A BIZOTTSÁG (EU) 2019/1384 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2019. július 24.)

a 965/2012/EU és az 1321/2014/EU rendeletnek az üzembentartási engedélyben feltüntetett légi jármű nem kereskedelmi célú műveletekre és egyedi műveletekre történő használata, a karbantartási célú ellenőrző repülések végzésére vonatkozó üzembentartási követelmények megállapítása, a csökkentett létszámú, fedélzeten lévő légiutas-kísérő személyzettel végzett nem kereskedelmi célú műveletekre vonatkozó szabályok megállapítása, valamint a légi szállítási követelményeket érintő szerkesztési frissítések tekintetében történő módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

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 17. cikke (1) bekezdésére és 31. cikkére,

mivel:

(1) A 965/2012/EU bizottsági rendelet ([2]) részletes szabályokat állapít meg a kereskedelmi légi szállítási (CAT) műveletek, a hajtóművel rendelkező komplex légi járművel és a hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő légi járművel végzett nem kereskedelmi légi szállítási műveletek, a kereskedelmi célú egyedi légi szállítási műveletek és a nem kereskedelmi célú egyedi légi szállítási műveletek, valamint egyes magas kockázatú, kereskedelmi célú egyedi légi szállítási műveletek tekintetében. Ezek a szabályok nem veszik figyelembe azt a tényt, hogy ugyanazon légi jármű élettartama alatt több típusú műveletet is végezhet.

(2) Ezért a légi járművek kereskedelmi célú légi szállítási műveletek után nem kereskedelmi célú légi szállítási műveletekre vagy egyedi légi szállítási műveletekre való használata céljából az ilyen légi járművek folyamatos használatához új szabályokat kell bevezetni. E szabályoknak kellően rugalmasnak kell lenniük ahhoz, hogy az üzemben tartók anélkül használhassák ugyanazt a légi járművet nem kereskedelmi műveletekre vagy egyedi műveletekre, hogy a légi járművet törölni kellene az üzembentartási engedélyből. Ennek az új üzembentartási keretnek továbbá biztosítania kell az említett műveletek zökkenőmentes végrehajtását és hatékony felügyeletét anélkül, hogy ez érintené biztonságukat.

(3) A 965/2012/EU rendelet szerint az illetékes hatóságnak jóvá kell hagynia azokat a különböző üzembentartási eljárásokat, amelyeket az üzembentartási engedély birtokosa a különböző nem kereskedelmi célú légi szállítási műveletei keretében alkalmaz. Ez a követelmény egyenlőtlen bánásmódot jelent az üzembentartási engedélyek birtokosai és a nem kereskedelmi célú üzemben tartók között ugyanazon művelettípusok tekintetében, ezért a szabályozás egységességének biztosítása érdekében törölni kell.

(4) A tagállamok és az érdekelt felek többek között egységesítéssel kapcsolatos vizsgálatok keretében megfogalmazott biztonsági ajánlásai és visszajelzései alapján a Bizottság azon a véleményen van, hogy a 965/2012/EU rendeletet aktualizálni kell, hogy a különböző légi szállítási követelményekkel kapcsolatban tükrözze a technika állását és a bevált gyakorlatokat. A hatályon kívül helyezett rendeletekre – nevezetesen a 2042/2003/EK ([3]) bizottsági és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([4]) – történő számos hivatkozás frissítése érdekében szerkesztési változtatásokat kell eszközölni. Emellett több meglévő rendelkezés egyértelműbbé tétele érdekében új megfogalmazást kell beilleszteni.

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

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

([3]) A Bizottság 2042/2003/EK rendelete (2003. november 20.) a légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légi alkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról (HL L 315., 2003.11.28., 1. o.).

([4]) Az Európai Parlament és a Tanács 216/2008/EK rendelete (2008. február 20.) a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EK tanácsi rendelet, 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 79., 2008.3.19., 1. o.).

(5) Több légi baleset és esemény történt olyan légi járművel végzett repülés során, amely csak hiányos vagy nem megfelelő karbantartáson esett át, valamint a légi járművön végzett karbantartás megfelelőségének ellenőrzésére végzett repülések (a továbbiakban: karbantartási célú ellenőrző repülés) során. A 2008. november 27-én Canet-Plage (Franciaország) partjainál egy Airbus A320-232-vel bekövetkezett balesetre tekintettel módosítani kell a 965/2012/EU rendeletet annak érdekében, hogy pontosan meg lehessen határozni a szóban forgó járatkategóriát, és szükség esetén meg lehessen határozni a hajózó személyzetre vonatkozó minimumkövetelményeket és az ilyen járatok előkészítése és lebonyolítása során betartandó eljárásokat.

(6) Továbbá a légiutas-kísérő személyzet nélkül végzett nem kereskedelmi célú műveletek esetében – bizonyos feltételek teljesülése esetén – kevésbé szigorú követelményeket kell bevezetni a 19-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú és a legfeljebb 19 utassal közlekedő légi járművek esetében. Az üzemben tartók számára e kevésbé szigorú követelmények alkalmazását csak akkor szabad megengedni, ha azokat a szóban forgó műveletek kockázatait csökkentő megfelelő intézkedésekkel együtt alkalmazzák.

(7) A 965/2012/EU rendelet előírja a kereskedelmi célú légi szállítási műveleteket végző üzemben tartók számára, hogy biztonsági bemutató keretében tájékoztassák az utasokat, és biztosítsanak számukra olyan repülésbiztonsági tájékoztató lapokat, amelyeken képes utasítások szemléltetik az utasok által használható vészhelyzeti berendezések működtetését és a vészkijáratokat. A 965/2012/EU rendeletbe be kell illeszteni a vészkijáratok fogalommeghatározását.

(8) A 965/2012/EU rendeletet ezért e rendelet I. mellékletének megfelelően módosítani kell.

(9) A légi járművek kereskedelmi célú légi szállítási műveletek után nem kereskedelmi célú légi szállítási műveletekre vagy egyedi légi szállítási műveletekre való használata esetén a szóban forgó változtatás által érintett légi járművek folyamatos légi alkalmasságának biztosítására vonatkozó felelősséget az üzembentartási engedély birtokosának szintjén kell tartani. Ezért az 1321/2014/EU bizottsági rendelet ([5]) I. mellékletét (M. rész) és Vb. mellékletét (ML. rész) ennek megfelelően módosítani kell.

(10) Az Ügynökség elkészítette a végrehajtási szabályok tervezetét, és azt az (EU) 2018/1139 rendelet 75. és 76. cikkének megfelelően véleményként ([6]) benyújtotta a Bizottságnak.

(11) Az e rendeletben meghatározott intézkedések összhangban vannak az (EU) 2018/1139 rendelet 127. cikkében említett bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 965/2012/EU rendelet módosításai

A 965/2012/EU rendelet a következőképpen módosul:

1. A 2. cikkben a 7. pont helyébe a következő szöveg lép:

„7. »egyedi művelet«: bármely, a kereskedelmi légi szállítási művelettől eltérő művelet, amelynek során a légi járművet olyan egyedi tevékenységre használják, mint például mezőgazdasági vagy építőipari tevékenység, fényképezés, földmérés, megfigyelés és őrjáratozás, légi hirdetés, karbantartási célú ellenőrző repülés;”.

2. A 6. cikk (3) bekezdésének b) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„b) utasok és áru szállításával nem járó olyan repülések, amelyek során felújítás, javítás, átvizsgálás, átadás, kivitel vagy hasonló célból szállítanak át repülőgépet vagy helikoptert, feltéve, hogy a légi jármű nincs feltüntetve üzembentartási engedélyben vagy nyilatkozatban.”

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

([6]) Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség 04/2017. sz. véleménye (2017. június 29.) a légi szállítási műveletekre és a folyamatos légi alkalmasságra vonatkozó szabályokat felülvizsgáló bizottsági rendelettervezethez és Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség 01/2017. sz. véleménye (2017. március 7.) a légi szállítási műveletekre a karbantartási célú ellenőrző repülések tekintetében vonatkozó szabályokat felülvizsgáló bizottsági rendelettervezethez.

3. A szöveg a következő 9*aa*. cikkel egészül ki:

„*9aa. cikk*

Karbantartási célú ellenőrző repülések hajózó személyzetére vonatkozó követelmények

Azon pilóta számára, aki 2019. augusztus 20. előtt olyan karbantartási célú ellenőrző repülés során parancsnoki szerepet töltött be, amely a VIII. melléklet SPO.SPEC.MCF.100 pontjában megadott fogalommeghatározásnak megfelelően A. szintű karbantartási célú ellenőrző repülésnek minősül, be kell azt számítani az említett melléklet SPO.SPEC.MCF.115 a) 1. pontjának való megfelelés céljából. Ebben az esetben az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a parancsnok tájékoztatást kapjon a 2019. augusztus 20. előtt megállapított üzembentartási gyakorlatok és az e rendelet VII. melléklete E. részének 5. és 6. szakaszában előírt kötelezettségek között azonosított, többek között az üzemben tartó által megállapított kapcsolódó eljárásokból eredő különbségekről.”

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

2. cikk

Az 1321/2014/EU rendelet módosításai

Az 1321/2014/EU rendelet I. melléklete (M. rész) és Vb. melléklete (ML. rész) e rendelet II. mellékletének megfelelően módosul.

3. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

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, 2019. július 24-én.

a Bizottság részéről

az elnök

Jean-Claude JUNCKER

I. MELLÉKLET

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

1. Az I. melléklet (DEF rész) a következőképpen módosul:

a) a 17. pont helyébe a következő szöveg lép:

„17. »'A' kategóriájú helikopter«: a vonatkozó típusalkalmassági előírásban meghatározott hajtómű- és rendszerelválasztási jellemzőkkel tervezett több hajtóműves helikopter, amely képes a tervezett adatok szerinti fel- és leszállási műveletekre olyan kritikus hajtómű-meghibásodások esetén, amikor megfelelő kijelölt felület és megfelelő teljesítmény áll rendelkezésre a repülés biztonságos folytatásához vagy a felszállás biztonságos megszakításához.";

b) a szöveg a következő 45a. ponttal egészül ki:

„45a. »Vészkijárat«: a légi jármű olyan, beépített kijárat típusú kilépési pontja, amely megfelelő időn belül maximális lehetőséget biztosít a kabin és a pilótafülke evakuálására, és amely a padlószintű ajtókat, az ablakon át biztosított kijáratokat és minden más típusú kijáratot, például a pilótafülke menekülőnyílását és a farokkúpnál található kijáratot foglalja magában.";

c) a szöveg a következő 48a. ponttal egészül ki:

„48a. »Hajózó személyzet tagja«: a személyzet szakszolgálati engedéllyel rendelkező tagja, aki szolgálati idejében a légi jármű üzemben tartása szempontjából alapvető feladatokat végez.";

d) a szöveg a következő 49a. ponttal egészül ki:

„49a. »Repülésüzemi tiszt«: az üzemben tartó által a repülési műveletek ellenőrzésében és felügyeletében való részvételre kijelölt olyan személy, aki megfelelő képesítéssel rendelkezik, és aki a légijármű-parancsnokot támogatja, tájékoztatja vagy segíti a repülés biztonságos végrehajtásában.";

e) a szöveg a következő 76a. ponttal egészül ki:

„76a. »Karbantartási célú ellenőrző repülés« (»MCF«): légialkalmassági bizonyítvánnyal vagy repülési engedéllyel rendelkező légi jármű olyan repülése, amelyet hibaelhárítás céljából vagy egy vagy több rendszer, alkatrész vagy berendezés karbantartás utáni működésének ellenőrzése céljából hajtanak végre, amennyiben a rendszerek, alkatrészek vagy berendezések működése földi ellenőrzések során nem állapítható meg, és amelyet az alábbi helyzetek valamelyikében hajtanak végre:

a) a légi jármű karbantartási kézikönyvében (AMM) vagy valamely más olyan karbantartási adattal összhangban előírtak szerint, amelyet a tervjóváhagyás jogosultja adott ki, aki a légi jármű folyamatos légialkalmasságának biztosításáért felelős;

b) karbantartás után, az üzemben tartó által előírtak szerint vagy a légi jármű folyamatos légialkalmasságának biztosításáért felelős szervezet javaslata alapján;

c) a karbantartó szervezet kérésére, valamely hiba sikeres kijavításának ellenőrzésére;

d) a hibafelderítés vagy hibaelhárítás támogatására.";

f) a szöveg a következő 95a. és 95b. ponttal egészül ki:

„95a. »Személyhordó eszközrendszer« (»PCDS«): olyan rendszer, amely egy vagy több, külső emberi teherrel végzett műveletek (HEC) vagy helikopteres függesztményes szállítási műveletek (HHO) során az emelőműkötélhez vagy teherhoroghoz vagy a forgószárnyas légi jármű törzséhez rögzített eszközt foglal magában. Az eszközök – például az életbiztonsági öv gyorskioldóval vagy anélkül, a csatlakozógyűrűvel ellátott szíj, a merev kosár vagy a ketrec – megfelelő szerkezeti tulajdonságokkal és jellemzőkkel rendelkeznek utasok helikopteren kívüli szállításához.

95b. »Egyszerű személyhordó eszközrendszer« (»egyszerű PCDS«): olyan PCDS, amely megfelel a következő feltételeknek:

a) megfelel egy, az (EU) 2016/425 európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) vagy a 2006/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (**) szerinti harmonizált szabványnak;

b) úgy van kialakítva, hogy legfeljebb egy személy (például az emelőműkötél vagy teherhorog kezelője, a feladatspecialista vagy a fényképész) köthető be a fülkében vagy legfeljebb két személy a fülkén kívül;

c) nem merev szerkezet, azaz például nem ketrec, platform vagy kosár.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/425 rendelete (2016. március 9.) az egyéni védőeszközökről és a 89/686/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 81., 2016.3.31., 51. o.).
(**) Az Európai Parlament és a Tanács 2006/42/EK irányelve (2006. május 17.) a gépekről és a 95/16/EK irányelv módosításáról (HL L 157., 2006.6.9., 24. o.).";

g) a szöveg a következő 103b. ponttal egészül ki:

„103b. »repülési szabályok«: a 923/2012/EU bizottsági végrehajtási rendeletben (*) megállapított szabályok.

(*) 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.)."

