
¹ In accordance with Article 32 (1) of the Basic Regulation, the Agency provides for translations of its Opinions. These translations may be revised and updated from time to time, depending on the quality process of the Translation Centre for the bodies of the EU and on feedback received from national authorities on their linguistic accuracy. The previous translation has been taken off the Official Publication and archived by EASA.



Brüsszel, ...
C

Tervezet

A BIZOTTSÁG .../.../EU SZ. RENDELETE

([...])

amely módosítja a közös repülési szabályokról szóló és a légi navigációs szolgáltatásokra és eljárásokra vonatkozó működési rendelkezéseket meghatározó, valamint a 2096/2005/EK sz., az 1794/2006/EK sz., a 730/2006/EK sz., az 1033/2006/EK sz. és a 255/2010/EU sz. rendeletet módosító .../.../EK sz. bizottsági rendeletet

(EGT-vonatkozású szöveg)

Tervezet

A BIZOTTSÁG .../.../EU SZ. RENDELETE

a

amely módosítja a közös repülési szabályokról szóló, és a légi navigációs szolgáltatásokra és eljárásokra vonatkozó működési rendelkezéseket meghatározó, valamint a 2096/2005/EK sz., az 1794/2006/EK sz., a 730/2006/EK sz., az 1033/2006/EK sz. és a 255/2010/EU sz. rendeletet módosító .../.../EK sz. bizottsági rendeletet

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az Európai Parlament és a Bizottság 549/2004/EK sz. (2004. március 10.), az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó jogszabályi keret megállapításáról szóló és az Európai Parlament és a Bizottság 1070/2009 sz. (2009. október 21.), az 549/2004/EK, az 550/2004/EK, az 551/2004/EK és az 552/2004/EK sz. rendeletet módosító, az európai légiközlekedési rendszer teljesítőképességének és fenntarthatóságának javítása céljából kiadott rendeletével módosított rendeletére (a továbbiakban: a keretrendelet) ⁽²⁾, különösen pedig annak 5. és 8. cikkére,

tekintettel az Európai Parlament és a Bizottság 551/2004/EK sz. (2004. március 10.), az egységes európai égboltot alkotó légtér felépítéséről és használatáról szóló és az Európai Parlament és a Bizottság 1070/2009 sz. (2009. október 21.), az 549/2004/EK, az 550/2004/EK, az 551/2004/EK és az 552/2004/EK sz. rendeletet módosító, az európai repülési rendszer teljesítőképességének és fenntarthatóságának javítása céljából kiadott rendeletével módosított rendeletére (a továbbiakban: légtérrendelet) ⁽³⁾, különösen pedig annak 4. cikkére,

tekintettel az Európai Parlament és a Bizottság 1108/2009/EK (2009. október 21.) sz. európai parlamenti és tanácsi rendelettel módosított 216/2008/EK (2008. február 20.) sz. rendeletére a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról (a továbbiakban: EASA alaprendelet), különösen pedig annak 8. és 8b cikkét, valamint Vb mellékletére,

² HL L 300, 2009. 11. 14., 34. o.

³ HL L 300, 2009. 11. 14., 34. o.

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A(z) .../.../EU sz. bizottsági rendelet az alábbiak szerint módosul:

1. A 2. cikk kiegészül az alábbi fogalommeghatározásokkal:

„légijármű által végzett megfigyelés: egy vagy több időjárási tényező értékelése levegőben tartózkodó légijármű fedélzetén;

AIRMET tájékoztatás: meteorológiai megfigyelő állomás által közzétett tájékoztatás meghatározott útvonali időjárási képződmény előfordulásáról vagy várható előfordulásáról, amely befolyásolhatja a kis magasságban repülő légijárművek biztonságát, és az érintett repüléstájékoztató körzetben vagy alkörzetben a kis magasságon történő repülések számára közzétett előjelzésbe nem került bele;

légi jelentés: jelentés egy levegőben lévő, a helyzetjelentéshez és a repülési, illetve időjárás-jelentéshez szükséges követelményeknek megfelelően előkészített légijármű fedélzetéről;

a légi irányítás utasítása: a légi irányítás által kiadott olyan előírás, amelynek rendeltetése egy adott cselekvés megtételének megkövetelése a pilótától;

automatikus közelkörzeti tájékoztató szolgálat (ATIS): aktuális, rutinszerű tájékoztatás automatikus nyújtása az érkező és induló légijárműveknek a nap 24 órájában vagy egy részében:

- a. adatkapcsolati automatikus közelkörzeti tájékoztató szolgálat (D-ATIS): az ATIS szolgáltatás nyújtása adatkapcsolaton keresztül;
- b. telefóniás automatikus közelkörzeti tájékoztató szolgálat (Voice-ATIS): az ATIS szolgáltatás nyújtása folyamatosan ismétlődő telefóniás adás útján.

engedélyhatár: az a pont, ameddig a légi forgalomirányítás a légijármű számára az engedélyt megadta;

előzetes engedély: olyan légi forgalomirányító egységtől kapott engedély, amely az adott pillanatban nem irányítja a légijárművet;

repülési jelentőségű felhő: olyan felhő, amelynek a felhőalapja 1500 m (5000 láb) alatt vagy a legnagyobb minimális szektormagasság alatt van (a nagyobbik érték a döntő), vagy pedig egy zivatarfelhő vagy tornyos gomolyfelhő bármilyen magasságban;

előrejelzés: a várható időjárási viszonyokra vonatkozó, egy adott időtartamra és a légtér egy adott területére vagy részére érvényes jelentés;

„rádió kötelező” körzet: meghatározott méretű légtér, amelyben rádióberendezés megléte és használata kötelező;

rádió navigációs szolgáltatás: szolgáltatás, amely egy vagy több rádió navigációs eszköz útján az irányra vonatkozó vagy helyzet adatokat nyújt a légi járművek biztonságos repüléséhez;

futópálya menti látótávolság (runway visual range, RVR): az a távolság, amelyről a futópálya közép vonalán lévő légi jármű vezetője látja a futópályára festett jeleket, a futópálya szegély fényeit vagy a közép vonalat jelző fényeket;

SIGMET tájékoztatás (riasztás): meteorológiai megfigyelő állomás által kiadott, az útvonalon a légi járművek repülésének biztonságát befolyásoló meghatározott időjárási jelenségek előfordulásáról vagy várható előfordulásáról szóló tájékoztatás;

eltévedt légi jármű: olyan légi jármű, amely jelentősen eltért tervezett útvonalától, vagy jelentette, hogy eltévedt;

forgalom kikerülése érdekében adott tanács: légiforgalmi szolgálati egység által manőverek végrehajtására adott tanács annak érdekében, hogy segítse a pilótát az összeütközés elkerülésében;

forgalmi tájékoztatás: légiforgalmi szolgálati egység által a pilóta figyelmének felhívása céljából adott tájékoztatás olyan egyéb ismert vagy észlelt légi forgalomról, mely a légi jármű közelében vagy annak tervezett útvonalán repülhet, ezzel segítve a pilótát az összeütközés elkerülésében;

irányítási pont: a légi jármű repülési útvonalán lévő olyan meghatározott pont, amelynél a légi járműnek nyújtott légiforgalmi irányító szolgálat ellátásának felelősségét az egyik irányító egység vagy irányító munkahely átadja a következőnek;

átváltási szint: az átváltási magasság feletti legalacsonyabb használható repülési szint;

„válaszjeladó kötelező” körzet: meghatározott méretű légtér, amelyben a barometrikus magasság továbbítására alkalmas válaszjeladó berendezés megléte és működésben tartása kötelező;

azonosítatlan légi jármű: olyan légi jármű, amelynek repülését észlelték vagy jelentették egy adott területen, de amelynek az azonosítása nem történt meg;

2. A(z) .../.../EU sz. bizottsági rendelet mellékletét ki kell egészíteni a jelen rendelet melléklete szerinti B résszel.

2. cikk

1. Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.
2. Rendelkezéseit az alábbi dátumtól kell alkalmazni: [XX/XX/XX].

Jelen rendelet teljes egészében kötelező érvényű, és közvetlenül alkalmazandó minden tagállamban.

Kelt Brüsszelben, [...]

A Bizottság részéről

[...]
elnök

MELLÉKLET

B rész – A légi navigációs szolgálatokra vonatkozó előírások

1. fejezet – Légiforgalmi szolgálatok

1.1 Általános rész

1.1.1. A légiforgalmi szolgálatok célja

1.1.1.1 A légiforgalmi szolgálatok célja:

- a) a légi járművek összeütközésének megelőzése;
- b) a munkaterületen tartózkodó légi járművek és ott található akadályokkal való ütközésének megelőzése;
- c) a rendezett légi forgalom előmozdítása és fenntartása;
- d) tanács és felvilágosítás adása a repülések biztonságos és hatékony végrehajtása érdekében;
- e) a megfelelő szervezetek értesítése, ha légi jármű kutató-mentő jellegű segítségre szorul, valamint szükség esetén ezen szervezetek segítése.

1.1.2 A légi jármű-üzemeltető és a légiforgalmi szolgálatok közötti együttműködés

1.1.2.1 A légiforgalmi szolgálati egységeknek feladataik ellátása során kellő figyelmet kell szentelniük a légi jármű-üzemeltetőknek a repülésekre vonatkozó európai uniós előírásokból eredő kötelezettségeinek teljesítésére, és amennyiben a légi jármű-üzemeltetők igénylik, részükre vagy az általuk kijelölt képviselőik részére minden rendelkezésre álló tájékoztatást meg kell adniuk, ami ahhoz szükséges, hogy a légi jármű-üzemeltetők vagy képviselőik teljesíteni tudják a kötelezettségeiket.

