



MAGYARORSZÁG HIVATALOS LAPJA
2013. február 22., péntek

Tartalomjegyzék

2013. évi III. törvény	Magyarország 2013. évi központi költségvetéséről szóló 2012. évi CCIV. törvény módosításáról	2134
6/2013. (II. 22.) NFM rendelet	A Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet, valamint a légi forgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet módosításáról	2135
1079/2013. (II. 22.) Korm. határozat	A megtett úttal arányos elektronikus díjszedéshez szükséges eszközök beszerzési feltételeinek módosításáról	2193
5/2013. (II. 22.) OVB határozat	Az Országos Választási Bizottság határozata	2195

II. Törvények

2013. évi III. törvény

Magyarország 2013. évi központi költségvetéséről szóló 2012. évi CCIV. törvény módosításáról*

1. § Magyarország 2013. évi központi költségvetéséről szóló 2012. évi CCIV. törvény a következő 44/A. §-sal egészül ki:
„44/A. § (1) Az állam készfizető kezesként felel az MVM Magyar Villamos Művek Zrt.-nek az E.ON SE-vel kötött adásvételi szerződésből eredő, az E.ON Földgáz Trade Földgázkereskedő Zrt. és E.ON Földgáz Storage Földgáztároló Zrt. részesedéseinek megvásárlásáért fizetendő legfeljebb 875 millió eurónak megfelelő, az adásvételi szerződésben meghatározott árfolyamon számított forint összegű, valamint a megvásárolandó társaságok tevékenységéhez kapcsolódó készletek megvásárlásáért fizetendő legfeljebb 90 milliárd forint összegű fizetési kötelezettségei teljesítéséért.
(2) Az állami készfizető kezesség 2013. szeptember 30. napjáig áll fenn.
(3) Amennyiben az MVM Magyar Villamos Művek Zrt. nem teljesíti az (1) bekezdésben foglalt fizetési kötelezettségeit, az E.ON SE az állami kezesség érvényesítését az államháztartásért felelős miniszternél írásban kezdeményezheti az igényelt összeg és bankszámlaszámának feltüntetésével. Az államháztartásért felelős miniszter az állami kezességbevéltás kezdeményezésének kézhezvételét követő 30 naptári napon belül gondoskodik a kifizetés teljesítéséről.
(4) Az MVM Magyar Villamos Művek Zrt.-nek az állami kezességvállalásért 875 millió euró és 90 milliárd forint 0,1%-ának megfelelő mértékű kezességvállalási díjat kell fizetnie az adásvételi szerződés megkötését követő 30 naptári napon belül.”
2. § Magyarország 2013. évi központi költségvetéséről szóló 2012. évi CCIV. törvény 58. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:
„58. § (1) A kárpótlási jegyek életjáradékra váltásáról szóló 1992. évi XXXI. törvény (a továbbiakban: Éltv.) 7. § (1) bekezdése és a termőföld állam által életjáradék fizetése ellenében történő megszerzésének ötödik üteméről szóló 259/2009. (XI. 23.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Tér.) alapján az életjáradék összege 2013. március 1-jétől az előző évben megvalósult átlagos nyugdíjmelés százalékos mértékével emelkedik.
(2) Az Éltv. és a Tér. alapján a 2013. március 1-je után az életjáradék összegét az Éltv. és a Tér. mellékletében meghatározott összeg (1) bekezdés szerinti növekménye figyelembevételével kell megállapítani.
(3) A Párizsi Békeszerződésről szóló 1947. évi XVIII. törvény 27. cikke 2. pontjában foglaltak végrehajtásáról szóló 1997. évi X. törvény 2. § (4) bekezdése alapján az életjáradék összege 2013. március 1-jétől – 2013. január 1-jei visszamenőleges hatállyal – 50%-os mértékben emelkedik.”
3. § Ez a törvény a kihirdetését követő napon lép hatályba.

Áder János s. k.,
köztársasági elnök

Kövér László s. k.,
az Országgyűlés elnöke

* A törvényt az Országgyűlés a 2013. február 12-i ülésnapján fogadta el.

V. A Kormány tagjainak rendeletei

A nemzeti fejlesztési miniszter 6/2013. (II. 22.) NFM rendelete a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet, valamint a légi forgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet módosításáról

A légitársaságokról szóló 1995. évi XCVII. törvény 74. § (2) bekezdés u) pontjában kapott felhatalmazás alapján, az egyes miniszterek, valamint a Miniszterelnökséget vezető államtitkár feladat- és hatásköréről szóló 212/2010. (VII. 1.) Korm. rendelet 84. § e) pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva – a honvédelemről és a Magyar Honvédségről, valamint a különleges jogrendben bevezethető intézkedésekről szóló 2011. évi CXIII. törvény egyes rendelkezéseinek végrehajtásáról szóló 290/2011. (XII. 22.) Korm. rendelet 2. § (1) bekezdésében meghatározott feladatkörében eljáró honvédelmi miniszterrel egyetértésben – a következőket rendelem el:

1. § A Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet melléklete az 1. melléklet szerint módosul.
2. § A légi forgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 2. számú melléklete a 2. melléklet szerint módosul.
3. § Ez a rendelet a kihirdetését követő nyolcadik napon lép hatályba.

Németh Lászlóné s. k.,
nemzeti fejlesztési miniszter

1. melléklet a 6/2013. (II. 22.) NFM rendelethez

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

A Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet melléklet „E” Függelék II. RÉSZ-ének helyébe a következő rendelkezés lép:

„II. RÉSZ

A REPÜLÉSI TERV ŰRLAP KITÖLTÉSE

II.1. Az FPL űrlap jellemzői

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

1. 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,
2. az alapvető repülési tervadatokat tartalmazó középső rész, amelyet valamennyi címzetthez továbbítanak,
3. 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.

II.2. Az FPL űrlap kitöltése

II.2.1. Általános előírások

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

Az adatokat az első rendelkezésre álló karakterhelytől 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 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 (például helikopterek, ballonok) is használhatják.

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

II.2.2. Az FPL űrlap rovatainak és mezőinek kitöltése

7. ROVAT: LÉGIJÁRMŰ AZONOSÍTÓ JELE

Be kell írni min. 2, max. 7 alfanumerikus karakterrel:

- a) kereskedelmi repülés esetében a járatszámot, ha ilyen van, például KLM511 vagy
- b) a légi jármű felségjelét, vagy közös jelét és lajstromjelét, például HAANB.

Kötőjelet, szóközt vagy szimbólumot nem lehet használni.

A későbbi rádióösszeköttetések során a beírt azonosító jelet kell használni.

A légi jármű felségjelére, vagy közös jelére és a lajstromjelére vonatkozó szabványokat az ICAO Annex 7 határozza meg.

Az egyes járatok rádiótávbeszélőhívójeleit az ICAO Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services (Doc 8585) kiadványa tartalmazza.

Kötelékrepülés esetében a vezérgép vagy az ATS-sel rádióösszeköttetést tartó légi jármű azonosító jelét kell feltüntetni és a 18. rovatban REG/ jelölést használva folyamatosan kell megadni a kísérő légi járművek lajstromjelét egy szóközzel elválasztva. A REG/ jelölést követően legfeljebb 50 karakter írható be. RVSM engedélyezett légi járművek azonosító jeleit a 18. rovatban meg kell adni.

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

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

D: Bemutató célú repülés, a 18. rovatban az STS/ATFMX feltüntetésével és egy arra vonatkozó megjegyzéssel, 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)

Be kell írni a repülési szabályokat az alábbiak szerint:

I ha a repülés a teljes időtartama alatt IFR-ként üzemel,

V ha a repülés teljes időtartama alatt VFR-ként üzemel,

Y ha a repülés kezdeti szakaszában IFR-ként üzemel majd egy vagy több alkalommal változnak a repülési szabályok (VFR/IFR/VFR),

Z ha a repülés kezdeti szakaszában VFR-ként üzemel majd egy vagy több alkalommal változnak a repülési szabályok (IFR/VFR/IFR).

Y és Z használata esetén a 15. rovatban fel kell tüntetni azt a pontot vagy pontokat, ahol a repülési szabályok megváltoztatását tervezik.

Repülés típusa (1 karakter)

Be kell írni 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 taxirepüléseket,

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

Katonai repülések esetében:

Teljes egészében OAT repülések esetében a 18. rovatban az RMK/ jelölést követően fel kell tüntetni a repülés jellegét.

Vegyes repülés esetében a 15. rovatban fel kell tüntetni azt a pontot vagy pontokat, ahol a katonai repülés jellegének (GAT vagy OAT) megváltoztatását tervezik.

X használata esetén RMK/ vagy STAYINFOn/ jelölést használva meg kell adni a repülés jellegét.

9. ROVAT: LÉGIJÁRMŰVEK SZÁMA, TÍPUSA ÉS TURBULENCIA KATEGÓRIÁJALégijárművek száma (1 vagy 2 karakter):

Be kell írni a légijárművek számát, ha az egynél több, tehát csak kötelékrepülés esetében kell kitölteni.

Légijármű típusa (2-4 karakter):

Be kell írni a légijármű típusát az ICAO Aircraft Type Designators (Doc 8643) című kiadványban megadottak szerint.

Vitorlázórepülőgépekre a „GLID”, a ballonokra a „BALL”, a léghajóra a „SHIP” és az ultrakönnnyű légijárművekre az „ULAC” jelöléseket kell használni.

Be kell írni ZZZZ-t, ha a légijármű(vek) típusa(i) részére ilyen jelölést nem osztottak ki.

Egyedi légijármű vagy azonos típusból álló kötelék esetében a 18. rovatban TYP/ jelölést követően nyílt szöveggel kell megadni a légijármű típusát.

Több típusból álló kötelék esetében:

a) 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/ jelölést követően kell beírni, úgy, hogy a TYP/ után a legkisebb teljesítményű típust kell beírni, azután pedig az egyéb típusokat kell felsorolni,

például 9. rovat: ZZZZ/M, 18. rovat: TYP/D9FF D7FF,

b) 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 TYP/ után kell felsorolni,

például 9. rovat: 2BE20/M 18. rovat: TYP/SECOND AC TYPE BE9L.

A TYP/ jelölés után a légijárművek számát és típusát legfeljebb 60 karakterben lehet megadni.

Turbulencia kategória (1 karakter):

Be kell írni a törtvonás után a következő betűk valamelyikét a légijármű turbulencia kategóriájának jelzésére:

J ha az engedélyezett maximális felszálló tömeg (MTOW) 560 000 kg vagy több,

H (Heavy) ha az MTOW 136 000 kg vagy több, de kisebb, mint 560 000 kg,

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

L (Light) ha az MTOW 7000 kg vagy kisebb.

10. ROVAT: BERENDEZÉSEK (KOMMUNIKÁCIÓS, NAVIGÁCIÓS ÉS MEGKÖZELÍTÉSI) ÉS KÉPESSÉGEK

A képességeket az alábbi elemek alkotják:

- a) a lényeges működőképes berendezések a légi jármű fedélzetén,
- b) a személyzet képzésének megfelelő berendezések és képességek, és
- c) ahol alkalmazható, az illetékes hatóság engedélye.

Be kell írni a mező első részébe (max. 10 karakter) egy karaktert a következők szerint:

S ha az útvonal lerepüléséhez és a megközelítés végrehajtásához szükséges alapvető kommunikációs (VHF RTF) és navigációs (VOR ÉS ILS) 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, valamint ha a légi jármű vezetője nincs feljogosítva a légi járműbe szerelt alapvető navigációs berendezések használatára,

vagy be kell írni az alábbi betűkből egyet vagy többet a rendelkezésre álló és működő berendezések és képességek jelzésére:

- A** GBAS leszállító rendszer
- B** LPV (APV SBAS-sal)
- C** LORAN C
- D** DME
- E1** FMC WPR ACARS
- E2** D-FIS ACARS
- E3** PDC ACARS
- F** ADF
- G** GNSS
- H** HF RTF
- I** Inertial Navigation
- J1** CPDLC ATN VDL Mode 2
- J2** CPDLC FANS 1/A HFDL
- J3** CPDLC FANS 1/A VDL Mode 4
- J4** CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2
- J5** CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)
- J6** CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)
- J7** CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
- K** MLS
- L** ILS
- M1** ATC RTF SATCOM (INMARSAT)
- M2** ATC RTF (MTSAT)
- M3** ATC RTF (Iridium)
- O** VOR
- P1-P9** RCP részére fenntartva
- R** PBN engedélyezett
- T** TACAN
- U** UHF RTF
- V** VHF RTF
- W** RVSM engedélyezett

- X** MNPS engedélyezett
- Y** VHF 8,33 kHz csatornaosztású képességű rádióberendezés
- Z** Egyéb berendezések vagy egyéb képességek

A **G** jelölést a külső GNSS teljesítmény növelő berendezés esetében kell alkalmazni, amelyet a 18. rovatban NAV/ jelölés után egy betűközzel kell feltüntetni.

A **J1** használatakor figyelembe kell venni az adatkapcsolat szolgálatokra, ATC engedélyre és tájékoztatásokra/ATC összeköttetések szervezésre/ATC mikrofonpróbaára vonatkozó RTCA/EUROCAE Interoperability Requirements Standard for ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard DO-280B/ED-110B) kiadványban leírtakat.

A navigációs képességre vonatkozó tájékoztatást az ATC részére továbbítani kell az engedély és útvonal beszerzése céljából.

Az **R** a PBN szintek jelzésére szolgál, amelyeket a 18. rovatban a PBN/ jelölést követően kell feltüntetni. Egy kijelölt útvonalra vagy légtérre a PBN használatára vonatkozó útmutató anyagot az ICAO Performance-Based Navigation Manual (Doc 9613) határozza meg.

RNAV képességgel nem rendelkező állami légi jármű EUR körzeten belül történő repülés során az **S** vagy **R** jelöléseket nem használhatja. Ezt a 10. rovatban Z-vel, a 18. rovatban NAV/NONRNAV jelöléssel kell feltüntetni. Felmentést kapott állami légi járműveknek a felmentést a 18. rovatban NAV/RNAVX jelölést követően kell jelezni. A NAV/ jelölés után legfeljebb 50 karakter írható be.

Ha meghibásodás vagy egyéb ok miatt a légi jármű indulás előtt nem képes megfelelni a B-RNAV követelményeknek, akkor nem használhatja az **S** vagy **R** jelölést a repülési terv 10. rovatában. Mivel ebben az esetben a légi jármű az ATC részéről különleges kezelést igényel, a repülési terv 10. rovatában **Z**-t, a 18. rovatában NAV/RNAVINOP jelölést kell alkalmazni. Ha a repülési terv benyújtása már megtörtént, akkor törölni kell azt és új repülési tervet kell benyújtani. Ha a repülésre RPL került benyújtásra, akkor az RPL-t törölni kell és új repülési tervet kell benyújtani.

Az RVSM képességet a kért repülési szinttől függetlenül **W** beírásával jelezni kell a 10. rovatban. Kötelékrepülést végrehajtó állami légi járműveknek azonban – függetlenül RVSM engedélyezési státusuktól – nem lehet beírniuk a **W** betűt.

A **Z** használata esetén a 18. rovatban COM/, NAV/ vagy DAT/ jelölést használva fel kell tüntetni az egyéb berendezéseket vagy egyéb képességeket.

Y-nal kell külön jelezni a 8,33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel történő felszereltséget:

- S használata esetén is és
- akkor is, ha a tervezett repülési magasság nem indokolja a 8,33 kHz csatornaosztású rádióberendezés meglétét, azonban az adott légi jármű képes olyan légtérben működni, ahol a 8,33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel való felszereltséget előírták.

Ha a légi jármű ilyen rádiókészülékkel nincs felszerelve, az **Y**-t értelemszerűen nem kell beírni.

Ha a légi járműre a 8,33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel történő felszereltségi követelmény nem vonatkozik, a felmentést a 18. rovatban COM/EXM833 jelölést követően kell jelezni. A COM/ jelölést követően legfeljebb 50 karakter írható be. Felmentett UHF képes állami légi jármű esetében U-t és Z-t kell beírni és a 18. rovatban szintén COM/EXM833 jelölést kell beírni.

A mező végén található törtvonalat követően a fedélzeti felderítő berendezésekre vagy képességekre vonatkozó információkat egy vagy több jelöléssel, legfeljebb 20 karakterrel kell megadni az alábbiak szerint:

N nincs felderítő berendezés vagy üzemképtelen,

SSR „A” és „C” mód

A „A” mód 4096 kód beállítási lehetőségű transzponder,

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

SSR „S” mód

E „S” módú transzponder légi jármű azonosító jel és nyomásmagasság, valamint ADS-B képesség,

H „S” módú transzponder légi jármű azonosító jel és nyomásmagasság, valamint bővített felderítő berendezés képesség,

I „S” módú transzponder légi jármű azonosító jel-továbbítással, de nyomásmagasság-továbbítás nélkül,

L „S” módú transzponder légi jármű azonosító jel és nyomásmagasság, bővített ADS-B és felderítő berendezés képesség,

P „S” módú transzponder nyomásmagasság, de légi jármű azonosító jel képesség nélkül,

S „S” módú transzponder légi jármű azonosító jel és nyomásmagasság képesség,

X „S” módú transzponder légi jármű azonosító jel vagy nyomásmagasság képességgel.

A bővített felderítő berendezés képesség a légi jármű azon képessége, amellyel az „S” módú transzponderen keresztül légi járműtől származó adatokat továbbít.

ADS-B

B1 1090 MHz-en működő ADS-B „adási” képességgel,

B2 1090 MHz-en működő ADS-B „adási” és „vételi” képességgel,

U1 ADS-B „adási” képességgel UAT használatával,

U2 ADS-B „adási” és „vételi” képességgel UAT használatával,

V1 ADS-B „adási” képességgel VDL 4-es mód használatával,

V2 ADS-B „adási” és „vételi” képességgel VDL 4-es mód használatával.

ADS-C

D1 ADS-C FANS 1/A képességekkel,

G1 ADS-C ATN képességekkel.

Példa: ADE3RV/HB2U2V2G1

További felderítő berendezéseket a 18. rovatban a SUR/ után kell feltüntetni.

13. ROVAT: INDULÁSI REPÜLŐTÉR ÉS IDŐ

Indulási repülőtér (4 karakter):

Be kell írni az indulási repülőtér 4-betűs ICAO helységjelölését az ICAO Doc 7910 Location Indicators-ban meghatározottak szerint, például LHBP, EGKK.