2. A II. melléklet (ARO rész) a következőképpen módosul:

a) az ARO.GEN.120 pont a következőképpen módosul:

i. az a), b) és c) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) Az Ügynökség köteles kidolgozni a megfelelés elfogadható módozatait (»AMC«), amelyek az (EU) 2018/1139 rendeletnek, valamint az ahhoz kapcsolódó felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusoknak való megfelelés igazolása céljából alkalmazhatók.

b) Az (EU) 2018/1139 rendeletnek, valamint az ahhoz kapcsolódó felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusoknak való megfelelés igazolása céljából alternatív megfelelési módozatok is alkalmazhatók.

c) Az illetékes hatóságnak létre kell hoznia egy rendszert, amelynek segítségével következetesen értékeli, hogy az általa vagy a felügyelete alatt álló szervezetek és személyek által alkalmazott alternatív megfelelési módozat megfelel-e az (EU) 2018/1139 rendeletnek és az ahhoz kapcsolódó felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusoknak. A szóban forgó rendszernek magában kell foglalnia a jóváhagyott alternatív megfelelési módozatok korlátozására, visszavonására vagy módosítására irányuló eljárásokat is, amennyiben az illetékes hatóság bizonyítja, hogy az említett alternatív megfelelési módozatok nem felelnek meg az (EU) 2018/1139 rendeletnek, valamint az annak alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusoknak.";

ii. a d) pont harmadik bekezdésében a 3. pontot el kell hagyni;

b) az ARO.GEN.135 a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) A 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) sérelme nélkül, az illetékes hatóságnak létre kell hoznia egy rendszert a repülésbiztonsággal kapcsolatos információk megfelelő szintű gyűjtésére, elemzésére és terjesztésére.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 376/2014/EU rendelete (2014. április 3.) a polgári légi közlekedési események jelentéséről, elemzéséről és nyomon követéséről, valamint a 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és a 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint az 1321/2007/EK bizottsági rendelet és az 1330/2007/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 122., 2014.4.24., 18. o.).";

c) az ARO.GEN.300 a) 2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2. az általa minősített szervezetek, az általa jóváhagyott egyedi műveletek, valamint a hozzá nyilatkozatot benyújtó szervezetek vonatkozó követelményeknek való folyamatos megfelelése;"

d) az ARO.GEN.350 d) 4. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4. Az illetékes hatóságnak nyilvántartást kell vezetnie az összes általa megállapított szabálytalanságról, vagy amelyről az e) pontnak megfelelően értesítették, illetve adott esetben az általa alkalmazott végrehajtási intézkedésekről, valamint a szabálytalanságok orvoslása érdekében végrehajtott összes javító intézkedésről és azok végső határidejéről.";

e) az ARO.OPS.110 pont a következőképpen módosul:

i. az a) 3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3. légi járművek bármely üzemben tartónak való sima bérbeadása esetén az ORO.AOC.110 e) pont, kivéve a III. melléklet ORO.GEN.310 pontjában meghatározott eseteket;"

ii. a b) pont a következőképpen módosul:

— a 2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2. a bérbeadó a 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) értelmében üzembentartási tilalom alá esik;

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 2111/2005/EK rendelete (2005. december 14.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának elfogadásáról és az üzemeltető fuvarozó kiléte tekintetében a légi közlekedés utasainak tájékoztatásáról, valamint a 2004/36/EK irányelv 9. cikkének hatályon kívül helyezéséről (HL L 344., 2005.12.27., 15. o.).";

— a szöveg a következő 3. ponttal egészül ki:

„3. a 452/2014/EU bizottsági rendelettel (*) összhangban kiadott engedélyt felfüggesztették, visszavonták vagy arról lemondtak.

(*) A Bizottság 452/2014/EU rendelete (2014. április 29.) a harmadik országbeli üzemeltetők légiközlekedési tevékenységére vonatkozó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről (HL L 133., 2014.5.6., 12. o.).";

iii. a d) pont 1. és 2. pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„1. az 1321/2014/EU bizottsági rendelettel (*) összhangban megfelelő együttműködés a légi jármű folyamatos ellenőrzéséért, illetve a légi jármű üzemben tartásáért felelős illetékes hatósággal, amennyiben a kettő egymástól eltér;

2. a légi jármű időben való törlése az üzemben tartó üzembentartási engedélyéből, kivéve a III. melléklet ORO.GEN.310 pontjában meghatározott eseteket.

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

f) az ARO.OPS.150 b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) Miután meggyőződött a kockázatértékelési dokumentáció és a standard üzembentartási eljárások megfelelőségéről, az üzemben tartó tekintetében illetékes hatóság kiadja a IV. függelék szerinti engedélyt. Az engedélyt korlátozott és korlátlan időtartamra is ki lehet adni. Az engedélyben fel kell tüntetni azokat a feltételeket, amelyek mellett az üzemben tartó egy vagy több magas kockázatú, kereskedelmi célú egyedi légi szállítási művelet végzésére engedélyt kap.";

g) az ARO.OPS.200 b) 2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2. nem kereskedelmi légi szállítási műveletek és egyedi légi szállítási műveletek esetében a III. függelék szerinti egyedi jóváhagyások jegyzékében.";

h) az ARO.RAMP.105 b) 5. pont helyébe a következő szöveg lép:

„5. olyan harmadik országbeli üzemben tartók által üzemben tartott légi járművek, amelyek először repülnek a Szerződés hatálya alá eső területre, területen vagy területről, vagy amelyeknek a 452/2014/EU rendelettel összhangban kiadott jogosítása korlátozva van, illetve felfüggesztést vagy visszavonást követően kapták azt vissza.";

i) az ARO.RAMP.115 b) 3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3. szinten tartó képzésekkel és naptári évenként legalább 12 ellenőrzés elvégzésével fenntartják képesítésük érvényességét.";

j) az ARO.RAMP.125 pont a következőképpen módosul:

i. az a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) A földi ellenőrzéseket egységes módon kell lefolytatni.";

ii. a c) pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) A földi ellenőrzés befejeztével a légijármű-parancsnokot vagy távollétében a hajózó személyzet egy másik tagját vagy az üzemben tartó képviselőjét tájékoztatni kell a földi ellenőrzés eredményéről.";

k) az ARO.RAMP.140 d) 2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2. tagállamban lajstromozott légi jármű esetében a 748/2012/EU rendelet alapján megszerezte a repülési engedélyt;"

l) az ARO.RAMP.150 a) 1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1. az ARO.RAMP.145 pontban meghatározott adatok;"

m) az I–IV. függelék helyébe a következő szöveg lép:

„I. függelék

<table>
<tr><td colspan="3">LÉGIJÁRMŰ-ÜZEMBENTARTÁSI ENGEDÉLY
(Jóváhagyási jegyzőkönyv légijármű-üzembentartók részére)

Az üzemben tartás típusa: Kereskedelmi légi szállítás (CAT) ☐ Utasszállítás; ☐ Teherszállítás;
☐ Egyéb (1): _____</td></tr>
<tr><td rowspan="2">(4)</td><td>Az üzemben tartó állama (2):</td><td rowspan="2">(5)</td></tr>
<tr><td>Kiállító hatóság (3):</td></tr>
<tr><td>Az üzembentartási engedély száma (6):</td><td rowspan="4">Az üzemben tartó neve (7):
Kereskedelmi név (8):
Az üzemben tartó címe (10):
Telefonszám (11):
Fax
E-mail-cím:</td><td rowspan="4">Üzembentartási kapcsolattartók (9):
Az üzemben tartásért felelős vezetőség azonnali elérhetőségi adatai itt találhatók (12): _____</td></tr>
<tr><td></td></tr>
<tr><td></td></tr>
<tr><td></td></tr>
<tr><td colspan="3">Ezen engedély értelmében _____ (13) jogosult a mellékelt üzembentartási előírások szerinti, az üzembentartási kézikönyv, valamint az (EU) 2018/1139 rendelet V. melléklete és a rendelethez kapcsolódó felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok alapján történő kereskedelmi légi szállítási műveletek végzésére.</td></tr>
<tr><td>Kiállítás dátuma (14):</td><td colspan="2">Név és aláírás (15):
Beosztás:</td></tr>
<tr><td colspan="3">(1) Adja meg az egyéb szállítási formát.
(2) Helyettesítse az üzemben tartó államának nevével.
(3) Helyettesítse a kiállító illetékes hatóság nevével.
(4) Az illetékes hatóság tölti ki.
(5) Az illetékes hatóság tölti ki.
(6) Az illetékes hatóság által adott hivatkozási szám.
(7) Helyettesítse az üzemben tartó bejegyzett nevével.
(8) Az üzemben tartó kereskedelmi neve, ha eltér a bejegyzett névtől. A kereskedelmi név elé illessze be a »Dba« (Doing business as = kereskedelmi név) rövidítést.</td></tr>
</table>

(9) Az elérhetőségi adatok azon telefon- és faxszámok (országhívó számmal együtt), esetleg e-mail-cím, amelyeken az üzemben tartásért felelős vezetőség a repülési műveletekkel, a légialkalmassággal, a hajózó és a légiutas-kísérő személyzet tagjainak alkalmasságával, a veszélyes árukkal és egyéb releváns ügyekkel kapcsolatban azonnal elérhető.
(10) Az üzemben tartó székhelyének címe.
(11) Az üzemben tartó székhelyének telefon- és faxszáma (országhívó számmal együtt). Ha van, adjon meg e-mail-címet is.
(12) Azon ellenőrzött, fedélzeten tárolt dokumentum neve, amely az elérhetőségeket tartalmazza a megfelelő oldalra és bekezdésre történő hivatkozással együtt. Például: »… elérhetőségei az üzembentartási kézikönyv általános/bevezető része 1. fejezetének 1.1 pontja alatt találhatók«; vagy »a(z) … az üzembentartási előírások 1. oldalán találhatók«; vagy »a(z) … e dokumentum mellékletében találhatók«.
(13) Az üzemben tartó bejegyzett neve.
(14) Az üzembentartási engedély kiadásának dátuma (nn-hh-éééé).
(15) Az illetékes hatóság képviselőjének beosztása, neve és aláírása. Az üzembentartási engedély hivatalos pecséttel is ellátható.

138. számú EASA-űrlap, 2. kiadás.

II. függelék

ÜZEMBENTARTÁSI ELŐÍRÁSOK
(az üzembentartási kézikönyvben jóváhagyott feltételek szerint)

A kiállító hatóság elérhetőségi adatai
Telefonszám (1) _____ ; Fax _____ ;
E-mail: _____

AOC (2):	Az üzemben tartó neve (3):	Dátum (4):	Aláírás:
	Kereskedelmi név:		
Üzembentartási előírások száma:			

A légi jármű típusa (5):
Lajstromjel (6):

Az üzemben tartás típusai: Kereskedelmi célú légi szállítás

☐ Utasszállítás ☐ Teherszállítás ☐ Egyéb (7): _____

Műveleti terület (8):

Különleges korlátozások (9):

Egyedi jóváhagyások:	Van	Nincs	Részletek (10)	Megjegyzések
Veszélyes áruk	☐	☐		
Kis látótávolságú műveletek Felszállás Megközelítés és leszállás	☐	☐	CAT (11) RVR (12): m DA/H: láb RVR: m	
RVSM (13) ☐ N/A	☐	☐		
ETOPS (14) ☐ N/A	☐	☐	Legnagyobb kitérési idő (15): perc	

Összetett navigációs előírások teljesítményalapú navigációval (PBN) végzett műveletekhez ([16])	☐	☐		([17])
Előírt minimális navigációs pontosság	☐	☐		
Egyhajtóműves gázturbinás repülőgéppel éjszaka vagy műszeres időjárási körülmények között végrehajtott műveletek (SET-IMC)	☐	☐	([18])	
Helikopteres repülés éjjellátó képalkotó rendszerek segítségével	☐	☐		
Helikopteres függesztményes szállítási műveletek	☐	☐		
Helikopteres légimentési műveletek	☐	☐		
Helikopterrel végzett, tenger feletti műveletek	☐	☐		
A légiutas-kísérő személyzet tagjainak képzése ([19])	☐	☐		
Légiutas-kísérő tanúsítvány kiadása ([20])	☐	☐		
B típusú EFB-alkalmazások használata	☐	☐	([21])	
Folyamatos légialkalmasság	☐	☐	([22])	
Egyéb ([23])				

([1]) Az illetékes hatóság telefonszáma és faxszáma (országhívó számmal együtt). Ha van, adjon meg e-mail-címet is.
([2]) A kapcsolódó üzembentartási engedély (AOC) számát írja be.
([3]) Az üzemben tartó bejegyzett nevét és – ha attól eltérő – kereskedelmi nevét írja be. A kereskedelmi név elé illessze be a »Dba« (Doing business as = kereskedelmi név) rövidítést.
([4]) Az üzembentartási előírások kiadásának dátuma (nn-hh-éééé) és az illetékes hatóság képviselőjének aláírása.
([5]) Írja be az ICAO által kiadott, a légi jármű gyártmányára, típusára és sorozatára, illetve – amennyiben van alapsorozat-jelölés – alapsorozatára utaló megjelölést (például Boeing-737-3K2 vagy Boeing-777-232).
([6]) A lajstromjel az üzembentartási előírásokban vagy az üzembentartási kézikönyvben van feltüntetve. Utóbbi esetben a vonatkozó üzembentartási előírásokban hivatkozni kell az üzembentartási kézikönyv megfelelő oldalára. Amennyiben nem mindegyik egyedi jóváhagyás vonatkozik a légijármű-típusra, a légi jármű lajstromjele feltüntethető a vonatkozó egyedi jóváhagyáshoz tartozó »Megjegyzések« rovatban.
([7]) Határozza meg az egyéb típusú szállítást (pl. sürgősségi orvosi szolgáltatás).
([8]) Sorolja fel azon földrajzi területeket, ahol a légi jármű üzemben tartása engedélyezett (földrajzi koordináták vagy egyedi útvonalak, repüléstájékoztató körzetek, illetve nemzeti vagy régióhatárok szerint).
([9]) Sorolja fel a vonatkozó különleges korlátozásokat (pl. csak VFR, csak nappal stb.).
([10]) Ebben az oszlopban sorolja fel az egyes jóváhagyások vagy jóváhagyástípusok leginkább megengedő feltételeit (a megfelelő kritériumokkal).
([11]) Tüntesse fel a vonatkozó precíziós megközelítési kategóriát: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB vagy CAT IIIC. Tüntesse fel a legkisebb futópálya menti látótávolságot (RVR) méterben, valamint az elhatározási magasságot (DA/H) lábban. Minden felsorolt megközelítési kategóriát külön sorba kell írni.
([12]) Írja be a felszállásra jóváhagyott legkisebb futópálya menti látótávolságot méterben. Amennyiben különböző jóváhagyások lettek kiadva, minden jóváhagyást külön sorban kell feltüntetni.
([13]) A Nem alkalmazható (N/A) négyzetet csak akkor lehet bejelölni, ha a légi jármű jóváhagyott legnagyobb szolgálati magassága FL290 (FL: Flight Level – Repülési szint) alatt van.
([14]) A megnövelt hatótávolságú repülés (ETOPS) jelenleg csak a két hajtóműves légi járművekre vonatkozik. Ennek megfelelően a »nem alkalmazható« (N/A) négyzetet akkor lehet bejelölni, ha a légijármű-típusnak kettőnél több, vagy annál kevesebb hajtóműve van.
([15]) A légi jármű hatótávolsága (NM [tengeri mérföld] értékben), valamint a hajtóműtípus is megadható.