1.1.2.2 Ha a légi jármű üzemeltetője kéri, a légiforgalmi szolgálati egység által vett üzeneteket (beleértve a helyzetjelzéseket is), amelyek arra a légi járműre vonatkoznak, amelynek az operatív irányítását az adott légi jármű-üzemeltető végzi, a helyben egyeztetett eljárásoknak megfelelően lehetőség szerint azonnal át kell adni a légi jármű-üzemeltetőnek vagy meghatalmazott képviselőjének.

1.1.3 Az óra- idő a légiforgalmi szolgálatoknál

1.1.3.1 A repülőtéren irányítótornynak a légi járművek felszállásra történő kigurulása előtt meg kell adnia a pilótának a pontos időt, hacsak nincs megoldva, hogy a pilóta más forrásból hozzájusson a pontos időhöz. Emellett a légiforgalmi szolgálati egységeknek igény alapján is meg kell adniuk a légi járműveknek a pontos időt. Az időt fél percre kerekítve kell megadni.

1.2 A légtérosztályok

1.2.1 A tagállamoknak szükségleteiknek megfelelően ki kell jelölniük légtereket az alábbi légtérosztályozási rendszernek és a 4. függeléknek megfelelően:

A osztály. Csak műszerrepülés (IFR) folyhat. Az összes repülés légiforgalmi irányító szolgáltatást kap, és a légi járművek el vannak különítve egymástól. Az összes repülésnél folyamatos levegő-föld telefóniás kapcsolatnak kell fennállnia. Az összes repülés csak légiforgalmi irányítói engedéllyel történhet.

B osztály. Műszerrepülés (IFR) és látvarepülés (VFR) egyaránt végezhető. Az összes repülés légiforgalmi irányító szolgáltatást kap, és a légi járművek el vannak különítve egymástól. Az összes repülésnél folyamatos levegő-föld telefóniás kapcsolatnak kell fennállnia. Az összes repülés csak légiforgalmi irányítói engedéllyel történhet.

C osztály. Műszerrepülés (IFR) és látvarepülés (VFR) egyaránt végezhető. Az összes repülés légiforgalmi irányító szolgáltatást kap, és az IFR repülések el vannak különítve a többi IFR repüléstől és a VFR repülésektől. A VFR repülések el vannak különítve az IFR repülésektől, és kérésre forgalmi tájékoztatást kapnak a többi VFR repülésről és a forgalomelkerülésről. Az összes repülésnél folyamatos levegő-föld telefóniás kapcsolatnak kell fennállnia. A 3050 m (10 000 láb) tengerszint feletti magasság (AMSL) alatti VFR repülésekre 250 csomós műszer szerinti sebesség (IAS) értékű sebességkorlátozás van érvényben. Az összes repülés csak légiforgalmi irányítói engedéllyel történhet.

D osztály. Műszerrepülés (IFR) és repülés (VFR) egyaránt végezhető, és az összes repülés légiforgalmi irányító szolgáltatást kap. Az IFR repülések el vannak különítve a többi IFR repüléstől, és kérésre forgalmi tájékoztatást kapnak a VFR repülésekről és a forgalomelkerülésről. A VFR repülések kérésre forgalmi tájékoztatást kapnak az összes többi repülésről és a forgalomelkerülésről. Az összes repülésnél folyamatos levegő-föld telefóniás kapcsolatnak kell fennállnia, és 3050 m (10 000 láb) tengerszint feletti magasság (AMSL) alatt 250 csomós műszer szerinti sebesség (IAS) értékű sebességkorlátozás van érvényben. Az összes repülés csak légiforgalmi irányítói engedéllyel történhet.

E osztály. Műszerrepülés (IFR) és látvarepülés (VFR) egyaránt végezhető. Az IFR repülések légiforgalmi irányító szolgáltatást kapnak, és a légi járművek el vannak különítve a többi IFR repüléstől. A szükséges mértékig az összes repülés forgalmi tájékoztatást kap. Az IFR repüléseknél folyamatos levegő-föld telefóniás kapcsolatnak kell fennállnia. A 3050 m (10 000 láb) tengerszint feletti magasság (AMSL) alatti összes repülésre 250 csomós műszer szerinti sebesség (IAS) értékű sebességkorlátozás van érvényben. Az összes IFR repülés csak légiforgalmi irányítói engedéllyel történhet. Az E osztályú légtér nem használható irányítói körzetként.

F osztály. Műszerrepülés (IFR) és látvarepülés (VFR) egyaránt végezhető. Az összes zajló IFR repülés légiforgalmi tanácsadó szolgáltatást kap, és kérésre az összes repülés repülési információs szolgáltatást kap. A tanácsadó szolgáltatásban részesülő IFR repüléseknél folyamatos levegő-föld telefóniás kapcsolatnak kell fennállnia, és az összes IFR repülésnek képesnek kell lennie levegő-föld telefóniás kapcsolat létesítésére. A 3050 m (10 000 láb) tengerszint feletti magasság (AMSL) alatti összes repülésre 250 csomós műszer szerinti sebesség (IAS) értékű sebességkorlátozás van érvényben. Légiforgalmi irányítói engedélyre nincs szükség.

G osztály. Műszerrepülés (IFR) és látvarepülés (VFR) egyaránt végezhető, és a repülések kérésre repülési tájékoztatási szolgáltatást kapnak. Az összes IFR repülésnek képesnek kell lennie levegő-föld telefóniás kapcsolat létesítésére. A 3050 m (10 000 láb) tengerszint feletti magasság (AMSL) alatti összes repülésre 250 csomós műszer szerinti sebesség (IAS) értékű sebességkorlátozás van érvényben. Légiforgalmi irányítói engedélyre nincs szükség.

1.2.2 Az F osztályú légtér bevezetése csak ideiglenes intézkedésként történhet, addig, amíg a légteret át nem lehet sorolni más osztályba.

1.3 A távközlésre és az SSR válaszjeladó használatára vonatkozó követelmények

1.3.1 „Rádió kötelező” körzet (RMZ)

1.3.1.1 Az E, az F és G osztályú légtérben folyó látvarepülések (VFR), valamint az F és G osztályú légtérben folyó műszerrepülések (IFR) esetében ha az illetékes hatóság „rádió kötelező” körzetként (RMZ) határozta meg a légteret, a légi járműveknek folyamatosan hallgatniuk kell a levegő-föld telefóniás összeköttetést, illetve szükség esetén kétirányú összeköttetést kell létesíteniük a megfelelő távközlési csatornán keresztül, kivéve, ha megfelelnek az adott légtérre az illetékes hatóság által előírt alternatív rendelkezéseknek.

1.3.1.2 A „rádió kötelező” körzetbe való belépés előtt a pilótának a megfelelő távközlési csatornán keresztül egy bejelentkező hívást kell lebonyolítania, ebben megadva a hívott állomás azonosítóját, a saját hívójelet, a légi jármű típusát, helyzetét, repülési szintjét, a repülés célját, valamint az illetékes hatóság által előírt más adatokat.

1.3.2 „Válaszjeladó kötelező” körzet (TMZ)

1.3.2.1 Az illetékes hatóság által „válaszjeladó kötelező” körzetként (TMZ) meghatározott légtérben folyó minden repülés esetében a légi járművön A és C üzemmódban, vagy pedig S üzemmódban működtethető SSR válaszjeladó megléte és működésben tartása kötelező, kivéve, ha a légi jármű megfelel az adott légtérre az illetékes hatóság által előírt alternatív rendelkezéseknek.

1.3.3 A „rádió kötelező” körzeteket (RMZ) és a „válaszjeladó kötelező” körzeteket (TMZ) megfelelő módon meg kell hirdetni a Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványokban (Aeronautical Information Publication, AIP).

1.4 Szolgáltatás vész helyzetben lévő légi járművek számára

1.4.1 Abban az esetben, ha egy légi járműről tudott vagy feltételezhető, hogy vész helyzetben van, beleértve a jogellenes beavatkozás esetét is, a légiforgalmi szolgálati egységeknek a körülmények által megkövetelt mértékben a legnagyobb figyelmet, segítséget és a többi légi járművel szemben elsőbbséget kell biztosítaniuk az érintett légi járműnek.

1.4.2 Abban az esetben, ha a légi járművön jogellenes beavatkozás történik, vagy annak megtörténte feltételezhető, a légiforgalmi szolgálati egységeknek a légi jármű kéréseivel azonnal foglalkozniuk kell. Ilyen esetben folyamatosan meg kell adni a légi jármű számára a repülés biztonságos folytatásához szükséges felvilágosításokat, és meg kell tenni a szükséges lépéseket a repülés összes szakaszának, különösen pedig a biztonságos leszállásnak a lefolytatása érdekében.

1.4.3 Abban az esetben, ha a légi járművön jogellenes beavatkozás történik, vagy annak megtörténte feltételezhető, a légiforgalmi szolgálati egységeknek a jóváhagyott helyi eljárásoknak

megfelelően haladéktalanul értesíteniük kell az állam által meghatározott hatóságot, és adatcserét kell végezni a légi jármű üzemeltetőjével vagy annak kijelölt képviselőjével.

1.5 Váratlan események a levegőben

1.5.1 Eltévedt vagy azonosítatlan légi jármű

1.5.1.1 Amint a légi forgalmi szolgálati egység eltévedt légi járműről szerez tudomást, meg kell tennie az 1.5.1.1.1 és az 1.5.1.1.3 pontban meghatározott lépéseket a légi jármű segítése és biztonságos repülése érdekében.

