



KÖZLEKEDÉSI ÉRTESÍTŐ

A GAZDASÁGI ÉS KÖZLEKEDÉSI MINISZTERIUM HIVATALOS LAPJA

ÁRA: 1092 FORINT

FELHÍVÁS!

Felhívjuk tisztelt Előfizetőink figyelmét a közlőny utolsó oldalán közzétett tájékoztatóra és a 2008. évi előfizetési árainkra

TARTALOM

I. RÉSZ

SZEMÉLYI HÍR

Kitüntetések	1154
--------------------	------

II. RÉSZ

JOGSZABÁLYOK

2007. évi CXX. tv. a Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Európai Megállapodás (ADR) kihirdetéséről szóló 1979. évi 19. törvényerejű rendelet módosításáról, valamint az ADR „A” és „B” Melléklete 2007. évi módosításainak és kiegészítéseinek kihirdetéséről*	1157
271/2007. (X. 19.) Korm. r. a vasúti társaságok kötelező baleseti kárfedezeti képességének biztosításáról	1158
87/2007. (XI. 6.) GKM r. a magyar légtér használatával kapcsolatos egyes miniszteri rendeletek módosításáról	1169
Helyesbítés	1200

JOGSZABÁLYMUTATÓ

A gazdasági és közlekedési miniszter jogszabály-előkészítési felelősségi körébe tartozó, illetve a gazdasági és közlekedési miniszterrel együttesen kiadott vagy a gazdasági és közlekedési miniszter feladatkörét érintő egyéb jogszabályok	1203
--	------

III. RÉSZ

AZ ORSZÁGGYŰLÉS HATÁROZATAI

96/2007. (X. 31.) OGY h. az államháztartásról szóló 1992. évi XXXVIII. törvény 22. § (2) bekezdése alapján az M6-os autópálya Dunaújváros-Szekszárd közötti szakaszának koncesszióba adására vonatkozó közbeszerzési eljárás megkezdéséhez szükséges országgyűlési felhatalmazás megadásáról	1203
97/2007. (X. 31.) OGY h. a 25/2007. (III. 20.) OGY határozat alapján az M6-os autópálya Szekszárd-Bóly közötti szakaszának és az M60-as autópálya Bóly-Pécs közötti szakaszának koncesszióba adására vonatkozó közbeszerzési eljárás eredménye vonatkozásában az Országgyűlés jóváhagyásának megadásáról	1204

IV. RÉSZ

KÖZLEMÉNYEK

Tájékoztató ügyi műszaki előírás kiadásáról és visszavonásáról	1205
Eltulajdonított felügyeleti igazolvány érvénytelenítése	1205

* A törvény teljes szövegét a Magyar Közlöny 2007. évi 148. számának II. kötete CD-n tartalmazza.

Személyi hír

Kitüntetések

A miniszter

nemzeti ünnepünk, október 23-a alkalmából

a magyar gazdaság érdekében kifejtett kiemelkedő munkája elismerésül

dr. Nicola Braggionak, az Astra Zeneca vezérigazgatójának,

a társaság pénzügyi helyzetének stabilizálásában végzett kiemelkedő munkája elismerésül

Bucsek Lajosnak, a Nógrád Volán Zrt. vezérigazgatójának,

az államigazgatásban eltöltött, több mint 25 év alatt kifejtett kiemelkedően példamutató munkája elismerésül

Koszorus Lászlónak, a Stratégiai Főosztály szakmai főtanácsadójának,

a vállalat sikeres működésében, illetve folyamatos fejlesztésében és bővítésében elért kiemelkedő munkája elismerésül

Yoshio Oenek, a SANYO Electric Company Ltd. vezérigazgatójának,

a magyar gazdaságban kifejtett elkötelezett munkája elismerésül, különösen a hazai gyógyszeripar és gyógyszeripari kultúra fejlődéséhez történt hozzájárulásáért

Frédéric Olliernek, a Sanofi Aventis elnök-vezérigazgatójának,

a Magyar Innovációs Szövetség vezetéséért, illetve a gazdaságpolitika prioritizálása érdekében végzett mozgósító erejű szerepe elismerésül

Pakucs Jánosnak, az OLAJTERV Fővállalkozó és Tervező Rt. ügyvezető igazgatójának,

szakmai pályafutása, illetve az acélipar versenyképes elemeinek továbbélteséért kifejtett munkája elismerésül

Szalai Józsefnek, a Csavar és Húzottáru Zrt. elnökének és

a dél-koreai nagyköveti tevékenysége folyamán a gazdasági-pénzügyi területen a magyar gazdaság érdekében elért kimagasló tevékenysége elismerésül

dr. Torzsa Istvánnak, a Külügyminisztérium Nemzetközi Fejlesztési, Együttműködési, Gazdaság- és Tudománydiplomáciai Főosztály főosztályvezető-helyettesének

„Magyar Gazdaságért Díj”-at;

a számítástechnikai kultúra vállalaton belüli fejlesztésében, illetve annak elfogadtatásában kifejtett, kiemelkedő munkája elismerésül

Bácskai Kornélnak, a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt. osztályvezetőjének,

kiemelkedő szaktudása, illetve a pályavasút forgalmi szakszolgálat területén végzett jelentős tevékenysége elismerésül

Jancsó Andrásnak, a MÁV Zrt. üzemirányítási osztályvezetőjének,

a közúthálózat közúti közlekedési irányításában végzett kiemelkedő, lelkiismeretes munkája elismerésül

Molnár Péternek, a Magyar Közút Kht. megyei igazgatójának,

a személyközlekedés területén, illetve a gazdálkodási stabilitás és a műszaki átalakítás érdekében kifejtett magas szintű munkája elismerésül

Nagy Tibornak, a Zala Volán Közlekedési Zrt. műszaki igazgatójának,

a magyarországi közforgalmú személyszállításban alkalmazásra kerülő chipkártyás rendszer előkészítésében végzett kiemelkedő munkája elismerésül

Nagy Zoltánnak, az Alba Volán Zrt. személyforgalmi igazgatójának,

a fejlesztési területen végzett közel 35 éves szakmai tevékenysége és tudományos munkássága elismerésül

dr. Rigó Mihálynak, a Magyar Közút Kht. osztályvezetőjének és

Somogy megye gazdasági életének fejlesztése érdekében kifejtett kiemelkedő munkája elismerésül

Torma Kálmánnak, a Kapos Volán Zrt. vezérigazgatójának

„Baross Gábor Díj”-at;

a mecseki uránércbányászat rekultivációs munkálataiban, valamint a radioaktív hulladék elhelyezésére vonatkozó kutatások irányításában végzett munkája elismerésül

Erős Györgynek, a Mecsekérc Környezetvédelmi Zrt. elnök-vezérigazgatójának,

az iparfejlesztés, különösen az innováció területén végzett eredményes munkája elismerésül

Gaál Józsefnek, a SZIMIKRON Kft. ügyvezető igazgatójának,

a több éves kiemelkedő szakmai tevékenysége, precíz munkája elismerésül

Győrfi Ferencnek, az Üzleti Környezet Fejlesztése Főosztály tanácsadójának,

az elsőfokú műszaki biztonsági feladatok nagy szakértelemmel történő ellátásának elismeréséül

György Tibornak, a Magyar Kereskedelmi Engedélyezési Hivatal igazgatójának,

a magyar acélipar területén végzett kiemelkedő munkájáért, életpályája elismeréséül

dr. Marczis Gábornak, a Magyar Vas- és Acélipari Egyesülés igazgatójának és

az ISO 9001 Nemzetközi Szabvány megfelelő tanúsítása, illetve az MSZT belső szabályozottsága érdekében kifejtett tevékenysége elismeréséül

Medveczky Gábornak, a Magyar Szabványügyi Testület Központi Titkársága minőségügyi vezetőjének

„Eötvös Loránd Díj”-at;

eredményes szakmai munkája, valamint a Békés Megyei Kereskedelmi Iparkamara elnökeként a magyar–román gazdasági kapcsolatok fejlesztése érdekében végzett kiemelkedő munkája elismeréséül

Hódsági Tamásnak, a Szarvas Penta Kft. ügyvezető igazgatójának,

a piac és kereskedelem fejlesztését érintő hazai és nemzetközi projektek előkészítésében és megvalósításának koordinálásában végzett kiemelkedő munkája elismeréséül

Tátrai Mariannak, a Magyar Kereskedelmi Engedélyezési Hivatal főosztályvezetőjének és

a hazai kereskedők érdekképviselője, illetve a kereskedelmet érintő jogszabályok alkalmazása területén végzett kiemelkedő munkája elismeréséül

Vámos Györgynek, az Országos Kereskedelmi Szövetség ügyvezető elnökének

„Klauzál Gábor Díj”-at;

az informatika egyik legrégebbi magyarországi újtója, a társadalom digitális megosztottságának áthidalására szolgáló legújabb kezdeményezése elismeréséül

Nyíró Andrásnak, a Nyíró Consulting Kft. ügyvezetőjének

„Neumann János Díj”-at;

kiemelkedő vezetői munkájáért, valamint a kiterjedt szakmai tapasztalataiért, amellyel hozzájárult a Hatóság hazai és nemzetközi elismertségéhez

Dömötörné dr. Ács Katalinnak, a Nemzeti Hírközlési Hatóság főigazgató-helyettesének

„Puskás Tivadar Díj”-at;

Andorkóné dr. Németh Ibolyának, a Nemzeti Közlekedési Hatóság gazdasági főosztályvezetőjének,

Bódis Zoltánnak, a MÁV Zrt. vasúti pálya és mérnöki létesítmények szakértőjének,

Brizna Ildikónak, a Közlekedésbiztonsági Szervezet nemzetközi kapcsolatok szakreferensének,

Fajcsák Lajosnak, a Volánbusz Zrt. forgalmi és kereskedelmi igazgatójának,

Fuxreiter Lajosnak, a Nemzeti Közlekedési Hatóság igazgatóhelyettesének,

Holcsik Ferencnek, a MÁV Zrt. műszaki szakértőjének,

Horváth Ferencnek, a Zala Volán Közlekedési Zrt. üzemvezetőjének,

Kalmár Andrásnak, az Állami Autópálya Kezelő Zrt. fenntartási osztályvezetőjének,

Kiss Imrénnek, az Állami Autópálya Kezelő Zrt. gépeszeti művezetőjének,

Kok Évának, a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ főosztályvezetőjének,

Lesku Lászlónak, az Állami Autópálya Kezelő Zrt. adat-tári előadójának,

Markó Lajosnak, a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút Zrt. szállítmányozási felügyelőjének,

Menráth Gábornak, a HungaroControl Zrt. légiforgalmi irányítójának,

Slemmer Tamás Kornélnak, a Magyar Közút Kht. osztályvezetőjének,

Serfőző Tamás Zoltánnak, a Magyar Közút Kht. osztályvezetőjének,

Szűcs Lajosnak, az Infrastruktúra Fejlesztési Programok Főosztály főosztályvezető-helyettesének,

Trepper Endrénének, a Közlekedéstudományi Intézet Kht. tudományos munkatársának és

Vass Zoltánnak, a Tisza Volán Közlekedési Szolgáltató Zrt. művezetőjének

„A Közlekedésért Érdemérem” szakmai érmet;

Havas Lászlónak, a Magyar Telecom Nyrt. menedzserének és

Tancsa Istvánnak, a Magyar Telecom Nyrt. üzletági osztályvezetőjének

„A Hírközlésért” szakmai érmet;

Nagy Ágnesnek, az Infokommunikációs és e-Gazdaság Főosztály címzetes vezető főtanácsosának,

Szabó Istvánnak, a Szintézis Informatikai Zrt. vezérigazgatójának,

Vinnai Jánosnak, a Szinva Net Informatikai Kft. ügyvezető igazgatójának és

dr. Wessely Istvánnak, az EDS Magyarország Kft. cégvezetőjének

**„Az Információs Társadalomért”
szakmai érmet;**

Ács Jánosnak, az Informatikai Főosztály főosztályvezetőjének,

Bencsics Józsefnek, a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút Zrt. osztályvezető-helyettesének,

dr. Bertha Györgynek, a Magyar Vasúti Hivatal piacfelügyeleti referensének,

dr. Bige Szabolcsnak, a Közbeszerzési Tervezés-Koordinációs és Kontrolling Főosztály szakmai tanácsadójának,

Blahó Jánosnak, a Volánbusz Zrt. üzemigazgatójának,

dr. Bozay Erikának, az Infrastruktúra Szabályozási Főosztály főosztályvezetőjének,

Brunner Györgynek, az Energetikai Főosztály tanácsosának,

Bűcs Gábornak, a MÁV Zrt. alosztályvezetőjének,

dr. Dabóczi Kálmánnak, a Közszolgáltatások Szervezése Főosztály főosztályvezetőjének,

Dobosné Horváth Henriettának, a Magyar Kereskedelmi Engedélyezési Hivatal főosztályvezető-helyettesének,

Fodor Zoltánnak, a HungaroControl Zrt. titkárságvezetőjének,

Graffelnér Kálmánnak, a Medicoop Kft. ügyvezető igazgatójának,

Györffy Tamásnak, a MÁV Zrt. döntés-előkészítő osztályvezetőjének,

Hajdú Sándornak, a Közlekedéstudományi Intézet Kht. tudományos főmunkatársának,

Helmecki Gusztávnak, a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Tartalékgazdálkodási Kht. műszaki koordinátorának,

Henterné Tringer Ágnesnek, az ITDH projekt menedzsment vezetőjének,

Holló Csabának, a Költségvetési Főosztály vezető főtanácsosának,

dr. Huber Lászlónak, a Magyar Energia Hivatal jogi és igazgatási főosztályvezetőjének,

dr. Jármai Péternek, az Üzleti Környezet Fejlesztése Főosztály fogalmazójának,

Juhász Zoltánnak, a Költségvetési Főosztály főelőadó-jának,

Kárpáti Zoltánnak, a Nemzeti Közlekedési Hatóság főosztályvezetőjének,

Kissné Kovács Eszternek, a Vállalkozásfinanszírozási Főosztály főtanácsosának,

Kocsenda Miklósnak, a Magyar Országos Fodrász, Fogtechnikus és Kozmetikus Szakmai Ipartestület volt elnökének,

Korcsmáros Zoltánnak, a Költségvetési Főosztály főelőadó-jának,

Koza Lászlónak, a Magyar Kereskedelmi Engedélyezési Hivatal osztályvezetőjének,

Kozák Józsefnek, a Magyar Közút Kht. forgalomtechnikai munkatársának,

dr. Ludányi Arnoldnak, a Colosseum Budapest Kft. ügyvezetőjének,

dr. Mátyók Évának, az Üzleti Környezet Fejlesztése Főosztály fogalmazójának,

Mester Jánosnak, a Civis Credit Zrt. vezérigazgatójának,

Mészáros Károlynak, a Költségvetési Főosztály főmunkatársának,

Molnár Józsefnek, a GLÓRIA 86 Kft. ügyvezetőjének,

Mónus Ferencnek, a Magyar Kereskedelmi Engedélyezési Hivatal főosztályvezető-helyettesének,

Moszpárt Tamásné dr. Kiss Máriának, a MÁV Zrt. foglalkozás-egészségügyi szakértőjének,

Nagy Györgynek, a Magyar Közút Kht. műszaki főmunkatársának,

Nagy Imrének, a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ osztályvezetőjének,

Nagy Istvánnak, a FENSTHERM Nyílászárógyártó és Kereskedelmi Kft. ügyvezetőjének,

Németh Rékának, a Vasúti Pályakapacitás-Elosztó Kft. osztályvezetőjének,

Nyáryné Stegmayer Máriának, a Koordinációs Főosztály főosztályvezető-helyettesének,

Opréné dr. Török Évának, a Nemzeti Közlekedési Hatóság szakmai tanácsadójának,

Pataki Dórának, az Infrastruktúra Szabályozási Főosztály tanácsosának,

Pálffy Anikónak, az Energetikai Főosztály megújuló energiák referensének,

dr. Peredy Zoltánnak, az Innovációs és K+F Főosztály főtanácsosának,

dr. Petőcz Erzsébetnek, a Komárom-Esztergom Megyei Iparszövetség Németországi Vállalkozási Tagozat titkárnak,

Pintér Gyöngyinek, a Kommunikációs Főosztály tanácsosának,

Pistik Ferencnének, a HungaroControl Zrt. igazgatási ügyintézőjének,

dr. Pócza Andrásnak, az Infokommunikációs és e-Gazdaság Főosztály tanácsosának,

Radovics Edénének, a Költségvetési Főosztály vezető főtanácsosának,

Rózsás Antalnak, a Zala Volán Közlekedési Zrt. autószerelőjének,

Schneider Juditnak, a Koordinációs Főosztály főtanácsosának,

Simon Gábornak, a Magyar Köztársaság Tel-avivi Nagykövetsége külgazdasági szakdiplomatajának,

Sipos Sándornak, a Nemzeti Hírközlési Hatóság főmunkatársának,

Somfai Istvánnak, a Magyar Közút Kht. csoportvezetőjének,

Szabó Lászlónak, az Innovációs és K+F Főosztály főmunkatársának,

Szabó Tamás Bálintnak, a Nemzeti Közlekedési Hatóság főosztályvezető-helyettesének,

Szabó Tibornak, a Közbeszerzési Tervezés-Koordinációs és Kontrolling Főosztály főelőadójának,

Szilágyi Lászlónak, a Vállalkozásfinanszírozási Főosztály fogalmazójának,

dr. Szilágyiné Baán Anna Máriának, a Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Kereskedelmi és Iparkamara titkárnak,

Szili Csabának, a Nemzeti Hírközlési Hatóság vezető frekvenciakoordinációs munkatársának,

Sztankó Gyulának, a Magyar Energia Hivatal engedélyezési ügyintézőjének,

Turai Erzsébetnek, az Ellenőrzési Főosztály osztályvezetőjének,

Ujvári Valériának, a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ pénzügyi ügyintézőjének,

Vadász Ágnesnek, az MHSZ Iparjogvédelmi Tájékoztatási és Oktatási Központ igazgatóhelyettesének,

Várkonyi Gergelynek, a Nemzetközi Kapcsolatok Főosztály tanácsosának,

Vétek Józsefnének, a Magyar Közút Kht. adminisztrációs előadójának és

Wimmer Józsefnek, a Magyar Közút Kht. osztályvezetőjének

„Miniszteri Elismerés”-t

adományozott.

Jogszabályok

2007. évi CXX.

törvény

a Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Európai Megállapodás (ADR) kihirdetéséről szóló 1979. évi 19. törvényerejű rendelet módosításáról, valamint az ADR „A” és „B” Melléklete 2007. évi módosításainak és kiegészítéseinek kihirdetéséről*

(Az ADR 14. Cikkének 3. pontjában foglaltak szerint az Egyesült Nemzetek Főtitkára mint a Megállapodás letéteményese 2007. január 22-i C.N.805.2006. Treaties-3, ill. február 12-i C.N.198.2007. Treaties-1 körleveleiben értesítette a Szerződő feleket, hogy az ADR „A” és „B” Mellékletének 2007. évi módosításai 2007. január 1-jén – 2007. június 30-ig tartó átmeneti idővel – hatályba léptek.)

1. § Az Országgyűlés a Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Európai Megállapodás (a továbbiakban: ADR) „A” és „B” Melléklete 2007. évi módosításait és kiegészítéseit e törvénnyel kihirdeti.

2. § Az ADR „A” és „B” Melléklete 2007. évi módosításainak és kiegészítéseinek hiteles angol nyelvű szövege és annak hivatalos magyar nyelvű fordítása a következő:

3. § (1) Ez a törvény a kihirdetését követő 8. napon lép hatályba.

(2) E törvény hatálybalépésével egyidejűleg hatályát veszti a Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Európai Megállapodás kihirdetéséről szóló 1979. évi 19. törvényerejű rendelet 4. §-a (2) bekezdésének „a Megállapodás mellékleteinek a közzétételéről, valamint – az érdekelt miniszterekkel történő egyeztetés után – e mellékletek későbbi módosításainak és kiegészítéseinek a kihirdetéséről” szövegrésze.

* A törvényt az Országgyűlés a 2007. október 15-i ülésnapján fogadta el.

(3) A törvény végrehajtásához szükséges intézkedésekről a közlekedésért felelős miniszter gondoskodik.

(4) Felhatalmazást kap a közlekedésért felelős miniszter, hogy az ADR „A” és „B” Mellékletét a 2007. évi módosításaival és kiegészítéseivel egységes szerkezetben közzétegye.

Sólyom László s. k.,
köztársasági elnök

Dr. Szili Katalin s. k.,
az Országgyűlés elnöke

**A Kormány
271/2007. (X. 19.) Korm.
rendelete**

**a vasúti társaságok kötelező baleseti kárfedezeti
képességének biztosításáról**

A Kormány a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (a továbbiakban: Vtv.) 88. §-a (1) bekezdésének b) pontjában foglalt felhatalmazás alapján a következőket rendeli el:

Általános rendelkezések

1. §

E rendelet meghatározza a Magyar Köztársaság területén vasúti közlekedési tevékenységet végző, továbbá a Magyarországon bejegyzett vasúti társaság (a továbbiakban: vasúti társaság) által a felelősségi körébe tartozó baleseti károk megtérítésére való alkalmasságával kapcsolatosan teljesítendő követelményeket, és a teljesítés igazolásának módját.

2. §

E rendelet alkalmazásában

a) *fedezeti összeghatár*: a vagyoni biztosíték [5. § (1) bek.] értékének kötelező legkisebb mértéke, amivel a vasúti társaságnak rendelkeznie kell;

b) *férőhely-kilométer*: az egyes vasúti járművek (személygépjárművek) hatósági férőhelyének és hasznos kilométerének szorzata, több vasúti jármű közlekedtetése esetén az előzőek szerint járművenként számított értékek összege;

c) *hatósági férőhely*: a vasúti járművel – a megengedhető terhelés alapján – a forgalmi engedélye szerint szállítható személyek számaként bejegyzett férőhely (az utazószemélyzet leszámításával);

d) *vasúti baleset*: a vasúti közlekedés során bekövetkező – a vasutat, mint személyszállításra és árutovábbításra szolgáló kötöttpályás közlekedési rendszert és annak tartozékait, a vasúti pályát és annak tartozékait, az üzemi

létesítményeket és a vasúti járműveket érintő – személyi sérüléssel vagy anyagi kárral járó esemény;

e) *veszélyes áru*: a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF), B Függelék I. Mellékletét képező, a Veszélyes Áruk Nemzetközi Vasúti Fuvarozásáról szóló Szabályzat (RID) által ilyenként meghatározott áru.

Kárfedezeti képesség

3. §

(1) A vasúti társaság e rendeletben előírt kötelező kárfedezeti képessége annak biztosítására szolgál, hogy a vasúti társaság a fedezeti összeghatárig terjedő értékben képes legyen a vasúti balesettel összefüggésben a felelősségi körébe tartozóan az utasoknak és a harmadik személyeknek – különösen a személyek életében, testi épségében és egészségében, a poggyászában, a vasúti pályában, a vasúti pálya tartozékaiban, a vasúti üzemi létesítményben, a vasúti járműben, a szállított áruban, a postaküldeményekben, valamint a környezetben – általa e minőségében, vagy a vasúti közlekedési tevékenység végzéséhez igénybe vett közreműködő személyek által okozott károk megtérítésére.

(2) A vasúti társaság a vasúti közlekedési tevékenységhez szükséges megfelelő kárfedezeti képességgel rendelkezik, amennyiben a 4. § szerint rá irányadó fedezeti összeghatárt elérő értékben – az 5. § (1) bekezdésében meghatározott, és a 6. § rendelkezéseinek megfelelő – egy vagy több vagyoni biztosítékkal rendelkezik.

A fedezeti összeghatár

4. §

(1) A vasúti társaságra irányadó fedezeti összeghatárt az 1. mellékletben foglaltak szerint kell megállapítani

a) a nagyobb gyakorisággal (1–3 évente) előforduló vasúti balesetek (a továbbiakban: általános vasúti balesetek), valamint

b) a nagyon ritkán előforduló, de a lehetséges legnagyobb kárral járó vasúti balesetek (a továbbiakban: katasztrófa-balesetek) vonatkozásában.

(2) A fedezeti összeghatárt az általános vasúti balesetek vonatkozásában működési engedélyenként, míg a katasztrófa-balesetek vonatkozásában a legnagyobb fedezeti összeghatárral járó működési engedély értékének alapulvételével kell megállapítani.

(3) A működési engedély iránti kérelemhez mellékelni kell az adott vasúti közlekedési tevékenységre vonatkozóan a 2–5. melléklet szerint kitöltött kockázatfelmérési adatlapot.

A vagyoni biztosíték

5. §

(1) Vagyoni biztosíték lehet:

- a) bankgarancia,
- b) a Magyar Köztársaság területén biztosítási tevékenység végzésére jogosult biztosítóval kötött felelősségbiztosítás (a továbbiakban: biztosítás).

(2) Az egyes vagyoni biztosítékformák külön-külön és együttesen is alkalmazhatók.

6. §

(1) A vagyoni biztosítékra vonatkozó szerződés akkor felel meg e rendelet rendelkezéseinek, ha

- a) a vagyoni biztosíték a 3. § (1) bekezdésében meghatározott valamennyi kárigény kielégítésére felhasználható,
- b) vállalkozó vasúti tevékenységre vonatkozó működési engedély esetén a vagyoni biztosíték területi hatálya valamennyi, az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásban részes állam (a továbbiakban: EGT-állam) területére kiterjed,
- c) rendelkezik arról, hogy a szerződés bármely okból történő megszűnése vagy megszüntetése esetén a hitelintézet vagy a biztosító a vasúti igazgatási szervet haladéktalanul írásban tájékoztatja, továbbá
- d) biztosítás esetén a biztosító az esetlegesen előírt ön-résztől függetlenül a biztosítási összeg erejéig a teljes kárt megtéríti.

(2) A vagyoni biztosítékra kötött szerződésnek legalább a tárgyévét követő év végéig kell szólnia.

(3) A bankgarancia és a biztosítási összeg pénzneme forint vagy a Magyar Nemzeti Bank által jegyzett deviza lehet. A devizában meghatározott összeget a fedezeti összeghatár megállapításakor a tárgyévét megelőző évben a Magyar Nemzeti Bank által közzétett utolsó devizaárfolyam szerinti értéken kell figyelembe venni.

(4) Ha a vagyoni biztosíték a felhasználás következtében a fedezeti összeghatár alá csökkent, a vasúti társaság – amennyiben a vasúti balesettel érintett vasúti közlekedési tevékenységét tovább folytatja – a vagyoni biztosítékot legalább a fedezeti összeghatár mértékéig haladéktalanul, de legkésőbb harminc napon belül pótolja, és ennek megtörténtéről a vasúti igazgatási szervet haladéktalanul értesíti.

7. §

(1) A bankgaranciára vonatkozó szerződésben rögzíteni kell, hogy a hitelintézet bármely olyan személynek kifizetést teljesít a vagyoni biztosíték terhére, aki a vasúti társa-

ság felelősségi körébe tartozóan elszenvedett kárának jogalapját és összegét

- a) a vasúti társaság írásbeli elismerő nyilatkozatával, vagy
- b) a bíróság végrehajtható határozatával igazolja.