Ha az indulási repülőtérnek nem osztottak ki helységjelölést vagy a légi jármű terepről hajtja végre a felszállást, ZZZZ-t kell beírni és a 18. rovatban DEP/ jelölést használva meg kell adni az indulás helyét. A DEP/ jelölést követően legfeljebb 50 karakter írható be.

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

Idő (4 karakter):

Be kell írni a számított fékoldási időt (EOBT), azaz azt az időpontot, amikor a forgalmi előtérrel a felszálláshoz történő elgurulást tervezik.

15. ROVAT: ÚTVONAL

Utazósebesség (max. 5 karakter):

Be kell írni a tényleges önsebességet (TAS) a repülés első vagy teljes szakaszára a következő mértékegységek és módok alkalmazásával:

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

Utazómagasság (max. 5 karakter):

Be kell írni a tervezett utazómagasságot a repülés első vagy teljes szakaszára a következő mértékegységek alkalmazásával:

- *repülési szintben* történő megadás esetében F és három számjegy, például F330,
- *lábban* kifejezett tengerszint feletti magasság szerinti megadás esetében A és három számjegy (100 lábas egységek), például A045 (4500 láb QNH magasság),
- *méter standard-ben* történő megadás esetében S és négy számjegy (10 méteres egységek), például S1130 (11 300 méter standard),
- *méterben* kifejezett tengerszint feletti magasság szerinti megadás esetében M és négy számjegy (10 méteres egységek), például M0060 (600 méter QNH magasság),
- *ellenőrzött légtéren kívül végrehajtott VFR repülések* esetében ebbe a mezőbe VFR betűket is lehet írni.

Ha nemzetközi repülés során olyan FIR határt terveznek keresztezni, ahonnan a korábbitól eltérő mértékegységrendszerrel kell használni, az útvonalmezőben meg kell adni azt a pontot, ahonnan az új mértékegységrendszerrel 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 esetében: repülési szintek szerint (például F110),
- az átváltási magasságon vagy alatta tervezett repülések esetében pedig: lábban vagy méterben kifejezett tengerszint feletti magasságban (például A025 vagy M0075) kell megadni.

Útvonalmező (karakterszám nem meghatározott):

Útvonalelemek

Az útvonalmező csak meghatározott elemeket tartalmazhat. Az útvonalleírás 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 alkalmazhatóak (például A4, UW42, H26, KODAP2A), és egyéb egyeztetett kódjelöléseket (például OAT repülési útvonal kódjelölése).

2. fontos pont jelölése, ami lehet:

- a pont számára kiosztott kódjelölés (2-5 karakter), például MN, TPS, BALVA,
 - csak fokokat tartalmazó földrajzi koordináta (7 karakter), például 47N021E, 23S037W,
 - fokokat és percek tartalmazó földrajzi koordináta (11 karakter), például 4712N02135E, 3612S04512W,
 - irányszög és távolság valamely vonatkozási ponttól (8 vagy 9 karakter).
- A vonatkozási pont elnevezése, amelyet szóköz nélkül, a mágneses irányt és a tengeri mérföldben mért távolságot jelző 3-3 számjegy követ, például 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 vagy utazómagasság változtatás helye (max. 21 karakter):

az a pont, ahol az utazósebesség 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 nem lehet használni.
Például 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.
Például BUG OAT, NORAH/N0350F110 GAT

5. repülési szabályok megváltoztatása (3 karakter):

a pont nevének vagy 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.
Például BUG VFR, TPS/N0200F120 IFR, NORAH/N0180A025 GAT VFR

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 nem lehet használni.
Például C/48N050W/M082F290F350, C/48N050W/M082F290PLUS
Budapest FIR-en belüli repülési szakaszokra utazóemelkedést nem lehet jelezni.

7. útvonali várakozás jelzése (STAY karaktorsorozat, körzet és várakozási idő):

Az eljárás csak útvonalon tervezett speciális várakozások jelzésére használható, például 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 (amely azonos lehet a belépési ponttal).

Például 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 esetében, ha indulás előtt a légijármű személyzete arra számít, hogy a repülés végrehajtási körülményeitől függően (például üzemanyag-mennyiség) repülés közben dönti el, hogy a repülést egy módosított rendeltetési repülőtérrig folytatja, a repülési tervet az eredeti rendeltetési repülőtérrig terjedő szakaszra kell kitölteni, és az egyéb tájékoztatások rovatban kell jelezni a módosított rendeltetési repülőteret és ha lehet, az odavezető útvonalat.

Kijelölt ATS útvonalakon történő repülések:

Az útvonal kezdetének megadásához be kell írni:

- annak a fontos pontnak a kódjelölését, ahol a SID befejeződik és az azt követő ATS útvonal jelölését (például TORNO UY52..., SUI UR232...) vagy
- ha az indulási repülőtéren SID nincs 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. A megadott utazómagasságnak megfelelően az ATS útvonal alacsony- vagy magaslégtéri kód jelölését kell feltüntetni.

Utazósebesség vagy utazómagasság alatt a repülés jelentős szakaszán tartott sebességet vagy magasságot kell érteni. Az utazósebességre történő gyorsítást, a leszálláshoz történő lassítást, az utazómagasságra történő emelkedést vagy süllyedésváltozásokat nem kell feltüntetni.

Utazósebesség-változtatás az 5%-ot elérő sebességváltoztatás.

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.

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 esetében vagy belföldi VFR repülési szakaszokra.

Az útvonal befejezésének megadásához az indulásnál leírtakhoz hasonlóan be kell írni:

- annak a fontos pontnak a kódjelölését, ahonnan a rendeltetési repülőtérre vezető STAR kezdődik (például.... UG104 ALB, UG 18 LARKI), vagy
- ha a rendeltetési repülőtéren STAR nincs kijelölve, az utolsó ATS útvonal jelölése után az útvonal elhagyásának pontját, – amely lehet például 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

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

Budapest FIR-re vonatkozó egyedi előírások

Budapest FIR határát keresztező repülés esetében 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.

OAT repülések útvonal leírása

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

- a katonai és polgári szervezetek között egyeztetett kódjelölés használatával,
- földrajzi koordináták segítségével.

Vegyes jellegű repülések esetében az OAT és GAT repülési szakaszok átmeneti pontjai csak nemzetközileg közzétett fontos pontok lehetnek, például BUG OAT, ROMKA GAT.

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

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

Speciális repülési feladatok útvonalleírása

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

Gyakorló és kalibráló repülések esetében repülés típusjelző karakterként az **X**-t kell használni.

A rendőrségi helikopterek közúti forgalom-ellenőrzése céljából végrehajtott repülései esetében a Budapest területe fölötti repülést a „FOREL” szóval kell jelezni a repülési terv útvonal rovatában, és a 18. rovatban, RMK/ jelölést 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 (Liszt Ferenc)-Nyíregyháza:	JBR SAG	(VFR repülés)
Szeged-Budaörs:	BUG OTSA SOROK	(VFR repülés)
Budaörs-Siófok:	DCT PUSTA DCT SVR DCT	(IFR repülés)
Budapest (Liszt Ferenc) gyakorló repülés (IFR):	DCT TPS DCT	

FL 195 felett végrehajtott VFR repülések

FL195 (5950 m STD) felett, az ellenőrzött légtérben végrehajtandó VFR repülések esetében 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.

Az 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/Ejtőernyős ugrás 4602N02120E R5NM).

RVSM-mel kapcsolatos előírások

Az RVSM-mel kapcsolatos előírásokat az EUROCONTROL Basic CFMU Handbook IFPS Users Manual határozza meg.

Feltételes útvonalak (CDR) és egyéb megkötések (RAD)

A Rugalmas Légtérhasználás (FUA) elveinek megfelelően a polgári forgalom által igénybe vett repülési útvonalak korlátozás alá kerülhetnek. Ezek az ún. feltételes útvonalak (conditional routes - CDR), amelyek az alábbi kategóriákba sorolhatóak:

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 RAD (Route Availability Document) dokumentumban gyűjti.

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

16. ROVAT: RENDELTETÉSI REPÜLŐTÉR ÉS TELJES SZÁMÍTOTT REPÜLÉSI IDŐ, KITÉRŐ REPÜLŐTÉR (REPÜLŐTEREK)

Rendeltetési repülőtér (4 karakter):

Be kell írni a rendeltetési repülőtér négybetűs ICAO helységjelölését az ICAO Doc 7910 Location Indicators-ban meghatározottak szerint, például EDDF, LHBP.

Ha a rendeltetési repülőtérnek nem osztottak ki helységjelölést vagy a légi jármű terepre tervezi a leszállás végrehajtását, ZZZZ-t kell beírni, és a 18. rovatban DEST/ jelölést használva meg kell adni a rendeltetési repülőtér vagy leszállás helyét, valamint szóköz nélkül a teljes számított repülési időt.

Budapest FIR-ben történő leszállás esetében 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)

Be kell írni:

- IFR repülések esetében 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 repülőtéren ilyen navigációs berendezés nincs, akkor azt az időtartamot, amely a felszállástól a rendeltetési repülőtér fölé érkezésig szükséges.
- VFR repülések esetében azt a számított időtartamot, amely a felszállástól a rendeltetési repülőtér fölé való érkezésig szükséges.

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

AFIL esetében a teljes számított repülési időt az útvonal első pontjától addig a pontig kell számítani, ameddig a repülési terv érvényes.

Rendeltetési kitérő repülőtér (repülőterek):

Be kell írni a rendeltetési kitérő repülőtér vagy repülőterek négybetűs ICAO helységjelölését az ICAO Doc 7910 Location Indicators-ban meghatározottak szerint. Legfeljebb két rendeltetési kitérő repülőtér adható meg szóközökkel.

Ha a rendeltetési kitérő repülőtérnek nem osztottak ki helységjelölést, ZZZZ-t kell beírni, és a 18. rovatban ALTN/ jelölést használva meg kell adni a rendeltetési kitérő repülőtér helyét. Az ALTN/ jelölést követően legfeljebb 100 karakter írható be.

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

18. ROVAT: EGYÉB TÁJÉKOZTATÁSOK

Kötőjelek és törtvonások csak az alábbiakban meghatározottak szerint írhatóak be.

0-t (nullát) kell beírni, ha nincs egyéb tájékoztatás.

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

STS/ Különleges kezelés igénylése az ATS-től és ennek oka, az alábbiak szerint:

ALTRV:	meghatározott repülési magasságon vagy magassági tartományon belül történő repülések, például katonai kötelékrepülés, légi utántöltés,
ATFMX:	a nemzeti hatóságok által az ATFM szabályozás alól kivont repülések, például a Nyitott Égbolt keretében végrehajtott felderítő vagy bemutató repülések,
FFR:	tűzoltási célú repülések,
FLTCK:	navigációs berendezéseket kalibráló repülések,
HAZMAT:	veszélyes anyagot szállító repülések,
HEAD:	államfőt, kormányfőt szállító repülések,
HOSP:	az egészségügyi hatóság által meghatározott mentőrepülések,
HUM:	humanitárius célú repülések,
MARSA:	katonai repülések, amelyek elkülönítésének felelősségét egy katonai szervezet viseli,
MEDEVAC:	életmentés célú evakuáló mentőrepülések,
NON RVSM:	légtérben RVSM képesség nélkül üzemelő repülések,
SAR:	kutató-mentő repülések,
STATE:	katonai, vám vagy rendőrségi feladatokat végző repülések.

Többszörös jelölés szintén alkalmazható. Ilyen esetben az egyes jelöléseket, különálló STS/ után kell feltüntetni.

A légiforgalmi szolgáltatóktól igényelt egyéb különleges kezelést RMK/ után szükség szerint nyílt szöveggel lehet jelezni.

A teljes egészében OAT repülést RMK/OAT feltüntetésével kell jelezni.

Ha a légi jármű felmentést kapott a 8,33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel való felszereltség alól, ezt COM/EXM833 feltüntetésével kell jelezni.

A kulcsszavakat nem lehet jogosulatlanul használni.

PBN/ RNAV vagy RNP képesség jelzése

Be kell írni a repülésre vonatkozóan az alábbi jelölések közül legfeljebb nyolc címszót, de nem többet, mint 16 karaktert.

	RNAV leírása
A1	RNAV 10 (RNP 10)
B1	RNAV 5 valamennyi engedélyezett érzékelő
B2	RNAV 5 GNSS
B3	RNAV 5 DME/DME
B4	RNAV 5 VOR/DME
B5	RNAV 5 INS vagy IRS
B6	RNAV 5 LORANC
C1	RNAV 2 valamennyi engedélyezett érzékelő
C2	RNAV 2 GNSS
C3	RNAV 2 DME/DME
C4	RNAV 2 DME/DME/IRU

D1	RNAV 1 valamennyi engedélyezett érzékelő
D2	RNAV 1 GNSS
D3	RNAV 1 DME/DME
D4	RNAV 1 DME/DME/IRU
	RNP leírása
L1	RNP 4
O1	Basic RNP 1 valamennyi engedélyezett érzékelő
O2	Basic RNP 1 GNSS
O3	Basic RNP 1 DME/DME
O4	Basic RNP 1 DME/DME/IRU
S1	RNP APCH
S2	RNP APCH BARO-VNAV-val
T1	RNP AR APCH RF-el (külön engedély szükséges)
T2	RNP AR APCH RF nélkül (külön engedély szükséges)

Az RNAV képesség alól felmentett állami légi járművek esetében a felmentést NAV/RNAVX feltüntetésével kell jelezni.

- NAV/** a PBN/ jelölésben fel nem sorolt navigációs berendezésekre vonatkozó lényeges adatok, ha a 10. rovatban Z-t használtak; itt kell továbbá feltüntetni a GNSS kiegészítő rendszereket, kettőnél több esetben szóközzel elválasztva, például NAV/GBAS SBAS,
- COM/** kommunikációs berendezésekre és teljesítményekre vonatkozó lényeges adatok, ha a 10. rovatban Z-t használtak,
- DAT/** 10. a) rovatban fel nem sorolt adatok és képességek,
- SUR/** 10. b) rovatban fel nem sorolt felderítő berendezések és képességek,
- DEP/** az indulási repülőtér neve és helye, ha a 13. rovatban ZZZZ-t használnak vagy AFIL esetében azon ATS egység, ahonnan a kiegészítő repülési tervadatok beszerezhetők; az érintett AIP-ben nem szereplő repülőtér esetében a repülőtér helyét az alábbiak szerint kell beírni:
 4 számjeggyel fokokban és tizedesekben, vagy fokokban és percekben kifejezve a földrajzi szélesség, amelyet az N vagy S betű követ; ezt 5 számjeggyel fokokban és tizedesekben, vagy fokokban és percekben kifejezve a földrajzi hosszúság követi, amely után E vagy W betűt kell írni; a pontosság érdekében, szükség szerint a számok elé nullá(ka)t kell írni. Például 47,58N019,32E vagy 4620N07805W (11 karakter),
 vagy
 a legközelebbi fontos ponthoz viszonyított irányszög és távolság, például DEP/BUG245020,
 vagy
 az útvonal első pontja (neve vagy földrajzi szélessége és hosszúsága) vagy földi rádió navigációs berendezés, ha a légi jármű nem repülőtérről indult,
 Budapest FIR-en belüli VFR repülés esetében a felszállás helye az ICAO 1:500 000 Légiforgalmi Térképen feltüntetett település nevével is beírható, például DEP/GYOMA,
- DEST/** a rendeltetési repülőtér neve és helye, ha a 16. rovatba ZZZZ-t írtak; az érintett AIP-ben nem szereplő repülőtér esetében be kell írni a repülőtér helyét földrajzi szélességben és hosszúságban, vagy a legközelebbi fontos ponthoz viszonyított irányszöveget és távolságát, a DEP/ jelölésben részletezettek szerint, például DEST/4640N01857E vagy DEST/MADOCSA,

- DOF/YYMMDD** a közlekedés dátuma, hat számjegyű (YY=év MM=hónap DD=nap) jelöléssel, például DOF/941223; a közlekedés dátumának az EOBT dátuma minősül,
- REG/** a légi jármű felségjele vagy közös jele, ha az eltér a 7. rovatban feltüntetett légi jármű azonosító jeltől, kötetlékrepülés esetében a kísérő légi járművek lajstromjelei, például REG/HAVAS, HASJR,
- EET/** fontos pontok vagy FIR határ jelölések és az ezekre számolt teljes repülési idők, ha az ATS hatóságok ezek megadását előírják, például EET/LITKU0220 vagy EET/LYBA0040 LHCC0 150 LOVV0215,
- SEL/** SELCAL kód,
- TYP/** a légi jármű(vek) típusa(i), amelyet szükség esetén a légi járművek száma előz meg szóköz nélkül és egy szóközzel, ha a 9. rovatban ZZZZ-t használtak,
- CODE/** a légi jármű adatcíme (hat hexadecimális karakterrel kifejezve), ha ennek feltüntetését valamely érintett FIR ATS hatósága külön előírta,
- DLE/** útvonalon történő késés vagy várakozás, ide kell beírni az(oka)t a fontos pontot(kat) az útvonalon, ahol a késést tervezik végrehajtani, és négy számjeggyel, órában és percben (hhmm) feltüntetve a késés időtartamát, például DLE/BUG0030; a késés vagy várakozás helyét fontos ponttól mért iránnyal és távolsággal vagy földrajzi koordinátával kell megadni, például DLE/BUG1800400030 vagy DLE/BUG5340N00326E0030; a megadott helynek az útvonalon kell lennie,
- OPR/** az üzemben tartó neve, ha az a 7. rovatban megadott légi jármű azonosító jelből nem egyértelműen nyilvánvaló, például OPR/AIR SERVICE,
- ORGN/** a feladó 8 betűs AFTN címe vagy a megfelelő elérhetőségi adatok abban az esetben, amikor a repülési terv feladóját nem lehet azonosítani, ahogy az illetékes ATS hatóság előírja,
- PER/** légi jármű teljesítményadata egyetlen betűvel jelölve, az ICAO Procedures for Air Navigation Service – Aircraft Operation (PANS-OPS, Doc 8168) Volume I – Flight Procedures-ben meghatározottak szerint, amennyiben az illetékes ATS hatóság ezt előírja,
- ALTN/** rendeltetési kitérő repülőtér (repülőterek) neve, ha a 16. rovatba ZZZZ-t írtak; az érintett AIP-ben nem szereplő repülőtér esetében be kell írni a repülőtér helyét földrajzi hosszúságban és szélességben vagy a legközelebbi fontos ponthoz viszonyított irányszögét és távolságát,
- RALT/** útvonali kitérő repülőtér (repülőterek) neve(i) az ICAO Doc 7910 Location Indicators-ban meghatározottak szerint vagy, amennyiben ilyen jelölést nem osztottak ki, az útvonali kitérő repülőtér (repülőterek) neve(i); az érintett AIP-ben nem szereplő repülőtér esetében be kell írni a repülőtér helyét földrajzi hosszúságban és szélességben vagy a legközelebbi fontos ponthoz viszonyított irányszögét és távolságát,
- TALT/** felszállási kitérő repülőtér neve az ICAO Doc 7910 Location Indicators-ban meghatározottak szerint vagy amennyiben ilyen jelölést nem osztottak ki, a felszállási kitérő repülőtér (repülőterek) neve(i); az érintett AIP-ben nem szereplő repülőtér esetében be kell írni a repülőtér helyét földrajzi hosszúságban és szélességben vagy a legközelebbi fontos ponthoz viszonyított irányszögét és távolságát,
- RIF/** módosított rendeltetési repülőtérre vezető útvonaladatok, amelyet a módosított rendeltetési repülőtér négybetűs ICAO jelölése követ (a módosított rendeltetési repülőtérre történő repülés külön útvonalengedély függvénye), például RIF/TPS UM986 LONLA UR22 OGRUS R22 UK UUEE,
- RMK/** egyéb nyílt-szövegű megjegyzés. Itt lehet feltüntetni:
- a repülés célját, például gyakorló repülés, műszaki berepülés, ejtőernyős ugratás, tűzoltás, fotózás, földi navigációs berendezések kalibrálása, transzparensvontatás,
 - a diplomáciai és speciális engedélyek meglétét,
 - a repülés végrehajtásával kapcsolatban kért speciális tájékoztatásokat, például leszállási közlemény továbbításának kérése megadott címre,

- veszélyes anyagra vonatkozó információkat,
- az illetékes ATS hatóság által kért egyéb kiegészítő tájékoztatásokat,
- kötélekrepülés esetében szükség szerint a légi járművek típusait, valamint
- a légi jármű vezetője által hasznosnak ítélt bármely egyéb tájékoztatást.