1.5.1.1.1 Ha nem ismert az eltévedt légi jármű helyzete, a légi forgalmi szolgálati egységnek a következők szerint kell eljárni:

- a) megpróbál kétirányú összeköttetést létesíteni a légi járművel, ha nincs ilyen összeköttetés;
- b) minden lehetséges eszközzel megpróbálja meghatározni a légi jármű helyzetet;
- c) tájékoztatja azokat a légi forgalmi szolgálati egységeket, amelyeknek a területére a légi jármű betévedt vagy betévedhet, figyelembe véve az összes olyan tényezőt, amely az érintett légi jármű repülésére befolyással lehet;
- d) a jóváhagyott helyi eljárásoknak megfelelően tájékoztatja a megfelelő katonai egységeket, és eljuttatja hozzájuk az eltévedt légi jármű repülési tervét és a légi járműre vonatkozó egyéb adatokat;
- e) A c) és d) alpontban megjelölt egységektől, valamint a levegőben lévő légi járművektől minden segítséget megkér az eltévedt légi járművel történő kapcsolatteremtés és a légi jármű helyzetének meghatározása érdekében.

1.5.1.1.2 A d) és e) alpontban előírt kötelezettségek a c) alpont szerint értesített légi forgalmi szolgálati egységekre is vonatkoznak.

1.5.1.1.3 Ha sikerült meghatározni az eltévedt légi jármű helyzetét, a légi forgalmi szolgálati egységnek a következők szerint kell eljárni:

- a) megadja a légi járműnek a helyzetét, és tanácsot ad a helyesbítéshez szükséges teendőket illetően. Ezt a tanácsot haladéktalanul el kell juttatni a légi járműhöz, ha a légi forgalmi szolgálatnak tudomása van elfogás lehetőségéről vagy a légi jármű biztonságát fenyegető más veszélyről;
- b) az eltévedt légi járművet érintő tájékoztatást és a légi jármű részére adott tanácsot szükség szerint eljuttatja más légi forgalmi szolgálati egységekhez és a megfelelő katonai szervekhez.

1.5.1.2 Amint a légi forgalmi szolgálati egység azonosítatlan légi járműről szerez tudomást a körzetében, a jóváhagyott helyi eljárásoknak megfelelően meg kell kísérelnie a légi jármű azonosságának megállapítását, ha ez a légi forgalmi szolgáltatás nyújtásához szükséges, vagy ha a megfelelő katonai hatóságok kérik. Ennek érdekében a légi forgalmi szolgálati egységnek az adott helyzettől függően az alábbi lépéseket kell megtennie:

- a) megpróbál kétirányú összeköttetést létesíteni a légi járművel;

- b) felvilágosítást kér a repülésről a repülési tájékoztató körzetben tevékenykedő más légitforgalmi szolgálati egységektől, és a segítségüket kéri a légitjárművel történő kétirányú összeköttetés létesítésében;
- c) felvilágosítást kér a repülésről a szomszédos repülési tájékoztató körzetekben tevékenykedő légitforgalmi szolgálati egységektől, és a segítségüket kéri a légitjárművel történő kétirányú összeköttetés létesítésében;
- d) megpróbál tájékoztatást kérni a körzetben tartózkodó más légitjárművektől;

1.5.1.2.1 Amint sikerült azonosítani a légitjárművet, a légitforgalmi szolgálati egységnek értesítenie kell a megfelelő katonai szervet.

1.5.1.3 Eltévedt vagy azonosítatlan légitjármű esetében figyelembe kell venni annak a lehetőségét, hogy a légitjárművön jogellenes beavatkozás történt. Amennyiben a légitforgalmi szolgálati egység úgy ítéli meg, hogy az eltévedt vagy azonosítatlan légitjárművön jogellenes beavatkozás történt, a jóváhagyott helyi eljárásoknak megfelelően haladéktalanul értesítenie kell az állam által kijelölt hatóságot.

1.5.2 Polgári légitjárművek elfogása

1.5.2.1 Amint a légitforgalmi szolgálati egység tudomására jut, hogy illetékességi területén egy légitjárművel szemben elfogás van folyamatban, az adott helyzettől függően meg kell tennie a következő lépéseket:

- a) az összes lehetséges módon, beleértve a 121,5 MHz-es vészhelyzeti rádiófrekvencia használatát is, megkísérel kétirányú összeköttetést létesíteni az elfogott légitjárművel, ha nincs ilyen összeköttetés;
- b) tájékoztatja az elfogott légitjármű pilótáját az elfogásról;
- c) összeköttetést létesít az elfogást végző légitjárművel kétirányú rádiókapcsolatot tartó elfogó irányító egységgel, és eljuttatja hozzá az elfogott légitjárművel kapcsolatosan rendelkezésre álló adatokat;
- d) szükség esetén továbbítja az üzeneteket az elfogást végző légitjármű, illetve az elfogó irányító egység és az elfogott légitjármű között;
- e) az elfogó irányító egységgel szorosan együttműködve minden lehetséges lépést megtesz az elfogott légitjármű biztonsága érdekében;
- f) ha úgy látja, hogy a légitjármű valamelyik szomszédos repüléstájékoztató körzetből tévedt át, tájékoztatja az ezekben a körzetekben tevékenykedő légitforgalmi szolgálati egységeket.

1.5.2.2 Amint a légitforgalmi szolgálati egység megtudja, hogy a szolgálati területén kívül egy légitjárművel szemben elfogás van folyamatban, az adott helyzettől függően meg kell tennie a következő lépéseket:

- a) tájékoztatja az abban a légtérben illetékes légitforgalmi szolgálati egységet, amelyikben az elfogás történik, ellátja az egységet rendelkezésre álló, a légitjármű azonosításának segítéséhez szükséges adatokkal, és felkéri az egységet az 1.5.2.1 pont szerinti tevékenység elvégzésére;

- b) továbbítja az üzeneteket az elfogott légi jármű és a illetékes légiforgalmi szolgálati egység, elfogó irányító egység, illetve az elfogást végző légi jármű között.

2. fejezet – Légiforgalmi irányító szolgálat

2.1 Alkalmazás

2.1.1 Az alábbi esetekben légiforgalmi irányító szolgálatot kell teljesíteni:

- a) az A, B, C, D és E osztályú légtérben folyó összes műszerrepüléshez (IFR);
- b) a B, C és D osztályú légtérben folyó összes látvarepüléshez (VFR);
- c) az összes különleges látvarepüléshez (különleges VFR);
- d) az összes repülőtéri forgalom részére az irányított repülőtereken.

2.2 A légiforgalmi irányító szolgálat működése

2.2.1 A légiforgalmi irányító szolgálat nyújtásához a légiforgalmi irányító egységnek:

- a) ismeretekkel kell rendelkeznie az összes légi jármű tervezett mozgásáról és az attól való eltérésről, és aktuális adatokkal kell rendelkeznie minden légi jármű tényleges haladásáról;
- b) a kapott adatok alapján meg kell határoznia az általa ismert légi járművek egymáshoz viszonyított helyzetét;
- c) engedélyeket és tájékoztatást kell kiadnia az irányítása alatt álló légi járművek közötti összeütközés elkerülése, valamint a rendezett légi forgalom elősegítése és fenntartása céljából;
- d) az engedélyeket szükség szerint egyeztetnie kell a többi irányító egységgel az alábbi esetekben:
 - 1) amennyiben ennek hiányában a légi jármű konfliktusba kerülhet a más egységek irányítása alatt lévő forgalommal;
 - 2) mielőtt átadja a légi jármű irányítását a másik egységnek.

2.2.2 A légiforgalmi irányító egység által kiadott engedélyeknek biztosítaniuk kell az elkülönítést az alábbi esetekben:

- a) A és B osztályú légtérben minden repülés között;
- b) C, D és E osztályú légtérben a műszerrepülések (IFR) között;
- c) C osztályú légtérben a műszerrepülések (IFR) és látvarepülések (VFR) között;
- d) a műszerrepülések (IFR) és különleges látvarepülések (különleges VFR) között;

- e) ha az illetékes hatóság másként nem írja elő, a különleges látvarepülések (különleges VFR) között;

azzal a kivétellel, hogy ha egy légi jármű pilótája kéri, és a másik légi jármű pilótája beleegyezik, és ha az illetékes hatóság így írta elő, a fenti b) alpontban a D és E osztályú légtérben a repülés számára engedély adható az elkülönítés saját fenntartásával a repülés egy adott részére 3050 m (10 000 láb) magasság alatt az emelkedés vagy a süllyedés idejére nappal, látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok között.

2.2.3 Azoknak az eseteknek a kivételével, amikor a repülőterek közelében csökkentett elkülönítési minimumokat lehet alkalmazni, a légiforgalmi irányító egység által alkalmazott elkülönítést legalább az alábbiak egyikeként kell megállapítani:

- a) a függőleges elkülönítést olyan módon kell megállapítani, hogy eltérő repülési szintet rendelnek a jelen rendelet mellékletének 2. sz. függelékében található, az utazó repülési szinteket felsoroló táblázatból azzal az eltéréssel, hogy a repülési szintek ott előírt útírányzöghöz rendelését nem kötelező alkalmazni, ha a vonatkozó légiforgalmi tájékoztató kiadványban vagy a légiforgalmi irányítás által kiadott engedélyben más szerepel. A függőleges elkülönítési minimumnak az FL 410 repülési szintig névleges 300 m (1000 láb) értékűnek, annál magasabban pedig névleges 600 m (2000 láb) értékűnek kell lennie;
- b) a vízszintes elkülönítést az alábbiak egyikével kell megállapítani:
 - 1) hosszirányú elkülönítéssel, azaz idővel vagy távolsággal megadott térköz tartásával az azonos, összetartó vagy ellentétes irányú útvonalon repülő légi járművek között; vagy
 - 2) oldalirányú elkülönítéssel, azaz a légi járművek eltérő útvonalakon vagy különböző földrajzi területek felett tartásával.

