

MAGYARORSZÁG KORMÁNYA

Átiktatva: T/19

~~T/9699~~ számú

törvényjavaslat

a nemzetközi polgári repülésről, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény
Annex 1. és Annex 2. módosításainak kihirdetéséről

Előadó: Lázár János

építési és közlekedési miniszter

Budapest, 2024. október

2024. évi ... törvény

a nemzetközi polgári repülésről, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Annex 1. és Annex 2. módosításainak kihirdetéséről

(A nemzetközi polgári repülésről, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Annex 1. 169-A. módosítása Magyarország vonatkozásában 2009. július 20-án nemzetközi jogilag hatályba lépett, alkalmazásának kezdő dátuma 2009. november 19.; 169-B. módosítása Magyarország vonatkozásában 2009. július 20-án nemzetközi jogilag hatályba lépett, alkalmazásának kezdő dátuma 2010. november 18.; 170. módosítása Magyarország vonatkozásában 2011. július 18-án nemzetközi jogilag hatályba lépett, alkalmazásának kezdő dátuma 2011. november 17.; 171. módosítása Magyarország vonatkozásában 2013. július 15-én nemzetközi jogilag hatályba lépett, alkalmazásának kezdő dátuma 2013. november 14.; 172. módosítása Magyarország vonatkozásában 2014. július 14-én nemzetközi jogilag hatályba lépett, alkalmazásának kezdő dátuma 2014. november 13.; 173. módosítása Magyarország vonatkozásában 2016. július 11-én nemzetközi jogilag hatályba lépett, alkalmazásának kezdő dátuma 2018. november 8.; 174. módosítása Magyarország vonatkozásában 2017. július 10-én nemzetközi jogilag hatályba lépett, alkalmazásának kezdő dátuma 2017. november 9.; 175. módosítása Magyarország vonatkozásában 2018. július 16-án nemzetközi jogilag hatályba lépett, alkalmazásának kezdő dátuma 2018. november 8.; 176. módosítása, valamint 1.sz. helyesbitése Magyarország vonatkozásában 2020. július 20-án nemzetközi jogilag hatályba lépett, alkalmazásának kezdő dátuma 2020. november 5;

Annex 2. 41. módosítása Magyarország vonatkozásában 2008. július 20-án nemzetközi jogilag hatályba lépett, alkalmazásának kezdő dátuma 2008. november 20.; 42. módosítása Magyarország vonatkozásában 2009. július 20-án nemzetközi jogilag hatályba lépett, alkalmazásának kezdő dátuma 2009. november 19.; 43. módosítása Magyarország vonatkozásában 2012. július 16-án nemzetközi jogilag hatályba lépett, alkalmazásának kezdő dátuma 2012. november 15.; 44. módosítása Magyarország vonatkozásában 2013. július 15-én nemzetközi jogilag hatályba lépett, alkalmazásának kezdő dátuma 2014. november 13.; 45. módosítása Magyarország vonatkozásában 2016. július 11-én nemzetközi jogilag hatályba lépett, alkalmazásának kezdő dátuma 2016. november 10.; 45. módosítása Magyarország vonatkozásában 2016. július 11-én nemzetközi jogilag hatályba lépett, alkalmazásának kezdő dátuma 2016. november 10.; 46. módosítása Magyarország vonatkozásában 2018. július 16-án nemzetközi jogilag hatályba lépett, alkalmazásának kezdő dátuma 2018. november 8.)

1. §

Az Országgyűlés a nemzetközi polgári repülésről, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény (a továbbiakban: Egyezmény) Annex 1. 169-176. módosításait és 1. sz. helyesbitését, illetve Annex 2. 41-46. módosításait e törvénnyel kihirdeti.

2. §

- (1) Az Egyezmény Annex 1. 169-A. módosítás hivatalos magyar nyelvű fordítását az *1. melléklet* tartalmazza.
- (2) Az Egyezmény Annex 1. 169-A. módosítás hiteles angol nyelvű szövegét a *2. melléklet* tartalmazza.
- (3) Az Egyezmény Annex 1. 169-B. módosítás hivatalos magyar nyelvű fordítását a *3. melléklet* tartalmazza.
- (4) Az Egyezmény Annex 1. 169-B. módosítás hiteles angol nyelvű szövegét a *4. melléklet* tartalmazza.
- (5) Az Egyezmény Annex 1. 170. módosítás hivatalos magyar nyelvű fordítását az *5. melléklet* tartalmazza.
- (6) Az Egyezmény Annex 1. 170. módosítás hiteles angol nyelvű szövegét a *6. melléklet* tartalmazza.
- (7) Az Egyezmény Annex 1. 171. módosítás hivatalos magyar nyelvű fordítását a *7. melléklet* tartalmazza.
- (8) Az Egyezmény Annex 1. 171. módosítás hiteles angol nyelvű szövegét a *8. melléklet* tartalmazza.
- (9) Az Egyezmény Annex 1. 172. módosítás hivatalos magyar nyelvű fordítását a *9. melléklet* tartalmazza.
- (10) Az Egyezmény Annex 1. 172. módosítás hiteles angol nyelvű szövegét a *10. melléklet* tartalmazza.
- (11) Az Egyezmény Annex 1. 173. módosítás hivatalos magyar nyelvű fordítását a *11. melléklet* tartalmazza.
- (12) Az Egyezmény Annex 1. 173. módosítás hiteles angol nyelvű szövegét a *12. melléklet* tartalmazza.
- (13) Az Egyezmény Annex 1. 174. módosítás hivatalos magyar nyelvű fordítását a *13. melléklet* tartalmazza.
- (14) Az Egyezmény Annex 1. 174. módosítás hiteles angol nyelvű szövegét a *14. melléklet* tartalmazza.
- (15) Az Egyezmény Annex 1. 175. módosítás hivatalos magyar nyelvű fordítását a *15. melléklet* tartalmazza.
- (16) Az Egyezmény Annex 1. 175. módosítás hiteles angol nyelvű szövegét a *16. melléklet* tartalmazza.
- (17) Az Egyezmény Annex 1. 176. módosítás hivatalos magyar nyelvű fordítását a *17. melléklet* tartalmazza.
- (18) Az Egyezmény Annex 1. 176. módosítás hiteles angol nyelvű szövegét a *18. melléklet* tartalmazza.
- (19) Az Egyezmény Annex 1. 1. sz. helyesbítés hivatalos magyar nyelvű fordítását a *19. melléklet* tartalmazza.
- (20) Az Egyezmény Annex 1. 1. sz. helyesbítése hiteles angol nyelvű szövegét a *20. melléklet* tartalmazza.
- (21) Az Egyezmény Annex 2. 41. módosítás hivatalos magyar nyelvű fordítását a *21. melléklet* tartalmazza.
- (22) Az Egyezmény Annex 2. 41. módosítás hiteles angol nyelvű szövegét a *22. melléklet* tartalmazza.
- (23) Az Egyezmény Annex 2. 42. módosítás hivatalos magyar nyelvű fordítását a *23. melléklet* tartalmazza.
- (24) Az Egyezmény Annex 2. 42. módosítás hiteles angol nyelvű szövegét a *24. melléklet* tartalmazza.
- (25) Az Egyezmény Annex 2. 43. módosítás hivatalos magyar nyelvű fordítását a *25. melléklet* tartalmazza.