RVR/nnn minimálisan szükséges futópálya menti látástávolság a leszálláshoz; ezt a tájékoztatást ATFM célokra felhasználhatják,

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

Nemzetközi repülések esetében a nyílt szövegű részekhez angol nyelvet kell használni, belföldi repülések esetében a magyar nyelv használata megengedett.

19. ROVAT: KIEGÉSZÍTŐ TÁJÉKOZTATÁSOK

Üzemanyag:

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

Személyek száma a fedélzeten:

P/ után be kell írni a fedélzeten lévő személyek összlétszámát (utasok plusz személyzet). TBN betűket („to be notified” - később közzendő) kell beírni, ha a benyújtás időpontjában a személyek száma nem ismert.

Vész- és mentőfelszerelések:

R/ kényszerhelyzeti rádió:

Törölni kell X-el:

- 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:

Ki kell X-elni azokat, amelyek nem állnak rendelkezésre az alábbi mentőfelszerelések közül:

- P** - sarki
- D** - sivatagi
- M** - tengeri
- J** - dzsungel

J/ mentőmellények:

Ki kell X-elni valamennyit, ha mentőmellények nincsenek a fedélzeten.

Ha mentőmellények vannak:

Ki kell X-elni azokat a jellemzőket, amelyekkel a mentőmellények nem rendelkeznek:

- L** - jelzőfény
- F** - fluoreszkáló anyag
- U** - UHF rádió
- V** - VHF rádió

D/ csónakok:

Ki kell X-elni a D és C jelöléseket, ha mentőcsónakok nincsenek a fedélzeten.

Ha mentőcsónakok vannak:

- **be kell írni** a mentőcsónakok számát, és
- **be kell írni** a befogadóképesség mezőbe a mentőcsónakokban összesen szállítható személyek számát,
- **ki kell X-elni a C jelölést**, ha a mentőcsónakok nem fedettek,
- **be kell írni** a mentőcsónakok színét.

Légijármű színe és jelzései:

A/ Be kell írni a légijármű színét és feltűnő jelöléseit (ha vannak ilyenek).

N/ Ki kell X-elni az N jelölést, ha a mentőfelszerelésekre vonatkozóan egyéb megjegyzése nincs vagy be kell írni a mentőfelszerelésre vonatkozó egyéb megjegyzéseket.

Légijármű parancsnoka:

C/ Be kell írni a légijármű parancsnokának nevét.

Benyújtotta:

Be kell írni a repülési tervet kitöltő szervezet vagy személy nevét (szükség szerint elérhetőségi telefonszámát).

II.3. Az FPL űrlap

FLIGHT PLAN REPÜLÉSI TERV			
PRIORITY Előbbség <<< 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 Légiármű azonosító jel	8 FLIGHT RULES Repülési szabályok	TYPE OF FLIGHT Repülés típusa
9 NUMBER Szám	TYPE OF AIRCRAFT Légiármű típusa	WAKE TURBULENCE CAT. Turbulencia kategória	10 EQUIPMENT Berendezések
13 DEPARTURE AERODROME Indulási repülőtér	TIME Idő	15 CRUISING SPEED Utazósebesség	
15 CRUISING SPEED Utazósebesség	LEVEL Szint	ROUTE Útvonal	
16 DESTINATION AERODROME Rendeltetési repülőtér			
TOTAL EET Teljes számított repülési idő HR. MIN. Ora Perc		ALTN AERODROME Kiterő repülőtér	2ND ALTN AERODROME 2. kiterő repülőtér
18 OTHER INFORMATION Egyéb tájékoztatások			
SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES) Kiegészítő tájékoztatások (Az FPL közleményben nem továbbítandók)			
19 ENDURANCE Tűzidegység HR. MIN. Ora Perc	PERSONS ON BOARD Személyek száma a fedélzeten	EMERGENCY RADIO Kényszerhelyzeti rádió	
SURVIVAL EQUIPMENT/Mentőfelszerelések POLAR Sárki DESERT Sivatagi MARITIME Tengeri JUNGLE Dzsungel	JACKETS/Mentőmellények LIGHT Világító FLUORES Fluoreszkáló	UHF VHF ELT	UHF VHF
DINGHIES/Csónak NUMBER Szám CAPACITY Befogóképessége COVER Fedett COLOUR Színe	AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS Légiármű színe és jelzései	REMARKS Megjegyzések	
PILOT-IN-COMMAND Légiármű parancsnoka	FILED BY Benyújtotta		
SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS További követelményekre fenntartott hely			

2. melléklet a 6/2013. (II. 22.) NFM rendelethez

A légi forgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 2. számú mellékletének módosítása

A légi forgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 2. számú melléklet 2. Függeléké helyébe a következő rendelkezés lép:

„2. Függelék**A LÉGIFORGALMI SZOLGÁLATOK KÖZLEMÉNYEI****1. A közlemények tartalma, formátuma, adatszabályok****1.1. Szabvány közleménytípusok**

1.1.1. Az ATS adatcserére létrehozott szabvány közleménytípusok a hozzájuk tartozó közleménytípus jelölésekkel a következők:

<i>Közlemény kategória</i>	<i>Közleménytípus</i>	<i>Közleménytípus jelölés</i>
Kényszerhelyzeti közlemények	Riasztási közlemény	ALR
	Rádióösszeköttetés megszakadásáról szóló közlemény	RCF
Benyújtott repülési terv és pontosító közleményei	Egyedi repülési terv közlemény	FPL
	Módosító közlemény	CHG
	Repülési terv törlő közlemény	CNL
	Késési közlemény	DLA
	Indulási közlemény	DEP
Köordinációs közlemények	Érkezési közlemény	ARR
	Érvényes repülési terv közlemény	CPL
	Határszámítási közlemény	EST
	Köordinálási közlemény	CDN
	Irányítás elfogadási közlemény	ACP
Kiegészítő közlemények	Logikai nyugtázási közlemény	LAM
	Repülési terv kérő közlemény	RQP
	Kiegészítő repülési terv kérő közlemény	RQS
	Kiegészítő repülési terv közlemény	SPL

1.2. Szabványrovatok

Az ATS közleményekben megengedett adatok szabvány rovatait a következő táblázat határozza meg. Az 1. oszlopban lévő sorszámok megfelelnek a referencia táblázatban alkalmazottaknak.

<i>Rovat típus</i>	<i>Adatok</i>
3	A közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok
5	Kényszerhelyzet leírása
7	A légi jármű azonosító jele és SSR adatok
8	Repülési szabályok és a repülés típusa
9	A légi járművek száma, típusa és turbulencia kategóriája
10	A légi jármű berendezései és azok képességei
13	Indulási repülőtér és idő
14	Határszámítási adatok

15	Útvonal
16	Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér (repülőterek)
17	Leszállási repülőtér és idő
18	Egyéb tájékoztatások
19	Kiegészítő tájékoztatások
20	Riasztásra, kutatásra és mentésre vonatkozó tájékoztatások
21	Rádióhibáról szóló tájékoztatások
22	Javítás

1.3. A szabvány közleménytípusok összeállítása

Az egyes szabvány közleménytípusoknak egymást meghatározott sorrendben követő rovatokból kell állniuk a referencia táblázatban előírtaknak megfelelően. Minden egyes közleménynek az előírt összes rovatot tartalmaznia kell.

1.4. A szabványrovatok összeállítása

Az egyes szabványrovatok egymást meghatározott sorrendben követő elemekből állnak, bizonyos esetekben a rovat egyetlen elemet tartalmaz. A rovatok elemeit a későbbiekben következő táblázatok tartalmazzák.

1.5. A közlemények szerkesztése és az írásjelek használata

1.5.1. Az ATS adatok kezdetét nyitó zárójellel „(” kell feltüntetni a lapmásolaton, amely az ATS adatok kezdetét jelzi. Ezt az írásjelet csak a közlemény típus jelzését közvetlenül megelőző, nyomtatott karakterként lehet használni.

1.5.2. Az egyes rovatok kezdetét, az első kivételével, kötőjellel „-” kell jelezni, amely a rovat kezdetét jelzi. Ezt a jelet csak az egyes rovatokban lévő ATS adatok első elemét megelőző, nyomtatott karakterként lehet használni.

1.5.3. Az egy rovaton belüli elemeket törtvonással „/”, vagy ha úgy van előírva, csak egy szóközzel (szk) kell egymástól elválasztani.

1.5.4. Az ATS adatok végét záró zárójellel „)” kell jelezni, amely az ATS adatok végét jelzi. Ezt a jelet csak a közleményben lévő utolsó rovatot közvetlenül követő, nyomtatott karakterként lehet használni.

1.5.5. Amikor a szabvány ATS közleményeket távgépíró formában készítik, akkor szabályozó adást (kétszer kocsni vissza, azt követően egy soremelés) kell adni a következő esetekben:

a) referencia táblázatban így megjelölt minden egyes rovat elé,

b) az 5. rovat típusnál (kényszerhelyzet leírás), a 15. rovat típusnál (útvonal), a 18. rovat típusnál (egyéb tájékoztatások), a 19. rovat típusnál (kiegészítő tájékoztatások), a 20. rovat típusnál (riasztásra, kutatásra és mentésre vonatkozó tájékoztatások), a 21. rovat típusnál (rádióhibáról szóló tájékoztatás) és a 22. rovat típusnál (javítás); valahányszor új sort kell kezdeni a lapmásolaton. Ilyen esetekben a szabályozó adást két adatelem között kell adni és nem lehet egy elemet kettéosztani.

Az ICAO Annex 10., II. Kötet előírása alapján a távgépíró nyomtatás egy sora 69-nél több karaktert nem tartalmazhat.

1.6. Adatszabályok

1.6.1. A közleményekben szereplő ATS adatok kifejezésénél alkalmazandó szabályok legnagyobb részét a rovatláblázatok tartalmazzák. A táblázatok leegyszerűsítése érdekében a repülési magasság, helyzet- és útvonaladatok kifejezésére vonatkozó szabályok a következő alpontokban találhatóak.

1.6.2. A repülési magasság adatok kifejezése

A repülési magasság adatok kifejezése négy módszer szerint lehetséges:

- a) „F”, amelyet 3 decimális számjegy követ: a magasság repülési szintben történő kifejezését jelzi, például a 330-as repülési szint (Flight Level) kifejezése: „F330”,
- b) „S”, amelyet 4 decimális számjegy követ: a magasság méter Standard-ben történő kifejezését jelzi 10 méteres egységekben, például a 11300 méter standard (370-es repülési szint) kifejezése: „S1130”,
- c) „A”, amelyet 3 decimális számjegy követ: a tengerszint feletti magasságot jelzi száz lábas egységekben kifejezve, például a 4500 lábas tengerszint feletti magasság kifejezése: „A045”,
- d) „M”, amelyet 4 decimális számjegy követ: a tengerszint feletti magasságot jelzi 10 méteres egységekben kifejezve, például a 8400 m tengerszint feletti magasság kifejezése: „M0840”.

1.6.3. A helyzet vagy útvonal kifejezése

A következő alternatív adatszabályokat kell alkalmazni a helyzet vagy az útvonal kifejezésére:

- a) 2-től 7 karakterig a repülési kód ATS útvonalra kiadott kódjelölés,
- b) 2-től 5 karakterig az útvonalon lévő pontra kiadott kódjelölés,
- c) 4 számjegy, amely a földrajzi szélességet írja le tízes és egyes fokokban, valamint egyes percekben, amelyet az „N” (jelentése „North” - Észak), vagy az „S” (jelentése „South” - Dél) követ, majd azt követi 5 számjegy, amely a földrajzi hosszúságot írja le százaz, tízes és egyes fokokban, valamint egyes percekben, amelyet az „E” (jelentése „East” - Kelet), vagy a „W” (jelentése „West” - Nyugat) követ. Ahol szükséges, nullát kell beírni, hogy az előírt jelszám meglegyen. Például: „4620N07805W”,
- d) 2 számjegy, amely a földrajzi szélességet adja meg fokokban és amelyet az „N” (North - Észak), vagy „S” (South - Dél) követ, majd azt követi három számjegy, amely a földrajzi hosszúságot adja meg fokokban, amelyet az „E” (East - Kelet), vagy „W” (West - Nyugat) követ. Ahol szükséges, nullát kell beírni, hogy az előírt jelszám meglegyen. Például: „46N078W”,
- e) 2 vagy 5 karakter, amely egy fontos pont kiadott kódjele, amelyet 3 decimális számjegy követ, megadva az adott ponttól mért irányszöveget mágnesez fokokban, amit az adott ponttól tengeri mérföldekben számított távolságot megadó 3 decimális számjegy követ. Ahol szükséges, nullát kell beírni, hogy az előírt jelszám meglegyen. Például: egy, a „BUD” VOR-tól 180 mágnesez fokra és 40 tengeri mérföld távolságra eső pont a következőképpen fejezendő ki: „BUD180040”.

1.7. A rovatok részletezése

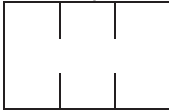
1.7.1. Az egyes rovat típusokba beírandó kötelező vagy engedélyezett (opcionális) adatelemek, a körülmények előírásával vagy az engedélyezett választási lehetőségekkel együtt szerepeltek.

1.7.2. Az egyes rovatok leírását tartalmazó oldalak jobb oldalán jelkulcs látható, ez a jelkulcs lehetővé teszi az egyes közleménytípusoknál a rovatok egymás utáni sorrendjének betartását.

1.7.3. Minden közleménytípus első rovatja 3-as rovat; a 3-as rovatot leíró oldalon jelkulcs jelöli az azt követő rovat típus számát minden egyes közleményre vonatkozóan. Az ezt követő rovat leírását tartalmazó oldalakon az érintett rovatot megelőző rovat típus száma is fel van tüntetve a visszavonakoztatás lehetővé tétele céljából. Az ATS adatok kezdete jelet „(” használjuk a jelkulcsban annak jelölésére, hogy előtte rovat típus nincs; az ATS adatok vége jelet „)” jelöli, hogy utána nincs több rovat típus.

1.7.4. A rovat leírásoknál a meghatározott számú karakterekkel kifejezhető elemek vázlatos ábrázolása a következőképpen történik:

ennél a példánál három karakter:



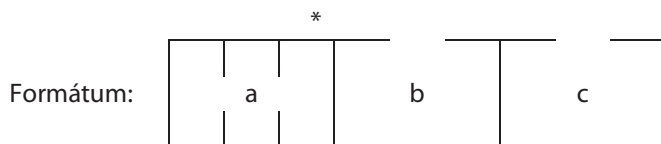
a változtatható hosszúságú elemek ábrázolása:



1.8. Pontosság az ATS közlemények elkészítésénél

Ahol a szabvány ATS közleményeket távgépíró csatornákon továbbítják olyan körzetekbe, amelyekről ismeretes, hogy ATS számítógépeket használnak, a rovatáblázatokban előírt formátumokhoz és az adatszabályokhoz szigorúan ragaszkodni kell.

3. Rovat típus – A közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok



NYITÓ ZÁRÓJEL

(a) <i>Közlemény típus jelzése</i> 3 BETŰ az alábbiak szerint	
ALR	Riasztási közlemény
RCF	Rádióösszeköttetés megszakadásáról szóló közlemény
FPL	Egyedi repülési terv közlemény
CHG	Módosító közlemény
CNL	Repülési terv törlő közlemény
DLA	Késési közlemény
DEP	Indulási közlemény
ARR	Érkezési közlemény
CPL	Érvényes repülési terv közlemény
EST	Határszámítási közlemény
CDN	Koordinálási közlemény
ACP	Irányítás elfogadási közlemény
LAM	Logikai nyugtázási közlemény
RQP	Repülési terv kérő közlemény
RQS	Kiegészítő repülési terv kérő közlemény
SPL	Kiegészítő repülési terv közlemény

* Más utasítás hiányában ez a rovat csak az (a) elemet tartalmazza.

A (b) vagy a (b) és a (c) elemet akkor kell alkalmazni, amikor a közlemények generálását vagy cseréjét az ATS egységek számítógépei végzik.