(2) A vasúti társaság a bankgarancia hatályát a működési engedélye visszavonása esetén azt követően szüntetheti meg, hogy a vasúti igazgatási szerv felé igazolta:

- a) valamennyi, vele szemben bejelentett, nem vitatott vagy a bíróság végrehajtható határozata által megalapozott kárigényt kielégített, valamint
- b) az egyéb, jogvita tárgyává tett kárigények vonatkozásában az eljárás a vasúti társaság marasztalása nélkül jogerősen befejeződött.

A kárfedezeti képesség igazolása, adatszolgáltatás

8. §

(1) A vagyoni biztosítékra vonatkozó szerződés megkötését, valamint annak folyamatos hatályban tartását

- a) a biztosítási kötvény és a biztosítási díjjal rendezett időszakról (ideértve a díjhalasztást is) a biztosító által kiállított igazolás, vagy
- b) a bankgarancia eredeti vagy közjegyző által hitelesített másolati példánya tanúsítja.

(2) Az (1) bekezdés a) pontja szerinti biztosítási kötvénynek tartalmaznia kell

- a) a szerződés azonosítóját (szerződésszám, kötvényszám),
- b) a biztosító nevét, székhelyét és elérhetőségeit,
- c) a szerződő biztosított nevét és elérhetőségeit,
- d) a kockázatviselés kezdetét és a biztosítási időszakot,
- e) a biztosítási eseményt,
- f) a vállalt kockázatot, annak mértékét és területi hatályát,
- g) az önrészt,
- h) a mentesüléseket, kizárásokat és záradékokat,
- i) a kárrendezés és a kifizetés módját,
- j) a szerződés keltét, valamint
- k) a kötvényfeltételeket.

9. §

A vasúti társaság évente május 31-éig benyújtja a vasúti igazgatási szerv részére

- a) a vagyoni biztosíték rendelkezésre állásának 8. § szerinti igazolását, valamint
- b) a vasúti társaság által végzett valamennyi vasúti közlekedési tevékenységre vonatkozó, a 2–5. melléklet szerinti kockázatfelmérési adatlap megfelelően kitöltött példányát.

Záró és átmeneti rendelkezések

10. §

Ez a rendelet 2008. január 1. napján lép hatályba, rendelkezéseit a hatálybalépésekor folyamatban lévő működési engedély kiadása iránti eljárásokban is alkalmazni kell.

11. §

Az e rendelet hatálybalépésekor működési engedéllyel rendelkező vasúti társaság 2008. július 1. napjáig köteles a kárfedezeti képességének meglétét az e rendelet által előírt módon igazolni a vasúti igazgatási szerv részére. A vasúti társaság e kötelezettségének teljesítéséig köteles a kárfedezeti képességét legalább a működési engedélye iránti kérelmében vagy a vasúti igazgatási szerv részére későbbi időpontban igazolt szinten fenntartani.

12. §

Ez a rendelet – a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvénnyel együtt – a 2001/12/EK és a 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel módosított, a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló, 1995. június 19-i 95/18/EK tanácsi irányelv 9. cikkének és 12. cikk (1) bekezdése a) pontjának való megfelelést szolgálja.

Gyurcsány Ferenc s. k.,
miniszterelnök

1. melléklet
a 271/2007. (X. 19.) Korm. rendelethez

Vasúti társaságokra irányadó fedezeti összeghatárok

1. Az általános vasúti balesetek fedezeti összeghatárának számítása országos és elővárosi vasúti személyszállítási működési engedély esetén

$$S = \frac{s}{40} \text{ Ft}$$

de legalább 100 millió Ft,

ahol az

S = Az EGT-államok területén vagy az adott elővárosi vasúti pályahálózaton, az általános és a környezetszennyezés felelősség körében a tárgyévét követő évben az utasoknak és a harmadik személyeknek vasúti balesetben okozott károk fedezeti összeghatára.

s = Az EGT-államok területén vagy az adott elővárosi vasúti pályahálózaton megvalósuló, a tárgyévét követő évre tervezett összes utas-kilométer.

2. Az általános vasúti balesetek fedezeti összeghatárának számítása országos és elővárosi vasúti árutovábbítási működési engedély esetén

$$A = A1 + A2$$

de legalább 50 millió Ft,

ahol az

$$A1 = \frac{a1}{25} \text{ Ft}$$

$$A2 = \frac{a2}{50} \text{ Ft}$$

A = Az EGT-államok területén vagy az adott elővárosi vasúti pályahálózaton az általános és a környezetszennyezés felelősség körében a tárgyévét követő évben harmadik személyeknek vasúti balesetben okozott károk fedezeti összeghatára.

A1 = Az EGT-államok területén vagy az adott elővárosi vasúti pályahálózaton az általános és a környezetszennyezés felelősség körében a tárgyévét követő évben harmadik személyeknek vasúti balesetben okozott károk fedezeti összeghatára veszélyes áru továbbítása esetén.

a1 = A tárgyévét követő évben az EGT-államok területén vagy az adott elővárosi vasúti pályahálózaton várhatóan megvalósuló veszélyes áru továbbítás összes árutonna-kilométer teljesítménye.

A2 = Az EGT-államok területén vagy az adott elővárosi vasúti pályahálózaton az általános és a környezetszennyezés felelősség körében a tárgyévét követő évben harmadik személyeknek vasúti balesetben okozott károk fedezeti összeghatára nem veszélyes áru továbbítása esetén.

a2 = A tárgyévét követő évben az EGT-államok területén vagy az adott elővárosi vasúti pályahálózaton várhatóan megvalósuló nem veszélyes áru továbbítás összes árutonna-kilométer teljesítménye.

3. Az általános vasúti balesetek fedezeti összeghatárának számítása országos és elővárosi vontatási működési engedély esetén

$$V = v \times 1\,000\,000 \text{ Ft}$$

de legalább 100 millió Ft,

ahol a

V = Az EGT-államok területén vagy az adott elővárosi vasúti pályahálózaton, az általános és a környezetszennyezés felelősség körében a tárgyévet követő évben a harmadik személyeknek vasúti balesetben okozott károk fedezeti összeghatára.

v = Az EGT-államok területén vagy az adott elővárosi vasúti pályahálózaton, a tárgyévet követő évben várhatóan dolgozó vontató járművek száma.

4. Az általános vasúti balesetek fedezeti összeghatárának számítása országos és elővárosi vasúti pályahálózat működtetésére vonatkozó működési engedély esetén

$$P = P1 + P2$$

de legalább 200 millió Ft

ahol a

$$P1 = p1 \times 100\,000 \text{ Ft}$$

$$P2 = \frac{p2}{3} \times 100\,000 \text{ Ft}$$

P = Az adott országos, illetőleg elővárosi vasúti pályahálózaton az általános és a környezetszennyezés felelősség körében a tárgyévet követő évben a harmadik személyeknek vasúti balesetben okozott károk fedezeti összeghatára.

$P1$ = Az adott országos, illetőleg elővárosi vasúti pályahálózaton az általános és a környezetszennyezés felelősség körében a tárgyévet követő évben a harmadik személyeknek vasúti balesetben okozott károk fedezeti összeghatára a teljes nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat építési hosszára számítva.

$p1$ = A vasúti társaság által működtetett teljes nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat építési hossza kilométerben a tárgyévet követő évben.

$P2$ = Az adott országos, illetőleg elővárosi vasúti pályahálózaton az általános és a környezetszennyezés felelősség körében a tárgyévet követő évben a harmadik személyeknek vasúti balesetben okozott károk fedezeti összeghatára a teljes nyílt hozzáférés alól mentesített vasúti pályahálózat építési hosszára számítva.

$p2$ = A vasúti társaság által működtetett teljes nyílt hozzáféréstől mentesített vasúti pályahálózat építési hossza kilométerben a tárgyévet követő évben.

5. Az általános vasúti balesetek fedezeti összeghatárának számítása térségi és saját célú vasúti személyszállításra vonatkozó működési engedély esetén

$$ST = \frac{st}{5} \times 2 \text{ Ft}$$

de legalább 10 millió Ft,

ahol az

ST = A térségi vagy a saját célú vasúti pályahálózaton az általános és a környezetszennyezés felelősség körében a tárgyévet követő évben az utasoknak és harmadik személyeknek vasúti balesetben okozott károk fedezeti összeghatára.

st = A tárgyévet követő évben tervezett összes utaskilométer teljesítmény.

6. Az általános vasúti balesetek fedezeti összeghatárának számítása helyi vasúti személyszállításra vonatkozó működési engedély esetén

$$SH = \frac{sh}{100} \times 100 \text{ Ft}$$

de legalább 50 millió Ft,

ahol az

SH = A helyi vasúti pályahálózaton az általános és a környezetszennyezés felelősség körében a tárgyévet követő évben az utasoknak és harmadik személyeknek vasúti balesetben okozott károk fedezeti összeghatára.

sh = A tárgyévet követő évben tervezett összes férőhely-kilométer teljesítmény.

7. Az általános vasúti balesetek fedezeti összeghatárának számítása térségi és saját célú árutovábbításra vonatkozó működési engedély esetén

$$AT = \frac{at}{50} \times 100 \text{ Ft}$$

de legalább 20 millió Ft,

ahol az

AT = A térségi vagy a saját célú vasúti pályahálózat területén az általános és a környezetszennyezés felelősség körében a tárgyévet követő évben harmadik személyeknek vasúti balesetben okozott károk fedezeti összeghatára.

at = A tárgyévet követő évben tervezett összes árutonna-kilométer teljesítmény.

8. Az általános vasúti balesetek fedezeti összeghatárának számítása térségi és saját célú vontatási működési engedély esetén

$$VT = vt \times 200\,000 \text{ Ft}$$

de legalább 10 millió Ft,

ahol a

V = A térségi vagy saját célú vasúti pályahálózaton az általános és a környezetszennyezés felelősség körében a tárgyévet követő évben a harmadik személyeknek vasúti balesetben okozott károk fedezeti összeghatára.

v = A térségi vagy saját célú vasúti pályahálózaton a tárgyévet követő évben várhatóan dolgozó vontató járművek száma.

9. Az általános vasúti balesetek fedezeti összeghatárának számítása térségi és saját célú vasúti pályahálózat működtetésére vonatkozó működési engedély esetén

$$PT = pt \times 100\,000 \text{ Ft}$$

de legalább 5 millió Ft,

ahol a

PT = A térségi vagy saját célú vasúti pályahálózaton az általános és a környezetszennyezés felelősség körében a tárgyévet követő évben a harmadik személyeknek vasúti balesetben okozott károk fedezeti összeghatára.

pt = A vasúti társaság által működtetett vasúti pályahálózat építési hossza kilométerben a tárgyévet követő évben.

10. Az általános vasúti balesetek fedezeti összeghatárának számítása helyi vasúti pályahálózat működtetésére vonatkozó működési engedély esetén

$$PH = PH1 + PH2$$

de legalább 50 millió Ft,

ahol a

$$PH1 = ph1 \times 2\,000\,000 \text{ Ft}$$

$$PH2 = ph2 \times 500\,000 \text{ Ft}$$

PH = A helyi vasúti pályahálózaton az általános és a környezetszennyezés felelősség körében a tárgyévet követő évben a harmadik személyeknek vasúti balesetben okozott károk fedezeti összeghatára.

$PH1$ = A helyi vasúti pályahálózaton az általános és a környezetszennyezés felelősség körében a tárgyévet követő évben a harmadik személyeknek vasúti balesetben okozott károk fedezeti összeghatára a villamos vontatásra alkalmas vasúti pályahálózat építési hosszára számítva.

$ph1$ = A helyi vasúti pályahálózaton a villamos vontatásra alkalmas vasúti pályahálózat építési hossza.

$PH2$ = A helyi vasúti pályahálózaton az általános és a környezetszennyezés felelősség körében a tárgyévet követő évben a harmadik személyeknek vasúti balesetben okozott károk fedezeti összeghatára a villamos vontatásra nem alkalmas vasúti pályahálózat építési hosszára számítva.

$ph2$ = A helyi vasúti pályahálózaton a villamos vontatásra nem alkalmas vasúti pályahálózat építési hosszára számítva.

11. A katasztrófa-balesetek fedezeti összeghatárának számítása

$$PML = PML1 + PML2$$

ahol a

PML = Az a lehetséges legnagyobb személyi sérüléssel járó és dologi kár (Ft), ami a tevékenység következtében maximumként bekövetkezhet, függetlenül a vasúti baleset bekövetkezésének valószínűségétől.

$PML1$ = Az a lehetséges legnagyobb személyi sérüléssel járó kár (Ft), ami a tevékenység következtében maximumként bekövetkezhet. A személyi sérüléssel járó kár meghatározásához személyenként legalább 30 millió Ft kárral, országos és elővárosi működési engedély kérelem esetén 50 fő, helyi működési engedély kérelem esetén legalább 10 fő, térségi és saját célú működési engedély esetén legalább 1 fő károsulttal kell számolni.

$PML2$ = Az a lehetséges legnagyobb dologi kár (Ft), ami a tevékenység következtében maximumként bekövetkezhet. A dologi kár meghatározásánál figyelembe kell venni, hogy a vasúti baleset folytán megsérülhetnek különféle épületek, építmények (pl. híd, vasúti pálya és tartozékai, lakóházak, alagút, földcse-re stb.).

A katasztrófa-balesetek fedezeti összeghatárának igazolásakor csak az általános vasúti balesetek fedezeti összeghatára fedezettel igazolt része feletti részt kell igazolni.

2. melléklet a 271/2007. (X. 19.) Korm. rendelethez**Kockázatértékelési adatlap****Országos, elővárosi, helyi, térségi és saját célú személyszállítási engedélyhez****A. Személyszállítási tevékenység minőségben harmadik személyeknek okozott vasúti baleseti károk****1. Személyszállítási tevékenység minőségben harmadik személyeknek okozott vasúti baleseti károk évenként**

Adatok ezer forintban

Az elmúlt 3 év	Személysérülésre	Dologi kár	Év összesen
20...			
20...			
20...			

Adatok ezer forintban

Év	Kártípus	Általános felelősség, beleértve a környezetszennyezési felelősségi károkat is	Év összesen	Az előbbiekből alvállalkozó által okozott kár
20...	Személysérülés			
	Dologi			
	Összesen			
20...	Személysérülés			
	Dologi			
	Összesen			
20...	Személysérülés			
	Dologi			
	Összesen			

2. Személyszállítási tevékenység minőségben harmadik személyeknek okozott átlagos és legnagyobb vasúti baleseti kár értékei az elmúlt három évben

Év	Vonatok száma	Vonat kilométer	Harmadik személynek okozott kár	Szállított utasok száma	Összes utas km*	Összes férőhely km**	Harmadik személynek okozott átlag kár	Harmadik személynek okozott legnagyobb kár	Harmadik személynek kifizetett éves összes kár
	db	ezer vkm	db	fő	ezer utkm	ezer fhkm	Ft	Ft	Ft
20...									
20...									
20...									

* Országos, elővárosi, térségi és saját célú működési engedély esetén.

** Helyi működési engedély esetén.

B. Személyszállítási tevékenység adatai az aktuális és a következő évre vonatkoztatva

Év	A várható vonatok száma	A várható vonat kilométer	A várható szállított utasok száma	Várható összes utas km*	Várható összes férőhely km**	A várható harmadik személynek okozható kár	Harmadik személyeknek várható összes éves kifizetés	Harmadik személyeknek okozott várható átlagos kár
	db	ezer	fő	ezer utkm	ezer fhkm	db	fő	Ft
20...								
20...								

* Országos, elővárosi, térségi és saját célú működési engedély esetén.

** Helyi működési engedély esetén.

C. Lehetséges legnagyobb kár becslése

Harmadik személyeknek okozott vasúti baleseti katasztrófa (tömegbaleset) következtében egy káresetből várható legnagyobb kár.

PML	Személy sérülés	Ft	Összesen:	Ft
	Dologi	Ft		

*3. melléklet a 271/2007. (X. 19.) Korm. rendelethez***Kockázatértékelési adatlap****Országos, elővárosi, térségi és saját célú árutovábbítási engedélyhez***A. Árutovábbítás tevékenység minőségben harmadik személyeknek okozott vasúti baleseti károk*

1. Árutovábbítás tevékenység minőségben harmadik személyeknek okozott vasúti baleseti károk évenként

Adatok ezer forintban

Az elmúlt 3 év	Személy sérülésre	Dologi kár	Év összesen
20...			
20...			
20...			

Adatok ezer forintban

Év	Kártípus	Általános felelősség, beleértve a környezetszennyezési felelősségi károkat is	Év összesen	Az előbbiekből alvállalkozó által okozott kár
20...	Személy sérülés			
	Dologi			
	Összesen			
20...	Személy sérülés			
	Dologi			
	Összesen			
20...	Személy sérülés			
	Dologi			
	Összesen			

2. Árutovábbítás tevékenység minőségben harmadik személyeknek vasúti balesetben okozott átlagos és legnagyobb kár értékei az elmúlt három évben

Év	Vonatok száma	Vonat kilométer	Harmadik személynek okozott kár	Összes árutonna km	Harmadik személynek okozott átlag kár	Harmadik személynek okozott legnagyobb kár	Harmadik személynek kifizetett éves összes kár
	db	ezer vkm	db	ezer átkm	Ft	Ft	Ft
20...							
20...							
20...							

B. Árutovábbítási tevékenység adatai az aktuális és a következő évre vonatkoztatva

Év	A várható vonatok száma	A várható vonat kilométer	A várható összes árutonna km	A várható harmadik személynek okozható kár	Harmadik személynek várható összes éves kifizetés	Harmadik személynek okozott várható átlag kár
	db	ezer vkm	ezer átkm	db	Ft	Ft
20...						
20...						

Az aktuális évi és a következő évi szállítandó áru veszélyesség szerinti megoszlása árutonna-kilométer alapján

20...	Veszélyes:	%
	Nem veszélyes:	%
	Összes:	100%
20...	Veszélyes:	%
	Nem veszélyes:	%
	Összes:	100%

C. Lehetséges legnagyobb kár becslése

Harmadik személyeknek okozott vasúti baleseti katasztrófa (tömegbaleset) következtében egy káresetből várható legnagyobb kár.

PML	Személysérülés	Ft	Összesen:	Ft
	Dologi	Ft		

4. melléklet a 271/2007. (X. 19.) Korm. rendelethez

Kockázatértékelési adatlap

Országos, elővárosi, térségi és saját célú vontatási engedélyhez

A. Vontatás tevékenység minőségben harmadik személyeknek okozott vasúti baleseti károk

1. Vontatás tevékenység minőségben harmadik személyeknek vasúti balesetben okozott károk évenként

Adatok ezer forintban

Az elmúlt 3 év	Személy sérülésre	Dologi kár	Év összesen
20...			
20...			
20...			

Adatok ezer forintban

Év	Kártípus	Általános felelősség, beleértve a környezetszennyezési felelősségi károkat is	Év összesen	Az előbbiekből alvállalkozó által okozott kár
20...	Személy sérülés			
	Dologi			
	Összesen			
20...	Személy sérülés			
	Dologi			
	Összesen			
20...	Személy sérülés			
	Dologi			
	Összesen			

2. Vontatás tevékenység minőségben harmadik személyeknek vasúti balesetben okozott átlagos és legnagyobb kár értékei az elmúlt három évben

Év	Vonatok száma	Vonat kilométer	Harmadik személynek okozott kár	Mozdonyok száma	Harmadik személynek okozott átlag kár	Harmadik személynek okozott legnagyobb kár	Harmadik személynek kifizetett éves összes kár
	db	ezer vkm	db	db	Ft	Ft	Ft
20...							
20...							
20...							

B. Vontatási tevékenység adatai az aktuális és a következő évre vonatkoztatva

Mozdonyok várható száma

Év	A mozdonyok várható száma
	db
20...	
20...	

C. Lehetséges legnagyobb kár becslése

Harmadik személyeknek okozott vasúti baleseti katasztrófa (tömegbaleset) következtében egy káresetből várható legnagyobb kár a mai viszonyokra vetítve.

PML	Személy sérülés	Ft	Összesen:	Ft
	Dologi	Ft		

*5. melléklet a 271/2007. (X. 19.) Korm. rendelethez***Kockázatértékelési adatlap****Országos, elővárosi, helyi, térségi és saját célú pályahálózat működtetésére vonatkozó engedélyhez***A. Pályahálózat-működtetői minőségben harmadik személynek okozott vasúti baleseti károk*

1. Pályahálózat-működtetői minőségben harmadik személyeknek vasúti balesetben okozott károk évenként

Adatok ezer forintban

Az elmúlt 3 év	Személy sérülésre	Dologi kár	Év összesen
20...			
20...			
20...			

Adatok ezer forintban

Év	Kártípus	Általános felelősség, beleértve a környezetszennyezési felelősségi károkat is	Év összesen	Az előbbiekből alvállalkozó által okozott kár
20...	Személy sérülés			
	Dologi			
	Összesen			
20...	Személy sérülés			
	Dologi			
	Összesen			
20...	Személy sérülés			
	Dologi			
	Összesen			

2. Pályahálózat-működtetői minőségben harmadik személyeknek vasúti balesetben okozott átlagos és legnagyobb kár értéke az elmúlt három évben

Év	Harmadik személynek okozott kár	Harmadik személynek okozott átlag kár	Harmadik személynek okozott legnagyobb kár	Harmadik személynek kifizetett éves összes kár
	db	Ft	Ft	Ft
20...				
20...				
20...				

B. Pályahálózat-működtetői tevékenység adatai az aktuális és a következő évre vonatkoztatva

A vasúti pályahálózat építési hossza	km
A nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat hossza	km
Az országos törzshálózatba tartozó vasúti pályahálózat hossza	km
Útátjárók száma (Helyi működési engedély esetén nem kell)	db
Állomások és megállóhelyek száma	db
Villamos vontatásra alkalmas pálya építési hossza	km
Metró és földalatti vasúti pálya építési hossza	km
Vasúti hidak száma (Helyi működési engedély esetén nem kell)	db
Útátjárók száma (Helyi működési engedély esetén nem kell)	db

Év	A várható harmadik személynek okozható kár	Harmadik személynek várható összes éves kifizetés	Harmadik személynek okozott várható átlag kár
	db	fő	Ft
20...			
20...			

C. Lehetséges legnagyobb kár becslése

Harmadik személynek okozott vasúti baleseti katasztrófa (tömegbaleset) következtében egy káresetből várható legnagyobb kár a mai viszonyokra vetítve.

PML	Személysérülés	Ft	Összesen:	Ft
	Dologi	Ft		

**A gazdasági és közlekedési miniszter
87/2007. (XI. 6.) GKM
rendelete**

**a magyar légtér használatával kapcsolatos egyes
miniszteri rendeletek módosításáról**

A gazdasági és közlekedési miniszter feladat- és hatásköréről szóló 163/2006. (VII. 28.) Korm. rendelet 1. § e) pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva, a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 74. § (1) bekezdés n) pontjában kapott felhatalmazás alapján – a honvédelemről és a Magyar Honvédségről szóló 2004. évi CV. törvény 51. §-ában meghatározott feladatkörében eljáró honvédelmi miniszterrel egyetértésben – a következőket rendelem el:

*A Magyar Köztársaság légterében
és repülőterein történő repülések végrehajtásának
szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet
módosítása*

1. §

A Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet melléklete e rendelet melléklete szerint módosul.

*A magyar légtér légiközlekedés céljára történő
kijelöléséről szóló*

*26/2007. (III. 1.) GKM–HM–KvVM együttes rendelet
módosítása*

2. §

A magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló 26/2007. (III. 1.) GKM–HM–KvVM együttes rendelet 24. §-ának 38. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[E rendelet alkalmazásában:]

„38. TRA (Temporary Reserved Area): időszakosan korlátozott légtér: meghatározott kiterjedésű légtér, amelyben állami légijárművel olyan repülési tevékenység zajlik, amely veszélyt jelenthet az adott tevékenységben részt nem vevő légijárművek számára;”

Záró rendelkezés

3. §

Ez a rendelet a kihirdetését követő 30. napon lép hatályba, és a hatálybalépését követő napon hatályát veszti.

*Dr. Kóka János s. k.,
gazdasági és közlekedési miniszter*

KÖZLÖNY
§

Melléklet a 87/2007. (XI. 6.) GKM rendelethez

1. A Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet (a továbbiakban: R.) melléklete 2. fejezetének 2.1.6.1. alpontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„2.1.6.1. Budapest FIR-ben ejtőernyős ugrások az alábbi helyeken hajthatók végre:

- a) azokon a kijelölt légtérrel rendelkező repülőtereken, ahol a repülőtérrend megengedi,
- b) olyan katonai légterekben (MCTR, TRA és veszélyes légtér), amelyek alsó magassága megegyezik a földfelszínrel, és
- c) a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló miniszteri rendelet alapján engedélyezett eseti légterekben.”

2. Az R. melléklete 2. fejezetének 2.1.6. pontja a következő 2.1.6.2. alponttal egészül ki:

„2.1.6.2. IFR szerint működő légijárművek által végzett megközelítések/leszállások és indulások végrehajtásakor az ellenőrzött és AFIS egységgel rendelkező repülőtereken ejtőernyős ugrások nem hajthatók végre.”

3. Az R. melléklete 2. fejezetének 2.1.7.1. alpontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„2.1.7.1. Budapest FIR-ben műrepülések az alábbi helyeken hajthatók végre:

- a) külön erre a célra kijelölt légterekben,
- b) azokon a kijelölt légtérrel rendelkező repülőtereken, ahol a repülőtérrend megengedi,
- c) időszakosan korlátozott légterekben, és
- d) a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló miniszteri rendelet alapján engedélyezett eseti légterekben.”

4. Az R. melléklete 2. fejezetének 2.1.11. pontjához tartozó megjegyzés helyébe a következő rendelkezés lép:

„Megjegyzés: Budapest FIR-ben a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló miniszteri rendelet szerint a veszélyes légterekben, azok közzétett üzemideje alatt, légiközlekedési tevékenységet tervezni – a tevékenységben részt vevő légijárművek repüléseit kivéve – tilos. Az üzemidő alatt a veszélyes légtérben csak a veszélyes légtérben folyó tevékenységért felelős szervezet (szervezeti egység) engedélyével lehet repülni.”

5. Az R. melléklete 2. fejezetének 2.3.1.2. alpontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„2.3.1.2. Budapest FIR-ben repülési tervet kell benyújtani:

- a) valamennyi IFR repülésre,
- b) valamennyi államhatárt keresztező repülésre,
- c) állami légijárművel MCTR-n, MTMA-n, időszakosan korlátozott légtéren kívül végrehajtott repülésekre,
- d) az államhatár menti korlátozott légtérben tervezett repülésekre, a mezőgazdasági munkarepülések kivételével,
- e) az ellenőrzött légtér(ek)t érintő repülésekre,
- f) az éjszakai VFR repülésekre,
- g) vitorlázó felhőrepülésekre, és
- h) repülőtéri irányító körzettel rendelkező polgári repülőterek légtereit (CTR, CTA) érintő repülésekre, a repülőtéri légiforgalmi irányító szolgálat AIP-ben közzétett működési idején kívüli időszakban,
- i) a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló miniszteri rendeletben az MCTR-ek üzemidején kívüli polgári repülésre megállapított esetekben.