- (26) Az Egyezmény Annex 2. 43. módosítás hiteles angol nyelvű szövegét a 26. *melléklet* tartalmazza.
- (27) Az Egyezmény Annex 2. 44. módosítás hivatalos magyar nyelvű fordítását a 27. *melléklet* tartalmazza.
- (28) Az Egyezmény Annex 2. 44. módosítás hiteles angol nyelvű szövegét a 28. *melléklet* tartalmazza.
- (29) Az Egyezmény Annex 2. 45. módosítás hivatalos magyar nyelvű fordítását a 29. *melléklet* tartalmazza.
- (30) Az Egyezmény Annex 2. 45. módosítás hiteles angol nyelvű szövegét a 30. *melléklet* tartalmazza.
- (31) Az Egyezmény Annex 2. 46. módosítás hivatalos magyar nyelvű fordítását a 31. *melléklet* tartalmazza.
- (32) Az Egyezmény Annex 2. 46. módosítás hiteles angol nyelvű szövegét a 32. *melléklet* tartalmazza.

3. §

Ez a törvény a kihirdetését követő napon lép hatályba.

4. §

- (1) Az e törvény végrehajtásához szükséges intézkedésekről a közlekedésért felelős miniszter gondoskodik.
- (2) Az Egyezmény Annex 1. módosításokkal és helyesbítéssel, illetve Annex 2. módosításokkal egységes szerkezetbe foglalt hiteles angol nyelvű szövegének és annak hivatalos magyar nyelvű fordításának közzétételéről a közlekedésért felelős miniszter gondoskodik.

A nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény
Annex 1. 169-A. módosítás hivatalos magyar nyelvű fordítása:

A 169-A. Módosítás Előlapja

Nemzetközi Szabványok és Ajánlott Eljárások

SZEMÉLYI ALKALMASSÁG

Annex 1.

A Nemzetközi Polgári Repülésről Szóló Egyezményhez

Tizedik Kiadás – 2006. július

Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet

Az Annex 1. módosításainak jegyzéke

	Hatálybalépés dátuma	Alkalmazás dátuma
Tizedik kiadás (tartalmazza az 1-től 167-ig terjedő módosításokat)	2006. július 17.	2006. november 23.
168. módosítás (a Tanács által elfogadva 2007. február 23-án)	2007. július 16.	2007. november 22.
169-A. módosítás (a Tanács által elfogadva 2009. március 2-án)		
Helyettesítő oldalak: (ix), 1-3-tól 1-9-ig, 6-1, és 6-3-tól 6-15-ig	2009. július 20.	2009. november 19.

Értesítő jegyzet

169-A. módosítás a
Nemzetközi szabványokhoz
és ajánlott eljárásokhoz
SZEMÉLYI ALKALMASSÁG

(A Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezmény - Annex 1.)

1. Az Annex 1. (Tizedik kiadás) a következő helyettesítő oldalakkal egészül ki a 2009. november 19-től alkalmazandó 169-A. módosítás átvétele érdekében:
 - a) Oldal: (ix) — Előszó
 - b) Oldalak: 1-3-tól 1-9-ig — 1. fejezet
 - c) Oldalak: 6-1, és 6-3-tól 6-15-ig — 6. fejezet
2. A módosítás bejegyzését az (ii) oldalon kell rögzíteni.

1. fejezet

Annex 1. – Személyi alkalmasság

1. fejezet

Műszeres repülési idő (Instrument flight time). Az az időtartam, mely alatt a pilóta valamely légi járművet kizárólag a műszerek alapján vezet, külső vizuális támpontok felhasználása nélkül.

Műszeres földi idő (Instrument ground time). Az az időtartam, amely alatt a pilóta szimulált műszeres repülést gyakorol a földön egy olyan repülési szimulátor oktatóberendezésben, melyet az Engedélyező Hatóság jóváhagyott.

Műszeres idő (Instrument time). Műszeres repülési idő, vagy műszeres földi idő.

Engedélyező Hatóság (Licensing Authority). A Szerződő Állam által kijelölt hatóság, amely felelős a szakszemélyzet engedéllyel történő ellátásáért.

