.

Példák: RIF/DTA HEC KLAX

RIF/ESP G94 CLA YPPH

RVR/ Az adott repüléshez előírt, a minimális futópálya menti látótávolságra vonatkozó követelmény, 3 számjeggyel kifejezve.

RFP/ A pót repülési tervek számának feltüntetése a következő formátumban: »Q«, melyet egy, a pótlás sorszámát jelző számjegy követ.

Példák: RFP/Q2.

RMK/ Bármely egyéb közérthető megjegyzés, amennyiben az illetékes hatóság előírja vagy egyéb okból szükséges.

A tüzelőanyag mennyisége

E/után ÍRJA BE a tüzelőanyag mennyiségét órákban és percekben kifejező, négyjegyű számcsoportot.

A fedélzeten tartózkodók

P/után ÍRJA BE a fedélzeten tartózkodó személyek (utasok és személyzet) teljes létszámát, amennyiben az illetékes hatóság előírja. ÍRJA BE: TBN (to be notified = bejelentendő), ha a bejelentés időpontjában nem ismert a személyek teljes létszáma.

Vészhelyzeti és túlélőfelszerelések

R/	(RÁDIÓ) HÚZZA KI az U-t, ha nem áll rendelkezésre UHF a 243,0 MHz-es frekvencián. HÚZZA KI a V-t, ha nem áll rendelkezésre VHF a 121,5 MHz-es frekvencián. HÚZZA KI az E-t, ha nem áll rendelkezésre vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT).
S/(TÚLÉLŐFELSZERELÉS)	HÚZZA KI az összes mutatót, ha a fedélzeten nincs túlélőfelszerelés. HÚZZA KI a P-t, ha a fedélzeten nincs sarkvidéki túlélőfelszerelés. HÚZZA KI a D-t, ha a fedélzeten nincs sivatagi túlélőfelszerelés. HÚZZA KI az M-et, ha a fedélzeten nincs tengeri túlélőfelszerelés. HÚZZA KI a J-t, ha a fedélzeten nincs dzsungel-túlélőfelszerelés.
J/(MENTŐMELLÉNYEK)	HÚZZA KI az összes mutatót, ha a fedélzeten nincsenek mentőmellények. HÚZZA KI a J-t, ha a mentőmellények nincsenek felszerelve világítóeszközzel. HÚZZA KI az F-et, ha a mentőmellények nincsenek ellátva fluoreszkáló anyaggal. HÚZZA KI az U-t vagy a V-t vagy mindkettőt (mint fent az R/kódnál) a mentőmellények rádiókommunikációs képességének jelölére, ha vannak mentőmellények.
D/(CSÓNAKOK) (DARABSZÁM)	HÚZZA KI a D és C mutatót, ha a fedélzeten nincsenek csónakok; vagy ÍRJA BE a fedélzeten található csónakok darabszámát; valamint (BEFOGADÓKÉPESSÉG) – ÍRJA BE a fedélzeten található összes csónak teljes befogadóképességét, főben kifejezve; és (FEDETTSÉG) – HÚZZA KI a C mutatót, ha a csónakok nem fedettek; és (SZÍN) – ADJA MEG a fedélzeten található csónakok színét.
A/(A LÉGI JÁRMŰ SZÍNE ÉS JELÖLÉSEI)	ADJA MEG a légi jármű színét és szignifikáns jelöléseit.
N/(MEGJEGYZÉSEK)	HÚZZA KI az N-t, ha nincs megjegyzés, vagy ISMERTESSE a fedélzeten lévő egyéb túlélőfelszereléseket és a túlélőfelszerelésekre vonatkozó egyéb megjegyzéseket.
C/(PILÓTA)	ÍRJA BE a parancsnok nevét.

2.3. Benyújtó

ÍRJA BE a repülési tervet benyújtó egység, ügynökség vagy személy neve.”