Az ellenőrzött légtéren kívül működő polgári VFR repülések számára repülési terv benyújtása, az a)–h) pontokban szereplő esetek kivételével nem kötelező, a légijármű vezetője azonban jogosult repülési tervet benyújtani annak érdekében, hogy részére repüléstájékoztató és riasztó szolgálatot biztosítsanak.

A légvédelmi készenléti repülést végző légijárműnek repülési tervet nem kell benyújtani, azonban Budapest ATS Központot az esetleges bevetések részleteiről haladéktalanul tájékoztatni kell.”

6. Az R. melléklete 2. fejezetének 2.7.1. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„2.7.1. A tanácsadói légtérben működő légijárművek repülési profiljukat az illetékes ATS egység hozzájárulása nélkül is megváltoztathatják az illetékes ATS egység előzetes tájékoztatását követően.”

7. Az R. mellékletének 2. fejezete a következő 2.13. ponttal egészül ki:

„2.13. *Katonai légi folyosók*

2.13.1. A katonai légi folyosók működési ideje

2.13.1.1. Közzétett működési időszak az az időtartam, amelyen belül a katonai légi folyosókban állami légijármű repülhet. A közzétett működési időszakon belüli tényleges működési időszakról a Magyar Honvédség tájékoztatja a Budapest ATS Központot a végrehajtást megelőző nap 16.00 óráig (helyi idő). A tényleges működési időszakban minden egyes légi folyosó szakasz, „aktív” vagy „nem aktív” működési állapottal rendelkezik, amely az abban repülő állami légijárművek helyzetének megfelelően változik.

Megjegyzés: A katonai légi folyosókat, illetve azok közzétett működési időszakait a magyar AIP tartalmazza.

2.13.2. A katonai légi folyosók GAT szabályok szerint működő légijárművel történő átrepülése

2.13.2.1. A légijármű vezetője a repülést megelőzően köteles előzetesen tájékozódni a tervezett repülési útvonala által érintett katonai légi folyosó, illetve légi folyosó szakasz vagy szakaszok tényleges működési időszakairól. Tájékoztatást a Budapest ATS Központtól kérhet a közzétett telefonszámon, vagy az erre kialakított módon.

2.13.2.2. A légijármű vezetőjének a katonai légi folyosóba történő belépés előtt legalább 5 perccel be kell szereznie a körzeti repüléstájékoztató szolgálat illetékes egységétől a katonai légi folyosó, illetve légi folyosó szakasz vagy szakaszok „aktív” vagy „nem aktív” működési állapotára vonatkozó tájékoztatást. A tájékoztatás kérésekor a légijármű vezetőnek közölnie kell a repülés során érintett katonai légi folyosó, illetve légi folyosó szakasz vagy szakaszok azonosítóját, és az átrepülés tervezett be- és kilépésének időpontját.

2.13.2.3. A ténylegesen működő katonai légi folyosó valamely légi folyosó szakaszát a légijármű kizárólag abban az esetben repülheti át, ha egyértelmű tájékoztatást kapott arról, hogy az átrepülni kívánt légi folyosó szakasz vagy szakaszok „nem aktív” működési állapotúak, és a légijármű-vezető úgy számítja, hogy az átrepülés a „nem aktív” működési időszakon belül végrehajtható.

2.13.2.4. „Aktív” működési állapotú katonai légi folyosó szakaszba berepülni tilos.

2.13.2.5. A katonai légi folyosó szakasz átrepülése során a légijárműnek kétoldalú rádióösszeköttetést kell tartania a körzeti repüléstájékoztató szolgálat illetékes egységével, és a katonai légi folyosó szakasz átrepülésének megkezdését és befejezését jelenteni kell a körzeti repüléstájékoztató szolgálat illetékes egységének. A katonai légi folyosó szakasz átrepülését a legrövidebb időn belül és a legrövidebb útvonalon kell végrehajtani.

2.13.2.6. A kétoldalú rádióösszeköttetés megszakadása esetén a légijármű köteles a lehető legrövidebb időn belül a katonai légi folyosó szakaszt elhagyni, és erről a körzeti repüléstájékoztató szolgálat illetékes egységét értesíteni.

2.13.2.7. A rádióösszeköttetés megszakadásának tényét a körzeti repüléstájékoztató szolgálat köteles haladéktalanul jelezni a katonai légvédelmi irányító szolgálatnak.

2.13.2.8. A légvédelmi irányító szolgálat biztosítja a kényszerhelyzetben lévő, a kutató-mentő, és mentőrepüléseket, valamint a közrendet, illetve közbiztonságot súlyosan sértő cselekmények felszámolására irányuló rendészeti célú repüléseket végrehajtó légijármű biztonságos átrepülését a katonai légi folyosókban.

2.13.3. Együttműködés a katonai légvédelmi irányító szolgálat és a Budapest ATS Központ között

2.13.3.1. A katonai légvédelmi irányító szolgálat és Budapest ATS Központ a katonai légi folyosók igénybevételének tényleges idejére vonatkozó tájékoztatások módját, és eljárásait együttműködési megállapodásban rögzítik.”

8. Az R. melléklete 3. fejezetének 3.6.2. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„3.6.2. „A” vagy „C” módú 4096 kódbeállítási lehetőséggel rendelkező transzponderrel kell felszerelni azokat a légijárműveket, amelyek VFR szerint:

- a) államhatárt keresztező repülést hajtanak végre,
- b) ellenőrzött légterekben működnek, kivéve a 3.6.3. pontban leírtakat,
- c) 4000 láb (1200 m) AMSL feletti nem ellenőrzött légtérben működnek.

3.6.2.1. A 3.6.2. pont c) pontja alól kivételt képeznek az indulási repülőtér forgalmi körét, légtérét és az LHSG.. légtérét elhagyó hajtómű nélküli légijárművek, ha repülésükről a FIS-t előzetesen tájékoztatták, valamint az LHSG.. légtérben működő légijárművek.

1. *Megjegyzés: Az ellenőrzött légtéren kívül, 4000 láb (1200 m) AMSL alatti VFR repülések számára a transzponderrel történő felszereltség nincs kötelezően előírva, azonban ajánlatos ezeket a légijárműveket is felszerelni transzponderrel, annak érdekében, hogy ezekről a repülésekről is radaron alapuló forgalmi tájékoztatás legyen adható a többi légijármű-vezető számára.*

2. Megjegyzés: A transzponderek működtetésére vonatkozó előírásokat a „H” Függelék tartalmazza.

3. Megjegyzés: A VFR szerint működő légitársaságok „S” módú transzponderrel történő felszerelési kötelezettségéről lásd a 4.4.3.1. pontot.

4. Megjegyzés: Az előzetes tájékoztatás célja, hogy a FIS a hajtómű nélküli légitársaságokról, az „F” légtérben repülő, repülési tervvel rendelkező légitársaságok részére forgalmi tájékoztatást tudjon adni.

9. Az R. mellékletének „E” függeléke helyébe a következő függelék lép:

„„E” Függelék

I. RÉSZ

A REPÜLÉSI TERV CÉLJA ÉS BENYÚJTÁSÁNAK SZABÁLYAI

1. A repülési terv célja

Megjegyzés: A „repülési terv” kifejezés jelentheti a teljes repülési tervet, amely tartalmazza a repülési terv leírásban szereplő valamennyi információt a repülés teljes útvonalára, vagy lehet korlátozott tájékoztatás, amely akkor alkalmazható, ha a benyújtás célja, pl. egy ellenőrzött repülőtérrel történő indulási, leszállási vagy ellenőrzött légtér keresztezésére vonatkozó engedély beszerzése.

1.1. A repülési terv a légitársaság-vezetőnek valamely repülés végrehajtására vonatkozó szándékát tartalmazza, olyan részletességgel, amely a nyújtott légiforgalmi szolgáltatások szempontjából szükséges.

1.2. A repülési terv benyújtásának elsődleges célja a légiforgalmi szolgálati egységek előzetes értesítése egy tervezett repülés lényeges adatairól annak érdekében, hogy a légitársaság számára légiforgalmi szolgálatokat biztosíthassanak, beleértve a légitársaság kényszerhelyzete, eltűnése esetén a szükséges intézkedések megtételét, illetve a kutatás-mentés kellő időben történő megindítását is.

1.3. A repülési terv benyújtásával nem elégíthető ki a rendeltetési repülőtér előzetes tájékoztatási igénye (pl. földi kiszolgálás, vám, határőrség). Az előzetes tájékoztatás szükségességét és módját a repülőterek határozzák meg és az AIP-ben teszik közzé. Az AIP-ben való közzététel hiányában a kiszolgálásban érintett szolgálatok igénybevételét a repülőtérrel előzetesen egyeztetni kell.

1.4. A repülési terv alkalmazási céljaiból eredően:

- több leszállással tervezett útvonalrepülések esetén minden egyes repülési szakaszra külön repülési tervet kell benyújtani;
- ugyanannak a repülési útvonalnak a többszöri lerepüléséhez külön repülési terveket kell benyújtani. Kivételt képeznek ezen szabály alól a le-felszállásokat végrehajtó gyakorló repülések, amelyekre egyetlen repülési tervet kell benyújtani;
- ugyanazon légitársaságra ugyanazon indulási és rendeltetési repülőtérre azonos tervezett indulási idővel, de eltérő útvonal megadásával repülési terveket nem lehet benyújtani;
- a repülési tervben szereplő időadatoknak kellően pontosnak kell lenniük, általános kifejezések, pl. „napnyugta” nem alkalmazhatók; valamint
- kerülni kell az ugyanazon légitársasággal, azonos tervezett indulási idővel, de különböző rendeltetési repülőtérre szóló repülési tervek benyújtását.

Ugyancsak tilos valamely IFR szerint működő légitársaságra – az indulási és rendeltetési repülőterektől függetlenül – olyan időtartamú repülésre tervet benyújtani, amely az előző repülési terve alapján még levegőben tartózkodik a második repülési terv szerinti kezdési időpontban.

2. Repülési tervek aktivizálása és lezárása

2.1. Az ATS egységek általi felhasználásuk során a repülési tervek a repülés megkezdéséről kapott információt követően „aktív” állapotba kerülnek. A levegőből benyújtott repülési tervek azonnal „aktív” állapotúak. A repülés befejezésével, vagy a légitársaság vezetője zárásra vonatkozó jelentésével a repülési tervek „lezárt” állapotba kerülnek.

2.2. Ha egy aktív állapotú repülési terv zárása információ hiányában bizonyos időn túl elmarad, az ATS egységek intézkedéseket tesznek a kutatás és mentés megkezdésére. A szükségtelen és költséges kutatási tevékenység elkerülése ér-

dekében rendkívül fontos, hogy a repülési tervet benyújtó légi jármű-vezetők a repülési terv lezárására vonatkozó előírásoknak maradéktalanul eleget tegyenek.

2.2.1. Azokon a repülőtereken, ahol ATS egység működik (repülőtéri irányító torony vagy AFIS egység), a repülési tervet a repülőtéri ATS egység a légi jármű felszállásakor automatikusan aktivizálja, illetve leszállásakor lezárja, a légi jármű vezetőjének ezzel kapcsolatban külön feladata nincs.

2.2.2. Ha a repülési tervet benyújtott légi jármű ATS egység nélküli repülőtéren hajtja végre a felszállást, a repülési terv aktivizálása a repülés megkezdésének rádióon vagy telefonon keresztül bejelentésével is megtehető Budapest ATS Központ repüléstájékoztató egységéhez.

Ha a repülési tervet benyújtott légi jármű nincs rádióberendezéssel felszerelve, a felszállás tényét a légi jármű vezetője által megbízott földi személy is elvégezheti, illetve ha erre nincs mód, a légi jármű vezetőjének kell telefonon közölnie a várható indulási időt közvetlenül a felszálláshoz történő gurulás megkezdése előtt.

2.2.3. Ha a légi jármű ATS egység nélküli repülőtéren, vagy terepen kíván leszállni, a repülési tervet a légi jármű vezetője a leszállás megkezdésének jelentését tartalmazó rádióközlemény segítségével zárhatja le, ha a tervezett leszállás helyét látja és biztos benne, hogy a leszállás elvégezhető.

2.2.4. Ha a levegőből történő lezárásra nincs mód – pl. a légi jármű nincs rádióberendezéssel felszerelve, vagy a rádióösszeköttetés megszakadt –, a leszállási jelentést a légi jármű vezetőjének telefonon kell haladéktalanul, de mindenképpen a tervezett leszállási időt követő 30 percen belül továbbítani Budapest ATS Központ számára.

A leszállási jelentésnek a következőket kell tartalmaznia:

- a) légi jármű azonosító jele;
- b) indulási repülőtér (ADEP);
- c) rendeltetési repülőtér (ADES);
- d) leszállás helye (a rendeltetési repülőtértől eltérő helyen való leszállás esetén);
- e) leszállási idő.

2.2.5. Ha várható, hogy a repülési terv lezárását a leszállást követő 30 percen belül nem tudják megtenni, a repülési terv „Egyéb tájékoztatások” rovatában nyílt szöveggel tüntessék fel a lezárási jelentés legkésőbbi időpontját.

2.3. Ha egy repülési tervet benyújtott, ellenőrzött légtéren kívül működő, repülési terv benyújtására egyébként nem kötelezett légi jármű vezetője úgy határoz, hogy a továbbiakban repüléstájékoztató és riasztószolgálat biztosítását nem igényli, szándékát a „zárom a repülési tervemet” kifejezéssel kell továbbítani a légi járművel rádióösszeköttetésben lévő ATS egységnek.

3. A repülési tervek benyújtási szabályai

3.1. Ismétlődő repülési tervek (RPL) használata

3.1.1. Általános rész

Ismétlődő repülési terveket (RPL) általában egy menetrendi időszakra vonatkozóan nyújtanak be. RPL-eket csak teljes egészében IFR repülésekre lehet használni, az ICAO szabályok szerint olyanokra, amelyek rendszeresen közlekednek egymást követő hetek azonos napján vagy napjain legalább tíz (10) alkalommal, vagy egy legalább tíznapos időszak minden egyes napján. Az egyes repülési tervelemek minél szélesebb körű állandóságát kell biztosítani.

1. Megjegyzés: Az EUROCONTROL rövidebb időszakra, akár egy alkalomra vonatkozó RPL-t is elfogad.

2. Megjegyzés: Az egy napi üzemelést érintő – az RPL lista módosításával nem járó – módosításokat a 3.1.2.5. pont tartalmazza.

Az RPL-eknek a teljes repülésre kell vonatkozniuk, az indulási repülőtértől kezdve egészen a rendeltetési repülőtérig. Az RPL eljárások csak akkor alkalmazhatók, amikor az adott repülések kezelésében illetékes valamennyi ATS hatóság hozzájárult az RPL-ek elfogadásához.

A nemzetközi repülésekre vonatkozó RPL-ek államok által történő használatának feltétele az, hogy az érintett szomszédos államok már használjanak RPL-eket, vagy ezek használatát egy időben vezetik majd be.

RPL nem nyújtható be transzatlanti repülésekre. Ezekre egyedi repülési tervet kell benyújtani.

3.1.1.1. Valamennyi ismétlődő repülési tervet (RPL) benyújtó légi jármű üzemben tartónak az egyedi repülési terv 10. rovatába beírtakkal megegyező módon az RPL Q rovatában (egyéb tájékoztatások) fel kell tüntetnie az adott légi jármű berendezéseit és képességeit tartalmazó tájékoztatásokat.

3.1.2. A légijármű üzemben tartók RPL benyújtási eljárásai

3.1.2.1. Az RPL-nek a következő tájékoztatásokat kell tartalmaznia:

- a repülési terv érvényességi ideje,
- a repülés napjai,
- a légijármű azonosító jele,
- a légijármű típusa és turbulencia kategóriája,
- MLS képesség,
- indulási repülőtér,
- fékoldási idő,
- utazósebesség(ek),
- utazómagasság(ok),
- követendő útvonal,
- rendeltetési repülőtér,
- teljes számított repülési idő,
- annak a helynek a megnevezése, ahonnan a következő tájékoztatások, kérésre, késedelem nélkül beszerezhetők:
 - = kitérő repülőterek,
 - = üzemanyagkészlet,
 - = személyek száma a fedélzeten,
 - = kényszerhelyzeti felszerelések,
- egyéb tájékoztatások.

3.1.2.2. Az RPL adatok megadása „új lista” vagy „módosító lista” formájában történhet.

Az „új lista” (NLST) olyan benyújtás, amely csak új információkat tartalmaz (tipikusan új téli vagy nyári időszak kezdetén).

A „módosító lista” (RLST) olyan bejelentés, amely megváltozott információkat tartalmaz egy korábban benyújtott lista tekintetében. A megváltozott vagy módosuló tájékoztatás egyaránt lehet módosítás, törlés vagy kiegészítőleg új repülés adatainak megadása.

3.1.2.3. Új lista (NLST) benyújtása

Az RPL-eket általában külön erre a célra tervezett RPL lista nyomtatványon, vagy más, elektronikus adatfeldolgozás céljaira is megfelelő formában lehet benyújtani.

Budapest FIR-ben vagy a 9. pontban megadott IFPS zónában tervezett repülések RPL-jeit e-mail-en vagy SITATEX segítségével, az EUROCONTROL RPL Team számára kell benyújtani. A formátumnak meg kell felelnie az EUROCONTROL Basic CFMU Handbook IFPS Users Manual előírásainak.

Megjegyzés: Jelen függelék III. része egy kitöltött RPL mintanyomtatványt tartalmaz.

Az IFPS zónán kívüli útvonalszakaszon is működő repülésekre vonatkozó RPL-eket az érvényben lévő eljárásoknak megfelelően párhuzamosan az EUROCONTROL-hoz és a zónán kívüli államok nemzeti hatóságaihoz is be kell nyújtani.

Megjegyzés: A repülés útvonala szerint zónán kívül eső valamennyi érintett nemzeti ATS hatóságnak hozzá kell járulnia az RPL-ek használatához.

A NLST-k első benyújtását és a listák további menetrendi időszakra szóló, bármilyen, újbóli benyújtását elegendő idővel az életbelépés előtt kell elvégezni, hogy az ATS szervezetnek elegendő ideje legyen az adatok megfelelő szétosztására. Az ilyen benyújtások időpontját az érintett hatóságok AIP-ben teszik közzé. Ez az időpont nem lehet kevesebb két hétnél.

Az RPL adatok kezelését az EUROCONTROL erre kijelölt „RPL Team” egysége végzi. Az RPL Team hétfőtől péntekig 08.00–17.15 (helyi idő) között működik, beleértve az ünnepnapokat is, kivéve december 25-ét. Az RPL-ek feladói vegyék figyelembe ezt a munkaidőt, amikor RPL adatokat nyújtanak be az EUROCONTROL-hoz.

Az RPL-ek benyújtása előtt a légijármű üzemben tartójának tájékoztatnia kell az RPL Team-et az üzemmentartó adatról, az RPL-ek ügyintézéséért felelős személyről és elérhetőségéről. Ekkor ugyancsak lehetőség van megállapodni az IFPS-től eredő, a 3.3.3.1 pontban leírt operatív válaszközleményekre és az indulási résidőkkel kapcsolatos közleményekre vonatkozó igényekről.

A NLST-eket legalább 4 munkanappal a tervezett első repülés előtt kell az RPL Team-nek megkapnia, az alábbi kivételekkel:

- AIRAC változtatást tartalmazó RPL-ek esetén a minimális idő az AIRAC dátumot megelőző 8 nap;
- a téli időszakra október hó első napja, illetve a nyári időszakra március hó első napja előtt RPL-eket benyújtani nem lehet. Az új időszakra vonatkozó RPL-eket az első közlekedés előtt legalább 1 héttel kell benyújtani.

Megjegyzés: A téli időszak október hó utolsó vasárnapján, a nyári időszak március hó utolsó vasárnapján kezdődik.

A tájékoztatásoknak általában meg kell felelniük a 3.1.2.1. pontban felsoroltaknak azzal a különbséggel, hogy a hatóságok megkövetelhetik a repüléstájékoztató körzethatárok számított idejének és az elsődleges kitérő repülőtérnek a feltüntetését is. Ha megkövetelik, akkor az ilyen tájékoztatást úgy kell megadni, ahogy ez a külön erre a célra tervezett ismétlődő repülési tervlista űrlapon jelezve van.

A repülés útvonalának leírásakor lehetőség szerint kerülni kell a DCT használatát, és a feltételes útvonalfajták közül csak a CDR1-k tüntethetők fel az útvonal rovatban. Megfelelő figyelmet kell fordítani az esetleges hétvégi útvonal változtatásokra.

A kitérő repülőtérre/repülőterekre és a kiegészítő repülési tervadatokra vonatkozó tájékoztatásokat (amelyeket az ICAO repülési terv nyomtatvány 19. rovata tartalmaz) a légijárművet üzemben tartóknak az indulási repülőtérre vagy más, egyeztetett helyen, könnyen hozzáférhető módon kell tárolnia abból a célból, hogy az ATS egységek kérésére ezek az adatok késedelem nélkül megadhatók legyenek. Az RPL listán fel kell tüntetni annak az egységnek a nevét, ahonnan a jelzett adatok beszerezhetők. Az EUROCONTROL-hoz benyújtott RPL-ek esetén az RPL Team-mel történő kapcsolatfelvétel során meg kell adni azt az elérhetőséget, mely folyamatosan rendelkezésre áll az esetlegesen szükséges kiegészítő repülési terv adatok megadásához.

Az RPL adatállományok vételét az EUROCONTROL válaszközléssel nyugtázza. Ha a benyújtó 2 munkanapon belül nem kap visszaigazolást, vegye fel a kapcsolatot az RPL Team-mel, egyeztetés céljából.

A visszaigazolást követően az RPL Team általában 3 munkanap alatt feldolgozza az adatállományt, és ha bármilyen problémát tapasztal, kapcsolatba lép a benyújtóval.

A légijármű-üzemeltető címében vagy telefonszámában bekövetkezett bárminemű változásról (pl. a kiegészítő tájékoztatást megadni képes szervezet cím vagy telefonszám változása), az RPL Team-et haladéktalanul tájékoztatni kell.

3.1.2.4. RPL-ek felfüggesztése

Az RPL-ek automatikusan felfüggesztésre kerülnek az RPL feldolgozó rendszer által december 24-én 2359 UTC és december 25-én 2359 UTC között (a december 25-én tervezett repülésekre egyedi FPL-t kell benyújtani).

Az RPL-ek ugyancsak felfüggeszthetők különleges körülmények esetén, például sztrájkok vagy a CFMU vezetőség külön rendelkezésére. A felfüggesztésről az RPL Team tájékoztatja az érintett légijármű üzemben tartókat.

Az üzemben tartók egyéb felfüggesztéseket külön kérhetnek. A felfüggesztés kérésekor vegyék figyelembe, hogy az RPL-ek meghatározott időrend szerint kerülnek továbbításra az IFPS számára. Ebből eredően felfüggesztés csak azokra az RPL-ekre lehetséges, melyek EOBT-je legalább 20 órán túli. Amennyiben például sztrájk miatt az RPL-eket előre meghatározott időtartamra felfüggesztik, de a sztrájk előbb véget ér, az RPL-ekre történő visszatérés csak néhány óra múlva történhet. A kiesett időtartam alatt egyedi FPL-k szerint lehet működni.

3.1.2.4.1. Állandó jellegű módosítások

Az állandó jellegű módosításokat, amelyek lehetnek új repülések adatainak megadása, korábban megadott repülések adatainak módosítása vagy repülések törlése, módosított lista formátumban kell megadni. Az ilyen listákat a légiforgalmi szolgálatok érintett szerveinek a módosítás életbelépése előtt legalább 7 munkanappal meg kell kapniuk.

Valamennyi RPL módosítást az RPL listák elkészítésére vonatkozó előírások szerint kell benyújtani.

3.1.2.5. Napi módosítások, törlések, ideiglenes jellegű módosítások

Az ideiglenes érvényű, egyszeri alkalomra szóló, a légijármű típusára, turbulencia kategóriájára, sebességére és/vagy utazómagasságára vonatkozó RPL módosításokat az egyes repülések esetében legkorábban 20 órával, de nem később, mint 30 perccel a tervezett indulási idő előtt közölni kell az indulási repülőteret kiszolgáló légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodájával vagy az IFPS-sel.

Amennyiben csak az utazómagasság módosul, ezt az ATS egységgel történő első rádióösszeköttetés során is lehet közölni.

A légijármű azonosító jelének, az indulási repülőtérnek, az útvonalnak és/vagy a rendeltetési repülőtérnek az esetleges megváltoztatása esetén az arra a napra szóló RPL-t törölni kell, és egyedi repülési tervet kell benyújtani. Az egyedi FPL-t a nyugtázott törlés (az ACK megérkezett a CNL-re) után lehet benyújtani, nem korábban, mint 20 órával a tervezett indulási idő előtt.

Amikor a légijármű üzemben tartó szerint várható, hogy egy bizonyos járat, amelyre korábban RPL-t nyújtottak be, a repülési tervben szereplő fékoldási időhöz képest 30 percet vagy többet késik, erről az indulási repülőteret kiszolgáló ATS egységet azonnal értesítenie kell.

Megjegyzés: A szigorú áramlásszervezési követelmények miatt a késés bejelentésének a járatok részéről történő elmulasztása egy, vagy több érintett ATS egységnél az RPL automatikus törlésével járhat.

Amikor a légijármű üzemben tartója tudomására jut, hogy egy olyan járatát törölték, amelyre RPL-t nyújtottak be, erről értesítenie kell az indulási repülőteret kiszolgáló ATS egységet.

A légijárművet üzemben tartóknak biztosítaniuk kell, hogy a repülést érintő legfrissebb repülési terv információk, beleértve az állandó és ideiglenes módosításokat, amelyeket az illetékes ATS egységnek megfelelően bejelentettek, a légijármű-parancsnok rendelkezésére álljanak.

3.1.3. RPL eljárások ATS egységek részére

3.1.3.1. Az EUROCONTROL RPL Team-hez továbbított RPL-ek meghatározott időrend szerint, egyedi feldolgozásra az IFPS-hez kerülnek.

Az RPL-t használó egyes államok kérhetik az IFPS-t, hogy részükre az őket érintő RPL állományokat meghatározott gyakorisággal és formában – általában biztonsági célból – továbbítsák.

Ettől függetlenül az IFPS az RPL-ekből a repülés napján egyedi FPL-t állít össze, majd szétosztja azokat az érintett ATS egységek számára. A szétosztást az IFPS úgy végzi, hogy elegendő idő maradjon az adatoknak az illetékes ATS egység részére megfelelő formában történő megjelenítésére, hogy az a helyzetet elemezhesse és irányítói feladatát elláthassa.