Előszó
alkalmasság

Annex 1. — Személyi

Elfogadva

Hatályos

Alkalmazás

<i>Módosítás</i>	<i>Forrás(ok)</i>	<i>Tárgy(ak)</i>	
167 (10. kiadás)	A Léginavigációs Bizottság tanulmányai; A szakszolgálati engedély kiadásával és a kiképzéssel foglalkozó Panel második ülése.	Módosított és új egészségügyi előírások a hajózó személyzet tagjai életkorának felső határára vonatkozóan, léghajókra és motoros szerkezetekre vonatkozó új személyi alkalmassági követelmények, a többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély bevezetése, a jelenleg érvényes hajózó személyzet szakszolgálati engedélyére vonatkozó Szabványok részleteinek módosításai; a repülési szimulátor oktatóberendezésen történő kiképzés eszközeinek szerepére vonatkozó rendelkezések módosításai a szakszolgálati engedélyek és jogosítások különböző szintjei által megkívánt szakképzettség megszerzésében vagy fenntartásában.	2006. március 10. 2006. július 17. 2006. november 23.
168	A Léginavigációs Bizottság tanulmánya.	A módosítás az alábbiakat érinti: a) a radarbevezetés és távolkörzeti irányító jogosítás felváltása légtérellenőrző bevezetés és távolkörzeti irányító jogosításokkal, hogy tükrözze azt a tényt, hogy a légtérellenőrző rendszerek nem korlátozódnak a radarra; b) a légiforgalmi irányítókkal kapcsolatos emberi tényezők ismereteire vonatkozó követelmények harmonizálása az Annex 1. 167. módosításának részeként nemrégiben elfogadott, a hajózó személyzetre vonatkozó követelményekkel; c) a hajózó személyzet jóváhagyott kiképzésére vonatkozó meglévő Szabványok (Annex 1., 1.2.8. és 2. sz. függelék) alkalmazhatósága a légiforgalmi irányítói szakszolgálati engedélyhez és jogosításokhoz szükséges jóváhagyott kiképzésre; és d) új rendelkezések az operatív környezetben oktatásban részesülő légiforgalmi irányító növendékekre vonatkozóan.	2007. február 23. 2007. július 16. 2007. november 22.
169-A.	A Titkárság az Orvosi Előírások Munkacsoport közreműködésével	Módosítás, amely a repülésbiztonságot fenyegető jelenlegi repülés-egészségügyi kockázatok jobb kezelése érdekében új koncepciókat vezet be a repülés-egészségügy területén.	2009. március 2. 2009. július 20. 2009. november 19.

Műszeres repülési idő (Instrument flight time). Az az időtartam, mely alatt a pilóta valamely légijárművet kizárólag a műszerek alapján vezet, külső vizuális támpontok felhasználása nélkül.

Műszeres földi idő (Instrument ground time). Az az időtartam, amely alatt a pilóta szimulált műszeres repülést gyakorol a földön egy olyan repülési szimulátor oktatóberendezésben, melyet az Engedélyező Hatóság jóváhagyott.

Műszeres idő (Instrument time). Műszeres repülési idő, vagy műszeres földi idő.

Engedélyező Hatóság (Licensing Authority). A Szerződő Állam által kijelölt hatóság, amely felelős a szakszemélyzet engedéllyel történő ellátásáért.

Megjegyzés — Jelen Annex rendelkezéseiben feltételeztük, hogy a Szerződő Állam az Engedélyező Hatóságot az alábbi jogkörökkel ruházta fel:

- a) a folyamódó alkalmasságának felmérése engedély vagy jogosítás megszerzéséhez;*
- b) engedélyek és jogosítások kiadása és érvényesítése;*
- c) jóváhagyott személyek kijelölése és felhatalmazása;*
- d) szakmai kiképző tanfolyamok jóváhagyása;*
- e) repülési szimulátor oktatóberendezés jóváhagyása, illetve a berendezés használatának engedélyezése a szükséges tapasztalat megszerzése, vagy a jártasság bizonyítása érdekében, melyet a szakszolgálati engedély vagy a jogosítás kiadásához előírnak, és*
- f) más Szerződő Állam által kiadott szakszolgálati engedélyek érvényesítése.*

Valószínű (Likely). A 6. fejezetben szereplő orvosi előírások szövegösszefüggésében a **valószínű** az előfordulás valószínűségét jelenti, amely elfogadhatatlan az egészségügyi minősítő számára.

Karbantartás (Maintenance). A légijármű folyamatos légialkalmasságának fenntartásához szükséges feladatok ellátása, beleértve külön-külön, vagy bármely kombinációban a nagyjavítást, az átvizsgálást, a cserét, a hibaelhárítást, és a módosítás vagy javítás kivitelezését.

Egészségügyi minősítés (Medical Assessment). A Szerződő Állam által kiadott olyan bizonyítvány, amely szerint a szakszolgálati engedély birtokosa megfelel az egészségügyi alkalmasság meghatározott követelményeinek.

Egészségügyi minősítő (Medical assessor). Az Engedélyező Hatóság által kijelölt, a repülés-egészségügyi gyakorlatban képzett és tapasztalt, a repülésbiztonság szempontjából fontos egészségügyi állapotok értékelésében és felmérésében jártas orvos.

Annex 1. – Személyi alkalmasság

1. fejezet

1. megjegyzés — Az egészségügyi minősítők értékelik az egészségügyi felülvizsgálók által az Engedélyező Hatósághoz benyújtott orvosi jelentéseket.

2. megjegyzés — Elvárás az egészségügyi minősítőkkel szemben, hogy szakmai ismereteiket naprakészen tartásák.