(b) <i>A közlemény száma</i> 1-4 BETŰ TÖRTVONAL (/) 1-4 BETŰ 3 DECIMÁLIS SZÁMJEGY,	a feladó ATS egység azonosítására, amelyet követ, majd a vevő ATS egység azonosítására, utána amely a közlemény sorszámát jelöli, aszerint, hogy ez hányadik közlemény volt, amelyet ez az egység a jelzett vevő ATS egység részére továbbított
(c) <i>Hivatkozási adatok</i> 1-4 BETŰ,	amit TÖRTVONAL (/) követ, amely után 1-4 BETŰ áll, ezt 3 DECIMÁLIS SZÁMJEGY követi, amely megadja azon operatív közleményeknek a (b) elembe foglalt közlemény számát, amely elkezdte azoknak a közleményeknek a sorozatát, amelyeknek ez a közlemény is egyike.

Példák: (FPL
(CNL
(CHGA/B234A/B231
(CPLA/B002

3. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közleményfajtákban használatos</i>	<i>A következő rovat típus vagy jel</i>
(	ALR	5
(	RCF	7
(	FPL	7
(	CHG	7
(	CNL	7
(	DLA	7
(	DEP	7
(	ARR	7
(	CPL	7
(	EST	7
(	CDN	7
(	ACP	7
(	LAM)
(	RQP	7
(	RQS	7
(	SPL	7

5. Rovat típus – Kényszerhelyzet leírása

Formátum: - a / | | | | | | | | | | / c

KÖTŐJEL

(a) <i>A kényszerállapot</i> INCERFA vagy ALERFA vagy DETRESFA	ha a bizonytalanság állapotát, ha a riasztás állapotát, ha a veszély állapotát jelentették be az érintett légitársaságra vonatkozóan.
---	--

TÖRTVONÁS

- (b) *A közlemény feladója*
8 BETŰ, amely a közleményt feladó ATS egység 4 betűs ICAO helységjelölése, valamint 3 betűs rövidített jelzése, amelyet egy „X” betű, vagy ahol alkalmazható, a feladó ATS egységet azonosító egybetűs jelölés követ.

TÖRTVONÁS

- (c) *A kényszerhelyzet természete*
RÖVID NYÍLT NYELVŰ SZÖVEG, szükség szerint a kényszerhelyzet természetének megmagyarázásához, a szavak közötti természetes szóközökkel.

Példa: -ALERFA/EINNZQZX/REPORT OVERDUE

5. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közleménycsoportban használatos</i>	<i>A következő rovat típus vagy jel</i>
3	ALR	7

7. Rovat típus – Légijármű azonosító jele és SSR mód és kód

Formátum: - (a) Maximum 7 karakter ^{*} / b | | | | | c | |

KÖTŐJEL

- (a) *Légijármű azonosító jele*
NEM TÖBB MINT 7 KARAKTER, amely a benyújtott repülési tervben feltüntetett légijármű azonosító jellel azonos és a Magyar Köztársaság légtérében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendeletben előírtak szerint van összeállítva.

* Ezen rovat befejeződik itt az olyan körzetekben működő légijárművekre vonatkozó közleményekben, ahol SSR-t nem használnak vagy az SSR kód információ nem ismert, vagy nincs jelentősége az irányítást átvevő egység számára.

TÖRTVONÁS

- (b) *SSR mód*
„A” BETŰ, amely megadja a (c)-re vonatkoztatott SSR módot.

- (c) *SSR kód*
4 SZÁMJEGY, amely megadja a légijárműnek az ATS egység által kijelölt SSR kódot, amelyet az a (b) elemben jelölt módban sugároz.

Példák: -BAW902
-5A5912/A5100

7. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közleménycsoportokban használatos</i>	<i>A következő rovat típus vagy jel</i>
5	ALR	8
3	RCF	21
3	FPL	8
3	CHG	13
3	CNL	13
3	DLA	13
3	DEP	13
3	ARR	13
3	CPL	8
3	EST	13
3	CDN	13
3	ACP	13
3	RQP	13
3	RQS	13
3	SPL	13

8. Rovat típus – Repülési szabályok és a repülés típusa

*

Formátum: -

a	b
---	---

KÖTŐJEL

(a)	<i>Repülési szabályok</i>
	1 BETŰ a következők szerint:
I	ha a repülés teljes időtartama alatt IFR-ként üzemel
V	ha a repülés teljes időtartama alatt VFR-ként üzemel
Y	ha a repülés kezdeti szakaszában IFR-ként üzemel, majd egy vagy több alkalommal változnak a repülési szabályok (VFR/IFR/VFR)
Z	ha a repülés kezdeti szakaszában VFR-ként üzemel, majd egy vagy több alkalommal változnak a repülési szabályok (IFR/VFR/IFR)
	Ha az Y vagy a Z betűt alkalmazzák, a repülési szabályok megváltoztatásának helyét és a repülési szabályoknak az adott pontnál tervezett módosítását fel kell tüntetni a 15. rovat típusban leírtak szerint.

* Ennek a rovatnak itt be kell fejeződni, kivéve, ha a repülés típusának jelzését az illetékes légiközlekedési hatóság megköveteli.

(b)	<i>Repülés típusa</i>
	1 BETŰ a következők szerint:
S	ha menetrend szerinti repülés
N	ha nem menetrend szerinti repülés
G	ha általános célú
M	ha katonai
X	ha az előbbieken felsorolt kategóriák egyikébe sem sorolható

Példák: -V
-IS

8. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közleményfajtákban használatos</i>	<i>A következő rovat típus vagy jel</i>
7	ALR	9
7	FPL	9
7	CPL	9

9. Rovat típus – Légijárművek száma, típusa és turbulencia kategóriája

Formátum: -

a

b

 /

c

KÖTŐJEL

(a) *Légijárművek száma (ha egynél több)*

Ezen elem csak kötelékrepülés esetében kerül feltüntetésre.

1 VAGY 2 SZÁMJEGY, amely megadja a repülésben részt vevő légijárművek számát.

(b) *Légijármű típusa*

2-4 KARAKTER, amely az ICAO Doc 8643 légijármű típus jelölésekből (Aircraft Type Designators) kiválasztott megfelelő jelölés, vagy

ZZZZ ha a kiadvány jelölést nem tartalmaz, vagy 1-nél több légijármű típus vesz részt a repülésben.

Ha a ZZZZ betűket alkalmazzák, akkor a légijárművek típusait fel kell tüntetni az „Egyéb tájékoztatás” rovatban (18. rovat típus).

TÖRTVONÁS

(c) *Légijármű turbulencia kategória*

1 BETŰ a légijármű engedélyezett legnagyobb felszálló súlyának jelölésére

H Heavy /nehéz/

M Medium /közepes/

L Light /könnyű/

Példák: -DC3/M
-B707/M
-2FK27/M
-ZZZZ/L
-3ZZZZ/L
-B747/H

9. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közleményfajtákban használatos</i>	<i>A következő rovat típus vagy jel</i>
8	ALR	10
8	FPL	10
8	CPL	10

10. Rovat típus – A légi jármű berendezései és azok képességei

Formátum: -

a

 /

b

KÖTŐJEL

(a)	<i>Rádióösszeköttetés, navigációs és megközelítési berendezések, valamint azok képességei</i>
	1 BETŰ a következők szerint:
N	ha a repülendő útvonalhoz COM/NAV/megközelítési berendezés nincs a fedélzeten, vagy az üzemképtelen
	VAGY
S	ha a repülendő útvonalhoz szabvány COM/NAV/megközelítési berendezés van a fedélzeten
	EGY VAGY TÖBB BETŰ A KÖVETKEZŐKBŐL, a fedélzeten található üzemképes COM/NAV/megközelítési berendezések és képességek leírásához:
A	GBAS leszállító rendszer
B	LPV (APV SBAS-sal)
C	LORAN C
D	DME
E1	FMC WPR ACARS
E2	D-FIS ACARS
E3	PDC ACARS
F	ADF
G	GNSS
H	HF RTF
I	Inerciális Navigáció
J1	CPDLC ATN VDL Mode 2
J2	CPDLC FANS 1/A HF DL
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 4
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)
J7	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
K	MLS
L	ILS
M1	ATC RTF SATCOM (INMARSAT)
M2	ATC RTF (MTSAT)
M3	ATC RTF (Iridium)
O	VOR
P1-P9	RCP részére fenntartva
R	PBN engedélyezett
T	TACAN
U	UHF RTF
V	VHF RTF
W	RVSM engedélyezett
X	MNPS engedélyezett
Y	VHF 8,33 kHz csatornaosztású képességű rádióberendezéssel
Z	egyéb berendezések, vagy egyéb képességek

„S” betű használata esetén szabvány berendezés alatt a VHF RTF, VOR és ILS-t kell érteni.
 A „G” jelölést a külső GNSS teljesítmény növelő berendezés esetében kell alkalmazni, amelyet a 18-as rovatban NAV/ után egy betűközzel kell feltüntetni.
 A „J1” használatakor figyelembe kell venni az adatkapcsolat szolgálatokra, ATC engedélyekre és tájékoztatásokra/ATC összeköttetések szervezésére/ATC mikrofonpróbára vonatkozó RTCA/EUROCAE Interoperability Requirements Standard for ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard DO-280B/ED-110B) kiadványban leírtakat.
 A navigációs képességre vonatkozó információt az ATC számára útvonal-engedélyezés és útvonal-vezetési célokból adják.
 Az „R” a PBN szintek jelzésére szolgál, amelyeket a 18-as rovatban a PBN/ jelölésben kell feltüntetni. Egy kijelölt útvonalra vagy légtérre a PBN használatára vonatkozó útmutató anyagot az ICAO Performance-Based Navigation Manual (Doc 9613) határozza meg.
 Ha „Z” betűt írtak be, a 18. rovatban a COM/, NAV/ vagy DAT/ rövidítés után meg kell adni a fedélzeten lévő egyéb berendezéseket vagy egyéb képességeket.

TÖRTVONÁS

- (b) *Felderítő berendezések és képességek*
 EGY vagy TÖBB, de legfeljebb 20 karakter a fedélzeten lévő üzemképes felderítő berendezések vagy képességek leírására:
- SSR mód A és C*
- A A módú (4 számjegyű, 4096 kódbeállítási lehetőségű) transzponder
 C A és C módú (4 számjegyű, 4096 kódbeállítási lehetőségű) transzponder
- SSR mód S*
- E S módú transzponder légi jármű azonosító jel és nyomásmagasság, valamint ADS-B képesség
 H S módú transzponder légi jármű azonosító jel és nyomásmagasság, valamint bővített felderítő berendezés képesség
 I S módú transzponder légi jármű azonosító jel továbbítással, de nyomásmagasság képesség nélkül
 L S módú transzponder légi jármű azonosító jel és nyomásmagasság, bővített ADS-B és felderítő berendezés képesség
 P S módú transzponder nyomásmagasság, de légi jármű azonosító jel képesség nélkül
 S S módú transzponder légi jármű azonosító jel és nyomásmagasság képesség
 X S módú transzponder légi jármű azonosító jel vagy nyomásmagasság képességgel
- A bővített felderítő berendezés képesség a légi jármű azon képessége, amellyel az S módú transzponderen keresztül a légi járműtől származó adatokat továbbít.
- ADS-B*
- B1 1090 MHz-en működő ADS-B „adási” képességgel
 B2 1090 MHz-en működő ADS-B „adási” és „vételi” képességgel
 U1 ADS-B „adási” képességgel UAT használatával
 U2 ADS-B „adási” és „vételi” képességgel UAT használatával
 V1 ADS-B „adási” képességgel VDL 4-es mód használatával
 V2 ADS-B „adási” és „vételi” képességgel VDL 4-es mód használatával

ADS-C
D1 ADS-C FANS 1/A képességekkel
G ADS-C ATN képességekkel
További felderítő berendezéseket a 18. rovatban a SUR/ után kell feltüntetni.

Példák: -S/A
-SCI/CB1
-SAFR/SV1

10. ROVAT TÍPUS

Előző rovat típus vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közleménycsoportokban használatos	A következő rovat típus vagy jel
9	ALR	13
9	FPL	13
9	CPL	13

13. Rovat típus – Indulási repülőtér és idő

Formátum: -

*
a
b

KÖTŐJEL

(a) *Indulási repülőtér*
4 BETŰ, amely az indulási repülőtér számára kiosztott, ICAO négybetűs helységjelölése az ICAO Doc 7910 Location Indicators-ban meghatározottak szerint, vagy ZZZZ, ha az indulási repülőtér számára ICAO helységjelölést nem állapítottak meg, vagy ha az indulási repülőtér nem ismert, vagy AFIL, amennyiben a repülési tervet levegőből nyújtották be.
Ha ZZZZ-t használnak, az indulási repülőtér nevét és helyét fel kell tüntetni az „Egyéb tájékoztatások” rovatban (18. rovat típus).
Ha AFIL-t használnak, azt az ATS egységet, ahonnan a kiegészítő repülési adatokat be lehet szerezni, az „Egyéb tájékoztatások” rovatban (18. rovat típus) fel kell tüntetni.

* Ezt a rovatot itt be kell fejezni CPL, EST, CDN és ACP közleménytípus esetében. Az RQP közleménytípust itt akkor kell befejezni, ha a tervezett fékoldási idő nem ismert.

(b) *Idő*
4 SZÁMJEGY, amely megadja:
a tervezett fékoldási időt (EOBT) az (a) elemben megadott repülőtéren, felszállás előtt továbbított FPL, ARR, CHG, CNL, DLA és RQS közlemények esetében, valamint RQP közleményben, amennyiben az ismert, vagy ALR, DEP és SPL közleményekben a tényleges indulási időt, vagy az útvonal rovatban (lásd a 15. rovat típust) feltüntetett első ponttól számított vagy valós indulási időt levegőből benyújtott repülési tervekből származó FPL közleményekben. Az (a) elemben ilyenkor az AFIL betűket tüntetik fel.

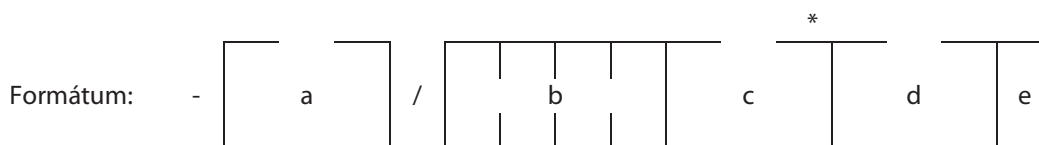
Példák: -EHAM0730
-AFIL1625

13. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közleménycsoportokban használatos</i>	<i>A következő rovat típus vagy jel</i>
10	ALR	15
10	FPL	15
7	CHG	16
7	CNL	16
7	DLA	16
7	DEP	16
7	ARR	(16)**
		17
10	CPL	14
7	EST	14
7	CDN	16
7	ACP	16
7	RQP	16
7	RQS	16
7	SPL	16

** Csak a rendeltetési repülőtértől eltérő repülőtérre történő leszállás esetében.

14. Rovat típus – Határszámítás



KÖTŐJEL

(a) *Határpont*

A HATÁRPONT, 2-5 karakterből álló jelöléssel, földrajzi koordinátákkal, rövidített földrajzi koordinátákkal vagy egy fontos ponttól mért mágneses irányszöggel és távolsággal kifejezve.

A határpont a FIR határhoz közeli pont.

TÖRTVONÁS

(b) *Idő a határpontnál*

4 SZÁMJEGY, amely számított időt adja meg a Határpontra.

(c) *Engedélyezett magasság*

F amelyet 3 SZÁMJEGY követ,
vagy

S amelyet 4 SZÁMJEGY követ,
vagy

A amelyet 3 SZÁMJEGY követ,
vagy

M amelyet 4 SZÁMJEGY követ,

amelyek megadják az engedélyezett magasságot, amelynél a légi jármű keresztezni fogja a határpontot, ha szintrepülésben van, vagy azt az engedélyezett magasságot, ha a határpontnál emelkedőben vagy süllyedőben van.

Lásd jelen Függelék 1.6. pontjában lévő adatszabályokat.

* Ezen rovat itt befejeződik, ha a légi jármű a határpontot szintrepülésben fogja keresztezni.

(d) *Kiegészítő keresztelési adatok*
Egy MAGASSÁG a (c) elemben megadottak szerint, amelyen vagy amely felett, illetve amelyen vagy amely alatt – lásd az (e) elemet – a légi jármű keresztelni fogja a határpontot.

(e) *Keresztelési állapot*
1 BETŰ a következők szerint:
A ha a légi jármű a (d) elemben lévő magasságon vagy felette fogja keresztelni a határpontot, vagy
B ha a légi jármű a (d) elemben lévő magasságon vagy alatta fogja keresztelni a határpontot.

Példák: -LN/1746F160
-CLN/ 1831F240F180A
-5420N05000W/0417F290
-LNXI1205F160F200B
-ZD126028/0653F130

14. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közleménycsoportokban használatos</i>	<i>A következő rovat típus vagy jel</i>
13	CPL	15
13	EST	16

15. Rovat típus – Útvonal

Formátum: -

--	--	--	--	--	--

 a

--	--

 b (szk)

--	--

 c

KÖTŐJEL

(a) *Utazó Sebesség vagy Mach Szám*
A Tényleges Sebesség (TAS) a repülés első útvonal szakaszára vagy a teljes útvonalra vonatkozóan az alábbi mértékegységekben megadva:
K amelyet 4 SZÁMJEGY követ, amely a Tényleges Sebességet kilométer/óránban adja meg, vagy
N amelyet 4 SZÁMJEGY követ, amely a Tényleges Sebességet csomókban adja meg, vagy
amikor az illetékes légiközlekedési hatóság így írja elő
M amelyet 3 SZÁMJEGY követ, amely a Tényleges Mach számot adja meg század Mach egységekben.

(b) *Kért Utazó Magasság*
F amelyet 3 SZÁMJEGY követ, vagy
S amelyet 4 SZÁMJEGY követ, vagy
A amelyet 3 SZÁMJEGY követ, vagy
M amelyet 4 SZÁMJEGY követ, vagy
VFR
Lásd jelen Függelék 1.6. pontjában lévő adatszabályokat.

SZÓKÖZ

Ezt követően egymástól SZÓKÖZ-zel elválasztott, alábbi négy típusú elemek/elemcsoportok, bármilyen sorrendben, amely az útvonal félreérthetetlen leírásához szükséges.

(c1) *Szabvány Indulási Útvonal*
Annak a szabvány indulási útvonalnak a jelölése, amely az indulási repülőtértől a megadott útvonalon lévő első fontos pontig tartó lerepülendő útvonalat foglalja magában.