3.1.3.2. Amennyiben az illetékes ATS hatóság különleges körülmények miatt az RPL eljárásokat ideiglenesen felfüggeszti, erről az érintetteket lehetőség szerint a legkorábban és a körülményeknek legjobban megfelelő formában tájékoztatnia kell.

3.1.3.3. Az RPL szerint üzemelő egyes repülésekkel kapcsolatos ATS közleményeket úgy kell összeállítani és az érintett ATS egységek számára megcímezni, mint az egyedi repülési tervek szerint üzemelő repülésekre vonatkozó közleményeket.

3.2. Levegőből benyújtott repülési tervek (AFIL)

3.2.1. Budapest FIR-n belül AFIL-t az alábbi egyes, egyedi repülésekre lehet benyújtani:

- a) mentőrepülést, betegszállítást, transzplantátum szállítást, orvosi segítségnyújtást végző repülésekre, tűzoltó repülésre,
- b) kutató-mentő repülésekre,
- c) határőrizeti és rendészeti célú repülésekre,
- d) a nem ellenőrzött légtérből előre nem tervezhető esetben ellenőrzött légtérbe belépő VFR légijárművekre (pl. zivatarkerülés),
- e) vitorlázó felhőrepülésekre,
- f) állami légijárműnek MCTR, MTMA vagy TRA légtérből légiforgalmi légtérbe történő, előzetesen nem tervezett repülése esetén.

Megjegyzés: Mivel az MCTR, MTMA és TRA légterekben állami légijárművel végrehajtott repülésekre nem kell repülési tervet benyújtani, azonban elképzelhető olyan eset, amikor az adott légijármű bármely előre nem tervezett ok miatt csak légiforgalmi légtér igénybevételel tud tartalék (kitérő) repülőtérré átrepülni, az AFIL benyújtása elengedhetetlen.

Nemzetközi repülésre AFIL-t csak a szomszédos országgal erre vonatkozóan érvényben lévő egyezményben meghatározottak szerint lehet benyújtani.

Ugyancsak lehet AFIL-t benyújtani az ellenőrzött légtéren kívüli VFR repülés során, ha a repülési körülményekben beálló változások (pl. időjárás) miatt a légijármű vezetője a továbbiakban repüléstájékoztató és riasztószolgálat biztosítását igényli.

3.2.2. A 3.2.1. pont d) alpontjában szereplő esetben, ha egy ellenőrzött légtéren kívül működő légijármű ellenőrzött légtérbe kíván belépni, a belépéshez irányítói engedély szükséges. Az engedélykéréshez levegőből benyújtott repülési tervet (AFIL) kell továbbítani az érintett légtérben légiforgalmi irányító szolgálatot ellátó egység számára, egyidejűleg a belépési engedély kérésével. Az AFIL-t legalább 10 perccel az ellenőrzött légtér határának számított elérése előtt kell benyújtani. Ez az előírás nem vonatkozik Budapest TMA oldalhatárain belül lévő repülőterekről induló, az ellenőrzött légtérben ejtőernyős ugratást végrehajtó légijárművekre. Ilyen esetekben a repülés tervezett adatait Budapest ATS Központtal előzetesen egyeztetni kell.

3.2.3. Ha az ellenőrzött légtéren kívül működő légijármű vezetője repüléstájékoztató és riasztószolgálat igénybevétele céljából AFIL-t kíván benyújtani, az AFIL-t az érintett légtérben repüléstájékoztató és riasztószolgálatot ellátó egység számára kell rádióon továbbítani.

3.2.4. AFIL közlésekor először a repülési terv benyújtási szándékot kell jelezni. A fogadás jelzését követően az alábbi adatokat kell megadni:

1. hívójel és SSR kód,
2. repülési szabályok,
3. a légijármű típusa,

4. indulási repülőtér,
5. útvonal,
6. rendeltetési repülőtér,
7. helyzet, következő útvonalpont elérésének számított ideje,
8. magasság,
9. egyéb, az ATS egység vagy a légijármű-vezető által szükségesnek ítélt kiegészítő adatok, pl. ETA, személyek száma.

3.3. Egyedi repülési tervek (FPL) benyújtása

3.3.1. Általános eljárások

3.3.1.1. Az egyedi repülési tervet (FPL) a légijármű személyzete vagy üzemben tartójának kijelölt képviselője nyújtja be az FPL-ek átvételére kijelölt egységnél. Ha a repülési tervet nem a légijármű személyzete nyújtja be, az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a légijármű személyzete a benyújtott és elfogadott repülési terv tartalmát részletelesen ismerje.

3.3.1.2. Az FPL-ek átvételére kijelölt egységek a következők:

(i) az FPL-ek gyűjtésére és szétosztására kialakított nemzetközi egységek (IFPS);

Ezek az egységek csak IFR és GAT repülések, valamint vegyes (IFR/VFR és GAT/OAT) repülések terveit kezelik, tiszta VFR és OAT repülési terveket nem.

(ii) az indulási repülőtéren lévő légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája;

(iii) ha az indulási repülőtéren a forgalom sűrűsége nem indokolja a külön repülésbejelentő létesítését:

- más helyi ATS egység (pl. a repülőtéri irányító torony vagy a repülőtéri repüléstájékoztató egység), vagy
- az adott körzetet kiszolgáló, más repülőtéren lévő regionális repülésbejelentő iroda.

Megjegyzés: A Budapest FIR-ben történő FPL benyújtási szabályokat a 3.3.2. pont tartalmazza.

3.3.1.3. Az FPL-ek benyújtása az FPL-ek átvételére kijelölt szerv által meghatározottak szerint, az alábbi módok valamelyikével történhet:

- személyesen, FPL űrlap kitöltésével,
- telefonon keresztül,
- AFTN-en,
- egyéb távközlési csatornán (pl. SITA) keresztül, vagy
- faxon.

3.3.1.4. A repülési terveket az átvevő egység FPL közlemény formájában továbbítja az érintettek számára. Az ATS egységeknél a kapott FPL közlemények feldolgozása javarészt automatikusan, számítógépes eszközökkel történik. Rendkívül fontos, hogy az FPL a szabályoknak megfelelően, szintaktikailag és logikailag helyesen, az előírt módon és formában legyen benyújtva.

Megjegyzés: Az IFPS egy, a valós rendszertől teljesen független, automata tesztrendszerrel rendelkezik, amely egyszerűbben a www.cfm.eucontrol.int weboldalon keresztül érhető el. Itt lehetőség van egy próba FPL űrlapot kitölteni, és a kitöltés szintaktikai és logikai helyességét ellenőriztetni. Az FPL tesztelésére a tervezett repülés számított féléldási idejét megelőző 5 nappal (120 óra) korábban, az IFPS tesztrendszerbe történő továbbításával van lehetőség.

A tesztrendszer elérhető AFTN-n, valamint SITA-n keresztül is, EBBDZMFV, illetve BRUEY7X címen.

3.3.2. FPL-ek benyújtása Budapest FIR-ben

Megjegyzés: Jelen előírások csak a polgári repülőterekről induló légijárművek repülési terveinek összegyűjtési és szétosztási szabályait tartalmazza. A katonai repülőterekről induló légijárművek repülési terveinek összegyűjtése és szétosztása az illetékes katonai szervek előírásai szerint történik.

3.3.2.1. Budapest FIR-ben az FPL-eket az alábbiak szerint lehet benyújtani:

(i) valamennyi külföldi légijármű üzemben tartó, valamint azok a magyar üzemben tartók, amelyek a szükséges technikai és szakmai feltételeknek megfelelnek, IFR/GAT, valamint vegyes (IFR/VFR, GAT/OAT) repüléseikről szóló FPL-jeiket közvetlenül továbbíthatják az IFPS számára AFTN, SITA vagy egyéb távközlési eszköz segítségével;

A magyar üzemben tartók erről írásban kötelesek tájékoztatni a légiközlekedési hatóságot.

VFR vagy OAT repülések esetén ezen üzemben tartóknak is az alábbi (ii), (iii), vagy (iv) pontban leírt eljárásokat kell követniük:

(ii) a Budapest–Ferihegy repülőtérrel induló légijárműveknek lehetőségük van FPL-jeik benyújtására a Budapest–Ferihegyi repülésbejelentő irodán keresztül. Ezt személyesen, az FPL űrlap kitöltésével tehetik meg;

(iii) az AFIS egységgel rendelkező repülőterekről induló légijárművek vezetői FPL-t a repülőtéri repüléstájékoztató egységnél nyújthatnak be személyesen az FPL űrlap kitöltésével, vagy telefonon;

(iv) az AFIS egységgel nem rendelkező repülőtérrel tervezett indulás esetén a légijármű vezetőjének a repülési tervet telefonon vagy telefaxon kell továbbítania:

- belföldi VFR repülés esetén Budapest ATS Központ repüléstájékoztató egysége,
- nemzetközi vagy IFR, illetve vegyes (IFR/VFR, GAT/OAT) repülés esetén a Budapest–Ferihegyi repülőtér repülésbejelentője számára.

Amennyiben a repülési tervet telefaxon nyújtották be, a „benyújtotta” rovatban fel kell tüntetni a feladó elérhetőségi telefonszámát arra az esetre, ha például a benyújtott repülési terv nem dolgozható fel.

3.3.2.2. Írásban történő benyújtás esetén külön erre a célra szolgáló formanyomtatványt (FPL űrlap) kell használni és ezt – a telefaxon történő benyújtás esetét kivéve – két példányban kell kitölteni.

Megjegyzés: Az FPL űrlap kitöltésére vonatkozó előírásokat jelen függelék II. része tartalmazza.

3.3.2.3. Kiegészítő tájékoztatások (19. rovat megadása)

Írásban vagy telefonon benyújtott FPL-ek esetén a kiegészítő tájékoztatásokat is meg kell adni.

AFIL benyújtása esetén az ATS egységek nem minden esetben kérik a kiegészítő repülési tervadatokat, a légijármű vezetője azonban bármikor közölheti ezeket.

3.3.2.4. Annak érdekében, hogy az AFIS egységek a repülőtéri forgalom, valamint a repülőtér légterét (TIZ) átrepülő légijárművek számára megfelelő forgalmi tájékoztatást tudjanak nyújtani, a repülési tervet be nem nyújtott induló légijárműveknek az alábbi eljárásokat kell követniük:

a) A repülőtér munkaterületén történő működés megkezdése, illetve a felszállás végrehajtása csak az AFIS egységnek a „K” Függelékben leírt, rádióon történő tájékoztatása mellett hajtható végre. A rádióval fel nem szerelt légijárműveknek a működés megkezdését az AFIS egységgel szóban kell egyeztetniük.

b) A repülőtér közelében, illetve kijelölt légterében egyedi légijárművel végrehajtott helyi repülés esetén közölni kell a légijármű hívójelét, típusát, a tervezett indulási és leszállási időt, valamint a feladat jellegét is.

c) A több légijárművel tervezett azonos repülési feladatot végrehajtó sorozatos helyi repülések (pl. csörlőzéses iskolakörzés) esetén az AFIS egység számára meg kell adni a feladat jellegét, valamint a működés tervezett/tényleges kezdési és befejezési időpontjait.

3.3.3. FPL-ek elfogadása

3.3.3.1. Az IFPS-hez benyújtott repülési terveket az IFPS formai és tartalmi szempontból ellenőrzi, és a feladót a közlemény elfogadásáról ACK, a manuális feldolgozás szükségességéről MAN, az esetleges elutasításról REJ közleménnyel tájékoztatja.

A repülési terv benyújtója az FPL 18. rovatában jelezheti, hogy az IFPS a repülési útvonalat külön egyeztetés nélkül módosíthatja (RMK/IFPS REROUTE ACCEPTED). Az IFPS-hez így továbbított FPL azonban nem tartalmazhat hiányzó, vagy befejezetlen útvonalat.

Az ACK közlemény „rövid” és „hosszú” lehet, attól függően, hogy a közleményt az IFPS változtatás nélkül vagy változtatással fogadta el (pl. útvonal változtatás). Hosszú ACK esetén a közlemény tartalmazza a változtatást. A légijármű üzemben tartója, ha közvetlenül nyújtja be FPL-jeit az IFPS-hez, kérheti, hogy mindenkor hosszú ACK-t továbbítsanak számára. Hosszú ACK vétele esetén a feladó felelőssége az IFPS által végzett esetleges módosításból eredő további teendők végrehajtása (pl. IFPS zónán kívüli egyéb érintettek tájékoztatása).

A légijármű üzemben tartója az IFPS-től külön kérheti, hogy az eredeti közlemény feladóján kívül a fenti válaszközleményeket az üzemben tartó számára duplikáltan megküldjék.

Az IFPS az elfogadást követően meghatározza az IFPS zónán belül az IFR/GAT repüléseket felügyelő ATS egységeket és részükre, valamint a közleményben feltüntetett egyéb címzettek számára az FPL-t továbbítja. Mindaddig, míg a feladott repülési tervet az IFPS ACK közleménnyel nem nyugtázza, az érintett ATS egységek a légijárműről FPL-lel nem rendelkeznek és a légijármű nem kezdheti meg repülését.

3.3.3.2. Ha az FPL-t nem közvetlenül az IFPS-hez nyújtják be, az FPL-t átvévo egység feladata

- a lehetőség szerinti tartalmi és formai ellenőrzés,
- a benyújtó figyelmének felhívása az észlelt hibákra, és segítségnyújtás az FPL helyes kitöltésében,
- a tervezett repülés adminisztratív végrehajthatóságának lehetséges mértékű ellenőrzése,

Megjegyzés: A repülés adminisztratív végrehajthatóságának ellenőrzése nem foglalja magába a légijármű földi kiszolgálási lehetőségének, vámvizsgálat megszervezésének stb. ellenőrzését.

- az FPL elfogadásának jelzése a feladó számára, valamint
- gondoskodás a repülési terv előírás szerinti továbbításáról, illetve szétosztásáról az érintettek számára.

Ha a repülési tervet a Budapest–Ferihegyi repülésbejelentőn keresztül az IFPS számára továbbítják, érdeklődni kell a repülési terv elfogadásáról. A benyújtott FPL elfogadását a repülésbejelentő az IFPS-től származó elfogadási tájékoztatást követően szóban jelzi.

Megjegyzés: A repülési terv elfogadása nem menti fel a légijármű vezetőjét az ellenőrzött légterekben, illetve ellenőrzött repülőtereken történő működéshez az irányítói engedély beszerzésével kapcsolatos és a repülésre történő megfelelő felkészülés felelőssége alól.

3.3.4. Az FPL benyújtásának időpontja

3.3.4.1. Ha különleges körülmények nem indokolják, az FPL-t nem korábban mint 24 órával és nem később, mint 60 perccel a felszálláshoz történő gurulás megkezdése előtti időpontig (EOBT) kell benyújtani, a légiforgalmi áramlás-szervezési (ATFM) intézkedések hatálya alá eső repüléseket kivéve, ahol ez az időminimum EOBT–3 óra.

Megjegyzés: Az IFPS-hez továbbítandó FPL-eket lehetőleg minimum 3 órával az EOBT előtt nyújtják be.

Belföldi VFR és állami légijárművel végrehajtott belföldi repülések esetén az FPL-t legkésőbb EOBT–30 perccel kell benyújtani.

ATFM korlátozás repülést végző IFR/GAT vagy vegyes (IFR/VFR, GAT/OAT) repülésekre vonatkozhat. Ilyen repülés előtt a légijármű személyzetének felelőssége ellenőrizni, hogy repülésére ATFM intézkedések vonatkoznak-e. Erről az indulási repülőter ATS egysége, illetve Budapest ATS Központ Áramlás Szervező Csoportja adhat tájékoztatást.

Légiforgalom-áramlásszervezéssel kapcsolatos további információkat az AIP tartalmaz.

3.3.4.2. FPL-t a repülést megelőző 6 nappal korábban benyújtani nem lehet.

3.3.4.2.1. Ha a repülési tervet az EOBT előtt több mint 24 órával nyújtják be, a repülési terv 18. rovatában fel kell tüntetni a repülés dátumát. Ha a repülési tervet az EOBT-t megelőző 24 órán belül nyújtják be, a repülés napja ugyancsak megadható.

3.3.5. FPL-ek törlése, módosítása

3.3.5.1. A repülési terv benyújtójának törölnie kell a repülési tervet annál az egységnél, ahova eredetileg benyújtotta, ha

- nem fog közlekedni,
- a repülését a benyújtott repülési tervben közölt indulási idő előtt kívánja megkezdni, vagy
- az indulási vagy rendeltetési repülőteret, vagy a légijármű azonosító jelét, vagy a közlekedés dátumát kívánják megváltoztatni.

Az utóbbi esetekben a megváltozott adatokkal új repülési tervet kell benyújtani.

3.3.5.2. Ha valamely repülésre RPL-t vagy egyedi repülési tervet nyújtottak be és az EOBT-t megelőző 4 órán belül úgy határoznak, hogy az indulási és rendeltetési repülőter között az eredetitől eltérő útvonalat választanak (pl. ATFM okok miatt):

- a) a korábbi repülési terv közlemény valamennyi címzettje számára „DD” sürgősségi jellel repülési terv törlő közleményt (CNL) kell továbbítani,
- b) alternatív repülési tervet (RFP) kell továbbítani, ugyanazt a légijármű azonosító jelet tartalmazó FPL közlemény formájában, a CNL közleményt követően, de nem korábban, minthogy a CNL-re az IFPS-től az ACK közlemény megérkezett.

Az RFP egyéb tájékoztatások (18.) rovatának első elemeként az „RFP/Qn” rövidítést kell feltüntetni, ahol az RFP az alternatív repülési tervet (Replacement Flight Plan) jelzi, az „n” pedig az alternatív repülési terv sorszámát tartalmazza, azaz „1” az első ilyen repülési terv, a „2” a második stb.

Az utolsó RFP-t az EOBT előtt legalább 30 perccel kell feladni.

Megjegyzés: Az alternatív repülési tervet úgy kell elfogadni, hogy azzal az államok által esetlegesen megkívánt, repülésről szóló előzetes tájékoztatási kötelezettség (diplomáciai engedély) is teljesüljön.

3.3.5.3. A repülési tervet benyújtónak tájékoztatnia kell azt az egységet, ahova repülési tervét eredetileg benyújtotta, ha

- a repülés várhatóan 30 percet (IFPS zónát érintő repülések esetén 15 percet), vagy ezt meghaladóan késni fog az indulással. Ha egy induló légijárműről az EOBT-t követő 2 óra múlva sem érkezik mozgásra vonatkozó tájékoztatás, pl. gurulás, felszállás, vagy EOBT módosítás, az ATS egységek a repülési tervet automatikusan törlik; vagy
- a korábban benyújtott repülési terv egyéb adatait (pl. típus, utazósebesség, utazómagasság, 8,33 kHz frekvenciaosztású rádiókészülékkel való felszereltség) módosítani kívánják.

Megjegyzés: Ha csak az utazómagasságot kívánják módosítani, ez az ATS egységekkel történő rádióösszeköttetés során is megtehető.

3.3.5.3.1. Módosító közleményt minden esetben továbbítani kell a 8,33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel való felszereltségben beállott változás esetén.

3.3.5.3.2. Ha valamely korábban feladott repülési terv 18. vagy 19. rovatában szereplő információkat törölni kívánják, az IFPS részére CHG közleményt kell továbbítani és a törlendő kulcsrövidítés után a NIL-t kell belefoglalni. Pl. STS/NIL esetén az FPL-ből valamennyi STS) információ törlésre kerül (az STS/PROTECTED kivételével), vagy RMK/NIL esetén az összes korábbi szöveg helyett RMK/NIL lesz látható.

3.3.5.4. A törlésre vagy módosításra vonatkozó tájékoztatást nem lehet korábban megtenni, mint EOBT–20 óra.

3.3.5.5. A törlésekről, illetve módosításokról a fentiek szerint tájékoztatott egységnek értesítenie kell mindazon egységeket, amelyek számára az eredeti FPL-t továbbította.

4. Közbenső leszállásokkal végrehajtott repülések és visszaúti repülések tervei

Az IFPS által szétosztandó repülési tervek vonatkozásában az FPL bármely repülési szakaszra benyújtható, a feladónak a közleményben fel kell tüntetnie az IFPS címeit és az esetleges egyéb címzetteket. Az FPL megfelelő időben történő szétosztásáról az IFPS gondoskodik.

Ha a légijármű személyzete az IFPS-hez nem továbbítandó, közbenső útvonalra vagy visszaútra vonatkozó FPL-t nyújt be a Budapest–Ferihegyi repülőtér repülésbejelentőjénél, a repülés további szakaszaira, illetve a visszaútra vonatkozó FPL-t el kell juttatni a további indulási repülőterek repülésbejelentői számára, amelyek a kapott FPL-t ugyanúgy kezelik, mintha azt náluk nyújtották volna be.

5. Különleges kezelés igénylése

5.1. Meghatározott esetekben a légijármű a légiforgalmi szolgáltatóktól különleges kezelést igényelhet, pl. elsőbbség biztosítása, áramlásszervezési intézkedések alóli felmentés. Az erre vonatkozó igénylést a 18. rovatban (STS/...) kell fel tüntetni a megadott kulcsszavak használatával.

Különleges kezelés igénylésére az alábbi repülések jogosultak;

- kényszerhelyzetben lévő repülések,
- humanitárius célú repülések,
- az élet mentésével kapcsolatos mentőrepülések, beleértve a betegek és sebesültek tényleges szállítását végző repüléseket, valamint az ezeknek a rendeltetési repülőtérrel történő elszállítása céljából végzett repüléseket. Ugyancsak ide tartoznak az átültetendő szervek, vérplazma és gyógyszerek szállításai, valamint ezek elszállítása érdekében végzett repülések,
- kutató-mentő repülések, és
- államfőt/miniszterelnököt szállító repülések.

A kulcsszavakat jogosulatlanul használni tilos.

A megfigyelés vagy bemutatás céljából végrehajtott Nyitott Égbolt (Open Sky) repülések mentesülnek az áramlásszervezési intézkedések alól. A mentesség nem vonatkozik a szállítást végző ilyen repülésekre.

Megjegyzés: A Nyitott Égbolt repülések által alkalmazandó légijármű azonosító jelek képzési szabályait a II. rész 2. pontja tartalmazza.

5.2. Ugyancsak különleges kezelést kell igényelni az ATS-től az EUR RVSM légtérben GAT-ként működni szándékozó állami légijárművekből álló kötelekrepülések üzemben tartóinak, valamint a nem RVSM engedélyezett állami légi járművek üzemben tartóinak, amennyiben a kért repülési szintjük FL290 vagy e fölötti.

6. FPL-ek címzése

6.1. A repülési tervet az érintett egységek számára történő továbbítás érdekében meg kell címezni, és a rendelkezésre álló távközlési eszközök segítségével a címzettek számára el kell juttatni. Érintett egységeknek az indulási, valamint a rendeltetési repülőterek ATS egységei, valamint a repülés tervezett útvonalán légiforgalmi szolgáltatókat nyújtó ATS egységek és a légiforgalom áramlását szervező egységek minősülnek. Ezen túlmenően bizonyos repülések számára az illetékes ATS hatóságok, a légijármű üzemben tartók vagy a repülőterek a repülési tervek továbbítását egyéb címzettek részére is előírhatják.

Megjegyzés: Az egyes államokban alkalmazandó címzési eljárásokat a nemzeti AIP-k tartalmazzák.

6.2. IFPS zónát érintő repülések

Megjegyzés: Az IFPS zónába tartozó FIR-ek felsorolását a 9. pont tartalmazza.

6.2.1. Az IFPS zónát érintő repülések vonatkozásában az IFR/GAT repülésekre vonatkozó repülési terveket a zónán belüli IFR/GAT repüléseket kezelő egyedi ATS egységek helyett csak az IFPS haren (Brüsszel) és brétigny-i (Párizs) egységei számára kell megcímezni. Ezek az egységek az IFPS zónán belül érintett ATS egységek részére az FPL közleményt eljuttatják.

Vegyes repülések esetén (IFR/VFR és/vagy OAT/GAT) a VFR és OAT repülési szakaszokat kezelő IFPS zónán belüli ATS egységek címeit külön meg kell adni.

6.2.2. Az IFPS egységekhez eljuttatandó repülési terv közleményeknél ún. kettős címzési módszert kell alkalmazni, amelynek jellemzője, hogy a címzettek rovatba csak az IFPS egységek címeit kell belefoglalni, az egyéb címzetteket pedig a feladóra vonatkozó tájékoztatásokat követően, a szövegrész első elemeiként kell feltüntetni.

Az IFPS a repülési tervet a kitérő repülőtér(ek) számára nem címezi meg. Ha a repülési terv feladója az FPL-t a kitérő repülőtér(ek)re is el akarja juttatni, a kitérő repülőtér(ek) címeit a kettős címzési eljárással kell a feladónak az FPL közleménybe foglalni.

1. Megjegyzés: A kettős címzési rendszer részletes leírását az EUROCONTROL Basic CFMU Handbook tartalmazza.

2. Megjegyzés: Az IFPS egységek címei az alábbiak:

Hálózat	IFPS egységek címei	
	IFPU 1 Haren, Belgium	IFPU2 Brétigny, France
AFTN	EBBDZMFP	LFPYZMFP
SITA	BRUEP7X	PAREP7X

6.3. A repülési tervek szétszétásával megbízott szervek AFTN vagy SITA hálózatokon továbbított repülési terv közlemények helyes címzéséért az alábbiak szerint felelősek:

a) az FPL-t az IFPS-hez közvetlenül benyújtó légitársaság üzemben tartó felelős az FPL közlemény helyes megcímzéséért

- az IFPS egységek számára,
- az IFPS zónán kívüli repülési szakaszon az érintett ATS egységek számára,
- az IFPS zónán belüli VFR vagy OAT repüléseket felügyelő egységek számára, ha vegyes (VFR/IFR, GAT/OAT) repülést hajt végre, valamint
- az illetékes ATS hatóságok, a légitársaság üzemben tartó és a repülőterek által esetlegesen előírt egyéb címzettek számára;

b) egyéb esetekben a repülési tervet szétszételő szerv felelős a valamennyi érintett ATS egység számára történő megcímzésért. Ha azonban a repülés jellegétől függően az illetékes ATS hatóság, a légitársaság üzemben tartó vagy a repülőtér a repülési terv továbbítását egyéb címzettek számára is előírja, a repülési terv benyújtójának felelőssége a külön kért címzettek megadása.

7. Repülési tervek (FPL) összegyűjtése és szétszétása Budapest FIR-ben

7.1. Az IFPS-hez a légitársaság üzemben tartó által közvetlenül eljuttatott FPL-ek esetében az IFPS gondoskodik a közlemény eljuttatásáról az IFPS zónán belül érintett valamennyi ATS egység, az Európai Áramlás Szervező Központ, valamint az üzemben tartó által a közleményben feltüntetett egyéb címzettek számára.