Egészségügyi felülvizsgáló (Medical examiner). Olyan orvos, aki a repülő-orvostan témakörében képzésben részesült, és a repülési környezetet illetően gyakorlati tudással és tapasztalattal rendelkezik, és akit az Engedélyező Hatóság kijelölt olyan szakszolgálati engedélyért vagy jogosításért jelentkezők alkalmasságát megállapító orvosi vizsgálatok végrehajtására, amelyekhez egészségügyi követelményeket írtak elő.

Éjszaka (Night). Az esti polgári szürkület vége és a hajnali polgári szürkület kezdete között eltelt idő, avagy a napnyugta és a napkelte között eltelt olyan egyéb időtartam, amelyet az illetékes hatóság állapított meg.

Megjegyzés. — A polgári szürkület este akkor fejeződik be, amikor a napkorong középpontja 6°-kal a horizont alá süllyedt, a hajnali szürkület pedig reggel akkor kezdődik, amikor a napkorong középpontja 6°-kal a horizont alatt van.

Teljesítmény kritériumok (Performance criteria). Az alkalmassági elemek előírt végeredményének egyszerű, értékelhető megállapításai, és azon kritériumok ismertetése, melyeket annak megítéléséhez alkalmaztak, hogy a teljesítmény előírt szintje teljesült-e.

A légijármű vezetése (Pilot (to)). Valamely légijármű repülési kormány szerveinek működtetése a repülési idő alatt.

Parancsnokpilóta (Pilot-in-command). Az üzemeltető, vagy általános célú (kisgépes) repülésben a tulajdonos által parancsnokpilótának kijelölt pilóta, akit megbíznak a repülés biztonságos végrehajtásával

Ellenőrzés alatti parancsnokpilóta (Pilot-in-command). A parancsnokpilóta ellenőrzése alatt álló másodpilóta, aki a parancsnokpilóta feladatait hajtja végre az Engedélyező Hatóság által elfogadhatónak ítélt ellenőrzési eljárásnak megfelelően.

Motoros szerkezet (Powered-lift). A levegőnél nehezebb olyan légi jármű, amely képes a függőleges felszállásra, a függőleges leszállásra és a kis sebességgel történő repülésre, és amely elsődlegesen a motormeghajtású emelőszerkezettől, vagy az emeléshez alkalmazott motor tolóerőtől függ ezen repülési tartományokban, valamint az emelésben szerepet nem játszó nem-forgó légi jármű-felület(ek)től vízszintes repülés során.

Káros szerek problémát okozó használata (Problematic use of substances). A repülési szakszemélyzet által fogyasztott olyan egy vagy több pszichoaktív szer használata, amely:

- a) használójára nézve közvetlen veszélyt jelent, vagy mások életét, egészségét, illetve jólétét veszélyezteti; és/vagy
- b) foglalkozási, szociális, mentálhigiénés, fizikai problémát, vagy rendellenességet okoz, illetve azt súlyosbítja.

Pszichoaktív szerek (Psychoactive substances). Az alkohol, az ópium-rokon-, a cannabis-rokon anyagok, a nyugtató és hipnotikus anyagok, a kokain, a tudatállapotot befolyásoló egyéb szerek, a hallucinogén anyagok és az illó oldószerek a kávé és a dohány kivételével.

Minőségbiztosítási rendszer (Quality system). A szervezet dokumentált eljárásai és irányelvei, ezen irányelvek és eljárások belső auditjai, a minőség tökéletesítése érdekében hozott ajánlások és felülvizsgálatok kezelése.

Jogosított légiforgalmi irányító (Rated air traffic controller). Olyan légiforgalmi irányító, aki szakszolgálati engedéllyel és az általa gyakorolt tevékenységre érvényes jogosításokkal rendelkezik.

Jogosítás (Rating). A szakszolgálati engedélybe bejegyzett, vagy a szakszolgálati engedélyhez tartozó, annak részét képező felhatalmazás, amely a szakszolgálati engedélyt érintő külön feltételeket, jogosításokat vagy a korlátozásokat rögzíti.

Érvényesség elismerése (szakszolgálati engedély) (Rendering (a licence) valid). Valamely Szerződő Állam saját szakszolgálati engedély kiadását helyettesítő olyan tevékenység, amellyel más Szerződő Állam által kiadott szakszolgálati engedélyt a saját maga által kiadott szakszolgálati engedéllyel egyenértékűnek ismer el.

Karbantartási nyilatkozat aláírása (Sign a maintenance release (to)). Az Annex 6-ban szereplő karbantartási nyilatkozat kiadásával annak igazolása, hogy a karbantartási munkát a vonatkozó légialkalmassági szabványokkal megegyezően kielégítő módon elvégezték.

Jelentős (Significant). A 6. fejezetben szereplő egészségügyi előírások szövegösszefüggésében a **jelentős** olyan fokú, vagy olyan természetű dolgot jelent, mely valószínűen veszélyt jelent a repülés biztonságára.

Egyedülrepülési idő (Solo flight time). Az a repülési időtartam, amely alatt a növendék pilóta egyedül tartózkodik a légijárműben.

Fenyegetés (Threat). Olyan események vagy hibák, amelyek a hajózó személyzet befolyásán kívül fordulnak elő, megnövelik az üzemeltetés bonyolultságát, és amelyeket kezelni kell a biztonság megfelelő szintje fenntartása érdekében.

Megjegyzés.— Lásd az Annex 13. „E” mellékletét — Légijárművekkel kapcsolatos balesetek és incidensek kivizsgálása az üzemeltető személyzet leírásához.

Fenyegetés kezelése (Threat management). A fenyegetések felderítése és az azokra adott válasz ellenintézkedések útján annak érdekében, hogy a fenyegetések következményei mérsékelhetőek vagy kiküszöbölhetőek legyenek, valamint a hibák vagy a nemkívánatos helyzetek előfordulási valószínűsége csökkenjen.