(c2) *ATS Útvonal Jelzés*

(c3) *Fontos Pont*

(c4) *Fontos Pont/Utazósebesség és Utazó Magasság*
FONTOS PONT (mint a (c3) elemnél)
TÖRTVONÁS
UTAZÓ SEBESSÉG VAGY MACH SZÁM [mint az (a) elemnél]
KÉRT UTAZÓ MAGASSÁG [mint a (b) elemnél]

(c5) *Jelzőbetű*
VFR ha VFR-re való áttérés történik az előző pontnál, vagy
IFR ha IFR-re való áttérés történik az előző pontnál, vagy
DCT ha a következő pontra való repülés kijelölt útvonalon kívül történik, hacsak mindkét pont nincs meghatározva földrajzi koordinátákkal, vagy mágneses irányszöggel és távolsággal
T ha az útvonal leírása megszakad az előző pontnál és a hátralévő szakaszt egy előzőleg továbbított FPL-ben vagy más adatokban kell keresni.

(c6) *Utazóemelkedés*
C betű, amelyet törtvonás követ, ezután az a pont, amelynél az utazóemelkedés megkezdését tervezik, pontosan ugyanúgy kifejezve, ahogy a fenti (c3) elemben szerepel. Ezt törtvonás követi, majd az utazóemelkedés közben tartandó sebesség, pontosan úgy kifejezve, ahogy a fenti (a) elemben szerepel. Ezután annak a két repülési szintnek a megadása következik, amelyek az utazó emelkedés alatt elfoglalható réteget jelölik [az egyes szinteket a fenti (b) elemnek megfelelően kell megadni], vagy annak a repülési szintnek a jelzése, amely felett utazóemelkedést terveznek. Ez utóbbi esetben ezt PLUS betűk követik szóköz nélkül leírva.

(c7) *Szabvány Érkezési Útvonal*
Annak a szabvány érkezési útvonalnak a jelölése, amely attól a ponttól kezdődik, ahol a légi jármű elhagyja a megadott útvonalat, és addig a pontig tart, ahol a megközelítési eljárást megkezdik.

Példák: -K0410S1500 A4 CCV R11
-K0290A120 BR 614
-N0460F290 LEK2B LEK UA6 FNE UA6 XMM/M078F330 UA6N PON UR10N CHW UAS NTS
DCT 4611N00412W DCT STG UAS FTM FATIM1A
-M082F310 BCN1G BCN UG1 52N015W 52N020W 52N030W 50N040W 49N050W DCT
YQX
-N0420F310 R10 UB19 CGC UA25 DIN/N0420F330 UR14 IBY UR1 MID

15. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közleménycsoportokban használatos</i>	<i>A következő rovat típus vagy jel</i>
13	ALR	16
13	FPL	16
14	CPL	16

16. Rovat típus – Rendeltetési repülőtér és a teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér (repülőterek)

Formátum: -

				*					**						
	a				b				c						

(szk)

KÖTŐJEL

- (a) *Rendeltetési repülőtér*
4 BETŰ, amely a rendeltetési repülőtér számára kiosztott ICAO négybetűs helységjelölés az ICAO Doc 7910 Location Indicators-ban meghatározottak szerint, vagy ZZZZ, amennyiben a rendeltetési repülőtér számára ICAO helységjelölést nem határoztak meg.
Ha ZZZZ-t használnak, a rendeltetési repülőtér nevét és helyét fel kell tüntetni az „Egyéb tájékoztatások” rovatban (18. rovat típus).

* Ezt a rovatot itt be kell fejezni valamennyi közleménytípusnál az ALR, FPL és SPL közleménytípusok kivételével.

- (b) *Teljes számított repülési idő*
4 SZÁMJEGY, amely a teljes számított repülési időt adja meg.

** Ezt a rovatot itt be lehet fejezni FPL típusú közlemények esetében, amennyiben az érintett ATS egységek így állapotok meg vagy a körzeti egyezmények alapján így van előírva.

SZÓKÖZ

- (c) *Rendeltetési kitérő repülőtér (repülőterek)*
4 BETŰ, amely a rendeltetési kitérő repülőtér számára kiosztott ICAO négybetűs helységjelölés az ICAO Doc 7910 Location Indicators-ban meghatározottak szerint, vagy ZZZZ, amennyiben a rendeltetési kitérő repülőtér számára ICAO helységjelölést nem határoztak meg.
Ha ZZZZ-t használnak, a rendeltetési kitérő repülőtér nevét és helyét fel kell tüntetni az „Egyéb tájékoztatások” rovatban (18. rovat típus).

Példák: -EINN0630
-EHAM0645 EBBR
-EHAM0645 EBBR EDDL

16. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közleményfajtákban használatos</i>	<i>A következő rovat típus vagy jel</i>
15	ALR	18
15	FPL	18
13	CHG	18
13	CNL	18
13	DLA	18
13	DEP	18
13	ARR***	17
15	CPL	18
14	EST)
13	CDN	22
13	ACP)
13	RQP	18
13	RQS	18
13	SPL	18

*** Csak a rendeltetési repülőtértől eltérő repülőtéren történő leszállás esetében.

17. Rovat típus – Leszállási repülőtér és idő

Formátum: -

		a				b				
--	--	---	--	--	--	---	--	--	--	--

 (szk)

c

KÖTŐJEL

(a) *Leszállási repülőtér*
4 BETŰ, amely a leszállási repülőtér számára kiosztott ICAO négybetűs helységjelölés az ICAO Doc 7910 Location Indicators-ban meghatározottak szerint, vagy ZZZZ, amennyiben a leszállási repülőtér számára ICAO helységjelölést nem határoztak meg. Ha ZZZZ-t használnak, a rendeltetési repülőtér nevét és helyét fel kell tüntetni az „Egyéb tájékoztatások” rovatban (18. rovat típus).

(b) *Leszállási idő*
4 SZÁMJEGY, amely a leszállás tényleges idejét adja meg.

* Ezt a rovatot itt be kell fejezni, amennyiben a leszállási repülőtér számára ICAO helységjelölést meghatároztak.

SZÓKÖZ

(c) *Leszállási repülőtér*
A leszállási repülőtér neve, ha az (a) elembe ZZZZ-t írtak.

Példák: -EHAM1433
-ZZZZ1620 DEN HELDER

17. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közleményfajtákban használatos</i>	<i>A következő rovat típus vagy jel</i>
13 (16)**	ARR)

** Csak a rendeltetési repülőtértől eltérő repülőtéren történő leszállás esetében.

18. Rovat típus – Egyéb tájékoztatások

Kötőjelek és törtvonások csak az alábbiakban meghatározottak szerint írhatóak be.

Formátum: -

a

vagy

Formátum: -

--

--

 (szk)

--

--

 (szk) * (szk)

--

--

* Szükség szerint további elemekkel bővíthető.

KÖTŐJEL

(a)	0 (nulla), ha semmilyen tájékoztatás nem továbbítandó ebben a rovatban. VAGY Bármely egyéb szükséges tájékoztatás az alább javasolt elsőbbségi sorrendben oly módon, hogy a megfelelő – az alábbiakban meghatározottak közül kiválasztott – rövidítést törtvonal és a tájékoztatás leírása követi.
STS/	ALTRV adott repülés számára kizárólagosan fenntartott magasság vagy magassági tartomány
	ATFMX a nemzeti hatóságok által az ATFM követelmények alól felmentett repülések, például a Nyitott Égbolt keretében végrehajtott felderítő vagy bemutató repülések
	FFR tűzoltási célú repülések
	FLTCK navigációs berendezéseket kalibráló repülések
	HAZMAT veszélyes anyagot szállító repülések
	HEAD államfőt, kormányfőt szállító repülések
	HOSP az egészségügyi hatóság által meghatározott mentőrepülések
	HUM humanitárius célú repülések
	MARSA katonai repülések, amelyek elkülönítésének felelősségét egy katonai szervezet viseli
	MEDEVAC életmentés célú evakuáló mentőrepülések
	NON RVSM légtérben RVSM képesség nélkül üzemelő repülések
	SAR kutató-mentő repülések
	STATE katonai, vám vagy rendőrségi feladatokat végző repülések
Egyéb okok miatt az ATS-től kért különleges kezelést az RMK/ után kell feltüntetni.	

PBN/	RNAV vagy RNP képesség jelzése. Be kell írni a repülésre vonatkozóan az alábbi jelölések közül legfeljebb nyolc címszót, de nem többet, mint 16 karaktert. RNAV leírása
A1	RNAV 10 (RNP 10)
B1	RNAV 5 valamennyi engedélyezett érzékelő
B2	RNAV 5 GNSS
B3	RNAV 5 DME/DME
B4	RNAV 5 VOR/DME
B5	RNAV 5 INS vagy IRS
B6	RNAV 5 LORANC
C1	RNAV 2 valamennyi engedélyezett érzékelő
C2	RNAV 2 GNSS
C3	RNAV 2 DME/DME
C4	RNAV 2 DME/DME/IRU
D1	RNAV 1 valamennyi engedélyezett érzékelő
D2	RNAV 1 GNSS
D3	RNAV 1 DME/DME
D4	RNAV 1 DME/DME/IRU
	RNP leírása
L1	RNP 4
O1	Basic RNP 1 valamennyi engedélyezett érzékelő
O2	Basic RNP 1 GNSS
O3	Basic RNP 1 DME/DME
O4	Basic RNP 1 DME/DME/IRU
S1	RNP APCH
S2	RNP APCH BARO-VNAV-val
T1	RNP AR APCH RF-fel (külön engedély szükséges)
T2	RNP AR APCH RF nélkül (külön engedély szükséges)
NAV/	a PBN/ -ben fel nem sorolt navigációs berendezésekre vonatkozó lényeges adatok, ha a 10. rovatban Z-t használtak. Itt kell továbbá feltüntetni a GNSS kiegészítő rendszereket, kettőnél több esetben szóközzel, például NAV/GBAS SBAS.
COM/	kommunikációs berendezésekre és teljesítményekre vonatkozó lényeges adatok, ha a 10. rovatban Z-t használtak.
DAT/	a 10. rovat típus (a) elemében fel nem sorolt adatok és képességek.
SUR/	a 10. rovat típus (b) elemében fel nem sorolt felderítő berendezések és képességek.
DEP/	az indulási repülőtér neve és helye, ha a 13. rovatban ZZZZ-t használnak vagy AFIL esetében azon ATS egység, ahonnan a kiegészítő repülési terv adatok beszerezhetők. Az érintett AIP-ben nem szereplő repülőtér esetében a repülőtér helyét az alábbiak szerint kell beírni: 4 számjeggyel fokokban és tizedesekben, vagy fokokban és percekben kifejezve a földrajzi szélesség, amelyet az N vagy az S betű követ. Ezt 5 számjeggyel fokokban és tizedesekben, vagy fokokban és percekben kifejezve a földrajzi hosszúság követi, amely után E vagy W betűt kell írni. A pontosság érdekében szükség szerint a számok elé nullát kell írni. Például 47,58N019,32E vagy 4620N07805W (11 karakter)

	<p>vagy</p> <p>a legközelebbi fontos ponthoz viszonyított irányszög és távolság, például DEP/BUG245020</p> <p>vagy</p> <p>az útvonal első pontja (neve vagy földrajzi szélessége és hosszúsága), vagy földi rádió navigációs berendezés, ha a légi jármű nem repülőtérről indult.</p>
DEST/	a rendeltetési repülőtér neve és helye, ha a 16. rovatba ZZZZ-t írtak. Az érintett AIP-ben nem szereplő repülőtér esetében be kell írni a repülőtér helyét földrajzi szélességben és hosszúságban, vagy a legközelebbi fontos ponthoz viszonyított irányszögét és távolságát, a DEP/ -ben részletezettek szerint.
DOF/	a repülés dátuma hat számjeggyű (év-hó-nap) jelöléssel, például DOF/120425. A repülés dátumának az EOBT dátuma minősül.
REG/	a légi jármű felségjele vagy közösségi jele, ha az eltér a 7. rovatban feltüntetett légi jármű azonosító jeltől, valamint kötelékrepülés esetében a kísérő légi járművek lajstromjelei.
EET/	fontos pontok vagy FIR határ jelölések és az ezekre számolt teljes repülési idők, ha az ATS hatóságok ezek megadását előírják, például EET/LITKU0220 vagy EET/LYBA0040 LHCC0150 LOVV0215.
SEL/	SELCAL kód.
TYP/	a légi jármű(vek) típusa(i), ha a 9. rovatban ZZZZ-t használtak. A típusjelzést szükség esetén szóköz nélkül megelőzi a légi járművek száma. Több típus esetében az egyes típusjelzések egy szóközzel kerülnek elválasztásra. Például TYP/2F15 5F5 3B2.
CODE/	légi jármű cím (6 hexadecimális karakterű alfanumerikus kód formában megjelenítve), amennyiben ezt az illetékes külföldi ATS hatóság előírja. Például az ICAO által nyilvántartott meghatározott blokkban szereplő „F00001” legkisebb értékű légi jármű cím.
DLE/	útvonalon történő késés vagy várakozás. Ide kell beírni azt a fontos pontot vagy pontokat az útvonalon, ahol a késést tervezik végrehajtani. 4 számjeggyel órában és percben (hhmm) fel kell tüntetni a késés időtartamát is. Például DLE/BUG0030. A késés vagy várakozás helyét fontos ponttól mért iránnyal és távolsággal vagy földrajzi koordinátával kell megadni, például DLE/BUG1800400030 vagy DLE/BUG5340N00326E0030. A megadott helynek az útvonalon kell lennie.
OPR/	a légi jármű üzemben tartójának neve, ha az nem nyilvánvaló a 7. rovatban szereplő légi jármű azonosító jel alapján.
ORGN/	a feladó 8 betűs AFTN címe vagy a megfelelő elérhetőségi adatok, abban az esetben, amikor a repülési terv feladóját nem lehet azonosítani, ahogy az illetékes ATS hatóság előírja.
PER/	légi jármű teljesítmény adata egyetlen betűvel jelölve az ICAO Procedures for Air Navigation Service – Aircraft Operation (PANS-OPS, Doc 8168) Volume I – Flight Procedures-ben meghatározottak szerint, amennyiben az illetékes ATS hatóság ezt előírja.
ALTN/	rendeltetési kitérő repülőtér (repülőterek) neve, ha a 16. rovatba ZZZZ-t írtak. Az érintett AIP-ben nem szereplő repülőtér esetében be kell írni a repülőtér helyét földrajzi szélességben és hosszúságban, vagy a legközelebbi fontos ponthoz viszonyított irányszögét és távolságát.
RALT/	útvonali kitérő repülőtér (repülőterek).
TALT/	felszállási kitérő repülőtér.
RIF/	a megváltozott rendeltetési repülőtérről vezető útvonaladatok, amelyet a repülőtér ICAO négybetűs helységjelölése követ. A megváltozott útvonal repülés közben kapott útvonalengedély függvénye. Példák: RIF/DTA HEC KLAX RIF/EFP G94 CLA YPPH RIF/LEMD

RMK/	egyéb nyílt szövegű megjegyzés, ha illeték az illetékes légiközlekedési hatóság megkíván, vagy a légi jármű parancsnoka a légiforgalmi szolgálatok ellátásához szükségesnek tart.
RFP/Qn	alternatív repülési terv jelzése, ahol „n” helyére az alternatív FPL sorszámát kell írni. Például RFP/Q1.

Példák: -0
 -STS/MEDEVAC
 -EET/015W0315 020W0337 030W0420 040W0502

18. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közleménycsoportokban használatos</i>	<i>A következő rovat típus vagy jel</i>
16	ALR	19
16	FPL)
16	CPL)
16	SPL	19

19. Rovat típus – Kiegészítő tájékoztatások

Formátum: - (szk) (szk) * (szk)

* Szükség szerint további elemekkel bővíthető.

Ezen rovat a rendelkezésre álló kiegészítő tájékoztatásokból áll, egymástól szóközzel elválasztott elemcsoportokba osztva.

A megengedett elemek a helyes sorrendben:

KÖTŐJEL

- | | | |
|-----|----|--|
| (a) | E/ | amelyet 4 SZÁMJEGY követ, ez az üzemanyag-mennyiséget adja meg órákban és percekben kifejezve |
| (b) | P/ | amelyet 1, 2 vagy 3 SZÁMJEGY követ, ez a fedélzeten tartózkodó személyek számát adja meg. A tájékoztatást az illetékes légiközlekedési hatóság előírása esetén kell megadni. |
| (c) | R/ | a következő betűk egyike vagy az alábbi betűkből álló szóköz nélküli betűcsoport:
U ha a 243,0 MHz /UHF/ frekvencia rendelkezésre áll;
V ha a 121,5 MHz /VHF/ frekvencia rendelkezésre áll;
E ha kényszerhelyzeti helyjeladó /ELT/ rendelkezésre áll. |
| (d) | S/ | amelyet az alábbi betűk egyike vagy az alábbi betűkből álló szóköz nélküli betűcsoport követ:
P ha sarki mentőfelszerelés van a légi járművön,
D ha sivatagi mentőfelszerelés van a légi járművön,
M ha tengeri mentőfelszerelés van a légi járművön,
J ha őserdei mentőfelszerelés van a légi járművön. |

- (e) J/ amelyet az alábbi betűk egyike vagy az alábbi betűkből álló szóköz nélküli betűcsoport követ:
L ha a mentőmellények világítással vannak ellátva,
F ha fluoreszkáló anyaggal vannak ellátva, majd szóköz után:
U ha a mentőmellények valamelyike 243,0 MHz-en működő rádióval van ellátva,
V ha a mentőmellények valamelyike 121,5 MHz-en működő rádióval van ellátva.
- (f) D/ amelyet az alább felsoroltak egyike vagy szóközzel elválasztott karaktercsoportja követ:
2 SZÁMJEGY, amely megadja a fedélzeten lévő mentőcsónakok számát,
3 SZÁMJEGY, amely megadja a fedélzeten lévő mentőcsónakok összes személy befogadóképességét,
C ha a mentőcsónakok zártak,
a mentőcsónakok színe (például RED/vörös).
- (g) A/ amelyet az alább felsorolt információk egyike vagy szóközzel elválasztott több tájékoztatás követ:
a légi jármű színe,
különös ismertetőjelek (ez magában foglalhatja a légi jármű lajstromjelét).
- (h) N/ amely után nyílt nyelvű szöveg következik, amely megadja a fedélzeten lévő bármely más mentőfelszerelést és egyéb hasznos megjegyzést.
- (i) C/ amelyet a légi jármű parancsnokának neve követ.