7.2. A Budapest–Ferihegyi repülésbejelentő irodához benyújtott repülési tervek esetén az iroda gondoskodik az FPL eljuttatásáról az érintettek számára.

7.3. Az AFIS egységekkel rendelkező repülőtereken benyújtott repülési terveket a repülőtéri repüléstájékoztató egységnek az alábbiak szerint kell továbbítani:

a) ha AFTN terminál rendelkezésre áll:

(i) belföldi VFR repülések FPL-jeit az alábbi egységek/címzettek számára kell eljuttatni:

- Budapest ATS Központ (LHCCZIX),
- az útvonalon érintett egyéb, AFTN terminállal rendelkező AFIS egységek, ha azok illetékességi légterét a légitársaság várhatóan átrepüli,
- a Magyar Honvédség Összhaderőnemi Parancsnokság Hadműveleti Központ Katonai Légiforgalmi Alosztály Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálat (MH ÖHP HK KLA) (LHCCYWYX),
- a rendeltetési repülőtér, ha az fel van szerelve AFTN terminállal,
- a rendeltetési repülőtér által előírt vagy a légitársaság vezetője által kért egyéb címzettek;

(ii) nemzetközi, vagy IFR, vagy vegyes (IFR/VFR) repülések FPL-jeit a Budapest–Ferihegyi repülésbejelentő (LHBPZPX) számára kell továbbítani.

b) Ha AFTN terminál nem áll rendelkezésre, a repülési tervet elsődlegesen telefaxon, ennek hiányában telefonon kell továbbítani:

(i) belföldi VFR repülés esetén Budapest ATS Központ,

(ii) nemzetközi, vagy IFR, vagy vegyes (IFR/VFR) repülés esetén a Budapest–Ferihegyi repülésbejelentő számára.

7.4. A rendeltetési repülőtér ATS egységének értesítése egy tervezett repülés adatairól az alábbiak szerint történik:

Megjegyzés: Ha a rendeltetési repülőtéren ATS egység nincs, a légijármű vezetőjének felelőssége a repülőtér megfelelő tájékoztatása.

Ha a rendeltetési repülőtéren AFTN terminál rendelkezésre áll, a rendeltetési repülőtér számára az AFTN-n keresztül feladott FPL-eket ugyancsak AFTN-n keresztül továbbítják.

Telefaxon feladott vagy telefonon közölt repülési terv esetén Budapest ATS Központ telefonon továbbítja az eredeti repülési terv adatait a rendeltetési repülőtér ATS egysége számára.

Ha a rendeltetési repülőtéren AFTN terminál nem áll rendelkezésre, a rendeltetési repülőtér számára az eredeti repülési tervet ugyancsak telefonon keresztül továbbítják. Előfordulhat azonban, hogy valamely érkező légijárműről Budapest ATS Központ eredeti repülési tervadatokat előzetesen továbbítani nem tud, mivel a központban a beérkező repülési tervek feldolgozása automatikusan, az ATS személyzet által nem látható módon történik.

A fentiekől függetlenül, a repülés megkezdése után a légijármű várható érkezéséről/átadásáról az átadó ATS egység számított érkezési adatok megadásával az átadási pontra számított idő előtt legalább 15 perccel telefonon tájékoztatja az AFIS egységet.

8. Telefon- és telefaxszámok

		Telefon	Telefax
Budapest ATS Központ Supervisor		06 (1) 291-6252	06 (1) 291-6252
Repüléstájékoztató egység (FIC)	FPL benyújtás	06 (1) 296-9143	06 (1) 296-9150 06 (1) 296-9151
	FPL lezárása, előzetes tájékoztatás kérés	Kelet 06 (1) 296-9103	–
		Nyugat 06 (1) 296-9102	–
Áramlás Szervező Csoport		06 (1) 296-9193	06 (1) 296-9152
Légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája (repülésbejelentő) Budapest–Ferihegy		06 (1) 296-6844	06 (1) 296-6925

9. Az IFPS zónába tartozó FIR-ek

Ország	FIR/UIR	ICAO kódjel	Ország kódjel
Albánia	Tirana	LATI	LA
Ausztria	Wien	LOVV	LO
Belgium	Brussels	EBBU	EB
Bosznia és Hercegovina	Sarajevo	LQSB	LQ
Bulgária	Sofia	LBSR	LB
	Varra	LBWR	LB
Horvátország	Zagreb	LDZO	LD
Ciprus	Nicosia	LCCC	LC
Cseh Köztársaság	Praha	LKAA	LK
Dánia	Copenhagen	EKDK	EK
Finnország	Tampere	EFES	EF
	Rovaniemi	EFPS	EF
Franciaország	Paris	LFFF	LF
	Reims	LFEE	LF
	Brest	LFRR	LF
	Bordeaux	LFBB	LF

Ország	FIR/UIR	ICAO kódjel	Ország kódjel
Németország	Marseille	LFMM	LF
	Bremen	EDWW	ED
	Dusseldorf	EDLL	ED
	Frankfurt	EDFF	ED
	Munchen	EDMM	ED
	Berlin	EDBB	ED
	Rhein	EDDU	ED
	Hannover	EDDV	ED
Görögország	Athinai	LGGG	LG
Magyarország	Budapest	LHCC	LH
Írország	Shannon	EISN	EI
	Sota	EISN	EI
Olaszország	Roma	LIRR	LI
	Brindisi	LIBB	LI
	Milano	LIMM	LI
	Vilnius	EYVL	EY
Litvánia	Brussels	EBBU	EL
Luxemburg	Skopje	LWSS	LW
Macedónia	Malta	LMMM	LM
Málta	Chisinau	LUKK	LU
Moldávia	Marseille	LFMM	LN
Monaco	Amsterdam	EHAA	EH
Hollandia	Oslo	ENOS	EN
Norvégia	Stavanger	ENSV	EN
	Trondheim	ENTR	EN
	Bodo	ENBD/ENOB	EN
	Warszawa	EPRL	EP
Lengyelország	Lisboa	LPPC	LP
Portugália	Santa Maria	LPPO	LP
Románia	Bucuresti	LRBB	LR
Szlovákia	Bratislava	LIBB	LZ
Szlovénia	Ljubljana	LJLA	LJ
Spanyolország	Barcelona	LECB	LE
	Madrid	LECM	LE
	Canarias	GCCC	GC
	Stockholm	ESOS	ES
Svédország	Malmö	ESMM	ES
	Sundsvall	ESUN	ES
	Switzerland	LSAS	LS
Svájc	Ankara	LTAA	LT
Törökország	Istanbul	LTBB	LT
	Lviv	UKLV	UK
Ukrajna	Kyiv	UKBV	UK
	Khazkiv	UKHV	UK
	Odessa	UKOV	UK
	Simferopol	UKFV	UK

Ország	FIR/UIR	ICAO kódjel	Ország kódjel
Egyesült Királyság	London	EGTT	EG
	Scottish	EGPX	EG
Szerbia és Montenegro	Belgrade	LYBA	LY

II. RÉSZ

A REPÜLÉSI TERV ŰRLAP KITÖLTÉSE

1. Az FPL űrlap jellemzői

Az egyedi repülési tervek írásban történő benyújtására szolgáló FPL űrlap három részből áll:

- a címzettek és a feladással kapcsolatos adatok feltüntetésére szolgáló fejrész. Ezt a részt az FPL-t átvevő egység tölti ki, azonban az FPL benyújtója itt feltüntetheti az általa külön kért egyéb címzetteket,
- az alapvető repülési tervadatokat tartalmazó középső rész, amelyet valamennyi címzetthez továbbítanak,
- kiegészítő tájékoztatások feltüntetésére szolgáló rész. Ez a rész általában nem kerül továbbításra a címzettek számára, az itt közölt információk az esetlegesen szükséges kutatás és mentés szempontjából bírnak fontossággal, és ezeket csak külön kérésre továbbítják.

Az űrlapon az egyes repülési adatok beírására rovatok szolgálnak, egy rovat több elemből is állhat. Az egyes rovatok/elemek neve két nyelven (angol–magyar) van megadva.

Az egyes rovatok számozottak (nem egymást követő számozással), a számozás és az írásjelek csak a repülési terv AFTN-en történő továbbítása és a rendeltetési oldalon történő feldolgozás szempontjából fontosak.

A kitöltött FPL űrlap alapján a repülési tervet átvevő egység az AFTN-en történő továbbítás érdekében ún. FPL közleményt szerkeszt és juttat el az érintettek számára megfelelő távközlési eszköz segítségével. A kapott FPL közlemények feldolgozása a címzettek által javarészt automatikusan, számítógépes eszközökkel történik. Rendkívül fontos, hogy a közlemény alapjául szolgáló FPL űrlapot annak benyújtója az előírt módon és formában töltsse ki.

2. Az FPL űrlap kitöltése

2.1. Általános előírások

Hacsak az egyes mezők viszonylatában külön jelezve nincs, valamennyi mezőt ki kell tölteni.

Az adatokat az első rendelkezésre álló karakterhelyettől kezdve kell beírni, a fennmaradó helyeket üresen kell hagyni.

Az óra-időket 24 órás időrendszert használva, 4 számjeggyel (órák és percek), UTC-ben kell beírni. A számított repülési időt ugyancsak 4 számjeggyel (órák és percek) kell beírni.

A repülési tervben használt „repülőtér” kifejezés olyan területet is jelenthet, amely nem kiépített repülőtér, de meghatározott típusú légi járművek (pl. helikopterek, ballonok) is használhatják.

Az űrlapot jól olvasható nyomtatott nagybetűkkel kell kitölteni, faxon történő továbbítás esetén a kitöltéshez fekete színű íróeszközt (vagy írógépet) kell használni.

2.2. Az FPL űrlap rovatainak és mezőinek kitöltése

7. rovat: LÉGIJÁRMŰ AZONOSÍTÓ JELE

Min. 2, max. 7 karakterrel írja be:

kereskedelmi repülés esetén a járatszámot, ha ilyen van, pl. MAH101

vagy a légi jármű lajstromjelét, pl. HAANB

Szókózt, vagy írásjelet használni nem lehet.

A későbbi rádióösszeköttetések során a beírt azonosító jelet kell használni.

Az egyes járatok rádiótávbeszélő hívójeleit az ICAO Doc 8585 kiadványa (Designators for aircraft operating agencies, aeronautical authorities and services) tartalmazza.

Kötélékre repülés esetén a vezérgép, illetve az ATS-sel rádióösszeköttetést tartó légi jármű azonosító jelét kell feltüntetni és a 18. rovatban REG/jelölést használva kell megadni a kísérő légi járművek lajstromjelét.

A Nyitott Égbolt keretén belül végrehajtott repülések esetén az OSY hívójel használandó. Az ilyen repülések három csoportba tartozhatnak, a csoportjelölést az alábbiak szerint kell megadni a hívójel utolsó betűjeként

F: Felderítő célú repülés, a 18. rovatban az STS/ATFMEXEMTAPPROVED feltüntetésével és egy arra vonatkozó megjegyzéssel, hogy a repülés útvonala az érintett nemzeti hatóságokkal egyeztetésre került,

D: Bemutató célú repülés, a 18. rovatban ugyancsak fel kell tüntetni az STS/ATFMEXEMTAPPROVED-t és belefoglalni a megjegyzést, hogy a repülés útvonala az érintett nemzeti hatóságokkal egyeztetésre került,

T: Szállítás céljából végzett repülés. A repülést normál repülésként kezelik, a 18. rovatban semmit sem kell feltüntetni.

8. rovat: REPÜLÉSI SZABÁLYOK ÉS A REPÜLÉS TÍPUSA

Repülési szabályok (1 karakter)

Írja be a repülési szabályokat az alábbiak szerint:

I ha IFR,

V ha VFR,

Y ha először IFR majd VFR,

Z ha először VFR majd IFR,

„Y” és „Z” használata esetén a 15. rovatban tüntesse fel azt a pontot/pontokat, ahol a repülési szabályok megváltoztatását tervezik.

Repülés típusa (1 karakter)

Írja be a repülés típusát az alábbiak szerint:

S menetrend szerinti kereskedelmi repülés,

N nem-menetrend szerinti repülés,

M katonai repülés,

G általános célú repülés, beleértve a sport, magán és taxi repüléseket,

X egyéb, beleértve a VIP, mentő, rendőrségi, tűzoltó, kalibráló, gyakorló, munkarepüléseket stb.

Katonai repülések esetén:

- teljes egészében OAT repülések esetén 18. rovatban STS/jelölést követően tüntesse fel a repülés jellegét,
- vegyes repülés esetén a 15. rovatban tüntesse fel azt a pontot/pontokat, ahol a katonai repülés jellegének (GAT vagy OAT) megváltoztatását tervezik.

Megjegyzés: GAT repüléseknek a polgári szabályoknak megfelelően végrehajtott repülések minősülnek. OAT repüléseknek a katonai repülési eljárásokat követő speciális katonai repülések minősülnek, ezeket általában a katonai ATC egységek irányítják.

„X” használata esetén STS/, RMK/, vagy STAYINFO/ jelölést használva adja meg a repülés jellegét.

9. rovat: LÉGIJÁRMŰVEK SZÁMA, TÍPUSA ÉS TURBULENCIA KATEGÓRIÁJA

Légijárművek száma (1 vagy 2 karakter):

Írja be a légijárművek számát, ha az egynél több, tehát csak kötelékreptetés esetén kell kitölteni.

Légijármű típusa (2–4 karakter):

Írja be a légijármű típusát az ICAO „Légijármű Típus Jelölések” (Doc 8643) című kiadványban megadottak szerint.

Megjegyzés: A kiadvány szerint a vitorlázógépekre a „GLID”, a ballonokra a „BALL”, a léghajóra a „SHIP” és az ultrakönnyű légijárművekre az „ULAC” jelöléseket kell használni.

Ha a légijármű(vek) típusa(i) részére ilyen jelölést nem osztottak ki, írjon be ZZZZ-t.

Egyedi légijármű, illetve azonos típusból álló kötelék esetén a 18. rovatban TYP/-t követően nyílt szöveggel adja meg a légijármű típusát.

Több típusból álló kötelék esetén:

- ha a légijárművek típusa nem ismert, a 9. rovatban a légijárművek darabszámát követően a légijármű típust ZZZZ-vel kell megadni, és a 18. rovatban a légijármű típusokat a TYP/ és RMK/ t követően kell beírni, úgy, hogy a TYP/ után a legkisebb teljesítményű típust kell beírni, az RMK/ után pedig az egyéb típusokat kell felsorolni,

pl. 9. rovat: ZZZZZ/M, 18. rovat: TYP/D9FF RMK/SECOND AC TYPE D7FF

- ha a légijárművek típusa ismert, a 9. rovatban a légijárművek darabszámát követően a legkisebb teljesítményű légijármű típus jelölését kell beírni, az egyéb légijárművek típusait pedig a 18. rovatban RMK/ után kell felsorolni,

pl. 9. rovat: 2BE20/M 18. rovat: RMK/SECOND AC TYPE BE9L.

Turbulencia kategória (1 karakter):

Írja be a törtvonás után a következő betűk valamelyikét a légijármű turbulencia kategóriájának jelzésére:

H ha az engedélyezett maximális felszálló tömeg (MTOW) 136 000 kg vagy több,

M ha az MTOW kisebb mint 136 000 kg, de több mint 7000 kg,

L ha az MTOW 7000 kg, vagy kisebb.

10. rovat: BERENDEZÉSEK (kommunikációs, navigációs és megközelítési)

A mező első részébe (max. 10 karakter) írjon be egy karaktert az alábbiak szerint:

S ha az útvonal lerepüléséhez és a megközelítés végrehajtásához szükséges alapvető kommunikációs és navigációs berendezések rendelkezésre állnak és működőképesek, vagy

N ha az útvonal lerepüléséhez és a megközelítés végrehajtásához a szükséges kommunikációs és navigációs berendezések nem állnak rendelkezésre, vagy üzemképtelenek, vagy a légijármű vezetője nincs feljogosítva a légijárműbe szerelt alapvető navigációs berendezések használatára,

és/vagy írjon be az alábbi betűkből egyet vagy többet a rendelkezésre álló és működő berendezések jelzésére:

1. *Megjegyzés: Budapest FIR-ben alapvető kommunikációs és navigációs berendezésen a VHF rádióberendezés, rádióiránytű, VOR és ILS vevő értendő.*

2. *Megjegyzés: Nemzetközi repülés esetén az S betű csak fedélzeti RNAV berendezés megléte esetén használható.*

C LORAN C

D DME

F Rádióiránytű

G GNSS R

H HF rádióberendezés

I Inerciális berendezés

J Adatkapcsolat (data link)

K MLS

L ILS

M Omega

O VOR

R RNP képesség

T TACAN

U UHF rádióberendezés

V VHF rádióberendezés

W RVSM képesség

Y 8,33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel való felszereltség

Z Egyéb berendezések

Megjegyzések:

– a „J” használata esetén a 18. rovatban DAT/jelölést használva egy vagy több karakterrel adja meg a rendelkezésre álló berendezést,

– az „R” jelölés a területi navigációs (RNAV) repülési képesség (RNP5) jelzésére használandó,

– RNAV képességgel nem rendelkező állami légijárművek EUR(opa) körzetén belül történő repülés során az „S” és „R” jelöléseket nem használhatják. RNAV képességgel nem rendelkező, és ez alól felmentést kapott állami légijárműveknek a felmentést a 18. rovatban STS/-t követően kell jelezni,

– az RVSM képességet a kért repülési szinttől függetlenül „W” beírásával jelezni kell a 10. rovatban. Kötelékrepülést végrehajtó állami légijárműveknek azonban – függetlenül RVSM engedélyezési státusuktól – nem szabad beírniuk a „W” betűt,

– a „Z” használata esetén a 18. rovatban COM/ és/vagy NAV/jelölést használva fel kell tüntetni az egyéb berendezéseket.

A 8,33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel történő felszereltséget külön jelezni kell.

– „S” használata esetén is; és

– akkor is, ha a tervezett repülési magasság nem indokolja a 8,33 kHz csatornaosztású rádióberendezés meglétét, azonban az adott légijármű képes olyan légtérben működni, ahol a 8,33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel való felszereltséget előírták.

Ha a légijármű ilyen rádiókészülékkel nincs felszerelve, az „Y”-t értelemszerűen nem kell beírni.

Ha a légijármű számára a 8,33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel történő felszereltségi követelmény nem vonatkozik, a felmentést a 18. rovatban STS/-t követően kell jelezni.

A mező végén található törtvonalat követően:

a fedélzeti válaszadóra (transzponder) vonatkozó információt kell megadni, az alábbi egykarakteres jelölések valamelyikének feltüntetésével:

N nincs transzponder, vagy üzemképtelen,

A „A” mód 4096 kód beállítási lehetőségű transzponder,

C „A” és „C” mód 4096 kód beállítási lehetőségű transzponder,

S „S” módú transzponder légijármű azonosító jel és nyomásmagasság továbbítással,

I „S” módú transzponder légijármű azonosító jel továbbítással, de nyomásmagasság továbbítás nélkül,

P „S” módú transzponder nyomásmagasság továbbítással, de légi jármű azonosító jel továbbítása nélkül,
X „S” módú transzponder légi jármű azonosító jel és nyomásmagasság továbbítás nélkül.

A transzponderre utaló jelölés után közvetlenül egy karakterrel jelezhető, hogy a légi jármű fel van szerelve fedélzeti navigációs berendezésektől származó adatok automatikus továbbítását végző berendezéssel (ADS).

D ADS berendezéssel felszerelt.

13. rovat: INDULÁSI REPÜLŐTÉR ÉS IDŐ

Indulási repülőtér (4 karakter):

Írja be az indulási repülőtér 4-betűs ICAO helységjelölését, pl. LHBP, EGKK.

Ha az indulási repülőtérnek nem osztottak ki helységjelölést, vagy a légi jármű terepről hajtja végre a felszállást, írjon be ZZZZ -t, és a 18. rovatban DEP/jelölést használva adja meg az indulás helyét.

Budapest FIR-ből történő indulás esetén az indulás helyét földrajzi koordinátákkal vagy az ahhoz legközelebb eső – a magyar AIP mellékletét képező ICAO 1:500 000 Légiforgalmi Térképen feltüntetett – település nevével kell megadni.

Idő (4 karakter):

Írja be a számított fékoldási időt (EOBT), azaz azt az időpontot, amikor a forgalmi előtérről a felszálláshoz történő elgurulást tervezik.

Megjegyzés: A levegőből benyújtott repülési tervek vétele során a földi ATS egységek indulási repülőtérként az AFIL jelölést használhatják.

15. rovat: ÚTVONAL

Utazósebesség (max. 5 karakter):

Írja be a tényleges önsebességet (TAS) a repülés első, vagy teljes szakaszára az alábbi mértékegységek és módok alkalmazásával:

- csomókban történő megadás esetén N és négy számjegy, pl. N0355
- kilométer/óránban történő megadás esetén K és négy számjegy, pl. K0830
- tényleges Mach-ban történő megadás esetén M és három számjegy, pl. 0,82 Mach = M082

Megjegyzés: Mach-ban történő sebesség megadás csak abban az esetben lehetséges, ha az érintett ország légügyi hatósága ezt külön engedélyezi.

Utazómagasság (max. 5 karakter):

Írja be a tervezett utazómagasságot a repülés első, vagy teljes szakaszára az alábbi mértékegységek alkalmazásával:

- repülési szintben történő megadás esetén F és három számjegy, pl. F330,
- lábban kifejezett tengerszint feletti magasság szerinti megadás esetén A és három számjegy (100 lábas egységek), pl. A045 (4500 láb QNH magasság),
- méter standard-ben történő megadás esetén S és négy számjegy (10 méteres egységek), pl. S 1130 (11 300 méter standard),
- méterben kifejezett tengerszint feletti magasság szerinti megadás esetén M és négy számjegy (10 méteres egységek), pl. M0060 (600 méter QNH magasság),
- ellenőrzött légtéren kívül végrehajtott VFR repülések esetén ebbe a mezőbe VFR betűket is lehet írni.

Ha nemzetközi repülés során olyan FIR határt terveznek keresztezni, ahonnan a korábbitól eltérő mértékegységrendszert kell használni, az útvonalmezőben meg kell adni azt a pontot, ahonnan az új mértékegységrendszert használják, az új mértékegységrendszerben kifejezett adatokkal együtt (az eljárás megegyezik a sebesség/magasság megváltoztatás módjával).

Budapest FIR-ben az utazómagasságokat:

- az átváltási szinten, vagy felette tervezett repülések esetén: repülési szintek szerint, pl. F110
- az átváltási magasságon, vagy alatta tervezett repülések esetén pedig: lábban, vagy méterben kifejezett tengerszint feletti magasságban, pl. A025, vagy M0075 kell megadni.

Útvonalmező (karakterszám nem meghatározott)

Útvonal elemek

Az útvonalmező csak meghatározott elemeket tartalmazhat. Az útvonal leírás egyes elemeit szóközzel kell elválasztani.

Az egyes elemek a következők lehetnek:

1. útvonal kódjelölés (2–7 karakter): az útvonalra, vagy útvonalszakaszra kiosztott kód jelölés, beleértve az ATS útvonalak kódjelölését, a szabvány műszeres indulási eljárásokat (SID) és szabvány érkezési eljárásokat (STAR) ahol ezek alkalmazhatók (pl. A4, UW42, H26, SPI1A), és egyéb egyeztetett kódjelöléseket, (pl. OAT repülési útvonal kódjelölése).

Megjegyzés: Európai repülőterek esetén, ha a helyi előírások másképp nem rendelkeznek, SID-ket és STAR-okat ne foglaljanak bele az útvonalleírásba.

2. fontos pont jelölése, ami lehet:

- a pont számára kiosztott kódjelölés (2–5 karakter), pl. MN, TPS, BALVA,
- csak fokokat tartalmazó földrajzi koordináta (7 karakter), pl. 47N021E, 23S037W,
- fokokat és percek tartalmazó földrajzi koordináta (11 karakter) pl. 4712N02135E, 3612S04512W,
- irányszög és távolság valamely navigációs berendezéstől (8 vagy 9 karakter).

Az első két vagy három karakter a VOR vagy NDB jele, melyet szóköz nélkül, a mágneses irányt és a tengeri mérföldben mért távolságot jelző 3-3 számjegy követ, pl. BUG-tól 90 fokra és 30 NM-re lévő pont jelölése: BUG090030,

- az ICAO 1:500 000 Légiforgalmi Térképen feltüntetett település neve (csak ellenőrzött légtéren kívül tervezett VFR repülési szakasz leírásához).

A számjegyek előírt számát nulla beiktatásával kell kialakítani, ha szükséges.

3. utazósebesség és/vagy utazómagasság változtatás helye (max. 21 karakter):

az a pont, ahol az utazósebesség, és/vagy utazómagasság megváltoztatását tervezik, amit egy törtvonás és az utazósebesség, valamint az utazómagasság értékei követnek, még akkor is, ha csak az egyik érték változik. Szóközt használni nem lehet.

Pl. MN/N0420F350, OBETA/N0435F330,
4602N02135E/N0450F330, BUG120025/N0250F130

4. repülés jellegének megváltoztatási helye (max. 20 karakter):

az a pont, ahol a repülés jellegének (GAT – polgári szabályok szerint végzett repülések, OAT – speciális katonai repülések) megváltoztatását tervezik, amit egy szóköz és az új repülési jelleg megadása követ.

Pl. BUG OAT, NORAH/N0350F110 GAT

5. repülési szabályok megváltoztatása (3 karakter):

a pont nevének, illetve helyének megadását követően egy szóköz után:

VFR betűk, ha a változtatás IFR-ről VFR-re és

IFR betűk, ha a változtatás VFR-ről IFR-re történik.

Pl. BUG VFR, TPS/N0200F120 IFR, NORAH/N0180A025 GAT VFR

Megjegyzés: A szóközzel történő elválasztás valamennyi országban használható. Budapest FIR-en kívül az elválasztás törtvonallal is történhet.

6. utazóemelkedés jelzése (max. 28 karakter):

C betűt követő törtvonás után az utazóemelkedés megkezdésének pontja, majd ismét törtvonás, utána az utazóemelkedés közbeni sebesség, az utazóemelkedési réteg két szélső magassága, vagy az a magasság, amely felett az utazóemelkedést tervezik és utána a PLUS betűk. Szóközt használni nem lehet.

Pl. C/48N050W/M082F290F350, C/48N050W/M082F290PLUS

Budapest FIR-en belüli repülési szakaszokra utazóemelkedést nem lehet jelezni.

7. útvonalon várakozás jelzése (STAY karaktersorozat, körzet és várakozási idő):

Az eljárás csak útvonalon tervezett speciális várakozások jelzésére használható, pl. VOR berepülés, üzemanyag felvétel, légi fényképezés stb.

A légtérbe történő belépés pontja után szóközzel be kell írni STAY karaktersorozatot és szóköz nélkül a várakozási légtér sorszámát 1–9-ig (kötelező elem, akkor is beírandó, ha csak egy légtérben hajtanak végre speciális repülést), törtvonás, utána négy karakterrel óra-percben a tervezett várakozási idő, és ezt követően szóközzel be kell írni a légtérből történő kilépés tervezett pontját (mely azonos lehet a belépési ponttal).