Megjegyzés.— A nem kívánt helyzetek leírását lásd a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai – Kiképzés (PANS-TRG, Doc 9868) 3. Fejezet C. Mellékletben, valamint a 314. Körlevélben — Fenyegető jelenségek és hibák kezelése (TEM) a légiforgalmi irányításban.

1.2. Szakszolgálati engedélyekre vonatkozó általános szabályok

1. megjegyzés — Annak ellenére, hogy a Nemzetközi Polgári Repülés Egyezménye a Lajstromozó Államot olyan feladatokkal ruházza fel, amelyeket ez az állam – a helyzetnek megfelelően – jogosult, vagy köteles gyakorolni, a Közgyűlés az A23-13 Határozatában elismerte, hogy a lajstromozó állam esetenként képtelen megfelelően eleget tenni kötelezettségének akkor, amikor más állam által üzemeltetett légijárművet – elsősorban hajózó személyzet nélkül – vesz bérbe, szerződésbe vagy cserébe, és elismerte továbbá azt, hogy az Egyezmény esetleg nem megfelelően írja elő az üzemeltető államának ilyen esetekre vonatkozó jogait és kötelezettségeit mindaddig, amíg az Egyezmény függőben lévő 83. Cikkelye érvénybe nem lép. Ennek megfelelően a Tanács azt szorgalmazza, hogy amennyiben a fent említett esetekben a lajstromozó állam úgy találja, hogy nem képes megfelelően ellátni az Egyezmény által ráruházott feladatokat, akkor az üzemeltető államra ruházza át – ha ez utóbbi elfogadja – a lajstromozó állam azon feladatait, amelyeket az üzemeltető szerinti Állam megfelelőbben képes ellátni.

Bár az Egyezmény függőben lévő 83. Cikkelye 1997. június 20-án életbe lépett mindazon államokra vonatkozóan, amelyek a kapcsolódó Protokolt (DOC 9318) aláírták, a fentiekben említett lépések elsősorban azokra a Szerződő Államokra vonatkoznak, amelyek a függőben lévő 83. Cikkely hatálya alá eső szerződéses kapcsolattal nem rendelkeznek. Nyilvánvaló, hogy a függőben lévő 83. Cikkely érvénybe lépése után az előzőekben említett tevékenységek a gyakorlati célszerűséget segítik elő, és nem érintik sem a Chicagói Egyezménynek a lajstromozó állam, sem bármely harmadik állam kötelezettségeket előíró rendelkezéseit. Az Egyezmény 83. Cikkelye ugyan 1997. június 20-án érvénybe lépett, azonban az ilyen átruházási egyezmények csak azokat a Szerződő Államokat fogják érinteni, amelyek a 83. Cikkelyben foglalt feltételek teljesítését követően ratifikálták a kapcsolódó Protokolt (DOC 9318).

2. megjegyzés — A nemzetközi szabványokat és ajánlott eljárásokat az alábbi szakszolgálati engedélyekre alakították ki:

a) Hajózó személyzet

- magánpilóta — repülőgép, léghajó, helikopter, vagy motoros szerkezet;*
- kereskedelmi pilóta — repülőgép, léghajó, helikopter, vagy motoros szerkezet;*
- többszemélyes személyzet pilóta – repülőgép;*
- közforgalmi pilóta — repülőgép, helikopter, vagy motoros szerkezet*
- vitorlázó repülőgép pilóta;*
- szabadon repülő ballon pilóta;*
- hajózó navigátor;*
- hajózó mérnök.*

b) Egyéb személyzet

- légijármű szerelő (technikus /mérnök /műszerész);*
- légiforgalmi irányító;*
- repülésüzemi tiszt/diszpécser;*
- légiforgalmi állomásüzemeltető.*

1.2.1 Hajózó személyzet tagjaként való ténykedés joga

Valamely személy légijárművön csak abban az esetben tevékenykedhet hajózó személyzet tagjaként, ha rendelkezik a feladatkörének megfelelő és az ezen Annex előírásait kielégítő érvényes szakszolgálati engedéllyel. A szakszolgálati engedélyt az adott légijárművet lajstromozó államnak kell kiállítania, vagy érvényesítenie kell a más Szerződő Állam által kiadott szakszolgálati engedélyt.

Megjegyzés.— A Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezmény 29. Cikkelye előírja, hogy a hajózó személyzeti tagoknak magukkal kell vinniük

1.2.2 Szakszolgálati engedély érvényességének elismerése

1.2.2.1 Ha egy Szerződő Állam egy másik Állam által kibocsátott szakszolgálati engedélyt érvényesnek ismer el a saját kibocsátású szakszolgálati engedélye alternatívájaként, az érvényességet az előbbi engedéllyel együtt viselendő megfelelő kiterjesztéssel határozza meg, melyben a másik állam szakszolgálati engedélyét a sajátjával egyenértékűnek elismeri. Ha egy állam bizonyos jogokra korlátozza a kiterjesztést, akkor pontosan meg kell határozni a szakszolgálati engedély kiterjesztésének egyenértékűként elfogadható jogosításait. A kiterjesztés érvényessége nem haladhatja meg a szakszolgálati engedély érvényességi idejét. A kiterjesztés érvényessége megszűnik, ha az engedélyt, amelyre ezt kibocsátották, visszavonták, vagy felfüggesztették.

Megjegyzés.— Ez a kitétel nem szándékozik megakadályozni a szakszolgálati engedélyt kibocsátó államot abban, hogy megfelelő bejelentéssel meghosszabbítsa a szakszolgálati engedély érvényességi időtartamát anélkül, hogy megkövetelné akár a szakszolgálati engedély fizikai visszaküldését, anélkül hogy megkövetelné akár a szakszolgálati engedély fizikai visszaküldését, vagy akár a szakszolgálati engedély tulajdonosának megjelenését az adott Állam hatóságai előtt.