2.3 Elkülönítési minimumok

2.3.1 Az elkülönítési minimumok megválasztását a légtér egy adott részében a légiforgalmi szolgálat biztosításáért felelős légi navigációs szolgáltatóknak kell elvégeznie, és az illetékes hatóságnak jóvá kell hagynia.

2.3.2 Az olyan forgalom esetében, amely az egyik légtérből a szomszédos légtérbe halad át, valamint azoknak az útvonalaknak az esetében, amelyeknek a szomszédos légterekkel közös határtól mért távolsága nem éri el az adott körülmények között alkalmazandó elkülönítési minimumot, az elkülönítési minimumok kiválasztását a szomszédos légterekben a légiforgalmi szolgálat biztosításáért felelős légi navigációs szolgáltatóknak egymással konzultálva kell meghatározniuk.

2.3.3 A kiválasztott elkülönítési minimumok adatairól és alkalmazási területéről tájékoztatni kell:

- a) az érintett légiforgalmi szolgálati egységeket; és
- b) légiforgalmi tájékoztató kiadványok útján a pilótákat és a légi jármű-üzemeltetőket, ha az elkülönítés a légi jármű által használt meghatározott navigációs eszközökön vagy meghatározott navigációs módszereken alapul.

2.4 Légitforgalmi irányítói engedélyek

2.4.1 A légitforgalmi irányítói engedély kizárólag a légi forgalmi irányítás biztosításának követelményein alapulhat.

2.4.2 Az engedélyek tartalma

2.4.2.1 A légitforgalmi irányítói engedélynek az alábbiakat kell tartalmaznia:

- a) a légitjárműnek a repülési tervben szereplő azonosítójele;
- b) az engedélyhatár;
- c) a repülés útvonala;
- d) a repülési szint (szintek) az egész útvonalon vagy annak egy részén, és ha szükséges, a szintváltások;
- e) bármely más szükséges utasítás és felvilágosítás olyan egyéb kérdésekben, mint a megközelítési és indulási eljárások, távközlés, illetve az engedély lejáratí ideje.

2.4.3 A hangsebességhez közeli sebességgel végzett (transzszonikus) repülésekre vonatkozó engedélyek

2.4.3.1 A hangsebességnél gyorsabb (szuperszonikus) repülések hangsebességhez közeli sebességen végzett (transzszonikus) gyorsítási szakaszára vonatkozó légitforgalmi irányítói engedélynek legalább a gyorsítási szakasz végéig kell terjednie.

2.4.3.2 A hangsebességnél gyorsabb (szuperszonikus) utazórepülés hangsebesség alatti (szubszonikus) repülésre történő lassítására és a süllyedésére vonatkozó légi forgalmi irányítói engedélynek meg kell kísérelnie lehetővé tenni a megszakítás nélküli süllyedést a repülés hangsebességhez közeli sebességgel végzett (transzszonikus) szakaszában.

2.4.4 Az engedély és a repülésbiztonsággal kapcsolatos tájékoztatás visszaolvasása

2.4.4.1 A hajózószemélyzetnek vissza kell olvasnia a légitforgalmi irányítónak a telefóniás úton kapott légitforgalmi irányítói engedélyek és utasítások repülésbiztonsági jelentőségű részeit. Az alábbi elemeket minden esetben vissza kell olvasni:

- a) légitforgalmi irányítói útvonalengedély;
- b) a futópályára való rágurulásra, leszállásra, az onnan történő felszállásra, a kereszteződések előtti várakozásra, a futópálya keresztezésére, az azon történő gurulásra és ellenirányú végiggurulásra (backtrack) kiadott engedély;
- c) a futópálya-használat, a magasságmérő beállítása, a válaszjeladó-kódok, az újonnan kijelölt távközlési csatornák, a repülési szintekre vonatkozó utasítások, valamint a géptengelyirányra és a sebességre vonatkozó utasítások;
- d) az – akár az irányítótól kapott, akár az ATIS adásban szereplő – átváltási szintek.

- 2.4.4.1.1 Más engedélyeket és utasításokat, beleértve a feltételes engedélyeket és gurulási utasításokat vissza kell olvasni, vagy olyan módon kell visszaigazolni, amely világosan jelzi, hogy a pilóta megértette és végre fogja hajtani azokat.
- 2.4.4.1.2 Az irányítónak figyelemmel kell kísérnie a visszaolvasást, meggyőződve arról, hogy az engedélyt vagy utasítást helyesen értette-e a hajózó személyzet, és azonnal cselekednie kell, ha a visszaolvasás során eltérést észlel.
- 2.4.4.2 A CPDLC (adatkapcsolaton át kapott) üzenetek telefóniás visszaolvasására nincs szükség, hacsak a légi navigációs szolgáltató másként nem rendelkezett.
- 2.4.5 Az engedélyek egyeztetése
- 2.4.5.1 A légiforgalmi irányítói engedélyt **egyeztetni** kell az érintett légiforgalmi irányító egységekkel úgy, hogy az a légi jármű teljes útvonalát vagy annak egy megadott részét lefedje a 2.4.5.1.1 – 2.4.5.4 pontokban leírtak szerint.
- 2.4.5.1.1 A légi járműnek az engedélyt az első tervezett leszállás repülőteréig terjedő teljes útvonalára meg kell adni, ha:
- a) az indulás előtt lehetőség volt az engedély egyeztetésére minden olyan egységgel, amelyik a légi járművet irányítani fogja; vagy
 - b) elfogadható valószínűsége van annak, hogy az előzetes egyeztetés megvalósul minden olyan egységgel, amelyik a légi járművet a későbbiekben irányítani fogja.
- 2.4.5.2 Ha a 2.4.5.1.1 pontban meghatározott egyeztetés nem sikerült, és a sikere nem várható, a légi jármű csak addig a pontig kaphat engedélyt, ameddig az egyeztetés elfogadható valószínűséggel megtörténik; az adott pont elérése előtt vagy elérésekor a légi járműnek további engedélyt vagy szükség esetén várakozási utasítást kell adni.
- 2.4.5.2.1 Ha a légiforgalmi irányító egység úgy írja elő, a légi járműnek az irányítás átadásának pontja előtt kapcsolatba kell lépnie a következő légiforgalmi irányító egységgel az előzetes engedély megszerzése céljából.
- 2.4.5.2.1.1 A légi járműnek az előzetes engedély megszerzése alatt is fenn kell tartania a szükséges kétirányú kapcsolatot az őt irányító légiforgalmi irányító egységgel.
- 2.4.5.2.1.2 Az előzetes engedélyként kiadott engedélyben a pilóta számára világosan jelezni kell, hogy előzetes engedélyről van szó.
- 2.4.5.2.1.3 Az egyeztetett esetek kivételével az előzetes engedély nem módosíthatja a légi jármű eredeti repülési profilját az előzetes engedély kiadásáért felelős légiforgalmi irányító egység légtérén kívül más légtérben.
- 2.4.5.3 Ha a légi jármű egy adott irányítási területen lévő repülőtérről kíván felszállni úgy, hogy 30 percen belül vagy az érintett területi irányító központok között fennálló megállapodás alapján meghatározott más időtartamon belül átlép egy másik irányítási körzetbe, az indulási engedély megadása előtt egyeztetni kell a másik irányítási körzet területi irányító központjával.
- 2.4.5.4 Ha a légi jármű el kívánja hagyni az irányítási területet irányítás nélküli légtérbe lépve, majd később vissza akar térni ugyanarra vagy más irányítási területre, ki lehet adni számára az indulási

ponttól az első tervezett leszállási repülőtérig terjedő engedélyt. Az ilyen engedély, illetve annak módosításai csak a repülésnek az ellenőrzött légtérben végzett részére érvényesek.

2.5 A személyek és földi járművek mozgásának irányítása a repülőtereken

2.5.1 A személyek és földi járművek mozgását – beleértve a vontatott légi járművek mozgását is – a repülőterek munkaterületén szükség szerint a repülőtéri irányítótoronynak kell irányítania az őket, illetve a leszálló, guruló és felszálló légi járműveket fenyegető veszély elkerülése érdekében.

2.5.2 Olyan körülmények között, amikor csökkent látási viszonyok között követendő eljárások vannak érvényben:

- a) a személyek és földi járművek mozgását a repülőtér munkaterületén a feltétlenül szükséges minimumra kell korlátozni, és különös figyelmet kell fordítani az ILS és MLS rendszerek érzékeny területeinek védelmére vonatkozó előírásokra azokban az esetekben, amikor II. kategóriás vagy III. kategóriás precíziós műszeres repülési műveletek folynak.
- b) a 2.5.3 pontba foglalt eset kivételével a legkisebb elkülönítésnek a földi járművek és a guruló légi járművek között a légi navigációs szolgáltató által a rendelkezésre álló navigációs segédeszköz figyelembevételével meghatározott és az illetékes hatóság által jóváhagyott értékűnek kell lennie.
- c) ha vegyesen folynak ILS és MLS rendszerű II. vagy III. kategóriás precíziós műszeres repülési műveletek ugyanazon a futópályán folyamatosan, az ILS és az MLS rendszer érzékeny és kritikus területei közül a korlátozóbbat kell figyelembe venni.