Pl. SVR STAY1/0030 SVR, ... SVR STAY1/0045 SVR BUG STAY2/0100 BUG...

Az egyéb tájékoztatások rovatban ezen túlmenően meg kell adni az egyes légtérekben tervezett feladatokat.

A repülési útvonal leírásának általános szabályai

Nemzetközi repülések esetén, ha indulás előtt a légijármű személyzete arra számít, hogy a repülés végrehajtási körülményeitől függően (pl. üzemanyag-mennyiség) repülés közben dönti el, hogy a repülést egy módosított rendeltetési repülőtérig folytatja, a repülési tervet az eredeti rendeltetési repülőtérig terjedő szakaszra kell kitölteni, és az egyéb tájékoztatások rovatban kell jelezni a módosított rendeltetési repülőtér és ha lehet, az oda vezető útvonalat.

Kijelölt ATS útvonalakon történő repülések:

Az útvonal kezdetének megadásához írja be:

- annak a fontos pontnak a kódjelölését, ahol a SID befejeződik és az azt követő ATS útvonal jelölését,

pl. TORNO UY52..., SUI UR232..., vagy

- ha az indulási repülőtérén SID-k nincsenek kijelölve, a DCT (direkt) betűket, az első ATS útvonalhoz való csatlakozás pontját és az ATS útvonal jelölését.

Ezt követően be kell írni minden olyan pontot, ahol:

- az útvonal,
- az utazósebesség vagy utazómagasság,
- a repülési szabályok, vagy
- a repülés jellegének megváltoztatását

tervezik.

Az ATS útvonal alacsonylégtéri és magaslégtéri átmenetének pontját nem kell külön jelezni. Ügyelni kell azonban arra, hogy a megadott utazómagasságnak megfelelően az ATS útvonal alacsony-, illetve magaslégtéri kód jelölését tüntessék fel.

Megjegyzések:

Utazósebességnek, illetve utazómagasságnak a repülés jelentős szakaszán tartott sebesség, illetve magasság minősül. Az utazósebességre történő gyorsítás, illetve a leszálláshoz történő lassítás, valamint az utazómagasságra történő emelkedés, illetve süllyedésváltozásokat nem kell feltüntetni.

Utazósebesség változtatásnak az 5%-ot elérő sebességváltoztatás minősül.

Ezután minden esetben be kell írni:

- a következő ATS útvonalszakasz jelölését, még akkor is, ha ez megegyezik az előzővel, vagy
- a DCT betűket, ha a következő pontra történő repülés nem kijelölt ATS útvonalon történik.

Ugyancsak DCT betűket kell használni az azonosító jelölés nélküli ún. „ATS” útvonalat kijelölő két pont között.

Nem kell DCT-t használni:

- földrajzi koordinátákkal vagy irányszöggel és távolsággal megadott pontok között, és
- belföldi VFR repülések esetén, illetve belföldi VFR repülési szakaszokra.

Az útvonal befejezésének megadásához írja be az indulásnál leírtakhoz hasonlóan:

- annak a fontos pontnak a kódjelölését, ahonnan a rendeltetési repülőterre vezető STAR kezdődik, pl.... UG104 ALB, UG 18 LARKI, vagy
- ha a rendeltetési repülőteren STAR-ok nincsenek kijelölve, az utolsó ATS útvonal jelölése után az útvonal elhagyásának pontját, mely lehet pl. a TMA belépőpont, vagy a rendeltetési repülőteret kiszolgáló navigációs berendezés és a DCT betűket.

Példák az ATS útvonalon végrehajtott repülések útvonalának leírására:

DCT SUMIR UM985 MALUG UP978 VIW UP976 GRZ UY570 GOTAR Y58 VEBOS

TLL UM857 PODAN UZ200 DEMOP Z201 AGMAS DCT

DCT JAN G376 TABIN/N0270F210 G376 ANEXA

GERGA UM725 HDO UM748 KOPIT UL620 ROMIS UL601 PITOK UL867 NEPOT UN127 BLO DCT NORAH
M986 SAG VFR DCT NCS DCT

Kijelölt ATS útvonalakon kívül végrehajtott repülések

Írjon be általában nem több, mint 30 perc repülési időnyi távolságra, vagy maximum 200 NM távolságra lévő pontokat, beleértve azokat a pontokat is, ahol sebesség, utazómagasság, útirány, repülési jelleg, vagy a repülési szabályok megváltoztatását tervezik. Az egyes pontok közé írja be a DCT betűket, ha csak a két érintett pontot nem földrajzi koordinátákkal, vagy irányszöggel és távolsággal határozzák meg.

Megjegyzés: Bizonyos területeken, pl. óceánok feletti repülésekre az illetékes ATS hatóságok egyéb pontok feltüntetését is előírhatják.

Budapest FIR-re vonatkozó egyedi előírások

Valamennyi Budapest FIR határát keresztező repülés esetén a repülési tervben fel kell tüntetni a FIR határra vonatkozó teljes számított repülési időt (EET).

A nem ellenőrzött légtérből ellenőrzött légtérbe történő belépés pontját az útvonal leírása során fel kell tüntetni.

Az államhatár menti korlátozott légtérben tervezett repülésekre benyújtott FPL-ken a 18. rovatban RMK/ADIZFLIGHT jelölést kell használni, kiegészítve a katonai légügyi hatóság engedélyező határozatának számával.

OAT repülések útvonal leírása

Az OAT repülések útvonalának, vagy az OAT útvonalszakasz leírását az alábbiak szerint lehet végrehajtani:

- a katonai és polgári szervek között egyeztetett kódjelölés használatával,

Megjegyzés: OAT repülésekre egyeztetett kódjelölések egyelőre nincsenek.

- földrajzi koordináták segítségével.

Vegyes jellegű repülések esetén az OAT, illetve GAT repülési szakaszok átmeneti pontjai csak nemzetközileg közzétett fontos pontok lehetnek, pl. BUG OAT, ROMKA GAT.

Az útvonalleírásnál lehetőség van több foglalt repülési magasság jelzésére, pl. levegőben történő tankolás esetén. Ekkor meg kell adni az érintett útvonalpontot, a hozzátartozó sebességet és B betűvel elválasztva a magasságtartományt.

Pl. BUG/N0430F250BF280. (Ez után a pont után OAT/GAT átmenetet is jelezni lehet.)

Speciális repülési feladatok útvonalleírása

Helyi IFR GAT gyakorló repülések esetén a repülés útvonalát az érintett navigációs berendezések megadásával lehet leírni. Pl. DCT TPS DCT.

Megjegyzések:

Navigációs berendezés berepülése, repülés közben üzemanyag-felvétel, légifotó stb. jelzéséről lásd a fent leírt szabályokat.

Gyakorló és kalibráló repülések esetén repülés típusjelző karakterként az „X”-t kell használni.

A rendőrségi helikopterek közúti forgalom-ellenőrzése céljából végrehajtott repülései esetén a Budapest területe fölötti repülést a „FOREL” szóval jelezzék a repülési terv útvonal rovatában, és a 18. rovatban, RMK/-t követően lehet nyílt szöveggel megadni az ellenőrzés pontos helyét.

Példák az ATS útvonalakon kívül végrehajtott belföldi repülések útvonalának leírására:

Dunakeszi–Gödöllő:	DCT	(VFR vagy IFR repülés)
Budapest Ferihegy–Nyíregyháza:	JBR NCS	(VFR repülés)
Szeged–Budaörs:	BUG OTSA MOLNA	(VFR repülés)
Budaörs–Siófok:	DCT PUSTA DCT SVR DCT	(IFR repülés)
Budapest Ferihegyi gyakorló repülés (IFR):	DCT TPS DCT	

FL 195 felett végrehajtott VFR repülések

FL195 (5950 m STD) felett, az ellenőrzött légtérben végrehajtandó VFR repülések esetén a 18. rovatba kell beírni a tervezett feladatot, valamint az útvonalmezőben minden esetben fel kell tüntetni azt a földrajzi vagy fontos pontot, amely felett keresztezni kívánják a FL195 (5950 m STD) magasságot.

Megjegyzés: A FL195 (5950 m STD) felett tervezett repülési szakaszra vonatkozó emelkedési területet a 18. rovatban kell feltüntetni egy olyan meghatározott sugarú körrel, amelynek középpontja az útvonalmezőben, a FL195 (5950 m STD) magasság keresztezésre megjelölt földrajzi vagy fontos pont.

Például: DCT NORAH/N0160A085 DCT 4702N02120E/N0140F240 DCT NORAH/N0170A035 (RMK/Ejtő-ernyős ugrás 4602N02120E R5NM).

RVSM-mel kapcsolatos előírások

Az RVSM engedélyezett légijármű és a nem RVSM engedélyezett állami légijármű repülési útvonalának tervezése.

A 2. Fejezet 2.6.1.10. pontjában részletezett EUR RVSM légtérben működni szándékozó RVSM engedélyezett légi járművek és a nem RVSM engedélyezett állami légijárművek üzemben tartóinak az alábbiakat kell beírniuk az ICAO Repülési Terv 15. rovatába:

a) az EUR RVSM légtér oldalhatárán található belépő pontot és közvetlenül a belépő pont utáni útvonalszakaszra kért repülési szintet; és

b) az EUR RVSM légtér oldalhatárán található kilépő pontot és közvetlenül a kilépő pont utáni útvonalszakaszra kért repülési szintet.

Nem RVSM engedélyezett légijármű repülési útvonalának tervezése

Megjegyzés: Az EUR RVSM légtérben kiadandó ATC engedély tekintetében lásd a 2. Fejezet 2.6.1.10. pontját.

A 2. Fejezet 2.6.1.10. pontjában részletezett EUR RVSM átváltási légtereket, valamint az ICAO Doc. 7030/4 10.2.1. pontban részletezett légtereket kivéve, a nem RVSM engedélyezett légijárművek üzemben tartóinak üzemeltetésüket az EUR RVSM légtéren kívül kell tervezniük.

RVSM légtérből történő indulás

A Budapest FIR-ből, vagy az EUR RVSM légtér oldalhatárain belüli repülőtérrel induló, nem RVSM engedélyezett légijármű üzemben tartóknak ha, akár az EUR RVSM légtér oldalhatárain belül, akár azon kívül található rendeltetési repülőtérre szándékoznak üzemelni, az alábbiakat kell beírniuk az utazómagasság jelölésére:

- a) valamennyi az EUR RVSM légtér oldalhatárain belüli útvonalszakaszra FL290 alatti kért repülési szintet; és
- b) az EUR RVSM légtér oldalhatárain kívüli repülésre az oldalhatáron található kilépő pontot és közvetlenül a kilépő pont utáni útvonalszakaszra kért repülési szintet.

RVSM légtéren kívülről történő indulás

A nem RVSM engedélyezett légijármű üzemben tartóknak, amennyiben az EUR RVSM légtér oldalhatárain kívüli indulási repülőtérrel szándékoznak üzemelni valamely az EUR RVSM légtér oldalhatárain belül található rendeltetési repülőtérre, az alábbiakat kell beírniuk az ICAO Repülési Terv 15. rovatába:

- a) az EUR RVSM légtér oldalhatárain található belépő pontot; és
- b) közvetlenül a belépő pont utáni útvonalszakaszra FL290 alatti kért repülési szintet.

A nem RVSM engedélyezett légijárművek üzemben tartói, amennyiben olyan indulási repülőtérrel – az RVSM légtérre átrepülve –, olyan rendeltetési repülőtérre szándékoznak üzemelni, melyek az EUR RVSM légtér oldalhatárain kívül találhatók, a repülés EUR RVSM légtér oldalhatárain belüli útvonalszakaszára vonatkozóan az alábbiakat kell beírniuk az ICAO Repülési Terv 15. rovatába:

- a) az EUR RVSM légtér oldalhatárain található belépő pontot és közvetlenül a belépő pont utáni útvonalszakaszra FL290 alatti, vagy FL410 feletti kért repülési szintet; és
- b) az EUR RVSM légtér oldalhatárain található kilépő pontot és közvetlenül a kilépő pont utáni útvonalszakaszra kért repülési szintet.

Feltételes útvonalak (CDR) és egyéb megkötések (RAD)

A Rugalmas Légtérfelhasználás (FUA) elveknek megfelelően a polgári forgalom által igénybe vett repülési útvonalak korlátozás alá kerülhetnek. Ezek az ún. feltételes útvonalak (conditional routes – CDR), melyek az alábbi kategóriákba sorolhatók:

- 1. kategóriájú (CDR1). Ezek az útvonalak repülési tervben tervezhetők a nemzeti AIP-kben megadott időszakban. Az EUROCONTROL által naponta kiadott Conditional Route Availability Message (CRAM) tartalmazza az ilyen kategóriájú útvonalak zárását.
- 2. kategóriájú (CDR2). Ezekre az útvonalakra repülési tervet csak a naponta kiadott CRAM-nak megfelelően lehet benyújtani.
- 3. kategóriájú (CDR3). Ezekre az útvonalakra repülési tervet nem lehet benyújtani, az ezeken történő repülésre az ATC egységek esetileg adnak engedélyt a pillanatnyi helyzet függvényében.

CDR2 és CDR3 útvonalakat RPL-ekben nem lehet tervezni. A CDR1 útvonalak vonatkozásában az útvonalak felhasználhatóságának megfelelően RPL-t szükség szerint külön kell benyújtani hétvégére, éjszakára stb.

Az EUROCONTROL CFMU az egyes tagállamoknak az AIP-kben közzétett repülési útvonalakra vonatkozó egyéb megkötéseit egy Route Availability Document (RAD)-ban gyűjti.

A hozzá benyújtott repülési tervek esetében az IFPS ellenőrzi az útvonalak CDR és RAD szerinti használhatóságát.

16. rovat: RENDELTETÉSI REPÜLŐTÉR ÉS TELJES SZÁMÍTOTT REPÜLÉSI IDŐ, KITÉRŐ REPÜLŐTÉR(EK)

Rendeltetési repülőtér (4 karakter):

Írja be a rendeltetési repülőtér négybetűs ICAO helységjelölését, pl. EDDF, LHBP.

Ha a rendeltetési repülőtérnek nem osztottak ki helységjelölést, vagy a légijármű terepre tervezi a leszállás végrehajtását, írjon be ZZZZ-t, és a 18. rovatban DEST/jelölést használva adja meg a rendeltetési repülőtér/leszállás helyét.

Budapest FIR-ben történő leszállás esetén a leszállás helyét földrajzi koordinátákkal, vagy az ahhoz legközelebb eső – az ICAO 1:500 000 Légiforgalmi Térképen feltüntetett – település nevével kell megadni.

Teljes számított repülési idő (4 karakter)

Írja be:

– IFR repülések esetén azt a számított időtartamot, amely a felszállástól addig a navigációs berendezéssel meghatározott pontig szükséges, ahonnan a műszeres megközelítési eljárás megkezdését tervezik, vagy ha a rendeltetési repülőtérre ilyen navigációs berendezés nincs, akkor azt az időtartamot, amely a felszállástól a rendeltetési repülőtér fölé érkezésig szükséges.

– VFR repülések esetén azt a számított időtartamot, amely a felszállástól a rendeltetési repülőtér fölé való érkezésig szükséges.

Le-felszállásokat gyakorló helyi repülések esetén az első felszállástól az utolsó leszállásig terjedő időt kell beírni.

AFIL esetén a teljes számított repülési időt a belépő ponttól kell számítani.

Kitérő repülőtér/repülőterek (4-4 karakter)

Írja be a kitérő repülőtér vagy repülőterek négybetűs ICAO helységjelölését. Legfeljebb két kitérő repülőtér adható meg, de egy kitérő repülőtér meg kell adni.

Ha a kitérő repülőtérnek nem osztottak ki helységjelölést, írjon be ZZZZ-t, és a 18. rovatban ALTN/jelölést használva adja meg a kitérő repülőtér nevét.

Megjegyzés: Az IFPS nem fogad el olyan FPL-t, ahol mindkét kitérő repülőtérként ZZZZ szerepel.

18. rovat: EGYÉB TÁJÉKOZTATÁSOK

0-t (nullát) írjon be, ha semmilyen egyéb tájékoztatást nem tüntet fel ebben a rovatban.

A szükséges, vagy szükségesnek ítélt egyéb tájékoztatásokat az alább javasolt elsőbbségi sorrendben, az alábbi rövidítések használatával, törtvonalat követően kell megadni:

RFP/Qn Alternatív repülési terv jelzése, ahol „n” helyére az alternatív FPL sorszámát kell írni, pl. RFP/Q1

EET/ Fontos pontok és/vagy FIR határ jelölések és az ezekre számolt teljes repülési idők, ha az ATS hatóságok ezek megadását előírják, pl. EET/LITKU0220 vagy EET/LYBA0040 LHCC0 150 LOVV0215

RIF/ Módosított rendeltetési repülőtérre vezető útvonaladatok, amelyet a módosított rendeltetési repülőtér négybetűs ICAO jelölése követ (a módosított rendeltetési repülőtérre történő repülés külön útvonalengedély függvénye), pl. RIF/TPS UM986 LONLA UR22 OGRUS R22 UK UUEE

REG/ A légijármű lajstromjele, ha az eltér a 7. rovatban feltüntetett légijármű azonosító jeltől, pl. REG/HALCB, kötelékre repülés esetén a kísérő légijárművek lajstromjelei

SEL/ SELCAL kód

OPR/ Az üzemben tartó neve, ha az a 7. rovatban megadott légijármű azonosító jeltől nem egyértelműen nyilvánvaló, pl. OPR/AIR SERVICE

STS/ Speciális kezelés igénylése az ATS-től és ennek oka,

- humanitárius célú repülések: STS/HUM
- mentőrepülések: STS/HOSP
- kutató-mentő repülések: STS/SAR
- államfőt, miniszterelnököt szállító repülések: STS/HEAD
- egyéb, állami hatóságok által kért különleges kezelés: STS/STATE
- a repülési tervhez csak az érintettek jussanak hozzá: STS/PROTECTED
- kényszerhelyzetben lévő repülések (pl. AFIL esetén): STS/EMER
- RVSM képesség hiánya: STS/NON RVSM

– a nemzeti hatóságok által az ATFM szabályozás alól kivont repülések, pl. a Nyitott Égbolt keretében végrehajtott felderítő vagy bemutató repülések: STS/ATFMEXEMPTAPPROVED

Többszörös jelölés ugyancsak alkalmazható. Ilyen esetben az egyes jelöléseket, különálló STS után kell feltüntetni, pl. STS/HEAD STS/PROTECTED.

STS után szükség szerint nyílt szöveg ugyancsak használható.

A speciális kezelés igénylésére vonatkozó előírásokat lásd az I. részben.

A teljes egészében OAT repülést „STS/OAT” feltüntetésével kell jelezni.

Ha a légijármű felmentést kapott a 8,33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel való felszereltség alól, ezt „STS/EXM833”-el kell jelezni.

Az RNAV képesség alól felmentett állami légijárműveknek a felmentést „STS/NONRNAV” feltüntetésével kell jelezni.

TYP/ A légijármű(vek) típusa(i), amelyet szükség esetén a légijárművek száma előz meg, ha a 9. rovatban ZZZZ-t használtak

PER/ A légijármű teljesítményadatai, ha ennek közlését az érintett ATS hatóság külön előírta

COM/ Kommunikációs berendezésekre vonatkozó lényeges adatok, ha a 10. rovatban Z-t használtak

DAT/ Adatkapcsolatra vonatkozó lényeges adatok, az S, H, V és M betűk egyikének, vagy több betű használatával. Pl. DAT/S műholdas adatkapcsolat, DAT/H rövidhullámú adatkapcsolat, DAT/V URH adatkapcsolat, DAT/M S-módú adatkapcsolat

NAV/ Navigációs berendezésekre vonatkozó lényeges adatok, ha a 10. rovatban Z-t használtak

DEP/ Az indulási repülőtér megjelölése, ha a 13. rovatban ZZZZ-t használtak, pl. DEP/4657N02053E vagy DEP/GYOMA, illetve AFIL esetén azon ATS egység helyének ICAO kód jelölése, ahonnan a kiegészítő repülési terv-adatok beszerezhetők

DEST/ A rendeltetési repülőtér megjelölése, ha a 16. rovatba ZZZZ-t írtak, pl. DEST/4640N01857E vagy DEST/MADOCSEA

ALTN/ Rendeltetési kitérő repülőtér/repülőterek neve, ha a 16. rovatba ZZZZ-t írtak

RALT/ Útvonali kitérő repülőtér/repülőterek neve(i)

CODE/ A légi jármű adatcíme (hat hexadecimális karakterrel kifejezve), ha ennek feltüntetését valamely érintett FIR ATS hatósága külön előírta

RMK/ Egyéb nyílt-szövegű megjegyzés. Itt kell feltüntetni esetlegesen:

- a repülés célját, pl. gyakorló repülés, műszaki berepülés, ejtőernyős ugratás, tűzoltás, fotózás, földi navigációs be-rendezések kalibrálása, transzparensvontatás;
- a diplomáciai és speciális engedélyek meglétét,
- az államhatár menti korlátozott légtérben tervezett repülések esetén az erre való utalást, valamint az engedélyező határozat számát,
- a repülés végrehajtásával kapcsolatban kért speciális tájékoztatásokat, pl. leszállási közlemény továbbításának ké-reése megadott címre,
- veszélyes anyagra vonatkozó információkat,
- az illetékes ATS hatóság által kért egyéb kiegészítő tájékoztatásokat,
- kötelékrepülés esetén szükség szerint a légi járművek típusait, valamint
- a légi jármű vezetője által hasznosnak ítélt bármely egyéb tájékoztatást.

DOF/YYMMDD A közlekedés dátuma, hat számjegyű (YY=év MM=hónap DD=nap) jelöléssel, pl. DOF/941223. A közlekedés dátumának az EOBT dátuma minősül.

RVR/nnn Minimálisan szükséges futópálya menti látástávolság a leszálláshoz. Ezt a tájékoztatást ATFM célokra fel-használhatják.

STAYINFO_n (n=1...9) Tájékoztatás az útvonalon, az egyes légterekben tervezett speciális tevékenységekről, pl. STAYINFO1/CALIBRATION OF SVR VOR.

Nemzetközi repülések esetén a nyílt szövegű részekhez angol nyelvet kell használni, belföldi repülések esetén a ma-gyar nyelv használata megengedett.

Megjegyzés: Az ATS egységek által kezelt repülési tervek 18. rovata az IFPS-től származó alábbi kiegészítő tájékozta-tásokat is tartalmazhatja:

IFP/ERROURAD A kért útvonal nem egyezik meg a RAD-ban lévő megkötéssel.

IFP/ERROUTWE A kért útvonal nem egyezik meg a hétvégi útvonal felhasználási szabályokkal.

IFP/ERROUTE A kért útvonalleírás valamilyen egyéb okból nem megfelelő, pl. valamely útvonalszakasz a kért repü-lési iránnyal ellentétes.

IFP/ERRTYPE A légi jármű típus valószínűleg hibásan van megadva.

IFP/ERRLEVEL A kért magasság nem megfelelő, pl. alacsonylégtéri útvonalra a légi jármű nagy magasságot töltött.

IFP/ERREOBT Korábbi EOBT is létezik.

IFP/NON833 A légi jármű nem rendelkezik 8,33 kHz csatornaosztású képességgel, de az FPL-t nem lehetett vissza-utasítani, mert az indulási repülőtér kívül esik az IFPS zónán.

IFP/833UNKNOWN Ismeretlen 8,33 kHz csatornaosztású képesség, mivel az IFPS a repülési adatokat a légi jármű felszállása után kapta.

IFP/NONRVSM A légi jármű nem rendelkezik RVSM képességgel.

IFP/RVSMVIOLATION A repülési terv nem felel meg az RVSM előírásoknak.

IFP/RVSMUNKNOWN Ismeretlen RVSM képesség (általában AFIL-ok esetén).

IFP/MODESASP A légijármű Mode S felszereltségű és Mode S légtérben maradvá repül a rendeltetési repülőtérig.

SRC/RQP A repülési tervet az IFPS RQP közleményre válaszolva küldte.

AWR/Rn A repülési terv a légijármű üzemben tartónak a CFMU terminálon keresztül módosított útvonalát tartalmazza.

ORGN/ Az IFPS-től kapott közlemény eredeti feladója.

19. rovat: KIEGÉSZÍTŐ TÁJÉKOZTATÁSOK

Üzemanyag

E/ után írjon be egy 4 számjegyből álló csoportot, amely az üzemanyag mennyiségét jelzi órákban és percekben kifejezve.

Személyek száma a fedélzeten

P/ után írja be a fedélzeten lévő személyek összlétszámát (utasok plusz személyzet). Írja be a TBN betűket („to be notified” – később közlendő), ha a benyújtás időpontjában a személyek száma nem ismert.

Vész- és mentőfelszerelések

R/ kényszerhelyzeti rádió:

X-elje (törölje) ki:

az **U**-t, ha 243,0 MHz UHF,

a **V**-t, ha 121,5 MHz VHF

az **E**-t, ha kényszerhelyzeti helyjeladó (ELT) nem áll rendelkezésre.

S/ mentőfelszerelések:

X-elje ki azokat, amelyek nem állnak rendelkezésre az alábbi mentőfelszerelések közül:

P – sarki

D – sivatagi

M – tengeri

J – dzsungel

J/ mentőmellények:

X-elje ki valamennyit, ha mentőmellények nincsenek a fedélzeten.

Ha mentőmellények vannak:

X-elje ki azokat a jellemzőket, amelyekkel a mentőmellények nem rendelkeznek:

L – jelzőfény

F – fluoreszkáló anyag

U – UHF rádió

V – VHF rádió

D/ csónakok:

X-elje ki a **D** és **C** jelöléseket, ha mentőcsónakok nincsenek a fedélzeten.

Ha vannak, írja be a mentőcsónakok számát, és

– írja be a befogadóképesség mezőbe a mentőcsónakokban összesen szállítható személyek számát,

– X-elje ki a **C** jelölést, ha a mentőcsónakok nem fedettek,

– írja be a mentőcsónakok színét.

Légijármű színe és jelzései

A/ Írja be a légijármű színét és feltűnő jelöléseit (ha vannak ilyenek).

Megjegyzések

N/ X-elje ki az **N** jelölést, ha a mentőfelszerelésekre vonatkozóan egyéb megjegyzése nincs, illetve írja be a mentőfelszerelésre vonatkozó egyéb megjegyzéseit.

Légijármű parancsnoka

C/ Írja be a légijármű parancsnokának nevét.

Benyújtotta

Írja be a repülési tervet kitöltő szerv vagy személy nevét (szükség szerint elérhetőségi telefonszámát).