1.2.2.2 Ha az 1.2.2.1. pont alatti kiterjesztést közforgalmú légiszállítás tevékenységeiben történő felhasználásra bocsátották ki, az Engedélyező Hatóságnak a másik Szerződő Állam engedélyének érvényességét hitelesítenie kell a kiterjesztés megadása előtt.

1.2.2.3 **Ajánlás.** – *A Szerződő Állam által kibocsátott pilóta szakszolgálati engedélyt a többi Szerződő Állam részéről érvényesnek kell elismerni magánrepülések esetére.*

Megjegyzés.— A más Szerződő Állam által kiadott szakszolgálati engedélyt magánrepülések céljára hivatalos formaságok nélkül elismerő Szerződő Államot arra ösztönözzük, hogy ezt a lehetőséget tegye közzé saját Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványában.

1.2.3 A szakszolgálati engedély birtokosának jogosításai

A Szerződő Állam ne engedélyezze, hogy az engedély birtokosa a szakszolgálati engedélyében biztosított jogosultságain kívül egyéb jogokat is gyakorolhasson.

1.2.4 Egészségügyi alkalmasság

1. megjegyzés — Tájékoztató anyagot a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.

2. megjegyzés — A folyamodónak az „Egészségügyi Minősítés”-ben foglalt és három külön osztályba sorolt követelmény közül a megfelelőt kell teljesítenie a különböző típusú szakszolgálati engedélyek egészségügyi feltételeinek kielégítéséhez. Az erre vonatkozó részleteket a 6.2., 6.3., 6.4., és 6.5. pontok tartalmazzák. Az 1.2.4.1. pontban leírt követelmények teljesítése bizonyítékaul az Engedélyező Hatóság megadja a szakszolgálati engedély birtokosának a megfelelő (I., II., illetve III. osztályú) Egészségügyi minősítést. Ez többféle módon történhet, mint például: megfelelő megnevezésű külön bizonyítvány kiadásával, a szakszolgálati engedélybe történő bejegyzéssel, állami szabályba foglalással, miszerint az egészségügyi minősítés a szakszolgálati engedély szerves része, stb.

1.2.4.1 A szakszolgálati engedélyért folyamodónak, ahol ez alkalmazható, a 6. fejezetben részletezett követelményeknek megfelelően kiállított Egészségügyi minősítéssel kell rendelkeznie.

1.2.4.2 Az Egészségügyi minősítés érvényessége időszakának azzal a nappal kell kezdődnie, amelyen az egészségügyi vizsgálatot végrehajtották. Az érvényességi periódus időtartamának összhangban kell lennie az 1.2.5.2. pont előírásaival.

1.2.4.2.1 Az Egészségügyi minősítés érvényességének időtartamát egészen 45 napig lehet meghosszabbítani az Engedélyező Hatóság megítélése alapján.

Megjegyzés.— Javasolt az Egészségügyi minősítés lejáratának naptári napját változatlanul hagyni évről évre, ezáltal lehetővé válik, hogy az érvényes Egészségügyi minősítés lejárati napja legyen az új érvényességi periódus kezdőnapja azzal a feltétellel, hogy az egészségügyi felülvizsgálat az érvényes Egészségügyi minősítés érvényességi időtartama alatt történik meg, de ez nem lehet korábban, mint a lejárati időpontjától visszaszámított 45 nap.

1.2.4.3 A hajózó személyzet tagjai, vagy a légiforgalmi irányítók csak akkor gyakorolhatják a szakszolgálati engedélyükkel együtt járó jogait, ha a szakszolgálati engedélyüknek megfelelő, érvényes egészségügyi minősítéssel rendelkeznek, az 1.2.5.2.6. pontban foglaltak kivételével.

1.2.4.4 A Szerződő Állam jelöljön ki megfelelő képesítéssel és orvosi gyakorlattal rendelkező egészségügyi felülvizsgálókat, akik a folyamodó egészségi állapotának orvosi vizsgálatait elvégzik a 2. és a 3. fejezetben ismertetett szakszolgálati engedélyek vagy jogosítások kiadásához, megújításához, és a 4. fejezetben szereplő megfelelő engedélyek kiadásához és megújításához.

1.2.4.4.1 Az egészségügyi felülvizsgálóknak repülési orvostan képzésben kell részesülniük, és szabályos időközönként ismétlő kurzust kell elvégezniük. Kinevezésüket megelőzően az egészségügyi felülvizsgálóknak bizonyítaniuk kell, hogy megfelelő szaktudással rendelkeznek a repülési orvostan területén.

1.2.4.4.2 Az egészségügyi felülvizsgálóknak gyakorlati ismereteket és tapasztalatokat kell szerezniük

azokról a körülményekről, amelyek között a szakszolgálati engedélyek és jogosítások birtokosai a feladatkörüket ellátják.

Megjegyzés.— A gyakorlati ismeretek és a tapasztalat megszerezhető repülés közben, szimulátoron, helyszíni tapasztalattal, vagy bármilyen egyéb személyesen megszerzett tapasztalattal, melyről az Engedélyező Hatóság úgy ítéli meg, hogy az kielégíti ezt a követelményt.