2.5.3 A bajban lévő légi jármű részére segítség nyújtása céljából haladó vészhelyzeti járművek számára elsőbbséget kell adni minden más felszíni forgalommal szemben.

2.5.4 A 2.5.3 pontban foglaltak kivételével a repülőtér munkaterületén tartózkodó földi járműveknek be kell tartaniuk az alábbi szabályokat:

- a) a földi járműveknek és a légi járművet vontató járműveknek elsőbbséget kell adniuk a leszálló, felszálló és guruló légi járművek számára;
- b) a földi járműveknek elsőbbséget kell adniuk a légi járművet vontató járművek számára;
- c) a földi járműveknek a légiforgalmi szolgálati egység utasításainak megfelelően elsőbbséget kell adniuk más földi járműveknek;
- d) a földi járműveknek és a légi járművet vontató járműveknek az a), b) és c) alpont előírásainak ellenére is követniük kell a repülőtéri irányítótorony által kiadott utasításokat.

2.6 Különleges látvarepülés (különleges VFR) az irányítói körzetekben

2.6.1 Az irányítói körzetben légiforgalmi irányítói engedély esetén lehetőség van különleges látvarepülés végzésére. Ilyenkor – kivéve azokat az eseteket, amikor az illetékes hatóság megengedi helikopterek repülését olyan különleges esetekben, mint a légi mentő repülések, kutató-mentő repülések és légi tűzoltás – az alábbi kiegészítő feltételeket kell teljesíteni:

- a) a pilótának:
 - i) a felhők alatt, a földfelszínt látással;
 - ii) a repülés során a látótávolság legalább 1500 m, helikopter esetében legalább 800 m;
 - iii) legfeljebb 140 csomós műszer szerinti sebességgel (IAS), megfelelő lehetőséget hagyva az egyéb forgalom és az akadályok észlelésére az ütközés elkerülése érdekében;
- b) a légiforgalmi irányításnak:
 - i) csak nappal, hacsak az illetékes hatóság máshogy nem rendelkezett;
 - ii) a földön a látótávolság legalább 1500 m, helikopter esetében legalább 800 m;
 - iii) a felhőalap magassága legalább 180 m (600 láb).

3. fejezet – A repüléstájékoztató szolgáltatás

3.1 Alkalmazás

- 3.1.1 A repüléstájékoztató szolgáltatást a megfelelő légiforgalmi szolgálati egységnek kell nyújtania azoknak a légi járműveknek, amelyeket várhatóan érint a tájékoztatás, és amelyek
 - a) légiforgalmi irányítási szolgáltatást kapnak; vagy
 - b) ottlétükről az érintett légiforgalmi irányító egységek más módon tudomást szereztek.
- 3.1.2 A repüléstájékoztató szolgáltatásban részesülés nem mentesíti a légi jármű-parancsnokot a rá háruló felelősség alól, és ő hozza meg a végső döntést a repülési terv esetleges javasolt módosításával kapcsolatban.
- 3.1.3 Ott, ahol a légiforgalmi szolgálati egység repüléstájékoztató szolgáltatást és légi forgalmi irányító szolgáltatást is nyújt, a légiforgalmi irányító szolgáltatás nyújtása megelőzi a repüléstájékoztató szolgáltatás nyújtását, ha a légiforgalmi irányító szolgáltatás nyújtása ezt megköveteli.

3.2 A repüléstájékoztató szolgáltatás hatálya

- 3.2.1 A repüléstájékoztató szolgáltatásnak az alábbiakra kell kiterjednie:
 - a) SIGMET és AIRMET tájékoztatás;
 - b) a kitörést megelőző vulkáni tevékenység, vulkánkitörések és a vulkáni hamuból álló felhőkre vonatkozó tájékoztatás;
 - c) a légkörbe jutott radioaktív és mérgező vegyi anyagokra vonatkozó tájékoztatás;

- d) a rádió navigációs szolgáltatások elérhetőségében bekövetkező változásokról szóló tájékoztatás;
- e) a repülőterek és a hozzájuk tartozó létesítmények állapotában bekövetkező változásokról szóló tájékoztatás, beleértve a repülőtér munkaterületének állapotára vonatkozó tájékoztatást, amennyiben ezt az állapotot hó, jég vagy jelentős mélységű víz jelenléte befolyásolja;
- f) az utas nélküli szabad ballonokról szóló tájékoztatás;

minden más olyan tájékoztatás, amely befolyással lehet a repülés biztonságára.

3.2.2 A repülések számára nyújtott repüléstájékoztató szolgáltatásnak a 3.2.1 pontban felsoroltakon kívül tájékoztatást kell nyújtania még az alábbiakról:

- a) az indulási repülőtéren, az érkezési repülőtéren és a kitérő repülőtereken jelentett vagy előre jelzett időjárási körülmények;
- b) a C, D, E, F és G osztályú légtérben repülő légijárművek esetében az összeütközés veszélye;
- c) a vízfelület felett végzett repülés esetén, ha megvalósítható, és ha a pilóta kéri, a területen tartózkodó felszíni járművekről rendelkezésre álló adatok, például a rádióhívójelük, helyzetük, útirányuk, sebességük stb.

3.2.3 A látvarepülések (VFR) számára nyújtott repüléstájékoztató szolgáltatásnak a 3.2.1 pontban felsoroltakon kívül tartalmaznia kell a repülési útvonal mentén fennálló olyan rendelkezésre álló forgalmi és időjárási körülményeket, amelyek a látvarepülési szabályok mellett végzett repülést teljesíthetlenné tehetik.

3.3 Automatikus közelkörzeti tájékoztató szolgálat (ATIS)

3.3.1 Az automatikus közelkörzeti tájékoztató szolgálat (ATIS) üzeneteinek használata az igény alapján indított adás esetében

3.3.1.1 A pilóta kérésére a megfelelő légiforgalmi szolgálati egységnek el kell küldenie a vonatkozó ATIS-üzeneteket.

3.3.1.2 A telefóniás (Voice-ATIS), illetve adatkapcsolati (D-ATIS) automatikus közelkörzeti tájékoztató szolgálat nyújtása esetén:

- a) a légijárműnek vissza kell igazolnia a tájékoztatás vételét, amikor kapcsolatot létesít a közelkörzeti irányítási szolgáltatást nyújtó légiforgalmi szolgálati egységgel, a repülőtéri irányítótoronnyal vagy a repülőtéri repülési tájékoztató szolgálattal (Aerodrome Flight Information Service, AFIS);
- b) a megfelelő légiforgalmi szolgálati egységnek az ATIS-üzenet vételének visszaigazolására válaszként vagy érkező légijármű esetén az illetékes hatóság által esetleg előírt más időben meg kell adnia a légijármű számára az érvényes magasságmérő-beállítást.

- 3.3.1.3 Annak az érvényes ATIS-üzenetnek a tartalmát, amelynek vételét az érintett légi jármű visszaigazolta, a 3.3.1.2 pont alapján elküldött magasságmérő-beállítás kivételével nem szükséges belevenni a légi jármű számára küldendő közvetlen adásba.
- 3.3.1.4 Ha egy repülőgép olyan ATIS-üzenet vételét igazolja vissza, amely már nem érvényes, a tájékoztatás módosításra szoruló elemeit haladéktalanul el kell juttatni a légi járműhöz.
- 3.3.2 ATIS az érkező és induló légi járművek számára
- 3.3.2.1 A mind az érkező, mind az induló légi járművekre vonatkozó tájékoztatást tartalmazó ATIS-üzeneteknek az alábbi elemeket kell tartalmazniuk a felsorolás szerinti sorrendben:
- a) a repülőtér neve;
 - b) az érkezési, illetve indulási tájékoztatás jelzése;
 - c) D-ATIS kapcsolat esetén a kapcsolat fajtája;
 - d) az üzenet jelölése;
 - e) a megfigyelés időpontja, ha szükséges;
 - f) a várható megközelítés(ek) fajtája;
 - g) használt futópályák; a veszélyhelyzetet jelentő túlfutásmegakadályozó rendszer állapota, ha van ilyen rendszeresítve;
 - h) a futópálya felületének állapota, és ha ismert, a fékhatás;
 - i) a várakozási idő, ha szükséges;
 - j) az átváltási magasság, ha van ilyen;
 - k) más fontos repülési adatok;
 - l) a felszíni szélirány és szélesség, beleértve azok jelentősebb változását is, és ha a használt futópályák valamely szakaszára vonatkozó szélmérők adatai elérhetőek, és a légi jármű-üzemeltetők kérik ezt a tájékoztatást, annak a futópályának és futópályaszakasznak a megjelölése, amelyre a tájékoztatás vonatkozik;
 - m) a látótávolság, és ha rendelkezésre áll, a futópálya menti látótávolság (RVR); ⁽⁴⁾
 - n) a pillanatnyi időjárási helyzet; ^(*)
 - o) felhő 1500 m (5000 láb) vagy a legnagyobb minimális szektormagasság alatt (a nagyobb érték döntő); zivatarfelhő; ha az égbolt borult, a függőleges látótávolság, ha rendelkezésre áll; ^(*)
 - p) a levegő hőmérséklete;

⁴ * Ezek az elemek a „CAVOK” szóval helyettesíthetők, ha a megfigyelés időpontjában egyidejűleg fennállnak az alábbi körülmények: a) a látótávolság legalább 10 km, és a legkisebb látótávolságot nem jelentették; b) nincs repülési jelentőségű felhő; c) nem állnak fenn repülési jelentőségű időjárási körülmények.