3. Az FPL űrlap képe

FLIGHT PLAN REPÜLÉSI TERV			
PRIORITY Elsőbbség ≡ FF →		ADDRESSEE(S) Címzettek 	
FILING TIME Benyújtás időpontja 		ORIGINATOR Feladó 	
SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR Címzett(ek) és/vagy a feladó teljes megnevezése 			
3 MESSAGE TYPE Közleménytípus ≡ (FPL)		7 AIRCRAFT IDENTIFICATION Légjármű azonosító jel 	
9 NUMBER Szám 		8 FLIGHT RULES Repülési szabályok ≡ 	
13 DEPARTURE AERODROME Indulási repülőtér 		10 EQUIPMENT Berendezések 	
15 CRUISING SPEED Utazósebesség 		WAKE TURBULENCE CAT. Turbulancia kategória 	
LEVEL Szint 		TIME Idő 	
ROUTE Útvonal 		TYPE OF FLIGHT Repülés típusa ≡ 	
16 DESTINATION AERODROME Rendeltetési repülőtér 		TOTAL EET Teljes számított repülési idő HR. MIN. Óra Perc	
18 OTHER INFORMATION Egyéb tájékoztatások 		ALTN AERODROME Kitérő repülőtér 	
2 nd ALTN AERODROME 2. kitérő repülőtér 			
SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES) Kiegészítő tájékoztatások (Az FPL közleményben nem továbbítandók)			
19 ENDURANCE Tüzelőanyag HR. MIN. Óra Perc		PERSON ON BOARD Személyek száma a fedélzeten 	
SURVIVAL EQUIPMENT Mentőfelszerelések S P D M J		JACKETS Mentőmellények J L	
DINGHIES Csónak D C		EMERGENCY RADIO Kényszerhelyzeti rádió UHF VHF ELT	
NUMBER Szám 		FLUORES Fluoreszkáló 	
CAPACITY Befogadóképessége 		UHF 	
COVER Fedett 		VHF 	
COLOUR Színe 			
AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS Légjármű színe és jelzései 			
REMARKS Megjegyzések 			
PILOT IN-COMMAND Légjármű parancsnoka 			
FILED BY Benyújtotta 			
SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS További követelményekre fenntartott hely			

III. RÉSZ

AZ ISMÉTLŐDŐ REPÜLÉSI TERV FORMANYOMTATVÁNY KITÖLTÉSE

1. RPL kitöltési szabályok

1.1. Általános előírások

Kizárólag az IFR szerint működő repülések tervei vehetők fel a listára (a Repülési Terv – FPL – formátumban a repülési szabályok I-vel vannak jelölve).

Alapértelmezés szerint valamennyi légitársaság menetrendszerű járatként üzemel (a repülés típusa S-sel jelölve az FPL formátumban), az ettől eltérő repülés típust a Q (megjegyzés) rovatban fel kell tüntetni.

Az RVSM működésre engedélyezett légitársaságok üzemben tartóinak, a kért repülési szint figyelembevételével, ugyancsak „W” betűt kell beírniuk az ismétlődő repülési tervük (RPL) Q rovatába.

A légitársaság üzemben tartóinak módosító közleményt (CHG) kell benyújtania amennyiben az ismétlődő repülési terv szerint működő légitársaság cseréje, a Q rovatban jelzett RVSM engedélyezési státusz módosulását eredményezi.

Alapértelmezés szerint az RPL szerint működő valamennyi légitársaság A és C módú 4096 kódbeállítási lehetőséggel rendelkező transzponderrel van felszerelve. Az ettől való eltérést a Q (megjegyzés) rovatban fel kell tüntetni.

A repülési terveket az indulási repülőterek ICAO helységjelöléseinek ABC sorrendje szerint, az egyes indulási repülőterek vonatkozásában pedig a számított fékoldási idők sorrendjében kell feltüntetni.

Szigorúan be kell tartani az FPL úrlapra megállapított adatszabályokat kivéve, ha a jelen rész 1.4. pontja ettől eltérően rendelkezik.

Valamennyi óraidő adatot UTC-ben, négy számjeggyel kell megadni.

Valamennyi számított repülési időadatot négy számjeggyel kell megadni (órák és percek).

Az egy vagy több közbelső leszállással járó repülések egyes szakaszaira vonatkozó adatokat külön sorba kell beírni, azaz az egyik indulási repülőteremtől a következő rendeltetési repülőtérig terjedően még akkor is, ha a légitársaság rádió hívójele vagy járatszáma a repülés valamennyi szakaszán változatlan marad.

Pontosan meg kell jelölni az új bejegyzéseket és törléseket a H rovatra megadottak szerint. A későbbi listák a javított és hozzáadott adatokat fogják tartalmazni, a törölt repülési tervek nem fognak bennük szerepelni.

Az oldalakat oly módon kell számozni, hogy jelölni kell az oldalszámot és az összes oldalak számát is.

Több sort kell használni az ismétlődő repülési terv leírásához, ha az O és a Q rovatok számára egy sorban rendelkezésre álló hely kevésnek bizonyul.

1.2. Egy repülést a következőképpen kell törölni:

1. Írjon a H rovatba mínusz (–) jelet, és ezután írja be a törölt járat adatait;
2. Végezzen el új bejegyzést a H rovatban + jellel megjelölve, a J rovatban tüntesse fel az utolsó járat dátumát és a törölt járat többi adatait változatlan formában írja be.

1.3. Egy repülés módosítását a következőképpen kell elvégezni:

1. Hajtsa végre a járat törlését az 1.2. pontban leírtaknak megfelelően; és
2. A harmadik sorban adja meg az új repülési tervet az egyes rovatokat szükség szerint módosítva, és jelezze az érvényességi időt az I és J rovatokban.

Megjegyzés: Az ugyanarra a repülésre vonatkozó valamennyi bejegyzést a fent meghatározott sorrendben kell megtenni.

1.4. Utasítások az ismétlődő repülési tervadatok beírásához

Az A-tól Q-ig terjedő rovatokat az alábbiak szerint töltsé ki.

A ROVAT: LÉGITÁRSASÁG ÜZEMBEN TARTÓ

ÍRJA BE: a légitársaság üzemben tartó nevét

B ROVAT: CÍMZETT(EK)

ÍRJA BE: azoknak az államok által kijelölt szervezeteknek a nevét, amelyek a repülés útvonalán lévő FIR-ekre vagy illetékességi területekre vonatkozó ismétlődő repülési terveket kezelik.

C ROVAT: INDULÁSI REPÜLŐTÉR(EK)

ÍRJA BE: az indulási repülőtér(ek) helység jelölésé(i)t.

D ROVAT: DÁTUM

ÍRJA BE: mindegyik oldalra azt a dátumot (év, hó, nap) 6 számjegyből álló csoporttal, amikor a listát benyújtják.

E ROVAT: SOROZATSZÁM

ÍRJON BE: két számból álló sorozatszámot, amelynek első száma az év utolsó két számjegyét jelenti, ezután kötőjellel a jelzett évben történt benyújtás sorszámát (minden új évet 1-es sorszámmal kezdjen).

F ROVAT: OLDALSZÁM

TÜNTESSE FEL: az oldalszámot és a benyújtott összes oldal számát.

G ROVAT: KIEGÉSZÍTŐ ADATOK BESZERZÉSI HELYE

ÍRJA BE: annak az egységnek a nevét, ahol a repülési terv (FPL) 19. rovatának tartalma rendelkezésre áll, és ahonnan az késedelem nélkül beszerezhető.

H ROVAT: A BEJEGYZÉS TÍPUSA

ÍRJON BE: mínusz (–) jelet arra a repülési tervre, amelyet a listából törölni kíván,

ÍRJON BE: plusz (+) jelet minden olyan repülési terv elé, amelyet első ízben szerepeltet a listán, és későbbi benyújtások esetében azon repülési tervek elé, amelyek a korábbi betérjesztésen nem szerepeltek.

Megjegyzés: Jelen rovatban nem kell megjelölni azokat a repülési terveket, amelyek az előző benyújtáshoz képest változatlanok.

I ROVAT: ÉRVÉNYES ...-TÓL

ÍRJA BE: az első dátumot (év, hó, nap), amelyen a repülést megkezdeni tervezik.

J ROVAT: ÉRVÉNYES ...-IG

ÍRJA BE: az első dátumot (év, hó, nap), amelyen a repülést a megadott adatok szerint befejezni tervezik, vagy

ÍRJON BE: UFN-t, ha a befejezés dátuma nem ismert.

K ROVAT: A KÖZLEKEDÉS NAPJAI

ÍRJA BE: a hét napjának megfelelő számot a megfelelő oszlopba;

hétfő = 1-től vasárnap = 7-ig,

ÍRJON BE: 0-t azokba az oszlopokba, amely napokon a járat nem közlekedik.

L ROVAT: LÉGIJÁRMŰ AZONOSÍTÓ JELE

(az ICAO repülési terv 7. rovata)

ÍRJA BE: a légijármű azonosító jelét, amelyet a repülés során használni fognak (lásd jelen Függelék II. rész 2. pontját a kitöltési szabályra vonatkozóan).

M ROVAT: A LÉGIJÁRMŰ TÍPUSA ÉS TURBULENCIA KATEGÓRIÁJA

(az ICAO repülési terv 9. rovata)

ÍRJA BE: az ICAO Doc8643 Légijármű típus jelölésekben megadott megfelelő ICAO jelölést;

ÍRJON BE: H, M vagy L jelölést az alábbiak szerint:

H – HEAVY (NEHÉZ), olyan légi jármű típus jelzésére, amelynek engedélyezett legnagyobb felszálló súlya 136 000 kg, vagy több;

M – MEDIUM (KÖZEPES), olyan légi jármű típus jelzésére, amelynek engedélyezett legnagyobb felszálló súlya 136 000 kg-nál kevesebb, azonban több, mint 7000 kg;

L – LIGHT (KÖNNYŰ), olyan légi jármű típus jelzésére, amelynek engedélyezett legnagyobb felszálló súlya 7000 kg, vagy kevesebb.

N ROVAT: INDULÁSI REPÜLŐTÉR ÉS IDŐ

(az ICAO repülési terv 13. rovata)

ÍRJA BE: az indulási repülőtér helység jelölését;

ÍRJA BE: a fékoldási időt, azaz azt a számított időpontot, amikor a légi jármű az induláshoz történő gurulást megkezdi.

O ROVAT: ÚTVONAL

(az ICAO repülési terv 15. rovata)

a) UTAZÓSEBESSÉG

ÍRJA BE: a tényleges önsebességet (TAS) a repülés első vagy teljes szakaszára az ICAO repülési terv 15 (a) rovatának megfelelően.

b) UTAZÓMAGASSÁG

ÍRJA BE: a tervezett utazómagasságot az útvonal első szakaszára vagy a teljes útvonalra az ICAO repülési terv 15 (b) rovatának megfelelően.

c) ÚTVONAL

ÍRJA BE: a teljes útvonalat az ICAO repülési terv 15 (c) rovatának megfelelően.

P ROVAT: RENDELTETÉSI REPÜLŐTÉR ÉS TELJES SZÁMÍTOTT REPÜLÉSI IDŐ

(az ICAO repülési terv 16. rovata)

ÍRJA BE: a rendeltetési helység jelölését,

ÍRJA BE: a teljes számított repülési időt.

Q ROVAT: MEGJEGYZÉSEK

ÍRJA BE: az illetékes ATS hatóság által megkívánt információelemeket és azokat az információkat, amelyeket az ICAO repülési terv 18. rovatában feltüntetnek, valamint mindazt, amely a repülésre vonatkozóan jelentőséggel bír a légi forgalmi szolgálatok számára.

2. Példa a kitöltött RPL formanyomtatványra

REPETITIVE FLIGHT PLAN LISTING

A OPERATOR											B ADRESSEE(S)				C DEPARTURE AERODROME(S)			D DATE	E SERIAL	F PAGE OF
BRITISH AIRWAYS											UK STORED FLIGHT PLAN OFFICE EGTZBZX 9 rue de Champagne 91205 Athismons France				EGLL			800305	NO. 80-12	3/3
+ -	I VALID FROM yyymmdd	J VALID UNTIL yyymmdd	K							L AIR-CRAFT IDENTIFI- CATION (Item 7)	M TYPE OF AIRCRAFT AND WAKE TURBULENCE CATEGORY (Item 9)		N DEPARTURE AERODROME AND TIME (Item 13)		O			P DESTINATION AERODROME AND TOTAL ESTIMATED ELAPSED TIME (Item 16)		Q REMARKS
			1	2	3	4	5	6	7						CRUIS- ING SPEED LEVEL ROUTE	LEVEL	ROUTE			
+	800401	811031	1	2	3	4	5	6	7	BAW004	HS21		EGLL	0700	N0440	F210	A1E UAIE DPE UA 16 MAN	LFPG	0045	
+	800401	800731	1	2	3	4	5	6	7	BAW032	HS21	M	EGLL	1800	N0440	F210	A1E UAIE DPE UA 16 MAN	LFPG	0045	
+	800801	811031	1	0	3	0	5	0	7	BAW032	HS21	M	EGLL	1800	N0440	F210	A1E UAIE DPE UA 16 MAN	LFPG	0045	

A OPERATOR BRITISH AIRWAYS										B ADDRESSEE(S) UK STORED FLIGHT PLAN OFFICE EGTXZBZX 9 rue de Champagne 91205 Athismons France					C DEPARTURE AERODROME(S) EGLL			D DATE 800305	E SERIAL NO. 80-12	F PAGE OF 3/3
+-	I VALID FROM yyymmdd	J VALID UNTIL yyymmdd	K							L AIR-CRAFT IDENTIFI- CATION (Item 7)	M TYPE OF AIRCRAFT AND WAKE TURBULENCE CATEGORY (Item 9)		N DEPARTURE AERODROME AND TIME (Item 13)		O			P DESTINATION AERODROME AND TOTAL ESTIMATED ELAPSED TIME (Item 16)		Q REMARKS
+	800601	800930	0	0	0	0	0	0	7	BAW082	HS21	M	EGLL	1805	N0450	F270	A1S UA2S RBT UA3 MTL			
																	UA3 W STP PCT GL	LLFMN	0130	
-	800103	800930	0	0	0	0	0	6	7	BAW092	B737	M	EGLL	1810	N0430	F190	A1E UA1E DPE UA 16 MAN	LFPG	0400	CHARTER RED ACFT
-	800103	800315	0	0	0	0	0	6	7	BAW092	B737	M	EGLL	1810	N0430	F190	A1E UA1E DPE UA 16 MAN	LFPG	0400	CHARTER RED ACFT

”

10. Az R. melléklete „L” függelékének 1. pontot megelőző megjegyzése helyébe a következő rendelkezés lép:

„Megjegyzés: A Budapest–Ferihegy repülőtéri irányító körzet (CTR) és Budapest TMA leírását a magyar légtér légi-közlekedés céljára történő kijelölésről szóló miniszteri rendelet 2. melléklete, és az 1:500 000 léptékű légiforgalmi térkép tartalmazza.”

11. Az R. melléklete „L” függelékének 1.1.3. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„1.1.3. A CTR végső megközelítési területére csak a Budapest–Ferihegy repülőtérre történő leszállás, vagy speciális repülő feladat végrehajtása esetén lehet berepülni.

A végső megközelítési terület a földfelszíntől 2000' (600 m) AMSL magasságig tart, és az alábbi koordinátákat összekötő vonalak határolják:

473358 É 0191018 K – 472918 É 0191418 K

472528 É 0192012 K – 472204 É 0193042 K

471620 É 0192300 K – 472336 É 0191600 K

472624 É 0191145 K – 472941 É 0190336 K

473358 É 0191018 K

Speciális repülő feladatnak minősül: az állami légijárművel különleges feladatot végrehajtó repülés, valamint a betegszállítással és életmentéssel kapcsolatos repülés, továbbá a mező- és erdőgazdasági légi munkavégzés, közegészségügyi légi beavatkozás, teher-beemelés, légi fényképezési és légi megfigyelési feladatokat végző repülés.”

12. Az R. melléklete „L” függelékének 1.2. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„1.2. A repülések végrehajtása

1.2.1. A nem ellenőrzött légtérből belépni szándékozó légijárműveknek fel kell venniük a rádióösszeköttetést a TWR-rel (118,1 MHz) a CTR határ átrepülése előtt, és engedélyt kell kérniük a belépésre.

1.2.1.1. A belépést kijelölt belépő pontokon kell végrehajtani, kivéve, ha a Budapest–Ferihegyi TWR másként nem rendelkezik.

1.2.1.2. Budapest–Ferihegy repülőtérre érkező és induló légijárművek csak a közzétett pontokon keresztül tervezhetik a repülést.”

13. Az R. melléklete „L” függelékének 1.3.2.1. alpontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„1.3.2.1. A leszállás a futópályákra, valamint a kijelölt helikopter leszálló helyre hajtható végre.”

14. Az R. melléklete „L” függelékének 1.3.3. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„1.3.3. Rádióösszeköttetés megszakadásakor követendő eljárás

Közeledjen az engedély szerint, és ha nem kapott leszállási engedélyt, a belépési pont felett várakozzon 5 percet és hajtson végre a leszállást a használatos futópályára.

Rádióösszeköttetés megszakadása esetén a TWR meg fogja kísérelni az engedélyek, illetve utasítások továbbítását az „A” Függelékben szereplő fényjelek segítségével.”

15. Az R. melléklete „L” függelékének 2.2. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„2.2. Repülési magasságok

A légitársaságok repülési magasságának ellenőrzése az átváltási magasságon, vagy az alatt végrehajtott repülések esetén lábban kifejezett tengerszint feletti magasságok szerint, a legalacsonyabb használható repülési szinten, vagy a fölött végrehajtott repülések esetében pedig repülési szintek szerint történik.

Az átváltási rétegben utazómagasságot nem jelölnek ki.

Megjegyzés: A magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló miniszteri rendeletnek megfelelően a vitorlázó légterekben használható magasságok betartása kötelező, tekintettel arra, hogy az ATC a vitorlázó légterek és az általa kezelt IFR légitársaságok között 500 láb (150 m) függőleges elkülönítést biztosít.

16. Az R. melléklete „R” függelékének 61. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„61. Időszakosan korlátozott légtér – Temporary Reserved Area

Meghatározott kiterjedésű légtér, amelyben állami légitársasággal olyan repülési tevékenység zajlik, amely veszélyt jelenthet az adott tevékenységben részt nem vevő légitársaságok számára.”

Helyesbítés

A Közlekedési Értesítő 2007. évi 20. számában a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodás (SZMGSZ) 2007. módosításainak és kiegészítéseinek kihirdetéséről rendelkező 263/2007. (X. 5.) Korm. rendelet hibásan jelent meg.

1. A rendelet 1. mellékletéhez fűzött szerkesztői megjegyzés a Magyar Közlöny olvasói részére szól.

A CD-t a Közlekedési Értesítő előfizetői kérésre [telefon: 266-9290/237 és 238 mellék; fax: 338-4746; postacím: 1394 Budapest 62., Pf. 357] megkapják.

(kézirathiba)

2. A rendelet 2–5. melléklete az Értesítőben nem jelent meg, azt jelen helyesbítéssel pótoljuk.

(nyomdahiba)

2. melléklet a 263/2007. (X. 5.) Korm. rendelethez

Az R3. 4. mellékletében kihirdetett SzMGSz 5. számú melléklete az alábbiak szerint módosul:

„В пояснениях к рисунку 2 слова «Львовской ж.д.» заменить словами «участков Хоростков – Копычинцы и Тлусте – Торске Львовской ж.д.».

A 2. számú ábra magyarázó szövegében a körzeti rakodási szelvény tekintetében „a Lvovi Vasutat” szavakat „a Lvovi Vasút Horostkov–Kopychincy és Tluste–Torske vasútvonalait” szavakkal kell helyettesíteni.”

3. melléklet a 263/2007. (X. 5.) Korm. rendelethez

Az R1.-gyel kihirdetett SzMGSz 12.6. számú melléklete a következő 9.1. ponttal egészül ki:

„9.1. Перевозка грузов из страны, в которой применяется СМГС, в Афганистан оформляется накладной СМГС до станции Термез или Термез-Порт (УТИ), где производится перегрузка грузов на автомобильный транспорт.

В графе 8 «Станция и дорога назначения» накладной СМГС отправитель указывает в качестве станции назначения одну из перечисленных станций.

В графе 5 «Получатель, почтовый адрес» накладной СМГС отправитель указывает получателя или в качестве получателя экспедитора на этой станции.

В графе 4 «Особые заявления отправителя» накладной СМГС отправитель указывает «Для вывоза автомобильным транспортом в Афганистан».

В графе 6 «Отметки, необязательные для железной дороги» отправитель указывает «Для.....(указывается получатель в Афганистане и его почтовый адрес).»”

„9.1. Az áru fuvarozást **SzMGSz-t alkalmazó országokból Afganisztánba** SzMGSz fuvarlevéllel kell végezni Termez vagy Termez-Port (UTI) állomásig, ahol az árut közúti fuvarszerszözbe rakják át.

Az SzMGSz fuvarlevél 8. «Rendeltetési vasút és állomás» rovatába a feladó rendeltetési állomásként a felsorolt állomások egyikét köteles feltüntetni.

Az SzMGSz fuvarlevél 5. «Az átvevő neve, postacíme» rovatába a feladó az átvevőt vagy átvevőként az erre az állomásra telepített szállítmányozót tüntetheti fel.

Az SzMGSz fuvarlevél 4. «A feladó különleges nyilatkozatai» rovatába a feladó köteles a következő szöveget bejegyezni: «Közúton történő továbbfuvarozásra Afganisztánba / Для вывоза автомобильным транспортом в Афганистан».

Az SzMGSz fuvarlevél 6. «A vasútra nem kötelező bejegyzések» rovatában a feladó feltüntetheti az afganisztáni átvevőt és annak postai címét a következők szerint «..... részére / Для ».”

4. melléklet a 263/2007. (X. 5.) Korm. rendelethez

Az R3. 10. sz. mellékletével kihirdetett SzMGSz 14. számú melléklet 1. Fejezet 1. táblázata a következőképpen módosul:

„В графе «Применение» для зонального габарита слова «Львовской ж.д.» заменить словами «участков Хоростков – Копычинцы и Тлусте – Торске Львовской ж.д.».

A «Megjegyzés» oszlopban a körzeti rakodási szelvény tekintetében „a Lvovi Vasutat” szavakat „a Lvovi Vasút Horostkov–Kopychincy és Tluste–Torske vasútvonalait” szavakkal kell helyettesíteni.”

Az SzMGSz 14. számú melléklete kiegészül a „2. Faáruk berakása és biztosítása” című fejezettel.

(Megjegyzés:

Tekintettel arra, hogy az SzMGSz 14. számú melléklete 2. Fejezetének orosz nyelvű hiteles szövege 89, magyar nyelvű szövege pedig 87 oldal, ezért azok a mellékelt CD-n találhatók.)

5. melléklet a 263/2007. (X. 5.) Korm. rendelethez

Az R2. 5. mellékletében kihirdetett SzMGSz 22. számú melléklete az alábbiak szerint módosul:

„**Пункт 21** изложить в следующей редакции:

«21. Принцип договоренности между железными дорогами, отправителями, получателями, применяющими СМГС

Договор перевозки может быть оформлен в виде электронной накладной. Электронная накладная представляет набор данных в электронном виде, который выполняет функции бумажной накладной как договора перевозки. Порядок внесения данных в электронную накладную согласовывается между железной дорогой и отправителем. При необходимости электронная накладная и ее дополнительные листы могут распечатываться на бумаге по форме Приложения 5 к Приложению 22 к СМГС. Если в соответствии с предписаниями СМГС в электронную накладную вносятся изменения, то первоначальные данные сохраняются.»

A **21. pont** szövegét a következő szöveggel kell helyettesíteni:

„21. A vasutak, feladók, átvevők közötti megállapodás elve az SzMGSz szerint

A fuvarozási szerződés elektronikus fuvarlevéllel is megkötethető. Az elektronikus fuvarlevél elektronikus adatok olyan halmaza, amely a papír-fuvarlevél fuvarozási szerződés funkcióját betölti. Az adatoknak az elektronikus fuvarlevélbe való bevitele módját a feladási vasút a feladóval egyezteti. Szükség esetén az elektronikus fuvarlevél és pótlapjai az SzMGSz 22. számú mellékletének 5. számú függeléke szerinti formában papírra kinyomtathatók. Amennyiben az SzMGSz rendelkezéseivel összhangban az elektronikus fuvarlevélbe felvett adatokat módosítani kell, az eredeti adatokat meg kell őrizni.”

„**Пункт 22** изложить в следующей редакции:

«22. Соглашение об электронном обмене данными в международном железнодорожном грузовом сообщении (Соглашение ЭОД)

Перевозчики (железные дороги) и клиенты (отправители/ получатели) на договорной основе определяют сообщения, которыми необходимо обмениваться, а также вид и способ обмена данными электронной накладной.»

A **22. pont** szövegét a következő szöveggel kell helyettesíteni:

„22. Megállapodás az elektronikus adatcseréről a nemzetközi vasúti árufuvarozásban (Elektronikus adatcsere megállapodás)

A fuvarozók (vasutak) és az ügyfelek (feladók/átvevők) szerződésben határozzák meg a kicserélendő jelentéseket, valamint az elektronikus fuvarlevél adatcsere rendjét és módját.”

„**Пункт 23** исключить.

A **23. pontot** törölni kell.”