1.2.4.4.3 Ajánlás.— *Az egészségügyi minősítőnek rendszeresen értékelnie kell az egészségügyi felülvizsgáló kompetenciáját.*

1.2.4.5 Ha olyan szakszolgálati engedélyért vagy jogosításért folyamodik valaki, amelyhez előírták az orvosi alkalmasságot, akkor a folyamodó köteles aláírásával ellátott olyan nyilatkozatot eljuttatni egészségügyi felülvizsgálójának, amelyben közli, hogy korábban hasonló vizsgálaton átesett-e, és ha igen, akkor a legutolsó felülvizsgálat dátumát, helyét és eredményét is közölnie kell. Továbbá jeleznie kell a felülvizsgálónak, ha az Egészségügyi minősítését korábban visszautasították, érvénytelenítették, vagy felfüggesztették, és ha így történt, akkor a visszautasítás, érvénytelenítés vagy a felfüggesztés okát.

1.2.4.5.1 Ha a szakszolgálati engedélyért vagy jogosításért folyamodó az egészségügyi felülvizsgáló felé valótlan nyilatkozatot tesz, azt jelenteni kell az engedélyt kiadó állam Engedélyező Hatóságának, hogy az megtehesse a szükségesnek ítélt lépéseket.

1.2.4.6 Amikor a folyamodó 6. Fejezet szerinti egészségügyi felülvizsgálata befejeződött, az egészségügyi felülvizsgálónak koordinálnia kell a vizsgálat eredményeit, és egy aláírásával ellátott jelentést, vagy azzal egyező értékű beszámolót kell benyújtania az Engedélyező Hatóságnak – annak követelményeivel összhangban –, melyben részletezi a vizsgálat eredményeit és ismerteti a folyamodó orvosi alkalmasságára vonatkozó leletek értékelését.

1.2.4.6.1 Ha az egészségügyi jelentést elektronikus formában juttatja el az Engedélyező Hatósághoz, a felülvizsgáló személynek biztosítania kell az azonosítás megfelelőségét.

1.2.4.6.2 Amennyiben az egészségügyi felülvizsgálatot két vagy több felülvizsgáló végzi, a Szerződő Államoknak közülniük kell jelölni egyet, aki felelős a vizsgálat eredményeinek koordinálásáért, az egészségügyi alkalmasságra vonatkozó leletek értékeléséért, és a jelentés aláírásáért.

1.2.4.7 A Szerződő Államoknak egészségügyi minősítők szolgálatait kell igénybe venniük azon jelentések értékeléséhez, melyeket az egészségügyi felülvizsgálók az Engedélyező Hatóságnak benyújtottak.

1.2.4.7.1 Az egészségügyi felülvizsgálóknak valóságnak megfelelő egészségügyi információt kell benyújtaniuk az

Engedélyező Hatósághoz, mely lehetővé teszi, hogy a Hatóság auditálni tudja az Egészségügyi Minősítést.

Megjegyzés.— Az ilyen auditálás célja az, hogy biztosított legyen, hogy az egészségügyi felülvizsgálók eleget tegyenek a jó orvosi gyakorlat és a repülés-egészségügyi kockázatértékelés vonatkozó szabványainak. Repülés-egészségügyi kockázatértékelésre vonatkozó útmutatót a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.

1.2.4.8 Ha a 6. fejezetben foglalt, az adott szakszolgálati engedély kiadásához előírt egészségügyi Szabványok nem teljesülnek, akkor az Egészségügyi minősítést addig nem adják ki, vagy újítják meg, amíg a következő feltételek nem teljesülnek:

- a) az akkreditált orvosi szakvélemény azt jelzi, hogy különleges körülmények között a folyamodó bármely – számszerű vagy egyéb – követelménynek való megfelelésének elmulasztása olyan mértékű, hogy a kérelmezett szakszolgálati engedélyben foglalt jogosultságok gyakorlása valószínűleg nem veszélyezteti a repülésbiztonságot;
- b) a folyamodó adott képességeit, ismereteit és gyakorlottságát, illetve az üzemi körülményeket alaposan mérlegelték; és
- c) a szakszolgálati engedélyt bármilyen speciális korlátozással vagy korlátozásokkal látták el, miközben a szakszolgálati engedély birtokosának kötelességeinek biztonságos ellátása függ attól, hogy teljesít-e az adott korlátozást vagy korlátozásokat.

1.2.4.9 Az egészségügyi anyagok bizalmas voltát mindenkor figyelembe kell venni.

1.2.4.9.1 Az összes egészségügyi jelentést és feljegyzést biztonságosan kell tárolni és hozzáférést csak a feljogosított személyeknek szabad biztosítani.

1.2.4.9.2 Ha üzemeltetési megfontolások ezt indokolják, az egészségügyi minősítőnek kell meghatározni, hogy milyen mértékű az a helyénvaló egészségügyi információ, melyet az Engedélyező Hatóság illetékes hivatalainak bemutatnak.

1.2.5 A szakszolgálati engedélyek érvényessége

1.2.5.1 Ha üzemeltetési megfontolások ezt indokolják, az egészségügyi minősítőnek kell meghatározni, hogy milyen mértékű az a helyénvaló egészségügyi információ, melyet az Engedélyező Hatóság illetékes hivatalainak bemutatnak.

1.2.5.1.1 Ajánlás.— *A Szerződő Államnak meg kell határoznia az alkalmasság fenntartásának és a megszerzett tapasztalatnak a követelményeit a pilóta szakszolgálati engedélyekre és jogosításokra vonatkozólag, amelyek szisztematikus baleset-megelőzésen alapulnak, valamint tartalmaznia kell kockázatértékelési folyamatot és az időszéri tevékenységek elemzését, beleértve az adott Államra vonatkozó, a balesetekre és váratlan repülési eseményekre vonatkozó adatokat.*

1.2.5.1.2 A szakszolgálati engedélyt kiadó Szerződő Államnak biztosítania kell, hogy a többi Szerződő Államnak módjában álljon a szakszolgálati engedély érvényességéről meggyőződni.