Példa: -E/0745 P/6 R/VE S/M J/L D/2 8 C YELLOW A/YELLOW RED TAIL N145E C/SMITH

19. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közleménycsoportban használatos</i>	<i>A következő rovat típus vagy jel</i>
18	ALR	20
18	SPL)

20. Rovat típus – Riasztásra, kutatásra és mentésre vonatkozó tájékoztatások

Formátum: - (szk) (szk) * (szk)

* Összesen nyolc elem.

Ezen rovat az egymástól szóközökkel elválasztott elemek sorozatából áll az alábbi sorrend szerint. Bármely rendelkezésre nem álló tájékoztatást „NIL” vagy „NOT KNOWN” (nem ismert)-ként kell feltüntetni és nem szabad egyszerűen kihagyni.

KÖTŐJEL

- (a) A légi jármű üzemben tartó megjelölése
A légi járművet üzemeltető ügynökség hárombetűs ICAO jele, vagy ha ilyen nem állapított meg, az üzemben tartó neve.

- (b) *Az egység, amely utoljára rádióösszeköttetésben volt a légi járművel*
8 BETŰ, 4 betűs ICAO helységjelölés és 4 betűs jelzés, amelyek együttesen azonosítják azt az ATS egységet, amellyel a légi jármű utoljára rádióösszeköttetésben volt, vagy ha ilyen jelzés nincs, akkor az egység valamilyen másfajta jelölése.
- (c) *Az utolsó kétoldali rádióösszeköttetés időpontja*
4 SZÁMJEGY, amely az utolsó kétoldali rádióösszeköttetés időpontját jelzi.
- (d) *Az utolsó kétoldali rádióösszeköttetés frekvenciája*
SZÁMJEGYEK, amelyek az utolsó rádióösszeköttetés adás/vételi frekvenciáját adják meg.
- (e) *Utolsó jelentett helyzet*
Az utolsó jelentett helyzet a jelen függelék 1.6. pontjában szereplő adatszabályok egyikével kifejezve, amelyet az adott pont feletti átrepülés ideje követ.
- (f) *Az utolsó ismert helyzet meghatározásának módszere*
Nyílt nyelvű szöveg, szükség szerint.
- (g) *A jelentő egység által foganatosított*
Nyílt nyelvű szöveg, szükség szerint.
- (h) *Egyéb, ide tartozó tájékoztatások*
Nyílt nyelvű szöveg, szükség szerint.

Példa: -USAF LGGGZAXX 1022 126.7 GN 1022 PILOT REPORT OVER NDB ATS UNITS ATHENS FIR
ALERTED NIL

20. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közleménycsoportokban használatos</i>	<i>A következő rovat típus vagy jel</i>
19	ALR)

21. Rovat típus – Rádióhibáról szóló tájékoztatás

Formátum: - (szk) (szk) * (szk)

* Összesen hat elem.

Ezen rovat kötőjellel kezdődik és egymástól szóközzel elválasztott elemek sorozatából áll az alábbi sorrend szerint. Bármely rendelkezésre nem álló tájékoztatást „NIL” (nincs, vagy nem áll rendelkezésre), illetve „NOT KNOWN” (nem ismert)-ként kell feltüntetni és nem szabad egyszerűen kihagyni.

KÖTŐJEL

- (a) *Utolsó kétoldali rádióösszeköttetés ideje*
4 SZÁMJEGY, amely a légi járművel az utolsó kétoldali rádióösszeköttetés időpontját jelzi.

(b) *Utolsó rádióösszeköttetés frekvenciája*
SZÁMJEGYEK, amelyek az utolsó kétoldalú rádióösszeköttetés adás/vétel frekvenciáját adják meg.

(c) *Utolsó jelentett helyzet*
Az utolsó jelentett helyzet a jelen függelék 1.6. pontjában szereplő adatszabályok egyikével kifejezve.

(d) *Utolsó jelentett helyzet időpontja*
4 SZÁMJEGY, amely megadja az utolsó jelentett helyzet idejét.

(e) *Maradék COM lehetőség*
BETŰK, amelyek a légi jármű maradék COM lehetőségét jelzik, ha az ismert, a 10. rovat típus adatszabályainak segítségével vagy nyílt nyelven.

(f) *Bármely szükséges megjegyzés*
Nyílt nyelvű szöveg, szükség szerint.

Példa: -1232 121.3 CLA 1229 TRANSMITTING ONLY 126.7 LAST POSITION CONFIRMED BY RADAR

21. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közleményszabályokban használatos</i>	<i>A következő rovat típus vagy jel</i>
7	RCF)

22. Rovat típus – Javítás

Formátum: - a / b

KÖTŐJEL

(a) *Rovat jelzés*
EGY VAGY KÉT SZÁMJEGY, amely megadja a módosítandó rovat típus számát.

(b) *Módosított adatok*
Az (a) elembe jelzett rovat teljes és módosított adatai az adott rovatra előírtak szerint összeállítva.

Példa: a 8. Rovat típus (Repülési szabályok és a repülés típusa) IN-re való módosítása:

-8/IN

a 14. Rovat típus (Határszámítás) módosítása:

-14/ENO/0145F290A090A

a 8. Rovat típus (Repülési szabályok és a repülés típusa) és a 14. Rovat típus (Határszámítás) együttes módosítása:

-8/I-14/ENO/0148F290A110A

22. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közleményszíntípusban használatos</i>	<i>A következő rovat típus vagy jel</i>
18	CHG	* 22 vagy)
16	CDN	* 22 vagy)

* E rovat típus szükség szerint ismétlődően követheti egymást.

2. Példák az ATS közleményekre

2.1. Tartalomtáblázat

Közleménykategória	Közleménytípus	Közleménytípus jelölés	Vonatkozó pont
Kényszerhelyzeti közlemények	Riasztási közlemény	ALR	2.2.1.
	Rádióösszeköttetés megszakadásáról szóló közlemény	RCF	2.2.2.
Benyújtott repülési terv és pontosító közleményei	Egyedi repülési terv közlemény	FPL	2.3.1.
	Módosító közlemény	CHG	2.3.2.
	Repülési terv törlő közlemény	CNL	2.3.3.
	Késési közlemény	DLA	2.3.4.
	Indulási közlemény	DEP	2.3.5.
Koordinációs közlemények	Érkezési közlemény	ARR	2.3.6.
	Érvényes repülési terv közlemény	CPL	2.4.1.
	Határszámítási közlemény	EST	2.4.2.
	Koordinálási közlemény	CDN	2.4.3.
	Irányítás elfogadási közlemény	ACP	2.4.4.
Kiegészítő közlemények	Logikai nyugtázási közlemény	LAM	2.4.5.
	Repülési terv kérő közlemény	RQP	2.5.1.
	Kiegészítő repülési terv kérő közlemény	RQS	2.5.2.
	Kiegészítő repülési terv közlemény	SPL	2.5.3.

2.2. Kényszerhelyzeti közlemények

2.2.1. Riasztási (ALR) közlemény

2.2.1.1. Összeállítás

(3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	-	5 Kényszerhelyzet leírása
- 7 Légijármű azonosító jele és SSR mód és kód	-	8 Repülési szabályok és a repülés típusa
- 9 A légijármű típusa és turbulencia kategóriája	-	10 A légijármű berendezései és azok képességei
- 13 Indulási repülőtér és idő		
- 15 Útvonal szükség esetén több sort felhasználva		
- 16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér (repülőterek)		
- 18 Egyéb tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)		

- 19
Kiegészítő tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)
- 20
Riasztásra, kutatásra és mentésre vonatkozó tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)

2.2.1.2. Példa

Az alábbi riasztási közlemény példa bizonytalansági fázisra vonatkozik, és az athéni bevezető irányító egység küld a belgrádi irányító központnak és más ATS egységeknek az Athénból Münchenbe tartó repülés kapcsán.

(ALR-INCERFA/LGGGZAZX/OVERDUE
 -FOX236/A3600-IM
 -C141/H-S/CB1
 -LGAT1020
 -N0430F220 B9 3910N02230W/N0415F240 B9 IVA/N0415F180 B9
 -EDDM0227 EDDF
 -REG/A43213 EET/LYBE0020 EDMIO133 OPR/USAF RMK/NO POSITION REPORT SINCE DEP PLUS 2 MINUTES
 -E/0720 P/12 R/UV J/LF D/02 014 C ORANGE A/SILVER C/SIGGAH
 -USAF LGGGZAZX 1022 126.7 GN 1022 PILOT REPORT OVER NDB ATS UNITS ATHENS FIR ALERTED NIL)

2.2.1.2.1. Jelentése

Riasztási közlemény -Athén által kiadott bizonytalansági fázisra annak következtében, hogy a helyzetjelentés nem állt rendelkezésre és a rádióösszeköttetés felszállás után 2 perccel megszakadt
 -a légi jármű azonosító jele FOX236 -IFR, katonai repülés
 -a légi jármű típusa Starlifter, nehéz turbulencia kategóriájú, szabvány összeköttetési, navigációs, és műszer szerinti megközelítési eszközökkel van felszerelve az útvonalrepüléshez, A (4096 kód beállítási lehetőségű) és C módú transzpondere van -utoljára kiosztott kód 3600
 -Athén-ból indult 1020 UTC-kor
 -utazósebesség az útvonal kezdeti szakaszán 430 csomó, kért kezdeti utazómagasság FL220 -Bravo9 útvonalon a 3910N02230W koordinátákkal meghatározott pontra repülne, ahol a sebessége (TAS) 415 csomóra módosulna és FL240-et kérne -a B9-es útvonalon tovább Ivanic Grad VOR-ig repülne, ahol a 415 csomós sebességet tartva FL180 utazómagasságot kérne a B9 útvonalon repülne
 -München rendeltetési repülőtérig, a teljes számított repülési idő 2 óra 27 perc rendeltetési kitérő repülőtérről Frankfurt -a légi jármű lajstromjele A43213
 -Belgrád FIR-t 20 perc alatt, München FIR-t 1 óra 33 perc repülés után érne el a felszállást követően -a légi jármű lajstromjele A43213 -a légi járművet az Egyesült Államok Légierője üzemelteti -felszállás utáni 2 percen túl nem kaptak tőle helyzetjelentést -az üzemanyaga felszállás után 7 óra 20 perces repülésre elegendő -a fedélzeten 12 személy tartózkodik -hordozható rádiókészülék van a fedélzeten, amely a 121,5 MHz VHF és a 243 MHz UHF frekvencián üzemel -a mentőmellények fluoreszkáló anyaggal vannak bevonva, és jelzőfények vannak rajtuk, két fedett mentőcsónak van a fedélzeten, színük narancssárga, befogadóképességük összesen 14 személy -a légi jármű ezüst színű -a légi jármű parancsnokának neve SIGGAH -az üzemeltető az Egyesült Államok Légierője -az athéni bevezető irányító egység volt az utolsó, amely a légi járművel összeköttetésben volt, 1022 UTC-kor 126,7 MHz-en, amikor a légi jármű vezetője jelentette a GN futópálya NDB átrepülését -az athéni bevezető irányítás riasztotta az athéni FIR-en belüli valamennyi ATS egységet -egyéb vonatkozó információ nincs.

2.2.2. Rádióösszeköttetés megszakadásáról szóló (RCF) közlemény

2.2.2.1. Összeállítás

(	3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	-	7 Légijármű azonosító jele és SSR mód és kód)
-	21 Rádióösszeköttetés megszakadására vonatkozó tájékoztatás (szükség esetén több sort felhasználva)			

2.2.2.2. Példa

Az alábbi példa olyan rádióösszeköttetés megszakadásáról szóló közleményre vonatkozik, amelyet Londonból küldtek Amszterdamba, és amelyben arról tájékoztatják a központot, hogy egy oda engedélyezett repülésnek rádióhibája van. A repülési terv alapján a légijármű nincs SSR transzponderrel felszerelve.

(RCF-GAGAB

-1231 121.3 CLA 1229 TRANSMITTING ONLY 126.7 MHZ LAST POSITION CONFIRMED BY RADAR)

2.2.2.2.1. Jelentése

Közlemény rádióösszeköttetés megszakadásáról -a légijármű azonosító jele GAGAB -SSR kódot nem jelöltek ki részére -utolsó összeköttetése a londoni irányító központtal 1231 UTC-kor volt 121,3 MHz-en -az utolsó jelentett helyzet Clacton VOR volt 1229 UTC-kor -megmaradt összeköttetési képessége: utoljára 126,7 MHz-en hallották adását -a clactoni helyzetjelentést radaron megfigyelték.

2.3. Benyújtott repülési terv és pontosító közleményei

2.3.1. Egyedi repülési terv (FPL) közlemény

2.3.1.1. Összeállítás

(	3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	-	7 Légijármű azonosító jele és SSR mód és kód	-	8 Repülési szabályok és a repülés típusa
-	9 A légijármű típusa és turbulencia kategóriája	-	10 A légijármű berendezései és azok képességei		
-	13 Indulási repülőtér és idő				
-	15 Útvonal szükség esetén több sort felhasználva				

- 16
Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő,
rendeltetési kitérő repülőtér (repülőterek)
- 18
Egyéb tájékoztatások (szükség esetén több sort
felhasználva)

2.3.1.2. Példa

A következő példa olyan egyedi repülési terv közleményre vonatkozik, amelyet a londoni repülőtér küldött Shannon, Shanwick és Gander központoknak. A közleményt a londoni irányító központnak is el lehet küldeni, vagy az adatok ezen központ részére szóban is továbbíthatóak.

(FPL-ACA101-IS
-B773H-CHOPV/CB1
-EGLL1400
-N0450F310 L9 UL9 STU285036/M082F310 UL9 LIMRI 52N020W 52N030W 50N040W49N050W
-CYQX0455 CYR
-EET/EISN0026 EGX0111 020W0136 CYQX0228 040W0330 050W0415 SEL/FJEL)

2.3.1.2.1. Jelentése

Egyedi repülési terv közlemény -a légi jármű azonosító jele ACA101 -IFR, menetrend szerinti járat - légi jármű típus Boeing 777-300, nehéz turbulencia kategóriájú, Loran C-vel, rövidhullámú rádió távbeszélővel, VOR-ral, VHF rádióberendezéssel, A (4096 kódos) és C módú transzponderrel van felszerelve -indulási repülőtér London, tervezett fékoldási idő 1400 UTC -utazósebesség és a kért utazómagasság az útvonal kezdeti szakaszán 450 csomó, illetve FL310 -a légi jármű a Lima9 és Upper Lima9 légi útvonalakon fog repülni egy, a Strumble VOR-tól 285 fokra és 36 tengeri mérföldre lévő pontig. Ettől a ponttól kezdve a légi jármű 0,82 Mach sebességet tartva fog repülni az Upper Lima9 légi útvonalon az LIMRI pontig, ezután a következő földrajzi koordináták szerinti pontokon keresztül repül a rendeltetési repülőtérre, Ganderre: 52N20W, 52N30W, 50N40W, 49N50W, a teljes számított repülési idő 4 óra 55 perc -rendeltetési kitérő repülőtér Goose Bay -a légi jármű parancsnoka megadta az útvonalon lévő fontos pontokra számolt teljes repülési időket, ezek Shannon FIR határ 26 perc, Shanwick Oceanic FIR határ 1 óra 11 perc, 20W 1 óra 36 perc, Gander Oceanic FIR határ 2 óra 28 perc, 40W 3 óra 30 perc és 50W 4 óra 15 perc - SELCAL kód FJEL.

2.3.2. Módosító (CHG) közlemény

2.3.2.1. Összeállítás

- (3
Közlemény típusa, száma
és hivatkozási adatok) - 7
Légi jármű azonosító jele és
SSR adatok (mód és kód) - 13
Indulási repülőtér és idő
- 16
Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér (repülőterek)
- 18
Egyéb tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)
- 22
Javítás) - 22
Javítás stb. (szükség esetén több)
sort felhasználva

2.3.2.2. Példa

A következő példa olyan módosító közleményre vonatkozik, amelyet az amszterdami irányító központ küldött a frankfurti irányító központ részére és amely a Frankfurtba előzőleg elküldött, egyedi repülési tervben szereplő tájékoztatás módosítását tartalmazza. A példa alkalmazásában feltétel, hogy mindkét központ számítógéppel van felszerelve.

(CHGA/F016A/F014-GABWE/A2173-EHAM0850-EDDF-DOF/080122-8/I-16/EDDN)

2.3.2.2.1. Jelentése

Módosító közlemény -az amszterdami és a frankfurti számítógép egység azonosítói „A” és „F”, amelyet az Amszterdam által küldött jelen közlemény sorszáma (016) követ, majd a számítógép egység azonosítók ismétlése és a vonatkozó benyújtott repülési terv sorszáma (014) következik -a légi jármű azonosító jele GABWE, SSR transzponder „A” módban üzemel, kódja 2173, útvonala Amszterdam EOBT0850-Frankfurt a repülés dátuma 2008. január 22 -a vonatkozó benyújtott repülési terv közlemény 8-as Rovat Típusa IFR-re javítva -a vonatkozó benyújtott repülési terv 16. Rovat típusát javítják, új rendeltetési repülőtér Nürnberg.

2.3.3. Repülési terv törlő (CNL) közlemény

2.3.3.1. Összeállítás

(	3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	-	7 Légi jármű azonosító jele és SSR mód és kód	-	13 Indulási repülőtér és idő
-	16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér (repülőterek)				
-	18 Egyéb tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)				
)					

2.3.3.2. Példa 1

Az alábbi példa egy repülési terv törlő közleményre vonatkozik, amelyet egy ATS egység küld mindazon címzettek részére, amelyek számára előzőleg a benyújtott repülési tervet küldte.

(CNL-DLH522-EDBB0900-LFPO-0)

2.3.3.2.1. Jelentése

Repülési terv törlő közlemény -a DLH522 azonosító jelű légi jármű repülési tervének törlése -a repülést Berlin EOBT0900-Párizs útvonalon tervezték, egyéb tájékoztatás nincs.

2.3.3.3. Példa 2

Az alábbi példa egy olyan repülési terv törlő közleményre vonatkozik, amelyet egy központ küldött a vele szomszédos központnak. A példa alkalmazásában feltétel, hogy mindkét központ fel van szerelve ATC számítógéppel.

(CNLF/B127F/B055-BAW580-EDDF1430-EDDW-0)

2.3.3.3.1. *Jelentése*

Repülési terv törlő közlemény -az adó és a vevő ATC számítógép egységek azonosítói F és B, ezt a jelen közlemény sorszáma (127) követi, majd a számítógép egység azonosítók ismétlése és a korábban továbbított érvényes repülési terv sorszáma (055) következik -a BAW580 azonosító jelű légi jármű repülési tervének törlése -a repülést Frankfurt EOBT1430-Bremen útvonalon tervezték, egyéb tájékoztatás nincs.