Jogszabálymutató

A gazdasági és közlekedési miniszter jogszabály-előkészítési felelősségi körébe tartozó, illetve a gazdasági és közlekedési miniszterrel együttesen kiadott vagy a gazdasági és közlekedési miniszter feladatkörét érintő egyéb jogszabályok

(Magyar Közlöny 2007. évi 141–148. száma)

A)

A gazdasági és közlekedési miniszter jogszabály-előkészítési felelősségi körébe tartozó egyéb jogszabályok

272/2007. (X. 19.) Korm. r. a Magyar Köztársaság Kormánya és a Szingapúri Köztársaság Kormánya között, a gazdasági együttműködésről szóló megállapodás kötelező hatályának elismerésére adott felhatalmazásról és kihirdetéséről (Magyar Közlöny 141. szám, 9983. oldal)

273/2007. (X. 19.) Korm. r. a villamos energiáról szóló 2007. évi LXXXVI. törvény egyes rendelkezéseinek módosításáról (Magyar Közlöny 141. szám, 9986. oldal)

278/2007. (X. 20.) Korm. r. a szénipari szerkezetátalakítási támogatás meghatározásának és kezelésének részletszabályairól (Magyar Közlöny 142. szám, 10008. oldal)

285/2007. (X. 29.) Korm. r. a villamosenergia-rendszer jelentős zavara és a villamosenergia-ellátási válsághelyzet esetén szükséges intézkedésekről (Magyar Közlöny 146. szám, 10261. oldal)

84/2007. (X. 20.) GKM r. a védelmi feladatokban részt vevő elektronikus hírközlési, illetve a postai szolgáltatók kijelöléséről és felkészítési feladataik meghatározásáról szóló 24/2004. (VIII. 16.) IHM rendelet módosításáról (Magyar Közlöny 142. szám, 10010. oldal)

85/2007. (X. 21.) GKM r. a villamosenergia-ellátásban alkalmazott rendszerhasználati díjak megállapításáról szóló 57/2002. (XII. 29.) GKM rendelet módosításáról (Magyar Közlöny 143. szám, 10133. oldal)

86/2007. (X. 31.) GKM r. a földgázellátásban műszaki biztonsági szempontból jelentős munkakörök betöltéséhez szükséges szakmai képesítésekről és gyakorlatról szóló 12/2004. (II. 13.) GKM rendelet módosításáról (Magyar Közlöny 147. szám, 10391. oldal)

B)

A gazdasági és közlekedési miniszterrel együttesen kiadott jogszabály

30/2007. (X. 25.) ÖTM–GKM–KvVM e. r. a Környezetvédelem és Infrastruktúra Operatív Program végrehajtásában közreműködő szervezetek kijelöléséről szóló 18/2004. (II. 24.) GKM–KvVM–PM együttes rendelet módosításáról (Magyar Közlöny 144. szám, 10147. oldal)

C)

A gazdasági és közlekedési miniszter feladatkörét érintő egyéb jogszabály

282/2007. (X. 26.) Korm. r. a szakterületek ágazati követelményeiért felelős szervek kijelöléséről, valamint a meghatározott szakkérdésekben kizárólagosan eljáró és egyes szakterületeken szakvéleményt adó szervekről (Magyar Közlöny 145. szám, 10223. oldal)

284/2007. (X. 29.) Korm. r. a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól (Magyar Közlöny 146. szám, 10250. oldal)

Az Országgyűlés határozatai

**Az Országgyűlés
96/2007. (X. 31.) OGY
határozata**

az államháztartásról szóló 1992. évi XXXVIII. törvény 22. § (2) bekezdése alapján az M6-os autópálya Dunaújváros–Szekszárd közötti szakaszának koncesszióba adására vonatkozó közbeszerzési eljárás megkezdéséhez szükséges országgyűlési felhatalmazás megadásáról*

Az Országgyűlés az államháztartásról szóló 1992. évi XXXVIII. törvény 22. § (2) bekezdése alapján felhatalmazást ad az M6-os autópálya Dunaújváros–Szekszárd közötti szakaszának a koncesszióról szóló 1991. évi XVI. törvény szerinti koncesszióba adására vonatkozó, a közbeszerzésekről szóló 2003. évi CXXIX. törvény rendelkezéseinek megfelelően lefolytatandó közbeszerzési eljárás megindításához az alábbiak szerint:

1. A közbeszerzési eljárás ajánlatkérője és a koncessziós szerződést kötő fél:

A Magyar Állam képviseletében a gazdasági és közlekedési miniszter jár el.

* A határozatot az Országgyűlés a 2007. október 29-i ülésnapján fogadta el.

2. A közbeszerzési eljárás és a szerződés tárgya:

Az M6-os jelű autópálya Dunaújváros (76+200 km szelvény) és Szekszárd (141+300 km szelvény) közötti szakaszára, valamint a kapcsolódó kiszolgáló létesítmények megtervezésére, megépítésére, felújítására, üzemeltetésére, fenntartására, finanszírozására és hasznosítására vonatkozó kizárólagos koncessziós jog nyújtása a közbeszerzési eljárásban nyertes koncesszor részére 30 év időtartamra.

3. Az Országgyűlés egyetért azzal, hogy a 2. bekezdésben meghatározott beruházás a köz- és magánszféra együttműködésével, PPP finanszírozással valósuljon meg azzal, hogy a közbeszerzési eljárás eredményeképpen létrejövő szerződésből származó állami kötelezettségvállalásnak a többéves fizetési kötelezettséggel járó kötelezettségvállalások nettó jelenérték számításának módszertanáról, valamint az alkalmazandó diszkonttényezőről szóló 161/2005. (VIII. 16.) Korm. rendeletnek megfelelően számított nettó jelenértéke nem haladhatja meg a nettó 208,3 milliárd forintot.

4. A 2. bekezdésben meghatározott beruházás csak abban az esetben valósítható meg PPP finanszírozással, ha az gazdaságosabb, mint az építés és üzemeltetés állami finanszírozással történő együttes megvalósítása.

5. Az Országgyűlés a 2. bekezdésben meghatározott közbeszerzési eljárás eredményeképpen létrejövő, tervezett koncessziós szerződés és az ahhoz kapcsolódó közvetlen szerződés főbb tartalmi elemeit megismerte, és annak tartalmát az alábbiak szerint hagyja jóvá:

a) A beruházás köz- és magánszféra partnerség keretein belül, építési koncesszió formájában megvalósuló beruházás, amelyben a magánszféra (koncesszor) viseli a projekthez kapcsolódó tervezési, építési, felújítási, üzemeltetési, fenntartási és finanszírozási tevékenységekkel járó kockázatok jelentős mértékét. A koncessziós szerződés alapján a Magyar Állam az autópálya rendelkezésre állásának és az útkezelés minőségének függvényében az üzemeltetési időszak kezdetétől rendelkezésre állási díjat fizet a koncesszornak. A koncesszor a Magyar Államnak a koncesszió teljes időszaka alatt évente koncessziós díjat köteles megfizetni.

b) A projekt keretében megépített autópálya az ideiglenes használatbavételi engedély kibocsátásának napjával kezdődően a Magyar Állam kizárólagos tulajdonát képezi. Az üzemeltetési időszak az ideiglenes használatbavételi engedély kibocsátásától kezdődik, az üzemeltetés az érintett hatóságokkal kialakított együttműködési és eljárási renddel, valamint a környezetvédelmi előírásokkal összhangban végzendő. Az autópályaszakasz az egységes nemzeti díjszedési rendszer keretében vehető igénybe.

c) A Magyar Állam és a PPP-projektet finanszírozó felek a koncessziós társaság bevonásával közvetlen szerződést kötnek, amelynek célja a koncessziós szerződésben vállalt kötelezettségek teljesülésének biztosítása a közvetlen szerződésben előírt helyreállítási terv szerint, abban az esetben is, amikor a koncesszor nem teljesíti vagy veszélyezteti a koncessziós szerződésben vállalt kötelezettségeit és emiatt a Magyar Állam a koncessziós szerződést felmondhatná. A közvetlen szerződés a koncessziós szerződés

felhatalmazása alapján akkor alkalmazandó, ha a koncessziós szerződésben meghatározott és a közvetlen szerződés keretein belül orvosolható esemény következik be.

Dr. Szili Katalin s. k.,

az Országgyűlés elnöke

Dr. Hende Csaba s. k.,

az Országgyűlés jegyzője

Török Zsolt s. k.,

az Országgyűlés jegyzője

Az Országgyűlés 97/2007. (X. 31.) OGY határozata

a 25/2007. (III. 20.) OGY határozat alapján az M6-os autópálya Szekszárd–Bóly közötti szakaszának és az M60-as autópálya Bóly–Pécs közötti szakaszának koncesszióba adására vonatkozó közbeszerzési eljárás eredménye vonatkozásában az Országgyűlés jóváhagyásának megadásáról*

1. Az Országgyűlés egyetért azzal, hogy a 3. bekezdésben meghatározott beruházás köz- és magánszféra együttműködésével, PPP finanszírozással valósuljon meg azzal, hogy a közbeszerzési eljárás eredményeképpen létrejövő szerződésből származó állami kötelezettségvállalásnak a többéves fizetési kötelezettséggel járó kötelezettségvállalások nettó jelenérték számításának módszertanáról, valamint az alkalmazandó diszkonttényezőről szóló 161/2005. (VIII. 16.) Korm. rendeletnek megfelelően számított nettó jelenértéke nem haladhatja meg a nettó 280 milliárd forintot.

2. Az Országgyűlés a nyertesnek nyilvánítható ajánlattevőt (koncesszort) és a 3. pontban megjelölt tárgyú koncessziós szerződés főbb tartalmi elemeit, az állami finanszírozási szükségletet, annak kereteit, illetve ütemezését megismerte, és azt az Országgyűlés felhatalmazásának megadásáról szóló 25/2007. (III. 20.) OGY határozat alapján az alábbiak szerint hagyja jóvá:

a) A beruházás köz- és magánszféra partnerség keretein belül, építési koncesszió formájában megvalósuló beruházás, amelyben a magánszféra (koncesszor) viseli a projekthez kapcsolódó tervezési, építési, felújítási, üzemeltetési, fenntartási és finanszírozási tevékenységekkel járó kockázatok jelentős mértékét. A koncessziós szerződés alapján a Magyar Állam az autópálya rendelkezésre állásának és az útkezelés minőségének függvényében az üzemeltetési időszak kezdetétől havonta rendelkezésre állási díjat fizet a koncesszornak. A koncesszor a Magyar Államnak a koncesszió teljes időszaka alatt évente koncessziós díjat köteles megfizetni.

b) A projekt keretében megépített autópálya az ideiglenes használatbavételi engedély kibocsátásának napjával

* A határozatot az Országgyűlés a 2007. október 29-i ülésnapján fogadta el.

kezdődően a Magyar Állam kizárólagos tulajdonát képezi. Az üzemeltetési időszak az ideiglenes használatbavételi engedély kibocsátásától kezdődik, az üzemeltetés az érintett hatóságokkal kialakított együttműködési és eljárási renddel, valamint a környezetvédelmi előírásokkal összhangban végzendő. Az autópályaszakaszok az egységes nemzeti díjszedési rendszer keretében vehetők igénybe.

c) A Magyar Állam és a PPP-projektet finanszírozó felek a koncessziós társaság bevonásával közvetlen szerződést kötnek, amelynek célja a koncessziós szerződésben vállalt kötelezettségek teljesülésének biztosítása a közvetlen szerződésben előírt helyreállítási terv szerint, abban az esetben is, amikor a koncesszor nem teljesíti vagy veszélyezteti a koncessziós szerződésben vállalt kötelezettségeit és emiatt a Magyar Állam a koncessziós szerződést felmondhatná. A közvetlen szerződés a koncessziós szerződés felhatalmazása alapján akkor alkalmazandó, ha a koncessziós szerződésben meghatározott és a közvetlen szerződés keretein belül orvosolható esemény következik be.

3. Az Országgyűlés jelen határozatában a szerződés tárgyát az alábbiak szerint hagyja jóvá:

Az M6-os jelű autópálya Szekszárd (141+300 km szelvény) és Bóly (192+200 km szelvény) közötti szakaszára, valamint az M60-as autópálya Bóly (0+000 km szelvény) és Pécs (30+200 km szelvény) közötti szakaszai, valamint a kapcsolódó kiszolgáló létesítmények megtervezésére, több ütemben történő megépítésére, felújítására, üzemeltetésére, fenntartására, finanszírozására és hasznosítására vonatkozó kizárólagos koncessziós jog nyújtása a közbeszerzési eljárásban nyertes koncesszor részére 30 év időtartamra.

4. Ez a határozat a közzététele napján lép hatályba.

Dr. Szili Katalin s. k.,
az Országgyűlés elnöke

Dr. Hende Csaba s. k.,
az Országgyűlés jegyzője

Török Zsolt s. k.,
az Országgyűlés jegyzője

Közlmények

Tájékoztató útügyi műszaki előírás kiadásáról és visszavonásáról

Tájékoztatásul közöljük, hogy **kiadjuk** az

ÚT 2-3.410 :2007 Közúti hidak szigetelése IV. Vasbeton pályalemezű hidak szigetelése és pályabeton burkolata

ÚT 2-3.502 :2007 Útépítési modifikált bitumenek. Követelmények

megnevezésű útügyi műszaki előírásokat

és a kiadással egyidejűleg **visszavonjuk** az

ÚT 2-3.502 :2002 Útépítési modifikált bitumenek.
Követelmények

megnevezésű útügyi műszaki előírásokat.

Az útügyi műszaki előírások megvásárolhatók a Magyar Útügyi Társaságnál: Budapest, II. Lövőház u. 31.
Tel: 315-0322, fax: 316-1077.

Ezen útügyi műszaki előírások alkalmazási területe az országos és helyi közutak, valamint a közforgalom elől el nem zárt magánutak.

Az útügyi műszaki előírások alkalmazása az országos közutak kezelői számára – a közhasznú tevékenység ellátására kötött szerződés szerint – mind megrendelőként, mind saját tevékenységükre nézve kötelező. Az ennek alapján végzett építési, fenntartási és üzemeltetési feladatok ellátása során az útügyi műszaki előírásban foglaltakat meg kell tartani.

Jelen műszaki előírásokat az országos közutak kezelői – a tevékenységükre vonatkozó éves szerződés szerint – 2007. november 1-jétől alkalmazzák.

Az útügyi műszaki előírások alkalmazása a helyi közutak, továbbá a közforgalom elől el nem zárt magánutak tekintetében ajánlott és indokolt.

Az útügyi műszaki előírásban foglaltaktól az országos közutak esetében csak az előírások alóli felmentés alapján szabad eltérni. A felmentést a műszaki előírás alkalmazása előtt a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium Hálózati Infrastruktúra Főosztályától kell kérni. A kérelmet a Magyar Közút Állami Közútkezelő Fejlesztő Műszaki és Információs Közhasznú Társasághoz kell benyújtani.

Hálózati Infrastruktúra Főosztály

Eltulajdonított felügyeleti igazolvány érvénytelenítése

Tamás Károly, a Nemzeti Közlekedési Hatóság Közép-magyarországi Regionális Igazgatósága köztisztviselője részére kiállított, 1407 sorszámu – a fedőlapon egy haránt aranysávval ellátott, piros színű – felügyeleti igazolványt eltulajdonították.

Az igazolvány használata 2007. szeptember 25-étől érvénytelen.

A Magyar Hivatalos Közlönykiadó

megjelentette

Dr. Király Tibor akadémikus fordításában

Vuchetich Mátyás

(1767–1824)

A magyar büntetőjog rendszere**II. könyv****Gyakorlati büntetőjog**

című könyvét

1819-ben írta, még latin nyelven, a horvát származású pesti egyetemi tanár, Vuchetich Mátyás a magyar büntetőjog rendszerét bemutató művét. A Deák Ferenc-féle 1843. évi európai szintű törvénytervezet megelőző első tudományos értékű mű volt az, amelyben a szerző a ma is vallott emberi jogi elvek mellett kötelezte el magát. A Kiadó által közreadott kötet Vuchetich Mátyás művének második, nagyobb jelentőségű részét tartalmazza, amely a 18. századi, még a rendi jelleget viselő magyar büntetőeljárás jogot tárgyalja, ebben azonban már a tortúra elutasítását, az ártatlanság vélelmét, az emberi méltóság tiszteletben tartásának igényét fogalmazza meg a szerző. E művet a jogtörténet, a magyar jogi kultúra történetét kutató, tanuló, értékelő olvasók figyelmébe ajánlja a Kiadó.

A könyv Dr. Máthé Gábor és Dr. Mezey Barna szerkesztésében jelent meg.

A kötet 272 oldal terjedelmű, ára **5124 forint** áfával.

Példányonként megvásárolható a Közlönykiadó Jogi Könyvesboltjában (1085 Budapest, Somogyi B. u. 6., tel./fax: 318-8411), valamint a Budapest VII., Rákóczi út 30. szám (bejárat a Dohány u. és Nyár u. sarkán) alatti Közlöny Centrumban (tel.: 321-5971, fax: 321-5275, e-mail: kozlonycentrum@mhk.hu), illetve megrendelhető a kiadó ügyfélszolgálatán (fax: 318-6668, 338-4746, e-mail: kozlonybolt@mhk.hu) vagy a www.mhk.hu/kozlonybolt internet-címen.

MEGRENDELÉS

Megrendelem

Vuchetich Mátyás

(1767–1824)

A magyar büntetőjog rendszere**II. könyv****Gyakorlati büntetőjog**

című, 272 oldal terjedelmű kiadványt (ára: **5124 forint** áfával) példányban, és kérem, juttassák el az alábbi címemre:

A megrendelő (cég) neve:

Címe (város, irányítószám):

Utca, házszám:

Ügyintéző neve, telefonszáma:

A megrendelt példányok ellenértékét a postaköltséggel együtt, a szállítást követő számla kézhezvétele után, 8 napon belül átutaljuk a Magyar Hivatalos Közlönykiadónak a számlán feltüntetett pénzforgalmi jelzőszámára vagy postai úton a fenti címre.

Keltezés:

.....
cégszerű aláírás

A Magyar Hivatalos Közlönykiadó Közlöny Könyvek sorozatában megjelent

A BÜNTETŐELJÁRÁSRÓL SZÓLÓ 1998. ÉVI XIX. TÖRVÉNY MAGYARÁZATA I–VII. KÖTET

című kiadvány.

A büntetőeljárásról szóló 1998. évi XIX. törvény sajátos története: a kihirdetése és hatálybalépése közötti időszakban történt nagy terjedelmű módosításai, valamint a 2003. július 1-jei hatálybalépése óta elfogadott több mint egy tucat módosítása jelentősen megnehezíti a jogot alkalmazók, a jogot tanulók vagy csak éppen megismerni akarók számára a büntetőeljárás szabályainak megértését. Ez a hektikus történet tette indokolttá, hogy a magyarázat szerzői a kommentárok szokásos tartalmán (jogértelmezés, jogalkalmazói gyakorlat, alacsonyabb szintű szabályozás bemutatása) túlterjeszkednek, és az egyes jogintézmények céljainak, feladatainak hangsúlyozásával, működésük többoldalú, történeti és gyakorlati szempontú bemutatásával – a jogirodalom megjelölésével, a jogtörténet feldolgozásával, valamint indokolt esetekben a jogösszehasonlítás eszközeivel – nyújtsanak segítséget a jogalkalmazóknak és a jogot tanulmányozóknak.

A büntetőeljárásról szóló törvény magyarázata hét kötetben jelent meg:

– az első kötet

az alapvető rendelkezések és az eljárás alanyai,
ára: 2205 Ft,

– a második kötet

az eljárási cselekmények, a bizonyítás,
a kényszerintézkedések,
ára: 3675 Ft,

– a harmadik kötet

a nyomozás és a vádemelés,
ára: 1596 Ft,

– a negyedik kötet

a bírósági eljárás általános szabályai és az elsőfokú bírósági eljárás,
ára: 3087 Ft,

– az ötödik kötet

a másodfokú bírósági eljárás, a harmadfokú bírósági eljárás és a rendkívüli perorvoslatok,
ára: 2226 Ft,

– a hatodik kötet

a külön eljárások,
ára: 2289 Ft,

– a hetedik kötet

a különleges eljárások és a határozatok végrehajtása szabályozásának magyarázatát tartalmazza,
ára: 1722 Ft.

A magyarázat a Magyar Hivatalos Jogszabálytárban megjelent Be. kommentár szerkesztett változata.

A hét kötet kedvezményes ára egyszerre történő megvásárlás esetén 16 800 Ft helyett **13 440 Ft**.

A könyvek megvásárolhatók a Közlöny Centrumban [1072 Budapest VII., Rákóczi út 30. (bejárat a Dohány u. és Nyár u. sarkán), tel.: 321-5971, 267-2780, fax: 321-5275, e-mail: kozlonycentrum@mhk.hu] és a Közlönykiadó Jogi Könyvesbolt-jában (1085 Budapest, Somogyi B. u. 6.), valamint megrendelhetők a kiadó ügyfélszolgálatánál (fax: 318-6668, 338-4746, e-mail: kozlonybolt@mhk.hu) vagy a www.mhk.hu/kozlonybolt internetcímen. Vagy megrendelhetők az alábbi megrendelőszelvényen:

MEGRENDELÉS

Megrendelem **A BÜNTETŐELJÁRÁSRÓL SZÓLÓ 1998. ÉVI XIX. TÖRVÉNY MAGYARÁZATA** alábbi köteteit:

- | | | | |
|---|-------------------|---|-------------------|
| ☐ I. kötet (2205 Ft) | példányban. | ☐ V. kötet (2226 Ft) | példányban. |
| ☐ II. kötet (3675 Ft) | példányban. | ☐ VI. kötet (2289 Ft) | példányban. |
| ☐ III. kötet (1596 Ft) | példányban. | ☐ VII. kötet (1722 Ft) | példányban. |
| ☐ IV. kötet (3087 Ft) | példányban. | ☐ A hét kötet együtt (13 440 Ft) | példányban. |

A megrendelő (cég) neve:

Címe (város, irányítószám):

Utca, házszám:

Ügyintéző neve, telefonszáma:

A megrendelő (cég) bankszámlaszáma:

A megrendelt példányok ellenértékét a postaköltséggel együtt, a szállítást követő számla kézhezvétele után, 8 napon belül a Magyar Hivatalos Közlönykiadónak a számlán feltüntetett pénzforgalmi jelzőszámára átutaljuk.

Keltezés:

.....
cégszerű aláírás

Tisztelt Előfizetők!

Tájékoztatjuk Önöket, hogy a kiadónk terjesztésében levő lapokra és elektronikus kiadványokra szóló előfizetésüket folyamatosnak tekintjük. Csak akkor kell változást bejelenteniük a 2008. évre vonatkozó előfizetésre, ha a példányszámot, esetleg a címlistát módosítják, vagy új lapra szeretnének előfizetni (pontos szállítási, név- és utcacím-megjelöléssel). Az esetleges módosítást szíveskedjenek levélben vagy faxon megküldeni. Felhívjuk szíves figyelmüket, hogy a lapszállításról kizárólag az előfizetési díj beérkezését követően intézkedünk. Fontos, hogy az előfizetési díjakat a megadott 10300002-20377199-70213285 sz. számlára utalják, illetve a kiadó által kiküldött készpénz-átutalási megbízáson fizessék be.

Készpénzes befizetés kizárólag a Magyar Hivatalos Közlönykiadó ügyfélszolgálatán (1085 Budapest, Somogyi B. u. 6.) lehetséges. (Levél-cím: Magyar Hivatalos Közlönykiadó, 1394 Budapest, 62. Pf. 357. Fax: 318-6668).

A 2008. évi előfizetési díjak (Az árak az áfát tartalmazzák.)

Magyar Közlöny	121 212 Ft/év	Közlekedési Értesítő	28 476 Ft/év
Határozatok Tára	26 460 Ft/év	Kulturális Közlöny	21 672 Ft/év
Önkormányzatok Közlönye	6 552 Ft/év	Külgazdasági Értesítő	23 940 Ft/év
Az Alkotmánybíróság Határozatai	22 428 Ft/év	Munkaügyi Közlöny	17 640 Ft/év
Bányászati Közlöny	5 544 Ft/év	Nemzetközi Közlöny	7 400 Ft/év
Belügyi Közlöny	29 232 Ft/év	Oktatási Közlöny	25 200 Ft/év
Egészségbiztosítási Közlöny	25 452 Ft/év	Pénzügyi Közlöny	35 028 Ft/év
Egészségügyi Közlöny	31 752 Ft/év	Sportértesítő	6 048 Ft/év
Ellenőrzési Figyelő	4 284 Ft/év	Statisztikai Közlöny	15 120 Ft/év
Földművelésügyi és Vidékfejlesztési Értesítő	21 924 Ft/év	Szociális Közlöny	17 892 Ft/év
Gazdasági Közlöny	26 964 Ft/év	Turisztikai Értesítő	14 112 Ft/év
Hírközlési Értesítő	7 560 Ft/év	Ügyvétségi Közlöny	7 560 Ft/év
Honvédelmi Közlöny	21 420 Ft/év	Nemzeti Kulturális Alap Hírlevele	6 048 Ft/év
Igazságügyi Közlöny	18 900 Ft/év	Pénzügyi Szemle	22 680 Ft/év
Környezetvédelmi és Vízügyi Értesítő	17 388 Ft/év	L'udové noviny	5 796 Ft/év
Közigazgatási Szemle	7 400 Ft/év	Neue Zeitung	5 544 Ft/év

A HIVATALOS JOGSZABÁLYTÁR (DVD)

hatályos jogszabályok hivatalos számítógépes gyűjteményének 2008. évi éves előfizetési díjai:

(Áraink a 20%-os áfát tartalmazzák.)

Önálló változat	97 200 Ft	25 munkahelyes hálózati változat	351 000 Ft
5 munkahelyes hálózati változat	171 600 Ft	50 munkahelyes hálózati változat	459 000 Ft
10 munkahelyes hálózati változat	216 000 Ft	100 munkahelyes hálózati változat	780 000 Ft

Az EU-JOGSZABÁLYTÁR (DVD)

Az Európai Unió Jogszabályai gyűjteményének 2008. évi éves előfizetési díja

(Áraink a 20%-os áfát tartalmazzák.)

Önálló változat	86 400 Ft	25 munkahelyes hálózati változat	312 000 Ft
5 munkahelyes hálózati változat	156 000 Ft	50 munkahelyes hálózati változat	408 000 Ft
10 munkahelyes hálózati változat	192 000 Ft	100 munkahelyes hálózati változat	708 000 Ft

Facsimile Magyar Közlöny. A hivatalos lap 2007-es évfolyama jelenik meg CD-n az eredeti külalak megőrzésével, de könnyen kezelhetően. Ára: 18 480 Ft + áfa.

KÖZLEKEDÉSI ÉRTESÍTŐ

A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium hivatalos lapja

Megjelenik szükség szerint (általában kéthetenként).

Főszerkesztő: dr. Bots Dénes. Szerkesztőség: 1055 Bp., Honvéd u. 13-15. Tel.: 374-2717. Telefax: 269-3483.

Kiadja a Magyar Hivatalos Közlönykiadó, 1085 Budapest, Somogyi Béla u. 6., www.mhk.hu

Felelős kiadó: dr. Kodala László elnök-vezérigazgató.

Előfizetésben terjeszti a Magyar Hivatalos Közlönykiadó a Fáva Rt. közreműködésével. Telefon/fax: 266-6567.

Előfizetésben megrendelhető a Magyar Hivatalos Közlönykiadó ügyfélszolgálatán (fax: 318-6668, 338-4746,

e-mail: kozlonybolt@mhk.hu) vagy a www.mhk.hu/kozlonybolt internetcímen,

1085 Budapest, Somogyi Béla u. 6., 1394 Budapest 62. Pf. 357.

Információ: tel./fax: 317-9999, 266-9290/245, 357 mellék.

Példányonként megvásárolható a Budapest VII., Rákóczi út 30. (bejárat a Dohány u. és Nyár u. sarkán) szám alatti Közlöny

Centrumban (tel.: 321-5971, fax: 321-5275, e-mail: kozlonycentrum@mhk.hu).

A 2007. évi éves előfizetési díj: 24 696 Ft áfával. Egy példány ára: 1092 Ft áfával.

A 2008. évi éves előfizetési díj: 28 476 Ft áfával. Féléves előfizetési díj: 14 238 Ft áfával.

A kiadó az előfizetési díj év közbeni emelésének jogát fenntartja.

A Közlekedési Értesítő elektronikus formában az interneten is elérhető a http://www.gkm.hu/tudastar/dokumentumtar/hiv_lapok/kozl_ertesito címen.

HU ISSN 1588-7235

07.3821 – Nyomja a Magyar Hivatalos Közlönykiadó Lajosmizsei Nyomdája. Felelős vezető: Burján Norbert igazgató.