- q) a harmatponti hőmérséklet;
- r) a magasságmérő beállításai;
- s) a megközelítési és a felszállás utáni emelkedési területen fennálló jelentős időjárási jelenségekre vonatkozó minden rendelkezésre álló adat, beleértve a szélnyírást és a legutolsó repülési jelentőségű időjárási jelenségről szóló tájékoztatást;
- t) a várható időjárás, ha ismert; és
- u) az egyedi ATIS-utasítások.

3.3.3 ATIS az érkező légi járművek számára

3.3.3.1 A csak érkező légi járművekre vonatkozó tájékoztatást tartalmazó ATIS-üzeneteknek az alábbi elemeket kell tartalmazniuk a felsorolás szerinti sorrendben:

- a) a repülőtér neve;
- b) az érkezési tájékoztatás jelzése;
- c) D-ATIS kapcsolat esetén a kapcsolat fajtája;
- d) az üzenet jelölése;
- e) a megfigyelés időpontja, ha szükséges;
- f) a várható megközelítés(ek) fajtája;
- g) a leszállásra használt futópályák; a veszélyhelyzetet jelentő túlfutásmegakadályozó rendszer állapota, ha van ilyen rendszeresítve;
- h) a futópálya felületének állapota, és ha ismert, a fékhatás;
- i) a várakozási idő, ha szükséges;
- j) az átváltási magasság, ha van ilyen;
- k) más fontos repülési adatok;
- l) a felszíni szélirány és szélesség, beleértve azok jelentősebb változását is, és ha a használt futópályák valamely szakaszára vonatkozó szélmérők adatai elérhetőek, és a légi jármű-üzemeltetők kérik ezt a tájékoztatást, annak a futópályának és futópályaszakasznak a megjelölése, amelyre a tájékoztatás vonatkozik;
- m) a látótávolság, és ha rendelkezésre áll, a futópálya menti látótávolság (RVR); (*)
- n) a pillanatnyi időjárási helyzet; (5)

⁵ * Ezek az elemek a „CAVOK” szóval helyettesíthetők, ha a megfigyelés időpontjában egyidejűleg fennállnak az alábbi körülmények: a) a látótávolság legalább 10 km, és a legkisebb látótávolságot nem jelentették; b) nincs repülési jelentőségű felhő; c) nem állnak fenn repülési jelentőségű időjárási körülmények.

- o) felhő 1500 m (5000 láb) vagy a legnagyobb minimális szektormagasság alatt (a nagyobb érték döntő); zivatarfelhő; ha az égbolt borult, a függőleges látótávolság, ha rendelkezésre áll; (*)
- p) a levegő hőmérséklete;
- q) a harmatponti hőmérséklet;
- r) a magasságmérő beállításai;
- s) a megközelítési területen fennálló jelentős időjárási jelenségekre vonatkozó minden rendelkezésre álló adat, beleértve a szélnyírást és a legutolsó repülési jelentőségű időjárási jelenségről szóló tájékoztatást;
- t) a várható időjárás, ha ismert; és
- u) az egyedi ATIS-utasítások.

3.3.4 ATIS az induló légi járművek számára

3.3.4.1 A csak induló légi járművekre vonatkozó tájékoztatást tartalmazó ATIS-üzeneteknek az alábbi elemeket kell tartalmazniuk a felsorolás szerinti sorrendben:

- a) a repülőtér neve;
- b) az indulási tájékoztatás jelzése;
- c) D-ATIS kapcsolat esetén a kapcsolat fajtája;
- d) az üzenet jelölése;
- e) a megfigyelés időpontja, ha szükséges;
- f) a felszállásra használt futópályák; a veszélyhelyzetet jelentő túlfutásmegakadályozó rendszer állapota, ha van ilyen rendszeresítve;
- g) a felszállásra használt futópályák felületének állapota, és ha ismert, a fékhatás;
- h) az indulás késése, ha szükséges;
- i) az átváltási magasság, ha van ilyen;
- j) más fontos repülési adatok;
- k) a felszíni szélirány és szélesség, beleértve azok jelentősebb változását is, és ha a használt futópályák valamely szakaszára vonatkozó szélmérők adatai elérhetőek, és a légi jármű-üzemeltetők kérik ezt a tájékoztatást, annak a futópályának és futópályaszakasznak a megjelölése, amelyre a tájékoztatás vonatkozik;
- l) a látótávolság, és ha rendelkezésre áll, a futópálya menti látótávolság (RVR); (*)

- m) a pillanatnyi időjárás helyzet; (⁶)
- n) felhő 1500 m (5000 láb) vagy a legnagyobb minimális szektormagasság alatt (a nagyobb érték döntő); zivatarfelhő; ha az égbolt borult, a függőleges látótávolság, ha rendelkezésre áll; (^{*})
- o) a levegő hőmérséklete;
- p) a harmatponti hőmérséklet;
- q) a magasságmérő beállításai;
- r) a felszállás utáni emelkedési területen fennálló jelentős időjárás jelenségekre vonatkozó minden rendelkezésre álló adat, beleértve a szélnyírást;
- s) a várható időjárás, ha ismert; és
- t) az egyedi ATIS-utasítások.

4. fejezet – A riasztó szolgálat

4.1 Alkalmazás

4.1.1 A légiforgalmi szolgálati egységeknek riasztó szolgálatot kell biztosítaniuk a következőknek:

- a) minden olyan légi jármű, amely légiforgalmi irányítást kap;
- b) amennyiben megoldható, minden más olyan légi jármű, amely repülési tervet adott be, vagy amelyről más módon tudomása van a légiforgalmi irányításnak; és
- c) minden olyan légi jármű, amelyről tudhat vagy feltételezhető, hogy jogellenes beavatkozás tárgya.

4.2 Tájékoztatás nyújtása olyan légi járműnek, amely vész helyzetben lévő légi jármű közelében tartózkodik

- 4.2.1 Ha a légiforgalmi szolgálati egység megállapította, hogy egy légi jármű vész helyzetben van, a 4.2.2 pontban meghatározott eset kivételével amint lehetséges, tájékoztatnia kell az érintett légi jármű közelében lévő ismert légi járműveket a vész helyzet természetéről.
- 4.2.2 Ha a légiforgalmi szolgálati egység tudomására jutott, hogy egy légi járművön jogellenes beavatkozás történt, a légiforgalmi irányító szolgálat levegő-föld távközlésében nem szabad hivatkozni a vész helyzet természetére mindaddig, amíg az erről az érintett légi járműről érkező közlésében ez nincs megemlítve, és amíg nem bizonyos, hogy a hivatkozás nem fogja a helyzet súlyosságát fokozni.

⁶ * Ezek az elemek a „CAVOK” szóval helyettesíthetők, ha a megfigyelés időpontjában egyidejűleg fennállnak az alábbi körülmények: a) a látótávolság legalább 10 km, és a legkisebb látótávolságot nem jelentették; b) nincs repülési jelentőségű felhő; c) nem állnak fenn repülési jelentőségű időjárás körülmények.

5. fejezet – Az időjárással kapcsolatos szolgálatok: légi jármű által végzett megfigyelés és jelentése telefóniás kapcsolattal

5.1 A légi jármű által végzett megfigyelések fajtái

5.1.1 Az alábbi fajta megfigyeléseket a légi járművön a repülés bármely szakaszában el kell végezni:

- a) légi jármű által végzett különleges megfigyelések;
- b) légi jármű által végzett más nem rutinszerű megfigyelések.

5.2 Légi jármű által végzett különleges megfigyelések

5.2.1 Minden légi járműnek különleges megfigyelést kell végeznie, és jelentenie kell annak eredményét, ha az alábbi körülményekkel találkozik, vagy azokat észleli:

- a) közepes vagy erős turbulencia;
- b) közepes vagy erős jegesedés;
- c) markáns hegyi hullámok;
- d) zivatar jégeső nélkül, amely sötét, beágyazódott, nagy kiterjedésű vagy széllökésvonalakban van;
- e) zivatar jégesővel, amely sötét, beágyazódott, nagy kiterjedésű vagy széllökésvonalakban van;
- f) erős porvihar vagy erős homokvihar;
- g) vulkáni hamufelhő;
- h) a kitörést megelőző vulkáni tevékenység vagy vulkánkitörés.

5.2.2 Az illetékes hatóságoknak szükség esetén elő kell írniuk más olyan körülményeket, amelyeket minden légi járműnek jelentenie kell, ha azokkal találkozik, vagy azokat észleli.

5.3 Légi jármű által végzett más nem rutinszerű megfigyelések

5.3.1 Ha a légi jármű olyan, az 5.2.1 pontban fel nem sorolt időjárási jelenséggel találkozik, amely a légi jármű-parancsnok véleménye szerint hatással lehet a repülések biztonságára, vagy jelentősen ronthatja más légi járművek repülésének hatékonyságát, a légi jármű-parancsnoknak a lehető leghamarabb jeleznie kell ezt a légiforgalmi szolgálati egységnek.

5.4 A légi jármű által végzett megfigyelés jelentése telefóniás kapcsolattal

5.4.1 A légi jármű által végzett megfigyelést a repülés során az észlelés idején vagy utána a lehető leghamarabb jelenteni kell.

5.4.2 A légi jármű által végzett megfigyelést légi jelentés formájában kell jelenteni, és ennek meg kell felelnie az 5. függelékben meghatározott műszaki előírásoknak.