([16]) Teljesítményalapú navigáció (PBN): minden komplex egyedi PBN-jóváhagyást (pl. RNP AR APCH) külön sorban, a hozzájuk tartozó korlátozásokat pedig a »Részletek« vagy a »Megjegyzések« rovatban vagy mindkettőben fel kell tüntetni. Az egyedi RNP AR APCH eljárások eljárásspecifikus jóváhagyását az üzembentartási előírásokban vagy az üzembentartási kézikönyvben lehet feltüntetni. Utóbbi esetben a vonatkozó üzembentartási előírásokban hivatkozni kell az üzembentartási kézikönyv megfelelő oldalára.
([17]) Adja meg, ha az egyedi jóváhagyás bizonyos futópályavégekre vagy repülőterekre vagy mindkettőre korlátozódik.
([18]) Írja be a sárkányszerkezet-hajtómű kombinációt.
([19]) A légiutas-kísérő tanúsítványt kérelmezők által elvégzendő tanfolyam lefolytatásának és a teljesítendő vizsga lebonyolításának jóváhagyása az 1178/2011/EU rendelet V. mellékletében (CC rész) foglaltak szerint.
([20]) A légiutas-kísérő tanúsítvány kiadásának jóváhagyása az 1178/2011/EU rendelet V. mellékletében (CC rész) foglaltak szerint.
([21]) A B típusú EFB-alkalmazások listája az EFB-hardver hivatkozásával együtt (hordozható EFB-k esetében). A listát az üzembentartási előírásokban vagy az üzembentartási kézikönyvben kell feltüntetni. Utóbbi esetben a vonatkozó üzembentartási előírásokban hivatkozni kell az üzembentartási kézikönyv megfelelő oldalára.
([22]) A folyamatos légialkalmasságnak az 1321/2014/EU rendelettel összhangban történő irányításáért felelős személy vagy szervezet neve.
([23]) Az egyéb jóváhagyásokat és adatokat itt lehet egyenként külön sorban (vagy külön többsoros részben) feltüntetni engedélyenként (pl. rövidpályás leszállások, meredek siklópályán történő megközelítés, helikopteres repülés közérdekű helyszínre/helyszínről, beépített területen kívüli kedvezőtlen környezet fölötti helikopteres repülés, biztonságos kényszerleszállás lehetősége nélküli helikopteres repülés, megnövelt bedöntési szöggel végzett repülés, megfelelő repülőtértől való legnagyobb távolság megnövelt hatótávolságú üzemelésre (ETOPS) vonatkozó jóváhagyással nem rendelkező, két hajtóműves légi járművek esetében).

139. számú EASA-űrlap, 5. kiadás.

III. függelék

Egyedi jóváhagyások jegyzéke

Nem kereskedelmi műveletek

Egyedi légi szállítási műveletek

(a jóváhagyásban meghatározott és az üzembentartási vagy repülési kézikönyvben szereplő feltételekkel)

Kiállító hatóság ([1]):		
Egyedi jóváhagyási számok jegyzéke ([2]): Az üzemben tartó neve: Dátum ([3]): Aláírás:		
A légi jármű típusa és lajstromjele ([4]):		
Az egyedi légi szállítás művelet (SPO) típusa (megfelelő esetben): ☐ ([5]) …		
Egyedi jóváhagyások ([6]):	Részletek ([7])	Megjegyzések
…		
…		

…		
…		

(1) Megnevezés és kapcsolattartási adatok.
(2) A jóváhagyás száma.
(3) Az egyedi jóváhagyások kiadásának dátuma (nn-hh-éééé) és az illetékes hatóság képviselőjének aláírása.
(4) Írja be a Kereskedelmi Repülésbiztonsági Csoport (CAST)/ICAO által kiadott, a légi jármű gyártmányára, típusára és sorozatára, illetve – amennyiben van alapsorozat-jelölés – alapsorozatára utaló megjelölést (például Boeing-737-3K2 vagy Boeing-777-232). A CAST/ICAO-taxonómia megtalálható a következő webcímen: http://www.intlaviationstandards.org/ A lajstromjeleket vagy az egyedi jóváhagyások jegyzékében, vagy az üzembentartási kézikönyvben fel kell tüntetni. Utóbbi esetben az egyedi jóváhagyások jegyzékében hivatkozni kell az üzembentartási kézikönyv megfelelő oldalára.
(5) Adja meg a művelet típusát (például mezőgazdasági, építőipari, fényképezés, földmérés, megfigyelés és őrjáratozás, légi hirdetés, karbantartási célú ellenőrző repülés).
(6) Ebben az oszlopban sorolja fel az összes jóváhagyott műveletet, pl. veszélyes áruk szállítása, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.
(7) Ebben az oszlopban sorolja fel az egyes jóváhagyások leginkább megengedő feltételeit, pl. DH és RVR-minimumértékek a CAT II esetében.

140. számú EASA-űrlap, 2. kiadás.

IV. függelék

MAGAS KOCKÁZATÚ, KERESKEDELMI CÉLÚ EGYEDI LÉGI SZÁLLÍTÁSI MŰVELETEKRE VONATKOZÓ ENGEDÉLY	
Kiállító hatóság (1): Engedély száma (2):	
Az üzemben tartó neve (3): Az üzemben tartó címe (4): Telefonszám (5): Fax E-mail-cím:	
A légi jármű típusa és lajstromjele (6):	
Engedélyezett egyedi légi szállítási művelet (7):	
Engedélyezett műveleti terület vagy helyszín (8):	
Különleges korlátozások (9):	
_____ ezúton engedélyt kap arra, hogy magas kockázatú, kereskedelmi célú egyedi légi szállítási művelet(ek)et hajtson végre ezen engedéllyel, az üzemben tartó standard üzembentartási eljárásaival, az (EU) 2018/1139 rendelet V. mellékletével és a rendelethez kapcsolódó felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusokkal összhangban.	
Kiállítás dátuma (10):	Név és aláírás (11): Beosztás:

(1) Az illetékes hatóság neve és elérhetősége.
(2) Kapcsolódó engedély száma.
(3) Az üzemben tartó bejegyzett nevét és – ha attól eltérő – kereskedelmi nevét írja be. A kereskedelmi név elé illessze be a »Dba« (Doing business as = kereskedelmi név) rövidítést.
(4) Az üzemben tartó székhelyének címe.
(5) Az üzemben tartó székhelyének telefon- és faxszáma (országhívó számmal együtt). Ha van, adjon meg e-mail-címet is.

(6) Írja be a Kereskedelmi Repülésbiztonsági Csoport (CAST)/ICAO által kiadott, a légi jármű gyártmányára, típusára és sorozatára, illetve – amennyiben van alapsorozat-jelölés – alapsorozatára utaló megjelölést (például Boeing-737-3K2 vagy Boeing-777-232). A CAST/ICAO-taxonómia megtalálható a következő webcímen: http://www.intlaviationstandards.org. A lajstromjeleket vagy az egyedi jóváhagyások jegyzékében, vagy az üzembentartási kézikönyvben fel kell tüntetni. Utóbbi esetben az egyedi jóváhagyások jegyzékében hivatkozni kell az üzembentartási kézikönyv megfelelő oldalára.
(7) Adja meg a művelet típusát (például mezőgazdasági, építőipari, fényképezés, földmérés, megfigyelés és őrjáratozás, légi hirdetés, karbantartási célú ellenőrző repülés).
(8) Azon földrajzi területek vagy helyszínek felsorolása, ahol a légi jármű üzemben tartása engedélyezett (földrajzi koordináták, repüléstájékoztató körzetek, illetve nemzeti vagy régióhatárok szerint).
(9) Sorolja fel a vonatkozó különleges korlátozásokat (pl. csak VFR, csak nappal stb.).
(10) Az engedély kiadásának dátuma (éééé-hh-nn).
(11) Az illetékes hatóság képviselőjének beosztása, neve és aláírása. Az engedély hivatalos pecséttel is ellátható.

151. számú EASA-űrlap, 2. kiadás.";

n) az V. és a VI. függeléket el kell hagyni.

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

a) az ORO.GEN.110 h) pont helyébe a következő szöveg lép:

„h) Annak biztosítása érdekében, hogy az üzembentartási kézikönyvben szereplő műveleti eljárások betartásra kerüljenek, az üzemben tartónak minden légijármű-típushoz ellenőrző listát kell készítenie, amelyet a személyzetnek használnia kell a repülés minden szakaszában normál, rendellenes és vészhelyzetben. Az ellenőrző listák kialakítása és használata során figyelembe kell venni az emberi tényezőket, valamint a tervjóváhagyás jogosultja által kiadott legfrissebb dokumentációt.";

b) az ORO.GEN.135 a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) Az üzemben tartó engedélye mindaddig érvényes marad, amíg teljesül valamennyi alábbi feltétel:

1. az üzemben tartó továbbra is megfelel az (EU) 2018/1139 rendeletben és az ahhoz kapcsolódó felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusokban szereplő vonatkozó követelményeknek, figyelembe véve a meg nem felelésre vonatkozó megállapítások kezelésével kapcsolatos, az e melléklet ORO.GEN.150 pontjában leírt rendelkezéseket;

2. az üzemben tartó az e melléklet ORO.GEN.140 pontjában meghatározott módon hozzáférést biztosít az illetékes hatóság számára, hogy az meg tudja állapítani, az üzemben tartó folyamatosan megfelel-e az (EU) 2018/1139 rendeletben és az ahhoz kapcsolódó felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusokban szereplő vonatkozó követelményeknek;

3. az engedélyről nem mondanak le, illetve azt nem vonják be.";

c) az ORO.GEN.140 a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) Annak érdekében, hogy az illetékes hatóság meg tudja állapítani, az üzemben tartó megfelel-e az (EU) 2018/1139 rendelet és az ahhoz kapcsolódó felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok vonatkozó követelményeinek, az üzemben tartó mindenkor hozzáférést biztosít az alábbi hatóságok által erre feljogosított személyek részére létesítményeihez, légi járműveihez, dokumentumaihoz, nyilvántartásaihoz, adataihoz, eljárásaihoz és a bizonyítvány, egyedi légi szállítási műveleti (SPO) engedély vagy nyilatkozat hatálya alá tartozó – szerződés alapján vagy anélkül végzett – tevékenységekkel kapcsolatos minden egyéb anyaghoz:

1. az e rendelet III. mellékletének ORO.GEN.105 pontjában meghatározott illetékes hatóság;

2. az e rendelet II. mellékletének ARO.GEN.300 d) és e) pontja, illetve RAMP alrésze rendelkezéseinek értelmében eljáró hatóság.";

d) az ORO.GEN.160 pont a következőképpen módosul:

i. az a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) Az üzemben tartó a 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben (*) és a 376/2014/EU rendeletben meghatározott módon jelentést tesz minden balesetről, súlyos repülőeseményről és eseményről az illetékes hatóságnak és minden olyan más szervezetnek, amely felé az üzemben tartó állama tájékoztatási kötelezettséget írt elő.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 996/2010/EU rendelete (2010. október 20.) a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 295., 2010.11.12., 35. o.).";

ii. a c) pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) A 996/2010/EU rendelet és a 376/2014/EU rendelet sérelme nélkül, az a) és b) bekezdésben említett jelentéseket az illetékes hatóság által előírt formában és módon kell megtenni, és azoknak tartalmazniuk kell a helyzetre vonatkozóan az üzemben tartó által ismert minden információt.";

(*) A Bizottság (EU) 2015/1018 végrehajtási rendelete (2015. június 29.) a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján kötelezően jelentendő polgári légiközlekedési események besorolását meghatározó jegyzék megállapításáról (HL L 163., 2015.6.30., 1. o.).";

e) az ORO.GEN.205 a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) Amikor tevékenységének részeként bármely szolgáltatást vagy terméket szerződéssel kiszervez, illetve szerez be, az üzemben tartónak biztosítania kell a következők mindegyikét:

1. a szerződés alapján kiszervezett szolgáltatás vagy a beszerzett termék megfelel a vonatkozó követelményeknek;

2. az üzemben tartó felügyeleti rendszere az ilyen, szerződés alapján kiszervezett szolgáltatással vagy beszerzett termékkel kapcsolatos valamennyi repülésbiztonsági veszélyt figyelembe veszi.";

f) a GEN alrész a következő 3. szakasszal egészül ki:

„***3. szakasz***

Egyéb szervezési követelmények

ORO.GEN.310 Üzembentartási engedélyben feltüntetett légi jármű nem kereskedelmi célú műveletekre és egyedi műveletekre történő használata

a) A valamely üzemben tartó üzembentartási engedélyében feltüntetett légi jármű akkor maradhat az üzembentartási engedélyben, ha üzemben tartása az alábbi helyzetek valamelyikében történik:

1. az üzembentartási engedély birtokosa által, a VIII. melléklettel (SPO rész) összhangban végzett egyedi műveletek céljára;

2. más üzemben tartók által, hajtóművel rendelkező légi járművel végzett nem kereskedelmi célú műveletek vagy a VI. melléklettel (NCC rész), a VII. melléklettel (NCO rész) vagy a VIII. melléklettel (SPO rész) összhangban végrehajtott egyedi műveletek céljára, feltéve, hogy a légi járművet megszakítás nélkül legfeljebb 30 napig használják.

b) Amennyiben a légi járművet az a) 2. pont szerint használják, az üzembentartási engedély birtokosának, aki a légi járművet biztosítja, és a légi járművet használó üzemben tartónak meg kell határoznia egy olyan eljárást, amely:

1. egyértelműen meghatározza, hogy mely üzemben tartó felelős az egyes járatok műveleti irányításáért, és leírja, hogyan történik a műveleti irányítás átadása közöttük;

2. leírja a légi járműnek az üzembentartási engedély birtokosának való visszaszolgáltatásakor végrehajtandó átadás-átvételi eljárást.