2.3.4. *Késési (DLA) közlemény*2.3.4.1. *Összeállítás*

(	3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	-	7 Légi jármű azonosító jele és SSR mód és kód	-	13 Indulási repülőtér és idő
-	16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér (repülőterek)				
-	18 Egyéb tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)				
)					

2.3.4.2. *Példa*

A következő példa olyan késési közleményre vonatkozik, amelyet az indulási repülőtér vagy az azt kiszolgáló távközlési egység küldött mindazon címzettek részére, amelyek számára a benyújtott repülési tervet előzőleg továbbították.

(DLA-KLM671-LIRF0900-LDDU-0)

2.3.4.2.1. *Jelentése*

Késési közlemény -a légi jármű azonosító jele KLM671 -tervezett új fékoldási idő Fiumicino-n 0900 UTC -rendeltetési repülőtér Dubrovnik, egyéb tájékoztatás nincs.

2.3.5. *Indulási (DEP) közlemény*2.3.5.1. *Összeállítás*

(	3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	-	7 Légi jármű azonosító jele és SSR mód és kód	-	13 Indulási repülőtér és idő
-	16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér (repülőterek)				
-	18 Egyéb tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)				
)					

2.3.5.2. Példa

A következő példa olyan indulási közleményre vonatkozik, amelyet az indulási repülőtér vagy az azt kiszolgáló távközlési egység küldött mindazon címzettek részére, amelyek számára a benyújtott repülési tervet előzőleg továbbították.

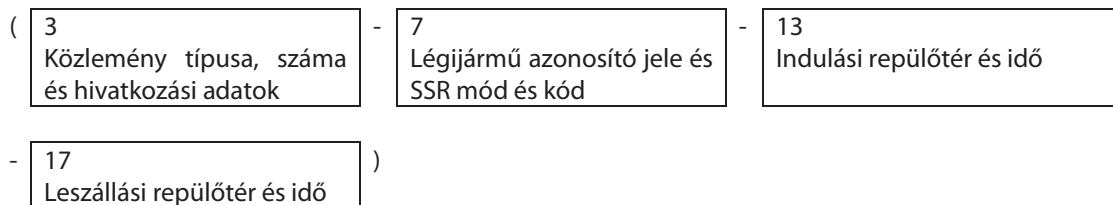
(DEP-CSA4311-EGPD1923-ENZV-0)

2.3.5.2.1. Jelentése

Indulási közlemény -a légi jármű azonosító jele CSA4311 -Aberdeen-ből indult 1923 UTC-kor - rendeltetési repülőtér Stavanger egyéb tájékoztatás nincs.

2.3.6. Érkezési (ARR) közlemény

2.3.6.1. Összeállítás



2.3.6.2. Példa 1

A következő példa olyan érkezési közleményre vonatkozik, amelyet a leszállási repülőtér (= rendeltetési repülőtér) küldött az indulási repülőtér számára.

(ARR-CSA406-LHBP0800-LKPR0913)

2.3.6.2.1. Jelentése

Érkezési közlemény -a légi jármű azonosító jele CSA406 -indult Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérrel 0800 UTC-kor -leszállt Prága/Ruzyne repülőtéren 0913 UTC-kor.

2.3.6.3. Példa 2

A következő példa olyan érkezési közleményre vonatkozik, ahol a légi jármű egy olyan repülőtéren szállt le, amely számára ICAO helységjelölést nem határoztak meg. Az SSR kód közlésének nem lenne jelentősége.

(ARR-HHE13-EHAM-ZZZZ1030 DEN HELDER)

2.3.6.3.1. Jelentése

Érkezési közlemény -a légi jármű azonosító jele HHE13 -indult Amszterdam-ból -leszállt a Den-Helder-i helikopter repülőtéren 1030 UTC-kor.

2.4. Koordinációs közlemények

2.4.1. Érvényes repülési terv (CPL) közlemény

2.4.1.1. Összeállítás

(	3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	-	7 Légijármű azonosító jele és SSR mód és kód	-	8 Repülési szabályok és a repülés típusa
-	9 A légijármű típusa és turbulencia kategóriája	-	10 A légijármű berendezései és azok képességei		
-	13 Indulási repülőtér és idő	-	14 Határszámítási adatok		
-	15 Útvonal (szükség esetén több sort felhasználva)				
-	16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér (repülőterek)				
-	18 Egyéb tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)				
)					

2.4.1.2. Példa 1

A következő példa olyan érvényes repülési terv közleményre vonatkozik, amelyet Boston Központ küldött New York Központnak egy olyan repülésről, amely a Boston - La Guardia repülőtér közötti útvonalon közlekedik.

(CPL-UAL621/A5120-IS
-A320/M-S/C
-KBOS-HFD/1341A220A200A
-N0420A220 V3 AGL V445
-KLGA
-0)

2.4.1.3. Példa 2

A következő példa szintén a 2.4.1.2. pontban leírt példa szerinti érvényes repülési terv közleményre vonatkozik, de ez esetben a közleményváltás ATC számítógépek között történik.

(CPLBOS/LGA052-UAL621/A5120-IS
-A320/M-S/C
-KBOS-HFD/1341A220A200A
-N0420A220 V3 AGL V445
-KLGA
-0)

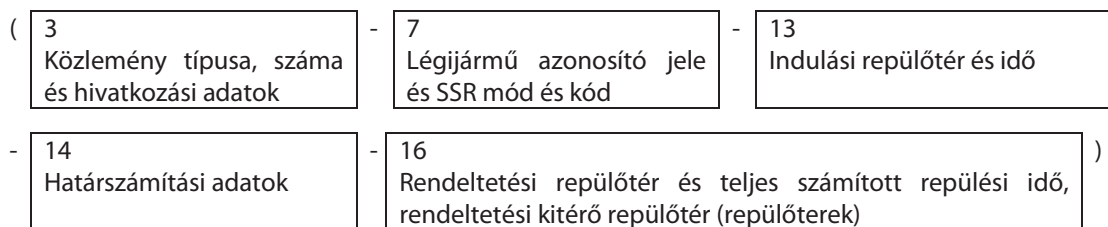
A 2.4.1.2. és a 2.4.1.3. alpontban meghatározott közleménypéldák egymással megegyeznek, de a 2.4.1.3. alpontban meghatározott közleménypélda tartalmazza a Közlemény Számot is.

2.4.1.4. Jelentése

Érvényes repülési terv közlemény (a feladó egység azonosítója (BOS), a vevő egység azonosítója (LGA), amelyet jelen közlemény sorszáma (052) követ) -a légi jármű azonosító jele UAL621, utoljára kiadott SSR kód A5120-IFR, menetrendszerű járat -légi jármű típus A320, közepes turbulencia kategóriájú, a lerepülődő útvonalhoz szabvány összeköttetési, navigációs és megközelítési eszközökkel, valamint SSR A (4096 kódbeállítási lehetőséggel) és C módú transzponderrel van felszerelve -indult Bostonból -a járat a Boston/New York „határt” HFD-nál várhatóan 1341 UTC-kor fogja keresztezni, Boston Központ 22 000 láb magasságot engedélyezett úgy, hogy HFD-nál a légi jármű magassága 20 000 láb, vagy felette legyen -a légi jármű tényleges sebessége (TAS) 420 csomó, a kért utazómagasság 22 000 láb -a repülés a V13 útvonalon közlekedik ALG jelentőpontig majd a V445 útvonalon repül -rendeltetési repülőtér La Guardia -egyéb tájékoztatás nincs.

2.4.2. Határszámítási (EST) közlemény

2.4.2.1. Összeállítás



2.4.2.2. Példa

A következő példa olyan határszámítási közleményre vonatkozik, amelyet Párizs Központ küldött London Központnak. A példa alkalmazásában feltétel, hogy London Központ megkapta a jelen repülésre vonatkozó benyújtott repülési tervet és mindkét központ számítógéppel van felszerelve.

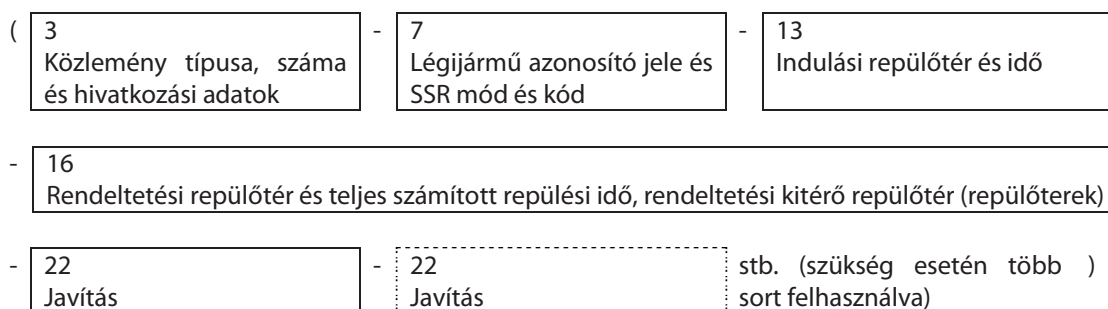
(ESTP/L027-BAW671 /A5631-LFPG-ABB/ 1548F140F110A-EGLL)

2.4.2.2.1. Jelentése

Határszámítási közlemény (a feladó egység azonosítója (P) és a vevő egység azonosítója (L), amelyet jelen közlemény sorszáma (027) követ) -a légi jármű azonosító jele BAW671, az utoljára kiadott SSR kód A5631 -indulási repülőtér Párizs/de Gaulle -számított Abbeville VOR 1548 UTC, engedélyezett magasság FL140, a repülés Abbeville VOR-t FL110-en vagy felette fogja keresztezni, emelkedik -rendeltetési repülőtér London.

2.4.3. Koordinálási (CDN) közlemény

2.4.3.1. Összeállítás



2.4.3.2. Példa

A következő példa olyan koordinálási közleményre vonatkozik, amelyet a prestwicki irányító központ küldött a dublini irányító központnak, és amelyben a Dublin/Prestwick határkeresztezési feltételeinek módosítását javasolják. Prestwick előzőleg kapott érvényes repülési terv közleményt Dublintól és mindkét központ számítógéppel rendelkezik.

(CDNP/D098D/P036-BAW617/A5136-EIDW-EGPK-14/GRN/1735F210F130A)

2.4.3.2.1. Jelentése

Koordinálási közlemény -Prestwick és Dublin ATC számítógépének azonosítói P és D, amelyet a Prestwick által küldött jelen közlemény sorszáma követ (098), majd annak a Dublinból küldött érvényes repülési terv közlemény azonosító adatai következnek, amelyre a közlemény vonatkozik (D/P036) -a légi jármű azonosító jele BAW617/SSR kód A5136 -Dublinból Prestwickbe tart -a javaslat a 14. Rovat típusra vonatkozik, azaz Prestwick a repülést GRN határpontnál 1735 UTC-kor fogadja FL210-ig emelkedőben, a határpontot FL130-on vagy a fölötte keresztezve.

2.4.4. Irányítás elfogadási (ACP) közlemény

2.4.4.1. Összeállítás

3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	-	7 Légi jármű azonosító jele és SSR mód és kód	-	13 Indulási repülőtér és idő
- 16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér (repülőterek)				

2.4.4.2. Példa

A következő példa olyan irányítás elfogadási közleményre vonatkozik, amelyet London Központ küldött Párizs Központnak, és ami egy érvényes repülési tervre vonatkozik, amelyet London előzőleg megkapott Párizstól. A példa alkalmazásában feltétel, hogy mindkét központ ATC számítógéppel van felszerelve.

(ACPL/P086P/L142-EIN065/A4570-LFPO-EGLL)

2.4.4.2.1. Jelentése

Irányítás elfogadási közlemény -a londoni és párizsi számítógép egységek azonosítói L és P, amelyet a London által küldött jelen közlemény sorszáma (086) követ, majd annak a Párizsból küldött érvényes repülési terv közlemény azonosító adatai következnek, amelyre a közlemény vonatkozik (P/L142) -a légi jármű azonosító jele EIN065, SSR kód A4570 -útvonala Párizs-London -elfogadva.

2.4.5. Logikai nyugtázási (LAM) közlemény

2.4.5.1. Összeállítás

3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok)
---	---

2.4.5.2. Példa

A következő példa olyan logikai nyugtázási közleményre vonatkozik, amelyet egy irányító központ küldött egy vele szomszédos irányító központnak egy érvényes repülési terv közlemény kapcsán. A példa alkalmazásában feltétel, hogy mindkét központ ATC számítógéppel van felszerelve.

(LAMP/M178M/P100)

2.4.5.2.1. Jelentése

Logikai nyugtázási közlemény -Párizs feladó és Maastricht vevő számítógép egységek azonosítói, ezt követi a feladó egység által jelen közlemény számára kiadott sorszám (178), majd a vonatkozó határszámítási közlemény számítógép egység azonosítói és sorszáma (100) következik.

2.5. Kiegészítő közlemények

2.5.1. Repülési terv kérő (RQP) közlemény

2.5.1.1. Összeállítás

(	3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	-	7 Légijármű azonosító jele és SSR mód és kód	-	13 Indulási repülőtér és idő
-	16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér (repülőterek)				
-	18 Egyéb tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)				
)					

2.5.1.2. Példa

A következő példa olyan repülési terv kérő közleményre vonatkozik, amelyet egy irányító központ küldött a vele szomszédos, másik irányító központnak azután, hogy határszámítási közleményt kapott egy olyan repülésről, amelynek benyújtott repülési tervét előzőleg nem kapta meg.

(RQP-PHOEN-EHRD-EDDL-0)

2.5.1.2.1. Jelentése

Repülési terv kérő közlemény -a légi jármű azonosító jele PHOEN, indult Rotterdamból -rendeltetési repülőtér Düsseldorf, egyéb tájékoztatás nincs.

2.5.2. Kiegészítő repülési terv kérő (RQS) közlemény

2.5.2.1. Összeállítás

(3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	-	7 Légijármű azonosító jele és SSR mód és kód	-	13 Indulási repülőtér és idő
---	---	---	--	---	---------------------------------

- 16
Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér (repülőterek)
- 18
Egyéb tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)

2.5.2.2. Példa

A következő példa olyan kiegészítő repülési terv kérő közleményre vonatkozik, amelyet egy ATS egység küldött az indulási repülőtér kiszolgáló ATS egységnek, és amelyben kéri azokat a repülési terv formanyomtatványokon feltüntetett tájékoztatásokat, amelyeket a benyújtott és az érvényes repülési terv közleményekben nem továbbítottak.

(RQS-KLM405/A4046-EHAM-CYMX-0)

2.5.2.2.1. Jelentése

Kiegészítő repülési terv kérő közlemény légitársaság azonosító jele KLM405, SSR kódja A4046 - indulási repülőtér Amszterdam -rendeltetési repülőtér Mirabel, egyéb tájékoztatás nincs.

2.5.3. Kiegészítő repülési terv (SPL) közlemény

2.5.3.1. Összeállítás

- | | | |
|---|--|---------------------------------|
| 3
Közlemény típusa, száma
és hivatkozási adatok | 7
Légijármű azonosító jele és
SSR mód és kód | 13
Indulási repülőtér és idő |
|---|--|---------------------------------|
- 16
Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér (repülőterek)
 - 18
Egyéb tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)
 - 19
Kiegészítő tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)

2.5.3.2. Példa

Az alábbi példa olyan kiegészítő repülési terv közleményre vonatkozik, amelyet az indulási repülőtér továbbított egy repülésről egy olyan ATS egységnek, amely kérte a repülési terv formanyomtatványon szereplő kiegészítő tájékoztatásokat (ezeket a benyújtott és érvényes repülési terv közleményekben nem továbbították).

(SPL-SAW502A
-EDDW0920
-EKCH0400 EKVB
-REG/GBZTA RMK/CHARTER
-E/0640 P/9 R/V JIL A/BLUE C/DENKE)

2.5.3.2.1. *Jelentése*

Kiegészítő repülési terv közlemény -a légi jármű azonosító jele SAW502A, transzpondere nincs - Bremenből 0920 UTC-kor indult -rendeltetési repülőtér Kastrop, teljes számított repülési idő 4 óra - kitérő repülőtér Viborg -a légi jármű lajstromjele GBZTA -charter járat -üzemanyag-mennyiség az indulás utáni 6 óra 40 percre elegendő -9 fő van a fedélzeten -hordozható rádiókészülék van a fedélzeten, a 121,5 MHz Nemzetközi Kényszerhelyzeti Frekvencián működik -a mentőmellények jelzőfényvel vannak ellátva -a légi jármű színe kék -a légi jármű parancsnok neve Denke.”