5.5 A légi jelentések cseréje

5.5.1 Amint lehetséges, a légi forgalmi szolgálati egységnek továbbítani kell a különleges és a nem rutinszerű légi jelentéseket az alábbiaknak:

- a) a többi érintett légi jármű;
- b) a vele kapcsolatban álló meteorológiai megfigyelő állomás (meteorological watch office, MWO); és
- c) a többi érintett légi forgalmi szolgálati egység.

5.5.2 A légi járművek számára szolgáló adást ismételni kell az érintett légi forgalmi szolgálati egység által meghatározott gyakorisággal és időn keresztül.

4. FÜGGELÉK – LÉGFORGALMI SZOLGÁLTATÁSI (ATS) LÉGTÉROSZTÁLYOK, AZ OTT BIZTOSÍTOTT SZOLGÁLTATÁSOK ÉS AZ OTT ÉRVÉNYES REPÜLÉSI ELŐÍRÁSOK

(A B rész 1. fejezetének 1.2.1 pontja hivatkozik erre)

<i>Légtérosztály</i>	<i>A repülés fajtája</i>	<i>Az elkülönítés hatálya</i>	<i>A biztosított szolgáltatás</i>	<i>Sebességkorlátozások (*)</i>	<i>A rádióberendezés megléte kötelező</i>	<i>Folyamatos kétirányú levegő-föld telefóniás kapcsolat szükséges</i>	<i>Csak légi irányítói (ATC) engedéllyel használható</i>
A	Csak IFR	Minden légi jármű	Légiforgalmi irányítás	Nincs előírva	Igen	Igen	Igen
B	IFR	Minden légi jármű	Légiforgalmi irányítási	Nincs előírva	Igen	Igen	Igen
	VFR	Minden légi jármű	Légiforgalmi irányítás	Nincs előírva	Igen	Igen	Igen
	IFR	IFR az IFR-től IFR a VFR-től	Légiforgalmi irányítás	Nincs előírva	Igen	Igen	Igen

<i>Légtérsztyály</i>	<i>A repülés fajtája</i>	<i>Az elkülönítés hatálya</i>	<i>A biztosított szolgáltatás</i>	<i>Sebességkorlátozások (*)</i>	<i>A rádióberendezés megléte kötelező</i>	<i>Folyamatos kétirányú levegő-föld telefóniás kapcsolat szükséges</i>	<i>Csak légi irányítói (ATC) engedéllyel használható</i>
C	VFR	VFR az IFR-től	1) Légitforgalmi irányítás az IFR forgalomtól való elkülönítéshez 2) VFR és VFR közötti forgalmi tájékoztatás (és kérés esetén a forgalom kikerülése érdekében adott tanács)	250 csomó műszer szerinti sebesség (IAS) 3050 m (10 000 láb) tengerszint feletti magasság (AMSL) alatt	Igen	Igen	Igen
D	IFR	IFR az IFR-től	Légitforgalmi irányítás, forgalmi tájékoztatás a VFR repülésekről (és kérés esetén a forgalom kikerülése érdekében adott tanács)	250 csomó műszer szerinti sebesség (IAS) 3050 m (10 000 láb) tengerszint feletti magasság (AMSL) alatt	Igen	Igen	Igen

<i>Légtérsztyály</i>	<i>A repülés fajtája</i>	<i>Az elkülönítés hatálya</i>	<i>A biztosított szolgáltatás</i>	<i>Sebességkorlátozások (*)</i>	<i>A rádióberendezés megléte kötelező</i>	<i>Folyamatos kétirányú levegő-föld telefóniás kapcsolat szükséges</i>	<i>Csak légi irányítói (ATC) engedéllyel használható</i>
	VFR	Nincs	IFR és VFR közötti, valamint VFR és VFR közötti forgalmi tájékoztatás (és kérés esetén a forgalom kikerülése érdekében adott tanács)	250 csomó műszer szerinti sebesség (IAS) 3050 m (10 000 láb) tengerszint feletti magasság (AMSL) alatt	Igen	Igen	Igen
E	IFR	IFR az IFR-től	Légiforgalmi irányítás és amennyiben megoldható, tájékoztatás a VFR repülésekről forgalmi	250 csomó műszer szerinti sebesség (IAS) 3050 m (10 000 láb) tengerszint feletti magasság (AMSL) alatt	Igen	Igen	Igen

<i>Légtérsztyály</i>	<i>A repülés fajtája</i>	<i>Az elkülönítés hatálya</i>	<i>A biztosított szolgáltatás</i>	<i>Sebességkorlátozás (*)</i>	<i>A rádióberendezés megléte kötelező</i>	<i>Folyamatos kétirányú levegő-föld telefóniás kapcsolat szükséges</i>	<i>Csak légi irányítói (ATC) engedéllyel használható</i>
	VFR	Nincs	Amennyiben megoldható, forgalmi tájékoztatás	250 csomó műszer szerinti sebesség (IAS) 3050 m (10 000 láb) tengerszint feletti magasság (AMSL) alatt	Nem (**)	Nem (**)	Nem
F	IFR	IFR az IFR-től, amennyiben megoldható	Légiforgalmi tanácsadó szolgálat; keresés esetén repüléstájékoztató szolgáltatás	250 csomó műszer szerinti sebesség (IAS) 3050 m (10 000 láb) tengerszint feletti magasság (AMSL) alatt	Igen (***)	Nem (***)	Nem

<i>Légtérsztyály</i>	<i>A repülés fajtája</i>	<i>Az elkülönítés hatálya</i>	<i>A biztosított szolgáltatás</i>	<i>Sebességkorlátozások (*)</i>	<i>A rádióberendezés megléte kötelező</i>	<i>Folyamatos kétirányú levegő-föld telefóniás kapcsolat szükséges</i>	<i>Csak légi irányítói (ATC) engedéllyel használható</i>
	VFR	Nincs	Kérés esetén repüléstájékoztatás	250 csomó műszer szerinti sebesség (IAS) 3050 m (10 000 láb) tengerszint feletti magasság (AMSL) alatt	Nem (**)	Nem (**)	Nem
G	IFR	Nincs	Kérés esetén repüléstájékoztatás	250 csomó műszer szerinti sebesség (IAS) 3050 m (10 000 láb) tengerszint feletti magasság (AMSL) alatt	Igen (**)	Nem (**)	Nem

<i>Légtérsztyály</i>	<i>A repülés fajtája</i>	<i>Az elkülönítés hatálya</i>	<i>A biztosított szolgáltatás</i>	<i>Sebességkorlátozások (*)</i>	<i>A rádióberendezés megléte kötelező</i>	<i>Folyamatos kétirányú levegő-föld telefóniás kapcsolat szükséges</i>	<i>Csak légi irányítói (ATC) engedéllyel használható</i>
	VFR	Nincs	Kérés esetén repüléstájékoztató	250 csomó műszer szerinti sebesség (IAS) 3050 m (10 000 láb) tengerszint feletti magasság (AMSL) alatt	Nem (**)	Nem (**)	Nem

(*) Ha az átváltási magasság szintje 3050 m (10 000 láb) tengerszint feletti magasság (AMSL) alatt van, 10 000 láb helyett az FL 100 repülési szintet kell alkalmazni.

(**) A „rádió kötelező” körzetben a pilótáknak folyamatosan figyelniük kell a levegő-föld telefóniás kapcsolatot, és szükség esetén kétirányú kapcsolatot kell létesíteniük a megfelelő csatornán.

(***) A tanácsadó szolgáltatásban részt vevő repüléseknél kötelező a levegő-föld telefóniás kapcsolat. A „rádió kötelező” körzetben a pilótáknak folyamatosan figyelniük kell a levegő-föld telefóniás kapcsolatot, és szükség esetén kétirányú kapcsolatot kell létesíteniük a megfelelő csatornán.

5. FÜGGELÉK

A LÉGINAVIGÁCIÓS SZOLGÁLTATÁSOKRA VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK

A LÉGIJÁRMŰ ÁLTAL VÉGZETT MEGFIGYELÉSEKRE ÉS TELEFÓNIÁS KAPCSOLATON TÖRTÉNŐ JELENTÉSÜKRE VONATKOZÓ MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK

1. A LÉGI JELENTÉSEK TARTALMA

1.1 KÜLÖNLEGES LÉGI JELENTÉSEK

1.1.1 A különleges légi jelentés elemei a következők:

Az üzenet fajtájának jelölése

1. rész (helyzetadatok)

A légijármű azonosító jele

Helyzet vagy földrajzi szélesség és hosszúság

Időpont

Repülési szint vagy szinttartomány

3. rész (időjárás adatok)

A különleges légi jelentés kiadását okozó körülmény a B rész 5. fejezet 5.2.1 pontjában megadott táblázatból

2. A SZÉLNYÍRÁS ÉS A VULKÁNI HAMU JELENTÉSÉRE VONATKOZÓ EGYEDI ELŐÍRÁSOK

2.1 A szélnyírás jelentése

2.1.1 A repülésnek a felszállás utáni emelkedési és a megközelítési szakaszában a légijármű által észlelt szélnyírás jelentése esetén a légijármű típusát is meg kell adni.

2.1.2 Ha a repülésnek a felszállás utáni emelkedési vagy a megközelítési szakaszában szélnyírást jelentettek vagy jeleztek előre, de a légijármű azt nem észlelte, a légijármű-parancsnoknak, amint lehetséges, jeleznie kell ezt a megfelelő légiforgalmi szolgálati egységnek, hacsak a légijármű-parancsnok számára nem ismeretes, hogy a megfelelő légiforgalmi szolgálati egységnek már tudomása van erről egy korábban arra repülő légijármű révén.