A szóban forgó eljárást fel kell tüntetni minden üzemben tartó üzembentartási kézikönyvében, vagy az üzembentartási engedély birtokosa és a légi járművet az a) 2. pont szerint használó üzemben tartó között létrejött szerződésben. Az üzembentartási engedély birtokosa elkészíti az említett szerződés mintáját. Az ORO.GEN.220 pontot alkalmazni kell az említett szerződések nyilvántartására.

Az üzembentartási engedély birtokosa és a légi járművet az a) 2. pont szerint használó üzemben tartó gondoskodik arról, hogy az érintett személyzetet tájékoztassák az eljárásról.

c) Az üzembentartási engedély birtokosa előzetes jóváhagyás céljából benyújtja a b) pontban említett eljárást az illetékes hatósághoz.

Az üzembentartási engedély birtokosának meg kell állapodnia az illetékes hatósággal arról, hogy milyen módon és gyakorisággal tájékoztatja az illetékes hatóságot a műveleti irányítás átadásáról az ORO.GEN.130 c) pontnak megfelelően.

d) Az a) pont szerint használt légi jármű folyamatos légialkalmasságát az üzembentartási engedélyben szereplő légi jármű folyamatos légialkalmasságáért felelősséget viselő szervezet irányítja, az 1321/2014/EU rendelettel összhangban.

e) Az üzembentartási engedély birtokosának, aki az a) pontnak megfelelően biztosítja a légi járművet:

1. az üzembentartási kézikönyvben meg kell adnia a rendelkezésre bocsátott légi jármű lajstromjelét és az adott légi járművel végzett műveletek típusát;

2. folyamatosan tájékoztatást kell kapnia, és nyilvántartást kell vezetnie minden olyan üzemben tartóról, amely a légi járműnek az üzembentartási engedély birtokosának való visszaszolgáltatásáig az adott pillanatban ellátja a légi jármű műveleti irányítását;

3. biztosítania kell, hogy veszélyek azonosítására, valamint a kockázatok értékelésére és mérséklésére hozott intézkedései az adott légi járművel végzett összes műveletre kiterjedjenek.

f) A VI. melléklet (NCC rész) és a VIII. melléklet (SPO rész) szerinti műveletek esetében a légi járművet az a) pontnak megfelelően használó üzemben tartónak kell biztosítania a következők mindegyikét:

1. a műveleti irányítása alatt végzett összes repülés be legyen jegyezve a légi jármű műszaki naplójába;

2. a légi jármű rendszereiben és konfigurációjában ne történjen változás;

3. minden olyan műszaki hibát és rendellenességet, amely a műveleti irányítása alatt következik be, jelentsenek az üzembentartási engedély birtokosa légialkalmasság-irányító szervezetének;

4. az üzembentartási engedély birtokosa kapjon egy példányt a légi járművel végzett repülésekre vonatkozó, a 376/2014/EU rendeletnek és az (EU) 2015/1018 bizottsági végrehajtási rendeletnek (*) megfelelően készített összes eseményjelentésből.

(*) A Bizottság (EU) 2015/1018 végrehajtási rendelete (2015. június 29.) a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján kötelezően jelentendő polgári légiközlekedési események besorolását meghatározó jegyzék megállapításáról (HL L 163., 2015.6.30., 1. o.).";

g) az ORO.AOC.110 c) pont helyébe a következő szöveg lép:

„Teljes bérbevétel

c) A harmadik országbeli üzemben tartó birtokában lévő légi jármű teljes bérbevételének jóváhagyását kérelmező köteles igazolni az illetékes hatóságnak a következők mindegyikét:

1. a harmadik országbeli üzemben tartó rendelkezik a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 6. mellékletének megfelelően kiállított érvényes üzembentartási engedéllyel;

2. a harmadik országbeli üzemben tartó repülésbiztonsági előírásai a folyamatos légialkalmasság és a repülési műveletek tekintetében egyenértékűek az 1321/2014/EU rendeletben és e rendeletben megállapított alkalmazandó rendelkezésekkel;

3. a légi jármű rendelkezik a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 8. mellékletének megfelelően kiállított szabványos légialkalmassági bizonyítvánnyal.";

h) az ORO.AOC.125 pont helyébe a következő szöveg lép:

„**ORO.AOC.125 Üzembentartási engedély birtokosa által az üzembentartási engedélyében felsorolt légi járművel végzett nem kereskedelmi célú műveletek**

a) Az üzembentartási engedély birtokosa végezhet a VI. melléklettel (NCC rész) vagy a VII. melléklettel (NCO rész) összhangban nem kereskedelmi légi szállítást az engedélye üzembentartási előírásaiban vagy az üzembentartási kézikönyvben feltüntetett légi járművel, feltéve, hogy az üzembentartási engedély birtokosa az üzembentartási kézikönyvben részletesen ismerteti a szóban forgó műveleteket, ideértve a következőket:

1. a vonatkozó előírások ismertetése;

2. a kereskedelmi és a nem kereskedelmi légi szállítási műveletek végrehajtása során alkalmazott műveleti eljárások közötti különbségek ismertetése;

3. az azt biztosító módszer, hogy a műveletekben részt vevő személyzet minden tagja teljes mértékben tisztában legyen a vonatkozó eljárásokkal.

b) Az üzembentartási engedély birtokosának meg kell felelnie a következőknek:

1. hajtóművel rendelkező komplex légi járművel végzett karbantartási célú ellenőrző repülés esetén a VIII. melléklet (SPO rész);

2. hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő légi járművel végzett karbantartási célú ellenőrző repülés esetén a VII. melléklet (NCO rész).

c) Az üzembentartási engedély birtokosának az a) és a b) pontban említett műveletek végzése esetén nem kell az e melléklet szerinti nyilatkozatot benyújtania.

d) Az üzembentartási engedély birtokosának a repüléssel kapcsolatos dokumentumokban (operatív repülési terv, terhelési adatlap és egyéb egyenértékű dokumentumok) fel kell tüntetnie a repülés üzembentartási kézikönyv szerinti típusát.";

i) az ORO.AOC.135 a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) Az üzemben tartónak az ORO.GEN.210 b) pont alapján ki kell neveznie az alábbi területek irányításáért és felügyeletéért felelős személyeket:

1. repülési műveletek;

2. a személyzet tagjainak képzése;

3. földi műveletek;

4. a folyamatos légialkalmasság vagy adott esetben a folyamatos légialkalmasság irányítására vonatkozó szerződés az 1321/2014/EU rendelettel összhangban.";

j) az ORO.SPO.100 c) pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) A kereskedelmi célú egyedi légi szállítási műveleteket végző üzemben tartóknak az illetékes hatóságtól előzetes engedélyt kell szerezniük, és be kell tartaniuk az alábbi követelményeket:

1. légi járművek harmadik országbeli üzemben tartótól való teljes bérbevétele esetén:

i. a harmadik országbeli üzemben tartó repülésbiztonsági előírásai a folyamatos légialkalmasság és a repülési műveletek tekintetében egyenértékűek az 1321/2014/EU rendeletben (*) és e rendeletben meghatározott alkalmazandó rendelkezésekkel;

ii. a harmadik országbeli üzemben tartó légi járműve rendelkezik a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 8. mellékletének megfelelően kiállított szabványos légialkalmassági bizonyítvánnyal;

iii. a teljes bérbevétel időtartama 12 egymást követő hónap során nem haladja meg a hét hónapot;

2. harmadik országban lajstromozott légi jármű sima bérbevétele esetén:

i. olyan operatív igény lépett fel, amely nem elégíthető ki Unióban lajstromozott légi jármű bérbevételével;

ii. a sima bérbevétel időtartama 12 egymást követő hónap során nem haladja meg a hét hónapot;

iii. a harmadik országbeli légi jármű repülésbiztonsági előírásai a folyamatos légialkalmasság tekintetében egyenértékűek az 1321/2014/EU rendeletben meghatározott alkalmazandó rendelkezésekkel;

iv. a légi jármű a VIII. mellékletnek (SPO rész) megfelelően van felszerelve.

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

k) az ORO.CC.100 pont helyébe a következő szöveg lép:

„**ORO.CC.100 A légiutas-kísérő személyzet összetétele, tagjainak száma**

a) A 19-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú légi járműre egy vagy több utas szállítása esetén legalább egy légiutas-kísérőt kell kijelölni.

b) Az a) pontnak való megfelelés érdekében a légiutas-kísérők minimálisan szükséges létszáma az alábbiak közül a legnagyobb szám:

1. az alkalmazandó típusalkalmassági előírásokkal összhangban az utasférőhelyek tekintetében elvégzett légijármű-tanúsítás során meghatározott utaskísérői létszám;

2. ha az 1. pont szerinti szám nem került meghatározásra, az engedélyezett maximális utasülésszám-konfiguráció tekintetében elvégzett légijármű-tanúsítás során meghatározott utaskísérői létszám 1 fővel csökkentve minden olyan 50 utasülés után, amellyel az üzemben tartó által beállított utasférőhelyek száma kisebb az engedélyezett maximális utasülésszám-konfigurációnál;

3. az üzemben tartani kívánt légi jármű azonos fedélzeti szintjén beszerelt minden 50 utasülésenként (beleértve az 50 tört részét is) 1 légiutas-kísérő.

c) Több légiutas-kísérővel végzett műveletek esetén az üzemben tartónak ki kell jelölnie az egyik légiutas-kísérőt, aki azután köteles beszámolni a parancsnoknak vagy kapitánynak.

d) Az a) ponttól eltérve a 19-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú légi járművel végzett nem kereskedelmi célú műveleteket az illetékes hatóság előzetes jóváhagyása mellett légiutas-kísérő-személyzet nélkül is végre lehet hajtani. A jóváhagyás megszerzéséhez az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a következő feltételek mindegyike teljesüljön:

1. legfeljebb 19 utas van a fedélzeten;

2. az üzemben tartó kidolgozta a szóban forgó műveletre vonatkozó eljárásokat.";

l) az ORO.CC.205 pont helyébe a következő szöveg lép:

„**ORO.CC.205 A légiutas-kísérők számának csökkentése a földi műveletek során és előre nem látott körülmények között**

a) Minden olyan esetben, amikor a fedélzeten utas tartózkodik, a légiutas-kísérőknek legalább az ORO.CC.100 pontban előírt minimálisan szükséges létszámban jelen kell lenniük a légi járműben, és készen kell állniuk.

b) Az a) ponttól eltérve a légiutas-kísérők minimálisan szükséges létszáma csökkenthető az alábbi esetekben:

1. tüzelőanyag-feltöltéssel vagy -leeresztéssel nem járó rendes földi műveletek során, ha a légi jármű az állóhelyen tartózkodik;

2. előre nem látott körülmények között, ha a szállított utasok száma csökken. Ilyen esetben a repülés befejezését követően jelentést kell tenni az illetékes hatóságnak;

3. az utazási szakaszban a repülés közbeni pihenés céljából, vagy az ORO.FTL.205. e) ponttal összhangban, vagy az üzemben tartó által a kifáradás mérséklésére végrehajtott intézkedésként.

c) A b) 1. és b) 2. pont alkalmazásában az üzemben tartó által az üzembentartási kézikönyvben megadott eljárásoknak biztosítaniuk kell a következőket:

1. a csökkentett létszámú légiutas-kísérő ugyanolyan szintű repülésbiztonságot biztosít, különös tekintettel az utasok kiszállítására;

2. a légiutas-kísérő személyzet csökkentett létszáma ellenére az ORO.CC.200 pont előírásainak megfelelően jelen van egy vezető légiutas-kísérő;

3. a légi jármű azonos fedélzeti szintjén tartózkodó minden 50 utasra (beleértve az 50 tört részét is) legalább egy légiutas-kísérő jut;

4. azon légi járművek esetében, amelyeknél egynél több légiutas-kísérő jelenléte szükséges, a rendes földi tevékenység során a 3. pont alapján meghatározott számot úgy kell megnövelni, hogy a padlószinten valamennyi vészkijáratpár mellé is jusson egy-egy légiutas-kísérő.

d) A b) 3. pont alkalmazásában az üzemben tartónak:

1. kockázatértékelést kell végeznie a légiutas-kísérők azon létszámának meghatározása céljából, amelynek az utazási szakaszban mindenkor jelen kell lennie és készen kell állna;

2. intézkedéseket kell meghatároznia azon eshetőség hatásainak a mérséklésére, ha az utazási szakaszban a légiutas-kísérők kisebb létszámban vannak jelen és állnak készen;

3. az üzembentartási kézikönyvben egyedi eljárásokat kell meghatároznia, többek között a vezető légiutas-kísérő repülés közbeni pihenésére, amelyek mindenkor biztosítják a megfelelő utaskezelést, valamint a rendkívüli vagy vészhelyzetek hatékony kezelését;

4. a repülési idő meghatározása során az ORO.FTL.125 pontnak megfelelően meg kell határoznia azokat a feltételeket, amelyek mellett repülés közbeni pihenés biztosítható a légiutas-kísérők tagjai számára.";

m) az I. függelék helyébe a következő lép:

„I. függelék

NYILATKOZAT

a légi járművek üzemben tartásáról szóló 965/2012/EU bizottsági rendeletnek megfelelően

Üzemben tartó

Név:

Az üzemben tartó székhelye, vagy ha az üzemben tartónak nincs székhelye, akkor ahol letelepedett vagy ahol tartózkodási helye található, és ahonnan a műveleteket irányítják:

A felelős vezető neve és kapcsolattartási adatai:

Légi járművek üzemben tartása

Az üzemben tartás kezdetének vagy a változás hatálybalépésének időpontja:

Információk a légi járműről, az üzemben tartásról és a folyamatos légialkalmasság irányításáért felelős szervezetről ([1]):

A légi jármű gyártó által kiadott sorozatszáma	A légi jármű típusa	A légi jármű lajstromjele ([2])	Bázisrepülőtér	Az üzemben tartás típusa(i) ([3])	A folyamatos légialkalmasság irányításáért felelős szervezet ([4])

Adott esetben a jóváhagyások részletes adatai (kérjük, adott esetben csatolja a nyilatkozathoz az egyedi jóváhagyások jegyzékét, beleértve a harmadik ország által megadott egyedi jóváhagyásokat).