IX. Határozatok Tára

A Kormány 1079/2013. (II. 22.) Korm. határozata a megtett úttal arányos elektronikus díjszedéshez szükséges eszközök beszerzési feltételeinek módosításáról

1. A Kormány a megtett úttal arányos elektronikus díjszedési rendszerhez (a továbbiakban: ED-rendszer) szükséges eszközök és a kapcsolódó szolgáltatások beszerzése (a továbbiakban: ED-beszerzés) kapcsán egyetért azzal, hogy
 - a) az ED-beszerzésre a közbeszerzésekről szóló 2011. évi CVIII. törvény (a továbbiakban: Kbt.) 9. § (1) bekezdés a) pontja és a minősített adatot, az ország alapvető biztonsági, nemzetbiztonsági érdekeit érintő vagy a különleges biztonsági intézkedést igénylő beszerzések sajátos szabályairól szóló 218/2011. (X. 19.) Korm. rendelet alapján minősített beszerzési eljárás keretében kerüljön sor. A beszerzést az Állami Autópálya Kezelő Zrt. (a továbbiakban: ÁAK Zrt.) folytatja le a Magyar Állam nevében. Az ED-rendszerben az egyetemes útdíj-szolgáltatói és a díjszedői tevékenységet, továbbá a díjszedés integráns részét képező díjellenőrzési feladatokat és a hatósági eljárásokhoz szükséges adatszolgáltatást az ÁAK Zrt. látja el.
 - b) Az ED-beszerzést megelőzően ki kell jelölni az integrátor személyét, amelynek feladata elsősorban az ED-rendszer összeállítása, a minőségbiztosítás, a megrendelőt támogató műszaki mérnöki funkció ellátása, illetve egyéb, az ED-beszerzéshez kapcsolódó feladatok ellátása. Az integrátor a Nemzeti Infokommunikációs Szolgáltató Zártkörűen Működő Részvénytársaság.
2. A megtett úttal arányos elektronikus díjszedési rendszer bevezetéséről szóló 1138/2012. (V. 3.) Korm. határozat (a továbbiakban: H1.) 3. pont c) alpontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(A Kormány)

„c) felhívja a nemzeti fejlesztési minisztert, hogy intézkedjen

ca) az országos közutak használatáért fizetendő, megtett távolsággal arányos útdíjak beszedésére alkalmas, az ellenőrzést is magában foglaló integrált elektronikus díjszedési rendszer kiépítésének előkészítése érdekében a Nemzeti Infokommunikációs Szolgáltató Zártkörűen Működő Részvénytársaságnak (a továbbiakban: NISZ Zrt.) integrátorként való kijelöléséről,

cb) a NISZ Zrt.-nek az országos közutak használatáért fizetendő, megtett távolsággal arányos útdíjak beszedésére alkalmas, az ellenőrzést is magában foglaló integrált elektronikus díjszedési rendszerhez szükséges eszközök és a kapcsolódó szolgáltatások beszerzésével (a továbbiakban: ED-beszerzés) összefüggő feladatainak – így elsősorban a megtett úttal arányos elektronikus díjszedési rendszer összeállítása, a minőségbiztosítás, a megrendelőt támogató műszaki mérnöki funkció ellátása és egyéb, az ED-beszerzéshez kapcsolódó feladatok – meghatározásáról,

cc) annak érdekében, hogy a NISZ Zrt. együttműködési megállapodást kössön az Állami Autópálya Kezelő Zrt.-vel az ED-beszerzéshez kapcsolódó feladatok ellátása tárgyában;

Felelős: nemzeti fejlesztési miniszter

Határidő: azonnal”
3. A H1. 3. pont e) alpontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(A Kormány)

„e) felhívja a nemzeti fejlesztési minisztert, hogy intézkedjen az ED-beszerzéssel összefüggő minősített beszerzési eljárásnak a Magyar Állam javára eljárva történő, az Állami Autópálya Kezelő Zrt. mint ajánlatkérő általi megindításáról, azzal, hogy az ajánlatkérő dokumentációnak tartalmaznia kell, hogy a minősített beszerzési eljárás nyertese az eszközök szolgáltatásán felül köteles

ea) 2013. július 1-jétől 2014. június 30-ig tartó időszakban bevezetés-támogatást (így szakértői tanácsadási és támogatási szolgáltatásokat, amelyek biztosítják a jelenlegi használati díjas funkcióknak a megtett úttal arányos elektronikus díjszedési rendszerbe történő integrációját és a megtett úttal arányos elektronikus díjszedési rendszert alkalmassá teszik arra, hogy az Állami Autópálya Kezelő Zrt. általi üzemeltetés mellett is a megtett úttal arányos elektronikus díjszedési rendszer 2013. július 1-jétől kezdve folyamatosan képes legyen az előírt szolgáltatási szintek szerinti működésre) nyújtani, továbbá

eb) az általa szolgáltatandó programok, szoftverek, műszaki-technológiai megoldások, adatok korlátlan felhasználását, módosítását lehetővé tévő forráskódokat, szellemi tulajdonhoz fűződő jogokat és egyéb jogosultságokat a Magyar Állam részére teljes körűen átadni;

Felelős: nemzeti fejlesztési miniszter

Határidő: azonnal"

4. A H1. 3. pont h) alpontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(A Kormány)

„h) felhívja a nemzeti fejlesztési minisztert, hogy intézkedjen annak érdekében, hogy az e) pont szerinti minősített beszerzési eljárás keretében beszerzendő eszközök a Magyar Állam tulajdonába kerüljenek, azzal, hogy azok tekintetében – legalább a beszerzési eljárás eredményeként megkötendő szerződés időbeli hatályának időtartamára – az állami vagyronról szóló 2007. évi CVI. törvény 3. § (2) bekezdésében foglaltak alapján az Állami Autópálya Kezelő Zrt. gyakorolja a Magyar Állam tulajdonosi jogait;

Felelős: nemzeti fejlesztési miniszter

Határidő: azonnal"

5. A Kormány a H1. 3. pont b) és i) alpontját visszavonja.

6. A megtett úttal arányos tarifarendszerű, korszerű elektronikus díjszedés díjpolitikájáról és a rendszerbeszerzés feltételeiről, finanszírozásáról szóló 1361/2012. (IX. 14.) Korm. határozat (a továbbiakban: H2.) 5. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„5. A Kormány egyetért azzal, hogy az országos közutak használatáért fizetendő, megtett távolsággal arányos útdíjak beszedésére alkalmas, az ellenőrzést is magában foglaló integrált elektronikus díjszedési rendszer kiépítéséhez szükséges eszközök és kapcsolódó szolgáltatások bevezetés-támogatással történő beszerzésére irányuló minősített beszerzési eljárás eredményeként megkötendő szerződés teljesítéséhez a Magyarország 2013. évi központi költségvetéséről szóló 2012. évi CCIV. törvény 1. melléklet XLIII. Az állami vagyonnal kapcsolatos bevételek és kiadások fejezet, 2. Az állami vagyonnal kapcsolatos kiadások cím, 1. Felhalmozási jellegű kiadások alcím, 8. Elektronikus útdíjrendszer kiépítése jogcímcsoportban elkülönített források kerüljenek felhasználásra.”

7. A H2. 6. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„6. A Kormány felhívja a nemzetgazdasági minisztert, hogy a 2013. évet követő évek központi költségvetésének tervezése során gondoskodjon a 9. pontban meghatározott szolgáltatási szerződés fedezetének biztosításáról.

Felelős: nemzetgazdasági miniszter

Határidő: folyamatosan"

8. A H2. 7. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„7. A Kormány felhívja a nemzetgazdasági minisztert, hogy gondoskodjon a Nemzeti Infokommunikációs Szolgáltató Zártkörűen Működő Részvénytársaság működésének finanszírozásáról.

Felelős: nemzetgazdasági miniszter

Határidő: folyamatosan"

9. A H2. a következő 9/A. ponttal egészül ki:

„9/A. A Kormány felhívja a nemzeti fejlesztési minisztert, hogy a közigazgatási és igazságügyi miniszterrel együttműködve dolgozza ki a technológia-semleges, a megtett úttal arányos elektronikus díjszedési rendszer 2013. július 1-jei bevezetéséhez szükséges jogszabályok és jogszabály-módosítási javaslatok tervezetét.

Felelős: nemzeti fejlesztési miniszter

közigazgatási és igazságügyi miniszter

Határidő: 2013. május 15.”

10. A H2. 9. pontjában az „ÁAK Zrt.” szövegrész helyébe az „Állami Autópálya Kezelő Zrt.” szöveg lép.

11. Ez a határozat a közzétételét követő napon lép hatályba.

Orbán Viktor s. k.,
miniszterelnök

Az Országos Választási Bizottság 5/2013. (II. 22.) OVB határozata

Az Országos Választási Bizottság – 2013. február 19-én megtartott ülésén – a választási eljárásról szóló 1997. évi C. törvény (a továbbiakban: Ve.) 124/A. § (3) bekezdés b) pontjában foglalt hatáskörében eljárva a Jobbik Magyarországért Mozgalom országgyűlési képviselője Sneider Tamás (a továbbiakban: beadványozó) által benyújtott országos népszavazási kezdeményezés tárgyában meghozta a következő

határozatot:

Az Országos Választási Bizottság az aláírásgyűjtő ív mintapéldányának hitelesítését megtagadja.

A határozat ellen – a Magyar Közlönyben való közzétételét követő 15 napon belül – a Kúriához címzett kifogást lehet benyújtani az Országos Választási Bizottságnál (1051 Budapest, Arany J. u. 25.; levélcím: 1357 Budapest, Pf. 2.; fax: 06-1-7950-143). A bírósági eljárásban az ügyvédi képviselet kötelező. A jogi szakvizsgálóval rendelkező személy saját ügyében ügyvédi képviselet nélkül is eljárhat. A bírósági eljárás nem tárgyi illetékmentes. Az illeték mértéke 15 000 Ft. Faxon benyújtott beadványon az illeték nem róható le.

Indokolás

- I. Beadványozó 2013. február 8-án aláírásgyűjtő ív mintapéldányát nyújtotta be az Országos Választási Bizottsághoz az országos népszavazásról és népi kezdeményezésről szóló 1998. évi III. törvény (a továbbiakban: Nsztv.) 2. §-a szerinti hitelesítés céljából. Az aláírásgyűjtő íven a következő szerepelt:

„Egyetért-e Ön azzal, hogy az a szülő, akivel együtt élő 18 év alatti gyermeke, az együttélés ideje alatt személy elleni erőszakos bűncselekményt követett el, és büntetőjogi felelősségét a bíróság jogerős ítéletében megállapította, vagy gyermekora miatt nem volt büntethető, a bűncselekmény elkövetése miatt vele szemben indult büntetőeljárás jogerős befejezésétől számított három éven belül ne részesülhessen foglalkoztatást helyettesítő támogatásban, rendszeres szociális segélyben, vagy átmeneti segélyben?”

Magyarország Alaptörvénye (a továbbiakban: Alaptörvény) B) cikk (1) bekezdése szerint Magyarország független, demokratikus jogállam. A demokratikus jogállam egyik fő ismérve, hogy az állami büntető hatalom gyakorlása meg kell feleljen az alkotmányos alapelveknek, ebből következően a bűncselekmény miatt csak az elkövetőt lehet felelősségre vonni és csak a büntetőtörvényben meghatározott joghátrány érheti. Az Országos Választási Bizottság megállapítja, hogy a kezdeményezésben szereplő kérdés a jogállamiság alkotmányos alapelvét sérti, tekintettel arra, hogy egyes szociális juttatások megállapítását olyan feltételhez kívánja kötni, melynek eredményeként a bűncselekmény elkövetője mellett más személyek – szülők vagy testvérek – szenvednének el joghátrányt.

Előzőekkel egyezően rendelkezik az emberi jogok és az alapvető szabadságok védelméről szóló, Rómában, 1950. november 4-én kelt Egyezmény és az ahhoz tartozó nyolc kiegészítő jegyzőkönyv kihirdetéséről szóló 1993. évi XXXI. törvény 7. cikke is, mely a büntetés kiszabásának tilalmát határozza meg törvényi rendelkezés nélkül. A Bizottság megállapítja, hogy amennyiben bűncselekmény elkövetése miatt más személyt ér akár büntetőjogi vagy egyéb joghátrány, az a büntetőjog alkotmányos alapelvébe ütközik.

Az Országos Választási Bizottság megállapítja, hogy a kérdés alkotmányosan nem igazolható hátrányos megkülönböztetést tartalmaz, mely az Alaptörvény XV. cikke alapján tilos. A kezdeményezés azonos szociális helyzetben lévő állampolgárok között tesz különbséget annak alapján, hogy a felügyeletük alá tartozó kiskorú személy elkövetett-e normasértést. A Bizottság megállapítja, hogy a kezdeményezés arra irányul, hogy egy alapjogi jogosultsághoz való hozzáférést az alapjog alanyának személyétől független körülménytől tegyen függővé.

Az Alaptörvény XVI. cikk (1) bekezdésében rögzíti, hogy minden gyermeknek joga van a megfelelő testi, szellemi és erkölcsi fejlődéshez szükséges védelemhez és gondoskodáshoz. A Bizottság álláspontja, hogy a gyermekek védelemhez és gondoskodáshoz való alkotmányos jogát sértené a kezdeményezés, ha annak következményeként a szülők a korábban meglévő ellátási szintet nem tudnák gyermekeik számára biztosítani.

Az Alaptörvény XIX. cikk (1) bekezdése szerint Magyarország arra törekszik, hogy minden állampolgárának szociális biztonságot nyújtson. A Bizottság álláspontja, hogy – egy eredményes népszavazás esetén – az Alaptörvényben meghatározott szociális biztonsághoz való jog sérülne, ugyanis a jogosult személy – a szociális szempontrendszerrel független körülmény miatt – eshet el támogatástól.

Az Országos Választási Bizottság megállapítja, hogy a kérdésben megtartásra kerülő országos népszavazás eredményének az Országgyűlés csak úgy tudna eleget tenni, ha az Alaptörvényben meghatározott alkotmányos jogokat korlátozná. Mindezek alapján a Bizottság álláspontja, hogy a kérdés az Alaptörvény módosítását is szükségessé tenné, ami viszont az Alaptörvény 8. cikk (3) bekezdés a) pontja alapján tiltott tárgykör, így a kérdésben nem tartható népszavazás.

Az Alaptörvény 8. cikk (3) bekezdés d) pontjában foglalt rendelkezés alapján nem lehet országos népszavazást tartani nemzetközi szerződésből eredő kötelezettségről. Az Országos Választási Bizottság megállapítja, hogy a kezdeményezésben szereplő kérdés ellentétes a Magyarország által vállalt, nemzetközi szerződésben foglalt kötelezettségekkel. A Gyermekek jogairól szóló, New Yorkban, 1989. november 20-án kelt Egyezmény kihirdetéséről szóló 1991. évi LXIV. törvény (a továbbiakban: Egyezmény) 26. cikk 1. pontja szerint az Egyezményben részes államok elismerik minden gyermeknek a szociális biztonsághoz, így a társadalombiztosítás juttatásaihoz való jogát, és megteszik a szükséges intézkedéseket arra, hogy hazai jogszabályaiknak megfelelően biztosítsák e jog teljes megvalósulását. A Bizottság álláspontja szerint egy eredményes népszavazással Magyarország az Egyezményben rögzített, nemzetközi szerződésben vállalt kötelezettségét szegné meg – akár családonként több gyermek esetében is –, a gyermekek szociális biztonságához való jogát sértené.

Az Országos Választási Bizottság megállapítja, hogy a kezdeményezésben foglalt kérdés az Nsztv. 13. § (1) bekezdésében foglalt egyértelműségi követelménynek sem felel meg. Az egyértelműség követelménye azt jelenti, hogy a népszavazásra szánt kérdésnek egyértelműen megválaszolhatónak kell lennie. Ahhoz, hogy a választópolgár a népszavazásra feltett kérdésre egyértelműen tudjon válaszolni az szükséges, hogy a kérdés világos és kizárólag egyféleképpen értelmezhető legyen, a kérdésre igennel vagy nemmel lehessen felelni.

A Bizottság megállapítja, hogy a kezdeményezésben szereplő szülő-fogalom nem egyértelmű. A vér szerinti szülők mellett gyámok is lehetnek a kiskorúak gondviselői, akiket a szülőkkel azonos gondozási-nevelési kötelezettségek terhelnek, illetve a kérdést tovább bonyolítja az örökbefogadó és nevelő szülők megítélése vagy az, hogy az állami gondozásba vett gyermekek törvényes képviselői a gyermekotthonok vezetői.

A Bizottság álláspontja szerint az „együtt élő” fogalma sem egyértelmű a választópolgárok és a jogalkotó számára, kérdéses ugyanis a családjától távol élő, kollégiumban lakó személy megítélése.

Az Országos Választási Bizottság megállapítja továbbá, hogy a kezdeményezésben szereplő kérdés megfogalmazása „...az a szülő, akivel együtt élő 18 év alatti gyermeke, az együttélés alatt személy elleni erőszakos bűncselekményt követett el...” értelmileg megtévesztő, mivel a kérdésben meghatározott két alanyi kör – a büntetőeljárás alanya és szociális ellátásokra jogosult személy – nem különíthető el egyértelműen.

A Büntető Törvénykönyvről szóló 1978. évi IV. törvény (a továbbiakban: Btk.) XII. fejezete tartalmazza a személy elleni bűncselekményeket. A Btk. IX. fejezet 137. § 17. pontja az erőszakos többszörös visszaesők minősítésének megállapítása során határozza meg a személy elleni erőszakos bűncselekmények körét, ami azonban a XII. fejezetben található bűncselekményi tényállásokon felül számos más tényállást tartalmaz. Mindezek alapján az Országos Választási Bizottság álláspontja, hogy az átlag választópolgártól nem várható el, hogy ilyen részletességig és pontosan tisztában legyen a Btk. fogalomrendszerével és szóhasználatával, ezért nem lenne egyértelmű, hogy a választópolgár aláírásával milyen bűncselekményekre vonatkozó kezdeményezést támogat.

Fentiek alapján az Országos Választási Bizottság – az Nsztv. 10. § b) és c) pontja alapján, mivel a kérdésben nem lehet országos népszavazást tartani és a kérdés megfogalmazása nem felel meg a törvényben foglalt követelményeknek – az aláírásgyűjtő ív mintapéldányának hitelesítését megtagadja.

- II. A határozat az Nsztv. 2. §-án, a 10. § b) és c) pontjain és a 13. § (1) bekezdésén, az Alaptörvény B cikk (1) bekezdésén, XV. cikkén, XVI. cikk (1) bekezdésén, XIX. cikk (1) bekezdésén, Alaptörvény 8. cikk (3) bekezdés a) és d) pontjain, Btk. XII. fejezetén, a Btk. IX. fejezet 137. § 17. pontján, a 1993. évi XXXI. törvény 7. cikkén, az 1991. évi LXIV. törvény 26. cikk 1. pontján, a jogorvoslatról szóló tájékoztatás Ve. 130. §-ának (1) bekezdésén, az illetékekről szóló tájékoztatás az 1990. évi XCIII. törvény 37. § (1) bekezdésén, 39. § (3) bekezdés d) pontján, 42. § (1) bekezdés g) pontján alapul.

Dr. Bordás Vilmos s. k.,
az Országos Választási Bizottság elnöke

A Magyar Közlönyt a Szerkesztőbizottság közreműködésével a Közigazgatási és Igazságügyi Minisztérium szerkeszti.

A Szerkesztőbizottság elnöke: dr. Biró Marcell,
a szerkesztésért felelős: dr. Borókainé dr. Vajdovits Éva.

A szerkesztőség címe: Budapest V., Kossuth tér 2–4.

A Határozatok Tára hivatalos lap tartalma a Magyar Közlöny IX. részében jelenik meg.

A Magyar Közlöny hiteles tartalma elektronikus dokumentumként a <http://kozlony.magyarorszag.hu> honlapon érhető el.

A Magyar Közlöny oldalhú másolatát papíron kiadja a Magyar Közlöny Lap- és Könyvkiadó.

Felelős kiadó: Majláth Zsolt László ügyvezető igazgató.