2.2 A vulkáni tevékenység jelentése a repülés után

- 2.2.1 A járatnak a legközelebbi repülőtérre érkezésekor a légi jármű üzemeltetőjének vagy a hajózó személyzet valamelyik tagjának késelem nélkül le kell adni a vulkáni tevékenységről kitöltött jelentést a repülőtér meteorológiai irodájában, vagy ha a meteorológiai iroda elérése nehézségekbe ütközik az érkező légi jármű személyzetének, a kitöltött jelentést a meteorológiai hatóság és a légi jármű üzemeltetője közötti helyi megállapodásnak megfelelően kell kezelni.
- 2.2.2 A vulkáni tevékenységről kitöltött jelentést a meteorológiai irodának késelem nélkül továbbítani kell a megfigyelt vulkáni tevékenység által érintett repülési tájékoztatási terület meteorológiai megfigyeléséért felelős meteorológiai megfigyelő állomásnak.

A függelék kiegészítése

Jelen rendelet 5. cikkének megfelelően az ICAO felé jelentendő, közösen egyeztetett eltérések listája:

B RÉSZ

A B rész és a Nemzetközi Polgári Repülési Egyezmény 11. mellékletében (13. kiadás, a 47-B jelű módosításig, azt is beleértve) és a 3. mellékletben (17. kiadás, a 75 jelű módosításig, azt is beleértve) foglalt nemzetközi előírások közötti eltérések

A11-01 eltérés	jelű ICAO 11. melléklet 2. fejezet	<p>Új rendelkezés. Az ICAO 11. melléklet 2.24.1.1.1 pontjának megjegyzésén alapuló uniós jogszabály 1.5.1.1.2 pontja így rendelkezik:</p> <p>1.5.1.1.2 A d) és e) alpontban előírt kötelezettségek a c) alpont szerint értesített légiforgalmi szolgálati egységekre is vonatkoznak.</p>
A11-02 eltérés	jelű ICAO 11. melléklet 2. fejezet	<p>Új rendelkezés. Az ICAO 11. melléklet 2.24.1.1.2 pontján és 2.24.1.1 pontjának megjegyzésén alapuló uniós jogszabály 1.5.1.1.3 pontja így rendelkezik:</p> <p>1.5.1.1.3 Ha sikerült meghatározni az eltévedt légi jármű helyzetét, a légiforgalmi szolgálati egységnek a következőket kell tennie:</p> <p>a) megadja a légi járműnek a helyzetét, és tanácsot ad a szükséges helyesbítő teendőkről. Ezt a tanácsot haladéktalanul el kell juttatni a légi járműhöz, ha a légiforgalmi szolgálatnak tudomása van elfogás lehetőségéről vagy a légi jármű biztonságát fenyegető más veszélyről; és</p> <p>b) az eltévedt légi járművet érintő tájékoztatást és a légi jármű részére adott tanácsot szükség szerint eljuttatja más légiforgalmi szolgálati egységekhez és a megfelelő katonai szervekhez.</p>
A11-03 eltérés	jelű ICAO 11.	<p>Új rendelkezés. Az ICAO 11. melléklet 2.23.3 pontján és 2.24.1.3 pontjának megjegyzésén alapuló uniós jogszabály 1.5.1.3 pontja így rendelkezik:</p> <p>1.5.1.3 Eltévedt vagy azonosítatlan légi jármű esetében figyelembe kell venni annak lehetőségét, hogy a légi járművön jogellenes beavatkozás történt.</p>

<p>melléklet 2. fejezet</p> <p>A11-04 jelű eltérés</p>	<p>Amennyiben a légiforgalmi szolgálati egység úgy ítéli meg, hogy az eltévedt vagy azonosítatlan légi járművön jogellenes beavatkozás történt, a jóváhagyott helyi eljárásoknak megfelelően haladéktalanul értesítenie kell az állam által kijelölt hatóságot.</p> <p>Új rendelkezés. Az uniós jogszabály 2.2.2 pontja így rendelkezik:</p>
<p>ICAO 11. melléklet 3. fejezet</p>	<p>2.2.2 A légiforgalmi szolgálati egység által kiadott engedélyeknek biztosítaniuk kell az elkülönítést az alábbi esetekben:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) minden repülés között az A és B osztályú légtérben; b) a műszerrepülések (IFR) között a C, D és E osztályú légtérben; c) a műszerrepülések (IFR) és látvarepülések (VFR) között a C osztályú légtérben; d) a műszerrepülések (IFR) és különleges látvarepülések (különleges VFR) között; e) ha az illetékes hatóság másként nem írja elő, a különleges látvarepülések között; <p>azzal a kivétellel, hogy ha egy légi jármű pilótája kéri, és a másik légi jármű pilótája beleegyezik, és ha az illetékes hatóság így írta elő, a fenti b) alpontban a D és E osztályú légtérben a repülés számára engedély adható az elkülönítés saját fenntartásával a repülés egy részére 3050 m (10 000 láb) magasság alatt az emelkedés vagy a süllyedés idejére nappal, látvarepülésre alkalmas időjárási viszonyok között.</p> <p>Az uniós jogszabály 2.4.4.1 pontja így rendelkezik (a 11. mellékletben szereplő ICAO előírás 3.7.3.1 pontját kiegészítve az aláhúzott szövegrészekkel):</p>
<p>A11-05 jelű eltérés</p> <p>ICAO 11.</p>	<p>2.4.4 Az engedély és a repülésbiztonsággal kapcsolatos tájékoztatás visszaolvasása</p>

<p>melléklet 3. fejezet</p> <p>A11-06 jelű eltérés</p>	<p>2.4.4.1 A hajózó személyzetnek vissza kell olvasnia a telefóniás úton kapott légiforgalmi irányítói engedélyek és utasítások repülésbiztonsági jelentőségű részeit a légi irányítónak. Az alábbi elemeket minden esetben vissza kell olvasni:</p> <p>a) a légiforgalmi irányítói útvonalengedély;</p> <p>b) a futópályára való rágurulásra, leszállásra, az onnan történő felszállásra, a kereszteződések előtti várakozásra, a futópálya keresztezésére, <u>az azon történő gurulásra</u> és ellenirányú végiggurulásra (backtrack) kiadott engedély;</p> <p>c) a futópálya-használat, a magasságmérő beállítása, a válaszeladó-kódok, <u>az újonnan kijelölt távközlési csatornák</u>, a repülési szintekre vonatkozó utasítások, valamint a géptengelyirányra és a sebességre vonatkozó utasítások;</p> <p>d) az – akár az irányítótól kapott, akár az ATIS adásban szereplő – átváltási szintek.</p>
<p>ICAO 11. melléklet 3. fejezet</p> <p>A11-07 jelű eltérés</p> <p>ICAO 11. melléklet 3. fejezet</p>	<p>Az uniós jogszabály 2.4.4.1.1 pontja így rendelkezik (a 11. mellékletben szereplő ICAO előírás 3.7.3.1.1 pontját kiegészítve az aláhúzott szövegrésszel):</p> <p>2.4.4.1.1 Más engedélyeket és utasításokat, beleértve a feltételes engedélyeket és <u>gurulási utasításokat</u> vissza kell olvasni, vagy olyan módon kell visszaigazolni, amely világosan jelzi, hogy a pilóta megértette és végre fogja hajtani azokat.</p> <p>Új rendelkezés. Az uniós jogszabály 2.6 pontja így rendelkezik:</p> <p>2.6 Különleges látvarepülés az irányítói körzetekben</p> <p>2.6.1 Az irányítói körzetekben légiforgalmi irányítói engedély esetén lehetőség van különleges látvarepülés (különleges VFR) végzésére. Ilyenkor – kivéve azokat az eseteket, amikor az illetékes hatóság megengedi helikopterek repülését olyan különleges esetekben, mint a légi mentő repülések, kutató-mentő repülések és légi tűzoltás – az alábbi kiegészítő feltételeket kell teljesíteni:</p> <p>a) a pilótának:</p> <p>i) a felhőn kívül, a földfelszín látással;</p>

<p>A11-08 jelű eltérés ICAO 11. melléklet 4. fejezet</p> <p>A3-01 jelű eltérés ICAO 3. melléklet 5. fejezet</p>	<p>ii) a repülés során a látótávolság legalább 1500 m, helikopter esetében legalább 800 m;</p> <p>iii) legfeljebb 140 csomós műszer szerinti sebességgel (IAS), megfelelő lehetőséget hagyva az egyéb forgalom és az akadályok észlelésére az ütközés elkerülése érdekében;</p> <p>b) a légiforgalmi irányításnak:</p> <p>i) csak nappal, hacsak az illetékes hatóság máshogy nem rendelkezett;</p> <p>ii) a földön a látótávolság legalább 1500 m, helikopter esetében legalább 800 m;</p> <p>iii) a felhőalap magassága legalább 180 m (600 láb).</p> <p>Új rendelkezés. Az ICAO 11. melléklet 4.1.1 pontjának megjegyzésén alapuló uniós jogszabály 3.1.2 pontja így rendelkezik:</p> <p>3.1.2 A repüléstájékoztató szolgáltatás nem mentesíti a légi járműparancsnokot a rá háruló felelősség alól, és ő hozza meg a végső döntést a repülési terv esetleges javasolt módosításával kapcsolatban.</p> <p>Új rendelkezés. Az uniós jogszabály 5.2.2 pontja így rendelkezik:</p> <p>5.2.2 Az illetékes hatóságoknak szükség esetén elő kell írniuk más olyan körülményeket, amelyeket minden légi járműnek jelentenie kell, ha azokkal találkozik, vagy azokat észleli.</p>
---	---