Adott esetben az egyedi légi szállítási engedély adatai (adott esetben csatolja az engedélyeket).

Adott esetben az alternatív megfelelési módozatok (AltMoC) jegyzéke azon kapcsolódó AMC-kre való hivatkozással, amelyek helyébe lépnek (kérjük, csatolja az alternatív megfelelési módozatokat).

Megállapítások

☐ Az üzemben tartó megfelel és a jövőben is meg fog felelni az (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendelet V. mellékletében szereplő alapvető követelményeknek és a 965/2012/EU rendelet követelményeinek.

☐ A felügyeleti rendszerre vonatkozó dokumentáció – ezen belül az üzembentartási kézikönyv – megfelel a 965/2012/EU rendelet III. melléklete (ORO rész), V. melléklete (SPA rész), VI. melléklete (NCC rész) vagy VIII. melléklete (SPO rész) követelményeinek, és valamennyi repülést a szóban forgó rendelet III. mellékletének ORO.GEN.110 b) pontjában előírtak szerint, az üzembentartási kézikönyv rendelkezéseinek megfelelően hajtják végre.

☐ Minden üzemeltetett légi jármű rendelkezik a 748/2012/EU bizottsági rendelet szerint kiadott érvényes légialkalmassági bizonyítvánnyal, vagy eleget tesz a harmadik országban lajstromozott és bérleti szerződés tárgyát képező légi járművekre vonatkozó egyedi légialkalmassági előírásoknak.
☐ A hajózó személyzet minden tagja a 965/2012/EU rendelet III. mellékletének ORO.FC.100. c) pontjában előírtak szerint rendelkezik az 1178/2011/EU bizottsági rendelet I. melléklete alapján kiállított szakszolgálati engedéllyel, és a légiutas-kísérők adott esetben képzésben részesültek a 965/2012/EU rendelet III. mellékletének CC alrészével összhangban.
☐ (Adott esetben) Az üzemben tartó elismert ágazati előírást hajtott végre, és igazolta az annak való megfelelést. Hivatkozás az előírásra: Tanúsító szerv: Az utolsó megfelelési vizsgálat időpontja:
☐ Az üzemben tartó értesíti az illetékes hatóságot a körülmények minden olyan változásáról, amely hatással van az (EU) 2018/1139 rendelet V. mellékletében szereplő alapvető követelményeknek és a 965/2012/EU rendelet követelményeinek való, az e nyilatkozat formájában az illetékes hatóságok részére tett nyilatkozat szerinti megfelelésére, továbbá az e nyilatkozatban szereplő és az ahhoz csatolt, a 965/2012/EU rendelet III. mellékletének ORO.GEN.120 a) pontjában előírt alternatív megfelelési módozatokra (AltMoC) vonatkozó információkban vagy azok jegyzékében bekövetkező minden változásról.
☐ Az üzemben tartó kijelenti, hogy az ebben a nyilatkozatban foglalt adatok a valóságnak megfelelnek.
Dátum, a felelős vezető neve és aláírása
[1] Ha a nyilatkozaton nincs elegendő hely az összes információ feltüntetésére, akkor azokat külön mellékletként kell csatolni. A mellékleteket dátummal és aláírással kell ellátni. [2] Ha a légi jármű egy üzembentartási engedély birtokosánál is nyilvántartásba van véve, adja meg az üzembentartási engedély birtokosának üzembentartásiengedély-számát. [3] »Üzemben tartás típusán (típusain)« a szóban forgó légi járművel végzett műveletek típusa értendő, pl. nem kereskedelmi célú légi szállítási műveletek vagy egyedi légi szállítási műveletek, úgymint légi felvételek készítésére szolgáló repülés, légi hirdetésre szolgáló repülés, híradás készítésére szolgáló repülés, televíziós és filmes repülések, ejtőernyős műveletek, ejtőernyős ugrások, karbantartási célú ellenőrző repülések. [4] A folyamatos légialkalmasság irányításáért felelős szervezetre vonatkozó információk között fel kell tüntetni a szervezet nevét, címét és jóváhagyásának hivatkozási számát.”

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

a) a CAT.GEN.MPA.105 pont a következőképpen módosul:

i. az a) pont a következőképpen módosul:

— a 12. és 13. pont helyébe a következő szöveg lép:

„12. gondoskodik arról, hogy a repülés előtti ellenőrzés az 1321/2014/EU rendelet I. mellékletének (M rész) előírásai szerint kerüljön elvégzésre;

13. megbizonyosodik arról, hogy a szükséges vészhelyzeti berendezések könnyen hozzáférhetőek és azonnal használatba vehetők;”

— a szöveg a következő 14. ponttal egészül ki:

„14. a repülés végén – a repülésbiztonság fenntartása érdekében – bejegyzi a légi jármű műszaki naplójába vagy fedélzeti naplójába a használattal kapcsolatos adatokat, valamint az összes ismert vagy feltételezett hibát.”;

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

„e) A kapitánynak haladéktalanul jelentenie kell a megfelelő légiforgalmi szolgálatnak (ATS), ha olyan veszélyt jelentő időjárási körülményeket vagy repülési körülményeket tapasztal, amelyek hatással lehetnek más légi járművek biztonságára.”;

b) a CAT.GEN.MPA.150 pont helyébe a következő szöveg lép:

„**CAT.GEN.MPA.150 Vízre szállás – repülőgépek**

Az üzemben tartó csak akkor tarthat üzemben 30-at meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépet olyan víz felett történő repülés végrehajtására, amelynek távolsága a kényszerleszállás végrehajtását lehetővé tevő szárazföldtől több mint 400 tengeri mérföld (NM), vagy amely utazósebességgel több mint 120 perces repülést igényel (attól függően, hogy melyik a kisebb érték), ha a repülőgép megfelel a vonatkozó típusalkalmassági előírásban vagy előírásokban a vízre történő kényszerleszállásra meghatározott követelményeknek.”;

c) a CAT.GEN.MPA.180. a) 10. pont helyébe a következő szöveg lép:

„10. a légi járműnek az 1321/2014/EU rendelet I. mellékletének (M rész) megfelelő műszaki naplója;”

d) a CAT.GEN.MPA.210 pont helyébe a következő szöveg lép:

„**CAT.GEN.MPA.210 Vészhelyzetben lévő légi jármű helyének meghatározása – repülőgépek**

Az alábbi repülőgépeket robusztus és automatikus rendszerrel kell felszerelni a repülés végpontjának egy, a repülőgép súlyos sérülésével járó baleset utáni pontos meghatározására:

1. valamennyi 27 000 kg-ot meghaladó maximális engedélyezett felszállótömegű és 19-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú olyan repülőgép, amelyet egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2023. január 1-jén vagy az után láttak el;

2. valamennyi 45 500 kg-ot meghaladó maximális engedélyezett felszállótömegű olyan repülőgép, amelyet egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2023. január 1-jén vagy az után láttak el.”;

e) a CAT.OP.MPA.170 b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) kapjanak olyan utasbiztonsági tájékoztató lapokat, amelyeken képes utasítások szemléltetik az utasok által használható vészhelyzeti berendezések működtetését és a vészkijáratokat.”;

f) a CAT.OP.MPA.320 pont helyébe a következő szöveg lép:

„**CAT.OP.MPA.320 Repülőgép-kategóriák**

a) A repülőgép-kategóriák a pályaküszöbnél mért műszer szerinti sebességen (V_{AT}) alapulnak, amely a leszállási konfiguráció és legnagyobb engedélyezett leszállótömeg melletti átesési sebesség (V_{SO}) 1,3-del szorzott értékeként vagy a leszállási konfiguráció és legnagyobb engedélyezett leszállótömeg mellett 1 G-nél (gravitációs gyorsulásnál) érvényes átesési sebesség (V_{S1G}) 1,23-dal szorzott értékeként számítható ki. Amennyiben mind a V_{SO}, mind a V_{S1G} ismert, a kettő közül a nagyobb alkalmazandó V_{AT} sebességként.

b) Az alábbi táblázatban meghatározott repülőgép-kategóriák alkalmazandók.

1. táblázat: A V_{AT}-értékeknek megfelelő repülőgép-kategóriák

Repülőgép-kategória	V_{AT}
A	91 csomónál kevesebb
B	91–120 csomó között
C	121–140 csomó között
D	141–165 csomó között
E	166–210 csomó között

c) A figyelembe veendő leszállási konfigurációt az üzembentartási kézikönyvben kell meghatározni.

d) Amennyiben az illetékes hatóság jóváhagyja, az üzemben tartó a V_{AT} meghatározásához alacsonyabb leszállótömeget is alkalmazhat. Az ilyen alacsonyabb leszállótömegnek a napi szintű üzemben tartás változó körülményeitől független, állandó értéknek kell lennie.”;

g) a CAT.IDE.A.100 b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) Az e mellékletben (CAT rész) elő nem írt műszerekre és berendezésekre, valamint minden más olyan berendezésre, amelyet e rendelet nem ír elő, de a repülés során a fedélzeten van, az alábbi előírások vonatkoznak:

1. az ezen műszerek, berendezések vagy készülékek által megjelenített információkat a hajózó személyzet nem használhatja az (EU) 2018/1139 rendelet II. melléklete, illetve az e melléklet CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 és CAT.IDE.A.345 pontja előírásainak történő megfelelésre;

2. a műszerek és berendezések nem befolyásolhatják a repülőgép légialkalmasságát még üzemszünetek vagy rendellenes működés esetén sem.";

h) a CAT.IDE.A.105 b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) az illetékes hatóság jóváhagyta, hogy az üzemben tartó a repülőgépet a III. melléklet ORO.MLR.105 j) pontjának megfelelően a minimálisan szükséges berendezések alaplistájának (MMEL) korlátozásai szerint tartsa üzemben.";

i) *Ez a rendelkezés a magyar nyelvi változatot nem érinti.*

j) *Ez a rendelkezés a magyar nyelvi változatot nem érinti.*

k) a CAT.IDE.A.205 pont a következőképpen módosul:

i. az a) 3. pont helyébe a következő szöveg lép:

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

ii. a b) 3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3. a hajózó személyzet tagjainak ülésein és a pilóta melletti valamennyi ülésen a következők valamelyike:

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

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

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

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

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

l) a CAT.IDE.A.245 d) pont helyébe a következő szöveg lép:

„d) A repülőgépeket további hordozható egyéni füstvédelmi légzőkészülékkel kell felszerelni a CAT.IDE.A.250 b) és c) pontban előírt kézi tűzoltó készülék mellé, vagy ha a kézi tűzoltó készülék a csomagtérben van, a csomagtér bejárata mellé elhelyezve.";

m) a CAT.IDE.A.275. c) és d) pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) A 19-et meg nem haladó maximális utasülésszám-konfigurációjú és a típusalkalmassági bizonyítványt az Ügynökség típusalkalmassági előírásai alapján megkapó repülőgépek esetében az a) pontban meghatározott vészvilágítás-rendszernek tartalmaznia kell a b) 1–3. pontban felsorolt berendezéseket.

d) A 19-et meg nem haladó maximális utasülésszám-konfigurációjú és a típusalkalmassági bizonyítványt nem az Ügynökség típusalkalmassági előírásai alapján megkapó repülőgépek esetében az a) pontban meghatározott vészvilágítás-rendszernek tartalmaznia kell a b) 1. pontban említett berendezést.";

n) a CAT.IDE.A.285 c) pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) A víz felett műveletet végző hidroplánokat el kell látni a következőkkel:

(1) a hidroplán méretének, tömegének és vezetési tulajdonságainak megfelelő tengeri horgony és a hidroplán nyűgözéséhez, lehorgonyozásához és vízen történő manőverezéséhez szükséges egyéb eszközök;

(2) megfelelő esetben a tengeren történő összeütközések megakadályozásáról szóló nemzetközi jogszabályokban előírt hangjelzések kiadására szolgáló berendezés.";

o) a CAT.IDE.A.345 c) pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) A b) pont ellenére az észak-atlanti felső légtérben (NAT HLA) rövid távon műveletet végző, az Atlanti-óceán északi részét át nem repülő repülőgépeket fel kell szerelni legalább egy nagy hatótávolságú kommunikációs rendszerrel arra az esetre, ha az érintett légtérre vonatkozóan alternatív kommunikációs eljárásokat tesznek közzé.";

p) a CAT.IDE.H.100 pont a következőképpen módosul:

i. az a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) Az ezen alrészben előírt műszereket és berendezéseket a vonatkozó légialkalmassági előírások szerint kell jóváhagyni az alábbi tételek kivételével:

1. független hordozható világítóberendezések;

2. pontos időmérő eszköz;

3. térképtartó;

4. elsősegélycsomag;

5. kézi hangosbeszélők;

6. túlélő-felszerelés és jelzőberendezés;

7. tengeri horgonyok és nyűgözéshez szükséges felszerelés;

8. gyermek biztonsági övek.";

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

„b) Az e mellékletben (CAT rész) nem előírt műszerekre és berendezésekre, valamint minden más olyan berendezésre, amelyet e rendelet nem ír elő, de a repülés során a fedélzeten van, az alábbi előírások vonatkoznak:

1. az ezen műszerek, berendezések vagy készülékek által megjelenített információkat a hajózó személyzet nem használhatja az (EU) 2018/1139 rendelet II. melléklete, illetve az e melléklet CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 és CAT.IDE.H.345 pontja előírásainak történő megfelelésre;

2. a műszerek és berendezések nem befolyásolhatják a helikopter légialkalmasságát még üzemszünetek vagy rendellenes működés esetén sem.";

q) a CAT.IDE.H.105 b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) az illetékes hatóság jóváhagyta, hogy az üzemben tartó a helikoptert a III. melléklet ORO.MLR.105 j) pontjának megfelelően az MMEL korlátozásai szerint tartsa üzemben.";

r) *Ez a rendelkezés a magyar nyelvi változatot nem érinti.*

s) *Ez a rendelkezés a magyar nyelvi változatot nem érinti.*

t) a CAT.IDE.H.315 a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) a helikopter méretének, tömegének és vezetési tulajdonságainak megfelelő tengeri horgony és a helikopter nyűgözéséhez, lehorgonyozásához és vízen történő manőverezéséhez szükséges egyéb eszközök; valamint”;

u) a CAT.IDE.H.320 pont helyébe a következő szöveg lép:

„**CAT.IDE.H.320 Valamennyi víz felett repülő helikopter – vízre szállás**

a) Az 1. vagy a 2. teljesítményosztályban víz felett, kedvezőtlen környezetben, a szárazföldtől normál utazósebességen 10 percnyi repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban végrehajtott repülésekre szánt helikoptereket úgy kell tervezni, hogy képesek legyenek leszállni a vízre, vagy a vonatkozó típusalkalmassági előírásoknak megfelelő vízreszállási jóváhagyással kell rendelkezniük.

b) A helikoptereket úgy kell tervezni, hogy képesek legyenek leszállni a vízre, vagy a vonatkozó típusalkalmassági előírásoknak megfelelő vízreszállási jóváhagyással kell rendelkezniük, vagy el kell látni őket vészhelyzetben lebegést biztosító felszereléssel, ha az alábbi feladatokra használják őket:

1. az 1. vagy a 2. teljesítményosztályban víz felett, nem kedvezőtlen környezetben, a szárazföldtől normál utazósebességen 10 percnyi repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban végrehajtott repülések;

2. a 2. teljesítményosztályban történő üzemben tartás esetén víz felett végrehajtott fel- és leszállások, kivéve a helikopteres légimentő repüléseket, amelyeknél a kockázatok csökkentése végett a beépített területen található helikopteres légimentési műveleti területre végzett leszállást vagy onnan történő felszállást víz felett hajtják végre;

3. a 3. teljesítményosztályban a szárazföldtől a biztonságos kényszerleszálláshoz szükségesnél nagyobb távolságban végzett víz feletti repülések esetén.”

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

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

„**SPA.GEN.100 Illetékes hatóság**

a) Az egyedi jóváhagyások kiadására jogosult illetékes hatóság a következő:

1. a kereskedelmi üzemben tartók esetében azon tagállam hatósága, ahol az üzemben tartó székhelye található;

2. a nem kereskedelmi légi járművek üzemben tartói esetében azon tagállam hatósága, ahol az üzemben tartó székhelye található, ahol letelepedett, vagy ahol tartózkodási helye található;

b) Az a) 2. pont ellenére a harmadik országban lajstromozott, nem kereskedelmi légi járművek üzemben tartói esetében a következő műveletek jóváhagyására vonatkozóan e mellékletben meghatározott követelményeket nem kell alkalmazni, amennyiben a szóban forgó jóváhagyásokat lajstromozó államként harmadik ország adja ki:

1. teljesítményalapú navigáció (PBN);

2. előírt minimális navigációs pontosság (MNPS);

3. olyan légtér, ahol csökkentett függőleges elkülönítési minimumokat (RVSM) alkalmaznak;

4. kis látótávolságú műveletek (LVO).";

b) az SPA.DG.110 e) pont helyébe a következő szöveg lép:

„e) gondoskodik arról, hogy a parancsnok vagy kapitány részére átadott tájékoztatás egy példányát a földön őrizzék, és az vagy az abban található információk a repülésüzemi tiszt vagy a járatüzemeltetésből általuk végzett részért felelős, kijelölt földi személyzet részére azonnal hozzáférhetőek legyenek az érintett repülés befejezését követő időpontig;"

c) az SPA.NVIS.110 b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) *Rádió-magasságmérő*. A helikoptert rádió-magasságmérővel kell felszerelni, amely képes egy előre beállított felszín feletti magasság alatt hangjelzést kiadni, valamint egy, a pilóta által beállított felszín feletti magasság alatt az éjjellátó képalkotó rendszerrel végzett repülés minden szakaszában azonnal észlelhető hangjelzéssel és látható jelzéssel figyelmeztetni.";

d) az SPA.HHO.110 pont helyébe a következő szöveg lép:

„**SPA.HHO.110 A helikopteres függesztményes szállításhoz szükséges berendezésekre vonatkozó előírások**

a) Az egyszerű személyhordó eszközt kivéve minden helikopteres függesztményes szállításhoz szükséges berendezés – beleértve az SPA.HHO.115 pont előírásainak teljesítéséhez szükséges rádióberendezést is – felszereléséhez és ezen berendezések minden utólagos módosításához rendelkezni kell a tervezett funkciónak megfelelő légialkalmassági jóváhagyással. A kiegészítő berendezéseket az illetékes hatóság által előírt normáknak megfelelően kell tervezni és tesztelni.

b) A helikopteres függesztményes szállításhoz szükséges berendezések és rendszerek karbantartási utasításait az 1321/2014/EU rendelet rendelkezéseinek megfelelően az üzemben tartónak – a gyártóval együttműködve – kell kidolgoznia, és be kell illesztenie saját helikopter-karbantartási programjába."

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

a) a NCC.GEN.100 pont helyébe a következő szöveg lép:

„**NCC.GEN.100 Illetékes hatóság**

Az illetékes hatóság az azon tagállam által kijelölt hatóság, ahol az üzemben tartó székhelye található, vagy ahol letelepedett, vagy ahol tartózkodási helye található.";

b) a szöveg a következő NCC.GEN.101 ponttal egészül ki:

„**NCC.GEN.101 A repülési képzési szervezetekre vonatkozó további előírások**

Azon jóváhagyott képzési szervezeteknek, amelyek kötelesek megfelelni e mellékletnek, adott esetben a III. melléklet ORO.GEN.310 pontjának is meg kell felelniük.";

c) az NCC.IDE.A.100 c) pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) Az e mellékletben nem előírt műszerekre és berendezésekre vagy készülékekre, valamint minden más olyan berendezésre, amelyet e rendelet nem ír elő, de a repülés során a fedélzeten van, az alábbi előírások vonatkoznak:

1. az ezen műszerek, berendezések vagy készülékek által megjelenített információkat a hajózószemélyzet nem használhatja az (EU) 2018/1139 rendelet II. melléklete, illetve az e melléklet NCC.IDE.A.245 és NCC.IDE.A.250 pontja előírásainak történő megfelelésre;

2. a műszerek és berendezések nem befolyásolhatják a repülőgép légialkalmasságát még üzemszünetek vagy rendellenes működés esetén sem.";

d) az NCC.IDE.A.105 b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) az illetékes hatóság jóváhagyta, hogy az üzemben tartó a repülőgépet a III. melléklet ORO.MLR.105 j) pontjának megfelelően a minimálisan szükséges berendezések alaplistája (MMEL) korlátozásai szerint tartsa üzemben; vagy”;

e) *Ez a rendelkezés a magyar nyelvi változatot nem érinti.*

f) az NCC.IDE.A.125 pont a következőképpen módosul:

i. Ez a rendelkezés a magyar nyelvi változatot nem érinti;

ii. Ez a rendelkezés a magyar nyelvi változatot nem érinti;

iii. a h) pont helyébe a következő szöveg lép:

„h) vészhelyzeti áramforrás, amely a fő áramtermelő rendszertől függetlenül üzemel, és amelynek célja a térbeli helyzet kijelzésére szolgáló rendszer 30 percig történő üzemeltetése és megvilágítása. A vészhelyzeti áramforrásnak automatikusan be kell kapcsolnia a fő villamosenergia-ellátó rendszer kiesésekor, és ilyenkor a műszeren vagy a műszerfalon jól láthatóan jelezni kell, hogy a térbeli helyzetet jelző műszer táplálása a vészhelyzeti áramforrásról történik.”;

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

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

1. egypontos kioldó;

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

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

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

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

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

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

h) az NCC.IDE.A.250 pont a következő e) ponttal egészül ki:

„e) A repülőgépeket fel kell szerelni a vonatkozó légtérkövetelményeknek megfelelő légtérellenőrzési berendezéssel.”;

i. az NCC.IDE.H.100 c) pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) Az e mellékletben nem előírt műszerekre és berendezésekre vagy készülékekre, valamint minden más olyan berendezésre, amelyet e rendelet nem ír elő, de a repülés során a fedélzeten van, az alábbi előírások vonatkoznak:

1. az ezen műszerek, berendezések vagy készülékek által megjelenített információkat a hajózószemélyzet nem használhatja az (EU) 2018/1139 rendelet II. melléklete, illetve az e melléklet NCC.IDE.H.245 és NCC.IDE.H.250 pontja előírásainak történő megfelelésre;

2. a műszerek és berendezések nem befolyásolhatják a helikopter légialkalmasságát még üzemszünetek vagy rendellenes működés esetén sem.”;

j) az NCC.IDE.H.105 b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) az illetékes hatóság jóváhagyta, hogy az üzemben tartó a helikoptert a III. melléklet ORO.MLR.105 j) pontjának megfelelően a minimálisan szükséges berendezések alaplistája (MMEL) korlátozásai szerint tartsa üzemben; vagy";

k) *Ez a rendelkezés a magyar nyelvi változatot nem érinti.*

l) *Ez a rendelkezés a magyar nyelvi változatot nem érinti.*

m) az NCC.IDE.H.235 pont helyébe a következő szöveg lép:

„**NCC.IDE.H.235 Valamennyi víz felett repülő helikopter – vízre szállás**

A víz felett, kedvezőtlen környezetben, a szárazföldtől normál utazósebességen 10 percnyi repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban végrehajtott repülésekre szánt helikoptereket úgy kell megtervezni, hogy képesek legyenek leszállni a vízre, vagy a vonatkozó típusalkalmassági előírásoknak megfelelően a vízen kényszerleszállást tudjanak végrehajtani, vagy pedig el kell látni őket a vészhelyzetben lebegést biztosító felszereléssel.";

n) az NCC.IDE.H.250 pont a következő e) ponttal egészül ki:

„e) A helikoptereket fel kell szerelni a vonatkozó légtérkövetelményeknek megfelelő légtérellenőrzési berendezéssel."

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

a) az NCO.GEN.100 b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) Ha a légi jármű harmadik országban van lajstromozva, az illetékes hatóság az azon tagállam által kijelölt hatóság, ahol az üzemben tartó székhelye található, vagy ahol letelepedett, vagy ahol tartózkodási helye található.";

b) a szöveg a következő NCO.GEN.104 ponttal egészül ki:

„**NCO.GEN.104 Üzembentartási engedélyben szereplő légi jármű nem kereskedelmi üzemben tartó által történő használata**

a) Nem kereskedelmi üzemben tartó e melléklettel összhangban használhat üzembentartási engedélyben felsorolt, hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő légi járművet nem kereskedelmi célú légi szállítási műveletek végzésére.

b) A légi járművet az a) ponttal összhangban használó nem kereskedelmi üzemben tartónak ki kell alakítania egy olyan eljárást, amely:

1. egyértelműen leírja, hogy hogyan történik a légi jármű műveleti irányításának átadása az üzembentartási engedély birtokosa és a nem kereskedelmi üzemben tartó között a III. melléklet ORO.GEN.310 pontjával összhangban;

2. leírja a légi járműnek az üzembentartási engedély birtokosának való visszaszolgáltatásakor végrehajtandó átadás-átvételi eljárást.

A szóban forgó eljárást bele kell foglalni egy, az üzembentartási engedély birtokosa és a nem kereskedelmi üzemben tartó között létrejött szerződésbe.

A nem kereskedelmi üzemben tartó gondoskodik arról, hogy az érintett személyzetet tájékoztassák az eljárásról.

c) Az a) pont szerint használt légi jármű folyamatos légialkalmasságát az üzembentartási engedélyben szereplő légi jármű folyamatos légialkalmasságáért felelősséget viselő szervezet irányítja, az 1321/2014/EU rendelettel összhangban.

d) A légi járművet az a) ponttal összhangban használó nem kereskedelmi üzemben tartónak gondoskodnia kell a következőkről:

1. a műveleti irányítása alatt végzett összes repülés be legyen jegyezve a légi jármű műszaki naplójába;

2. a légi jármű rendszereiben és konfigurációjában ne történjen változás;

3. minden olyan műszaki hibát és rendellenességet, amely a műveleti irányítása alatt következik be, közvetlenül a repülés után jelentsenek a c) pontban említett szervezetnek;

4. az üzembentartási engedély birtokosa kapjon egy példányt a légi járművel végzett repülésekre vonatkozó, a 376/2014/EU rendeletnek és az (EU) 2015/1018 rendeletnek megfelelően készített összes eseményjelentésből.";

d) az NCO.IDE.A.100 b) és c) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) Az ezen alrészben előírt alábbi eszközök nem jóváhagyás-kötelesek:

1. tartalék biztosítékok;

2. független hordozható világítóberendezések;

3. pontos időmérő eszköz;

4. elsősegély-csomag;

5. túlélő-felszerelés és jelzőberendezés;

6. tengeri horgonyok és nyűgözéshez szükséges felszerelés;

7. gyermek biztonsági övek;

8. egyszerű személyhordó eszköz, amelyet a feladatspecialista biztonsági eszközként használ.

c) A VII. mellékletben (NCO rész) nem előírt műszerekre és berendezésekre, valamint minden más olyan berendezésre, amelyet e rendelet nem ír elő, de a repülés során a fedélzeten van, az alábbi előírások vonatkoznak:

1. az ezen műszerek vagy berendezések által megjelenített információkat a hajózószemélyzet nem használhatja az (EU) 2018/1139 rendelet II. melléklete, illetve a VII. melléklet NCO.IDE.A.190 és NCO. IDE.A.195 pontja előírásainak történő megfelelésre;

2. a műszerek és berendezések nem befolyásolhatják a repülőgép légialkalmasságát még üzemszünetek vagy rendellenes működés esetén sem.";

e) *Ez a rendelkezés a magyar nyelvi változatot nem érinti.*

f) *Ez a rendelkezés a magyar nyelvi változatot nem érinti.*

g) az NCO.IDE.A.140 a) 2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2. biztonsági öv minden üléshez és rögzítőhevederek minden fekhelyhez;"

h) az NCO.IDE.A.195 pont a következő e) ponttal egészül ki:

„e) A repülőgépeket fel kell szerelni a vonatkozó légtérkövetelményeknek megfelelő légtérellenőrzési berendezéssel.";

i. az NCO.IDE.H.100 b) és c) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) Az ezen alrészben előírt alábbi eszközök nem jóváhagyás-kötelesek:

1. független hordozható világítóberendezések;

2. pontos időmérő eszköz;

3. elsősegély-csomag;

4. túlélő-felszerelés és jelzőberendezés;

5. tengeri horgonyok és nyűgözéshez szükséges felszerelés;

6. gyermek biztonsági övek;

7. egyszerű személyhordó eszköz, amelyet a feladatspecialista biztonsági eszközként használ.

c) A VII. mellékletben (NCO rész) nem előírt műszerekre és berendezésekre vagy készülékekre, valamint minden más olyan berendezésre, amelyet e rendelet nem ír elő, de a repülés során a fedélzeten van, az alábbi előírások vonatkoznak:

1. az ezen műszerek, berendezések vagy készülékek által megjelenített információkat a hajózószemélyzet nem használhatja az (EU) 2018/1139 rendelet II. melléklete, illetve a VII. melléklet NCO.IDE.H.190 és NCO.IDE.H.195 pontja előírásainak történő megfelelésre;

2. a műszerek és berendezések vagy készülékek nem befolyásolhatják a helikopter légialkalmasságát még üzemszünetek vagy rendellenes működés esetén sem.";

j) *Ez a rendelkezés a magyar nyelvi változatot nem érinti.*

k) *Ez a rendelkezés a magyar nyelvi változatot nem érinti.*

l) az NCO.IDE.H.140 a) 1. és 2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1. ülés vagy fekhely a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapos vagy annál idősebb személy részére vagy munkaállomás minden, a fedélzeten tartózkodó személyzeti tag vagy feladatspecialista részére;

2. biztonsági öv minden utasüléshez és rögzítőhevederek minden fekhelyhez, valamint rögzítőberendezés minden munkaállomáshoz;"

m) az NCO.IDE.H.185 pont helyébe a következő szöveg lép:

„**NCO.IDE.H.185 Valamennyi víz felett repülő helikopter – vízre szállás**

A víz felett, kedvezőtlen környezetben repülő, a szárazföldtől 50 tengeri mérföldnél messzebb eltávolodó helikoptereknek meg kell felelniük az alábbi követelmények valamelyikének:

a) vízre történő leszállásra alkalmasnak kell lenniük a vonatkozó típusalkalmassági előírásoknak megfelelően;

b) jóváhagyással kell rendelkezniük a vízen végzett kényszerleszállásra a vonatkozó típusalkalmassági előírásoknak megfelelően;

c) rendelkezniük kell a vészhelyzetben a vízfelszínen maradásukat biztosító felszereléssel.";

n) az NCO.IDE.H.195 pont a következő e) ponttal egészül ki:

„e) A helikoptereket fel kell szerelni a vonatkozó légtérkövetelményeknek megfelelő légtérellenőrzési berendezéssel."

o) az NCO.SPEC.HEC.105 b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) Az egyszerű személyhordó eszközöktől eltérő vonókötél és teherhorog beszereléséhez és bármely utólagos módosításához be kell szerezni a tervezett funkcióhoz kapcsolódó légialkalmassági jóváhagyást.";

p) az NCO.SPEC.PAR.120 pont helyébe a következő szöveg lép:

„**NCO.SPEC.PAR.120 Veszélyes áruk szállítása és kibocsátása**

Az NCO.SPEC.160 pont sérelme nélkül, az ejtőernyősök – füstfejlesztő berendezéseket hordozva – elhagyhatják a légi járművet városok, falvak vagy települések beépített területei, illetve nyílt terepen összegyűlt embertömeg feletti ejtőernyős bemutató céljából, amennyiben a szóban forgó berendezéseket e célra gyártották.";

q) az E alrész a következő 6. szakasszal egészül ki:

„6. SZAKASZ

Karbantartási célú ellenőrző repülések (MCF)

NCO.SPEC.MCF.100 A karbantartási célú ellenőrző repülések szintje

Karbantartási célú ellenőrző repülés végrehajtása előtt az üzemben tartó meghatározza a karbantartási célú ellenőrző repülés szintjét a következők szerint:

a) »A. szintű« karbantartási célú ellenőrző repülésnek minősül az a repülés, amely során a légi jármű repülési kézikönyve szerinti rendkívüli vagy vészhelyzeti eljárások alkalmazása várható, vagy amely valamely tartalékrendszer vagy egyéb biztonsági berendezés működésének igazolásához szükséges;

b) »B szintű« karbantartási célú ellenőrző repülés minden olyan karbantartási célú ellenőrző repülés, amely nem »A szintű«.

NCO.SPEC.MCF.105 Repülési korlátozások

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

b) Az NCO.IDE.A.105 vagy az NCO.IDE.H.105 pont rendelkezéseitől eltérve a parancsnok végezhet repülést úgy, hogy egyes repüléshez szükséges berendezések vagy funkciók üzemképtelenek vagy hiányoznak, amennyiben az NCO.SPEC.MCF.110 pontban említett ellenőrző listán azonosították ezeket az üzemképtelen vagy hiányzó berendezéseket vagy funkciókat.

NCO.SPEC.MCF.110 Ellenőrző lista és repülésbiztonsági eligazítás

a) Az NCO.SPEC.105 pontban említett ellenőrző listát minden karbantartási célú ellenőrző repülés előtt szükség szerint frissíteni kell, figyelembe véve az adott karbantartási célú ellenőrző repülés során követendő műveleti eljárásokat.

b) Az NCO.SPEC.125 b) pont ellenére minden karbantartási célú ellenőrző repülés előtt repülésbiztonsági eligazítást kell tartani a feladatspecialisták részére.

NCO.SPEC.MCF.120 A hajózószemélyzetre vonatkozó követelmények

Karbantartási célú ellenőrző repülés hajózó személyzete tagjainak kiválasztásakor az üzemben tartónak figyelembe kell vennie a légi jármű összetettségét és a karbantartási célú ellenőrző repülés NCO.SPEC.MT.100 pont meghatározása szerinti szintjét.

NCO.SPEC.MCF.125 A személyzet összetétele és a fedélzeten tartózkodó személyek

a) A parancsnoknak minden egyes tervezett karbantartási célú ellenőrző repülés előtt – a hajózó személyzet tagjainak és a feladatspecialistáknak a várható munkaterhelését, valamint a kockázatértékelést figyelembe véve – meg kell határoznia, hogy szükség van-e további személyzetre és/vagy feladatspecialistákra.

b) A parancsnok nem engedélyezheti, hogy »A szintű« karbantartási célú ellenőrző repülés alatt az a) pontban előírtakon kívül mások is tartózkodjanak a fedélzeten.

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

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

NCO.SPEC.MCF.140 Rendszerek és berendezések

Ha a karbantartási célú ellenőrző repülés célja egy rendszer vagy berendezés megfelelő működésének ellenőrzése, a rendszert vagy berendezést potenciálisan megbízhatatlannak kell minősíteni, és a repülés előtt megfelelő kockázatcsökkentő intézkedéseket kell elfogadni a repülésbiztonságot érintő kockázatok minimalizálása érdekében.”

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

a) az SPO.GEN.005 a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) Ezt a mellékletet minden olyan műveletre alkalmazni kell, amelynek során a légi járművet olyan egyedi tevékenységre használják, mint például mezőgazdasági vagy építőipari tevékenység, fényképezés, földmérés, megfigyelés, őrjáratozás és légi hirdetés vagy karbantartási célú ellenőrző repülés.”;

b) az SPO.GEN.100 pont helyébe a következő szöveg lép:

„**SPO.GEN.100 Illetékes hatóság**

Az illetékes hatóság az azon tagállam által kijelölt hatóság, ahol az üzemben tartó székhelye található, vagy ahol letelepedett, vagy ahol tartózkodási helye található.”;

c) az SPO.POL.110 a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) Az üzemben tartó tömeg és tömegközéppont-rendszert hoz létre annak érdekében, hogy az egyes repülésekre vagy repülés-sorozatokra vonatkozóan meghatározza a következőket:

1. a légi jármű száraz üzemelési tömege;
2. a hasznos teher tömege;
3. a tüzelőanyag tömege;
4. a légi jármű terhelése és a terhelés eloszlása;
5. felszállótömeg, leszállótömeg és üzemanyag nélküli tömeg;
6. a légi jármű tömegközéppont-helyzetei.”;

d) az SPO.IDE.A.100 b) és c) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) Az ezen alrészben előírt alábbi eszközök nem jóváhagyás-kötelesek:

1. tartalék biztosítékok;
2. független hordozható világítóberendezések;
3. pontos időmérő eszköz;
4. térképtartó;
5. elsősegélycsomagok;
6. túlélő-felszerelés és jelzőberendezés;
7. tengeri horgonyok és nyűgözéshez szükséges felszerelés;
8. egyszerű személyhordó eszköz, amelyet a feladatspecialista biztonsági eszközként használ.

c) Az e mellékletben (SPO rész) nem előírt műszerekre, berendezésekre vagy készülékekre, valamint minden más olyan berendezésre, amelyet e rendelet nem ír elő, de a repülés során a fedélzeten van, az alábbi előírások vonatkoznak:

1. az ezen műszerek, berendezések vagy készülékek által megjelenített információkat a hajózószemélyzet nem használhatja az (EU) 2018/1139 rendelet II. melléklete, illetve az e melléklet SPO.IDE.A.215 és SPO. IDE.A.220 pontja előírásainak történő megfelelésre;
2. a műszerek és berendezések vagy készülékek nem befolyásolhatják a repülőgép légialkalmasságát még üzemszünetek vagy rendellenes működés esetén sem.”;

e) az SPO.IDE.A.105 pont helyébe a következő szöveg lép:

„**SPO.IDE.A.105 A repüléshez minimálisan szükséges berendezések**

A repülés nem kezdhető meg, ha a repülőgépnek a tervezett repüléshez szükséges műszerei, berendezései vagy funkciói közül bármelyik üzemképtelen vagy hiányzik, kivéve, ha a következő feltételek valamelyike teljesül:

a) a repülőgép üzemben tartása a repüléshez minimálisan szükséges berendezések listája (MEL) szerint történik;

b) hajtóművel rendelkező, komplex repülőgépek és kereskedelmi műveletek során használt bármilyen repülőgép esetében az illetékes hatóság jóváhagyta, hogy az üzemben tartó a repülőgépet a III. melléklet ORO.MLR.105 j) pontjának megfelelően a minimálisan szükséges berendezések alaplistája (MMEL) korlátozásai szerint tartsa üzemben;

c) a repülőgép rendelkezik a vonatkozó légialkalmassági előírások alapján kiadott repülési engedéllyel.”;

f) *Ez a rendelkezés a magyar nyelvi változatot nem érinti.*

g) az SPO.IDE.A.125 pont a következőképpen módosul:

i. Ez a rendelkezés a magyar nyelvi változatot nem érinti;

ii. Ez a rendelkezés a magyar nyelvi változatot nem érinti;

iii. az e) 4. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4. vészhelyzeti áramforrás, amely a fő áramtermelő rendszertől függetlenül üzemel, és amelynek célja a térbeli helyzet kijelzésére szolgáló rendszer 30 percig történő üzemeltetése és megvilágítása. A vészhelyzeti áramforrásnak automatikusan be kell kapcsolnia a fő villamosenergia-ellátó rendszer kiesésekor, és ilyenkor a műszeren vagy a műszerfalon jól láthatóan jelezni kell, hogy a térbeli helyzetet jelző műszer táplálása a vészhelyzeti áramforrásról történik.”;

h) az SPO.IDE.A.160 e) pont helyébe a következő szöveg lép:

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

1. egypontos kioldó;

2. a hajózó személyzet tagjainak ülésein és a pilóta melletti valamennyi ülésen a következők valamelyike:

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

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

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

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

i) az SPO.IDE.A.220 pont a következő e) ponttal egészül ki:

„e) A repülőgépeket fel kell szerelni a vonatkozó légtérkövetelményeknek megfelelő légtérellenőrzési berendezéssel.”;

j) az SPO.IDE.H.100 pont a következőképpen módosul:

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

„b) Az ezen alrészben előírt alábbi eszközök nem jóváhagyás-kötelesek:

1. független hordozható világítóberendezések;

2. pontos időmérő eszköz;

3. elsősegély-csomag;

4. túlélő-felszerelés és jelzőberendezés;

5. tengeri horgonyok és nyűgözéshez szükséges felszerelés;

6. gyermek biztonsági övek;

7. egyszerű személyhordó eszköz, amelyet a feladatspecialista biztonsági eszközként használ.”;

ii. a c) pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) Az e mellékletben (SPO rész) nem előírt műszerekre, berendezésekre vagy készülékekre, valamint minden más olyan berendezésre, amelyet e rendelet nem ír elő, de a repülés során a fedélzeten van, az alábbi előírások vonatkoznak:

1. az ezen műszerek, berendezések vagy készülékek által megjelenített információkat a hajózószemélyzet nem használhatja az (EU) 2018/1139 rendelet II. melléklete, illetve az e melléklet SPO.IDE.H.215 és SPO.IDE.H.220 pontja előírásainak történő megfelelésre;

2. a műszerek és berendezések vagy készülékek nem befolyásolhatják a helikopter légialkalmasságát még üzemszünetek vagy rendellenes működés esetén sem.";

k) az SPO.IDE.H.105 pont helyébe a következő szöveg lép:

„**SPO.IDE.H.105 A repüléshez minimálisan szükséges berendezések**

A repülés nem kezdhető meg, ha a helikopternek a tervezett repüléshez szükséges műszerei, berendezései vagy funkciói közül bármelyik üzemképtelen vagy hiányzik, kivéve, ha a következő feltételek valamelyike teljesül:

a) a helikopter üzemben tartása a repüléshez minimálisan szükséges berendezések listája (MEL) szerint történik;

b) hajtóművel rendelkező komplex helikopterek és kereskedelmi műveletek során használt bármilyen helikopter esetében az illetékes hatóság jóváhagyta, hogy az üzemben tartó a helikoptert a III. melléklet ORO.MLR.105 j) pontjának megfelelően a minimálisan szükséges berendezések alaplistája (MMEL) korlátozásai szerint tartsa üzemben;

c) a helikopter rendelkezik a vonatkozó légialkalmassági előírások alapján kiadott repülési engedéllyel.";

l) *Ez a rendelkezés a magyar nyelvi változatot nem érinti.*

m) *Ez a rendelkezés a magyar nyelvi változatot nem érinti.*

n) az SPO.IDE.H.220 pont a következő e) ponttal egészül ki:

„e) A helikoptereket fel kell szerelni a vonatkozó légtérkövetelményeknek megfelelő légtérellenőrzési berendezéssel.";

o) az SPO.SPEC.HESLO.100 pont helyébe a következő szöveg lép:

„**SPO.SPEC.HESLO.100 Standard üzembentartási eljárások**

A HESLO műveletekre vonatkozó standard üzembentartási eljárásokban meg kell határozni a következőket:

a) a fedélzeti berendezések, beleértve azok műveleti korlátozásait és adott esetben a minimális felszerelésjegyzékben (MEL) feltüntetett megfelelő bejegyzéseket;

b) a személyzet összetétele, valamint a személyzet tagjai és a feladatspecialisták részéről megkövetelt tapasztalat;

c) a személyzet tagjai részére a feladataik ellátása érdekében nyújtott elméleti és gyakorlati képzés, a feladatspecialisták részére a feladataik ellátása érdekében nyújtott megfelelő képzés, valamint a személyzet tagjai és a feladatspecialisták részére ilyen képzést nyújtó személyek képesítése és kijelölése;

d) a személyzet tagjai és a feladatspecialisták felelősségi köre és feladatai;

e) a HESLO műveletek végrehajtásához szükséges helikopterteljesítményre vonatkozó kritériumok;

f) rendes, rendkívüli és vészhelyzeti eljárások;"

p) az SPO.SPEC.HEC.100 pont helyébe a következő szöveg lép:

„**SPO.SPEC.HEC.100 Standard üzembentartási eljárások**

A külső emberi teherrel végzett műveletekre vonatkozó standard üzembentartási eljárásokban meg kell határozni a következőket:

a) a fedélzeti berendezések, beleértve azok műveleti korlátozásait és adott esetben a minimális felszerelésjegyzékben (MEL) feltüntetett megfelelő bejegyzéseket;

b) a személyzet összetétele, valamint a személyzet tagjai és a feladatspecialisták részéről megkövetelt tapasztalat;

c) a személyzet tagjai részére a feladataik ellátása érdekében nyújtott elméleti és gyakorlati képzés, a feladatspecialisták részére a feladataik ellátása érdekében nyújtott megfelelő képzés, valamint a személyzet tagjai és a feladatspecialisták részére ilyen képzést nyújtó személyek képesítése és kijelölése;

d) a személyzet tagjai és a feladatspecialisták felelősségi köre és feladatai;

e) a külső emberi teherrel végzett műveletek végrehajtásához szükséges helikopterteljesítményre vonatkozó kritériumok;

f) rendes, rendkívüli és vészhelyzeti eljárások;”

q) az SPO.SPEC.HEC.105 b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) Az egyszerű személyhordó eszközöktől eltérő vonókötél és teherhorog beszereléséhez és bármely utólagos módosításához be kell szerezni a tervezett funkcióhoz kapcsolódó légialkalmassági jóváhagyást.”;

r) az SPO.SPEC.PAR.125 pont helyébe a következő szöveg lép:

„**SPO.SPEC.PAR.125 Veszélyes áruk kibocsátása**

Az SPO.GEN.155 pont sérelme nélkül, az ejtőernyősök – füstfejlesztő berendezéseket hordozva – elhagyhatják a légi járművet városok, falvak vagy települések beépített területei, illetve nyílt terepen összegyűlt embertömeg feletti ejtőernyős bemutató céljából, amennyiben a szóban forgó berendezéseket e célra gyártották.”;

s) az E alrész a következő 5. szakasszal egészül ki:

„**5. SZAKASZ**

Karbantartási célú ellenőrző repülések (MCF)

SPO.SPEC.MCF.100 A karbantartási célú ellenőrző repülések szintje

Karbantartási célú ellenőrző repülés végrehajtása előtt az üzemben tartó meghatározza a karbantartási célú ellenőrző repülés szintjét a következők szerint:

a) »A. szintű« karbantartási célú ellenőrző repülésnek minősül az a repülés, amely során a légi jármű repülési kézikönyve szerinti rendkívüli vagy vészhelyzeti eljárások alkalmazása várható, vagy amely valamely tartalék rendszer vagy egyéb biztonsági berendezés működésének igazolásához szükséges;

b) »B szintű« karbantartási célú ellenőrző repülés minden olyan karbantartási célú ellenőrző repülés, amely nem »A szintű«.

SPO.SPEC.MCF.105 Repülési program »A szintű« karbantartási célú ellenőrző repüléshez

Hajtóművel rendelkező komplex légi járművel végzett »A szintű« karbantartási célú ellenőrző repülés végrehajtása előtt az üzemben tartónak repülési programot kell kidolgoznia, és azt dokumentálnia kell.

SPO.SPEC.MCF.110 Karbantartási célú ellenőrző repülési kézikönyv »A szintű« karbantartási célú ellenőrző repüléshez

Az »A szintű« karbantartási célú ellenőrző repülést végrehajtó üzemben tartó köteles:

a) a III. melléklet ORO.MLR.100 pontjában említett üzembentartási kézikönyvben vagy a karbantartási célú ellenőrző repülési kézikönyvben leírni a szóban forgó műveleteket és a kapcsolódó eljárásokat;

b) szükség esetén frissíteni a kézikönyvet;

c) a személyzet minden érintett tagját tájékoztatni a kézikönyvről és a feladataik elvégzésére vonatkozó részek változásairól;

d) az illetékes hatóságnak megküldeni a kézikönyvet és annak frissítéseit.

SPO.SPEC.MCF.115 »A szintű« karbantartási célú ellenőrző repülés hajózó személyzetére vonatkozó követelmények

a) A hajózó személyzet megfelelő tagjait az üzemben tartónak a légi jármű összetettségét és a karbantartási célú ellenőrző repülés szintjét figyelembe véve kell kiválasztania. Hajtóművel rendelkező komplex légi járművel végrehajtott »A szintű« karbantartási célú ellenőrző repülés hajózó személyzete tagjainak kiválasztásakor az üzemben tartónak biztosítania kell a következők mindegyikét:

1. a parancsnok az SPO.SPEC.MCF.120 ponttal összhangban elvégezte a képzést; ha a képzést szimulátorban végezte, a pilótának legalább egy »A szintű« karbantartási célú ellenőrző repülést megfigyelő pilótaként vagy megfigyelőként kell végrehajtania, mielőtt »A szintű« karbantartási célú ellenőrző repülés parancsnokaként repülne;

2. a parancsnok azon légi járművel megegyező légijármű-kategóriába tartozó légi járművön, amellyel repülni kívánnak, legalább 1 000 repülési órát teljesített, ebből legalább 400 órát hajtóművel rendelkező komplex légi jármű parancsnokaként, legalább 50 órát pedig az adott légijármű-típuson.

Az első bekezdés 2. pontja ellenére, amennyiben az üzemben tartó új légijármű-típust vezet be, és a pilóta képesítését egy kiforrott értékelési eljárással összhangban értékelte, az üzemben tartó választhat olyan pilótát, aki 50 óránál kevesebb tapasztalattal rendelkezik az adott légijármű-típuson.

b) Az 1178/2011/EU rendelet szerinti berepülői jogosítással rendelkező pilótáknak teljes mértékben be kell számítani az e pont a) 1. pontjában előírt képzést, feltéve, hogy a berepülői jogosítással rendelkező pilóták az előírt személyzeti erőforrás-gazdálkodási alap- és szinten tartó tanfolyamot a III. melléklet ORO.FC.115 és ORO.FC.215 pontjával összhangban elvégezték.

c) A parancsnok csak akkor végezhet »A szintű« karbantartási célú ellenőrző repülést hajtóművel rendelkező komplex légi járművön, ha a megelőző 36 hónapban hajtott végre »A szintű« karbantartási célú ellenőrző repülést.

d) Az »A szintű« karbantartási célú ellenőrző repülés parancsnokaként szerzett közelmúltbeli tapasztalatra vonatkozó előírás »A szintű« karbantartási célú ellenőrző repülés megfigyelőként vagy megfigyelő pilótaként történő végrehajtásával vagy szimulátorban végzett »A szintű« karbantartási célú ellenőrző repülés parancsnokként történő végrehajtásával ismét teljesítettnek tekintendő.

SPO.SPEC.MCF.120 A hajózó személyzet képzése »A szintű« karbantartási célú ellenőrző repülésekhez

a) Az »A szintű« karbantartási célú ellenőrző repüléshez előírt képzést részletes tantervnek megfelelően kell végrehajtani.

b) A képzés keretében a repülésoktatást az alábbi módok egyikén kell végrehajtani:

1. olyan szimulátorban, amely képzési célokra megfelelően tükrözi a légi jármű és rendszerei által az elvégzett ellenőrzésekre adott reakciókat;

2. a karbantartási célú ellenőrző repülési technikákat bemutató légi járművel végzett repülés során.

c) Az egy adott légijármű-kategóriájú légi járművön elvégzett képzést az adott kategória minden légijármű-típusára érvényesnek kell tekinteni.

d) A képzésre használandó légi jármű és a karbantartási célú ellenőrző repülésre használandó légi jármű kiválasztásakor az üzemben tartónak meg kell adnia, hogy szükség van-e különbözeti vagy ismertető képzésre, és le kell írnia a szóban forgó képzés tartalmát.

SPO.SPEC.MCF.125 A személyzet összetétele és a fedélzeten tartózkodó személyek

a) Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia annak megállapítására, hogy szükség van-e további feladatspecialistákra.

b) Az »A szintű« karbantartási célú ellenőrző repülésre vonatkozóan az üzemben tartónak a kézikönyvében meg kell határoznia a fedélzeten tartózkodó egyéb személyekre vonatkozó szabályokat.

c) »A szintű« karbantartási célú ellenőrző repülés esetében a pilótafülkében egy feladatspecialistának vagy további pilótának segítséget kell nyújtania a hajózó személyzet tagjai számára, kivéve, ha a légi jármű konfigurációja nem teszi ezt lehetővé, vagy ha a légi jármű üzemben tartója a hajózó személyzet tagjainak a repülési programon alapuló munkaterhelését figyelembe véve meg tudja indokolni, hogy a hajózó személyzet tagjai nem igényelnek további segítséget.

SPO.SPEC.MCF.130 Szimulált rendkívüli vagy vészhelyzeti eljárások repülés közben

Az SPO.OP.185 pont rendelkezéseitől eltérve egy »A szintű« karbantartási célú ellenőrző repülés során feladatspecialista is jelen lehet a fedélzeten, ha a repülés céljának teljesítéséhez erre szükség van, és a feladatspecialistát a repülési programban azonosították

SPO.SPEC.MCF.135 Repülési időkorlátok és a pihenőidőre vonatkozó előírások

A karbantartási célú ellenőrző repülések személyzete tagjainak kiválasztásakor a III. melléklet (ORO rész) FTL alrészének hatálya alá tartozó üzemben tartóknak a szóban forgó alrész rendelkezéseit kell alkalmazniuk.

SPO.SPEC.MCF.140 Rendszerek és berendezések

Ha a karbantartási célú ellenőrző repülés célja egy rendszer vagy berendezés megfelelő működésének ellenőrzése, a rendszert vagy berendezést potenciálisan megbízhatatlannak kell minősíteni, és a repülés előtt megfelelő kockázatcsökkentő intézkedéseket kell elfogadni a repülésbiztonságot érintő kockázatok minimalizálása érdekében.

SPO.SPEC.MCF.145 A pilótafülke-hangrögzítőre, a fedélzeti adatrögzítőre és az adatkapcsolaton alapuló információk rögzítésére vonatkozó, az üzembentartási engedély birtokosa által teljesítendő követelmények

Az egyébként kereskedelmi légi szállítási műveletekre használt légi jármű karbantartási célú ellenőrző repülései tekintetében a IV. mellékletnek (CAT rész) a pilótafülke-hangrögzítőkre (CVR), a fedélzeti adatrögzítőkre (FDR) és az adatkapcsolaton alapuló információk rögzítésére (DLR) vonatkozó rendelkezései továbbra is alkalmazandók.”

II. MELLÉKLET

Az 1321/2014/EU rendelet I. és az Vb. melléklete a következőképpen módosul:

1. Az I. melléklet (M. rész) M.A.201. pontja a következő k) ponttal egészül ki:

„k) Amennyiben egy üzembentartási engedélyben feltüntetett légi járművet a 965/2012/EU rendelet III. mellékletének ORO.GEN.310 pontja vagy VII. mellékletének NCO.GEN.104 pontja szerint nem kereskedelmi célú légi szállítási műveletekhez vagy egyedi légi szállítási műveletekhez használnak, az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a folyamatos légi alkalmasság fenntartásával kapcsolatos feladatokat az üzembentartási engedély birtokosának az Vc. mellékletnek (CAMO rész) megfelelően jóváhagyott légialkalmasság-irányító szervezete vagy adott esetben az Vd. mellékletnek (CAO rész) megfelelően jóváhagyott kombinált légialkalmassági szervezete végezze."

2. Az Vb. melléklet (ML. rész) ML.A.201. pontja a következő h) ponttal egészül ki:

„h) Amennyiben egy üzembentartási engedélyben feltüntetett légi járművet a 965/2012/EU rendelet III. mellékletének ORO.GEN.310 pontja vagy VII. mellékletének NCO.GEN.104 pontja szerint nem kereskedelmi célú vagy egyedi légi szállítási műveletekhez használnak, az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a folyamatos légi alkalmasság fenntartásával kapcsolatos feladatokat az üzembentartási engedély birtokosának az Vc. mellékletnek (CAMO rész) megfelelően jóváhagyott légialkalmasság-irányító szervezete vagy adott esetben az Vd. mellékletnek (CAO rész) megfelelően jóváhagyott kombinált légialkalmassági szervezete végezze."