1. megjegyzés — A kereskedelmi légiszállításban részt vevő hajózó személyzeti tagok alkalmasságának meglétéről kielégítő módon lehet meggyőződni az Annex 6. szerint végrehajtott gyakorló repüléseken.

2. megjegyzés — Az alkalmasság megléte kielégítően dokumentálható az üzemeltető nyilvántartásában, vagy a hajózó személyzet tagjainak személyi repülési naplójában, vagy a szakszolgálati engedélyében.

3. megjegyzés — A hajózó személyzet tagjai – a Lajstromozó Állam által kívánatosnak tartott mértékig – bizonyíthatják alkalmasságuk folyamatos meglétét a Lajstromozó Állam által jóváhagyott repülési szimulátor oktató-berendezésen is.

4. megjegyzés — Lásd A Repülési Szimulátor Minősítési Kritériumai Kézikönyvet (Doc 9625).

5. megjegyzés — A kockázatértékelési folyamat felépítéséhez a tájékoztató anyagot lásd a Nemzeti Személyi Alkalmassági Rendszer Létrehozásának és Kezelésének Eljárásaira vonatkozó Kézikönyvet (DOC 9379).

1.2.5.2. Az 1.2.5.2.1., 1.2.5.2.2., 1.2.5.2.3.,

1.2.5.2.4., 1.2.5.2.5. és 1.2.5.2.6. pontokban biztosítottak kivételével az 1.2.4.5. és 1.2.4.6. pontoknak megfelelően kiadott Egészségügyi minősítésnek érvényesnek kell lennie az egészségügyi vizsgálat napjától az alábbi időtartamoknál nem hosszabb ideig:

60 hónap a magánpilóta szakszolgálati engedély esetében — repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet;

12 hónap a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély esetében — repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet;

12 hónap a többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély esetében — repülőgép; 12 hónap a közforgalmi pilóta szakszolgálati engedély esetében — repülőgép, helikopter és motoros szerkezet;

60 hónap a vitorlázó repülőgép pilóta szakszolgálati engedély esetében;

60 hónap a szabadon repülő ballon pilóta szakszolgálati engedély esetében; 12 hónap a hajózó navigátor szakszolgálati engedély esetében; 12 hónap a hajózó mérnök szakszolgálati engedély esetében;

48 hónap a légiforgalmi irányító szakszolgálati engedély esetében.

1. megjegyzés — A fentiekben felsorolt érvényességi periódusok kiterjeszthetők még 45 napig az 1.2.4.2.1. pontnak megfelelően.

2. megjegyzés — Ha a számítás az 1.2.5.2. pont és annak alpontjai szerint történik, az érvényesség időtartama a legutolsó számításba vett hónapra magába foglalja azt a napot, melynek ugyanaz a naptári száma, mint amelyik az egészségügyi felülvizsgálat napjává, vagy ha annak a hónapnak nincs ilyen számú napja, akkor a hónap legutolsó napját.

1.2.5.2.1 Az Egészségügyi Minősítés érvényességi időtartamát le lehet csökkenteni, ha klinikailag indokolt.

1.2.5.2.2 Ha a közforgalmi pilóta – repülőgép, helikopter és motoros szerkezet szakszolgálati engedély birtokosa, valamint a kereskedelmi pilóta – repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet szakszolgálati engedéllyel rendelkező személy, akit egyszemélyes személyzetként foglalkoztatnak a kereskedelmi légiszállításban, melynek során utasokat szállít, és betöltötte a 40. életévét, akkor a fenti 1.2.5.2. pontban meghatározott időtartamot hat hónapra kell csökkenteni.

1.2.5.2.3 Ha a közforgalmi pilóta – repülőgép, helikopter és motoros szerkezet szakszolgálati engedély birtokosa, a kereskedelmi pilóta – repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet szakszolgálati engedély birtokosa és a többszemélyes személyzet pilóta – repülőgép szakszolgálati engedély birtokosa, akiket a kereskedelmi légiszállításban foglalkoztatnak, betöltötte a 60. életévét, az 1.2.5.2. pontban meghatározott érvényességi időtartamot 6 (hat) hónapra kell csökkenteni.

1.2.5.2.4 Ha a magánpilóta – repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet, szabadon repülő ballon, vitorlázó repülő pilóta és légiforgalmi irányító szakszolgálati engedély birtokosa betöltötte a 40. életévét, az 1.2.5.2. pontban meghatározott érvényességi időtartamot 24 hónapra kell lecsökkenteni.

1.2.5.2.5 Ajánlás.— *Ha a magánpilóta – repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet szakszolgálati engedély birtokosa, valamint a szabadon repülő ballon pilóta, vitorlázó repülő pilóta és a légiforgalmi irányító szakszolgálati engedély birtokosa betöltötte az 50. életévét, az 1.2.5.2. pontban meghatározott érvényességi időtartamot tovább kell csökkenteni 12 hónapra.*

Megjegyzés.— A fentiekben felsorolt érvényességi időtartamok a folyamodó arra az életkorára vonatkozik, amikor az orvosi vizsgálatoknak aláveteti magát.

1.2.5.2.6 *Az orvosi vizsgálat halaszthatóságának feltételei.* Ha a szakszolgálati engedély birtokosa a kijelölt egészségügyi felülvizsgálat helyszínétől távol tevékenykedik, az Engedélyező Hatóság döntése szerint az előírt újvizsgálat halasztható, feltéve, hogy ezt csak kivételesen alkalmazzák, és nem haladja meg az alábbi időtartamot:

- a) nem-kereskedelmi tevékenységet végző légi jármű hajózó személyzeti tagja esetében egyszeri hat hónapos időtartam;

- b) kereskedelmi tevékenységet végző légitársaság hajózó személyzeti tagja esetében két egymást követő három hónapos időtartam, feltéve, hogy mindkét esetben kedvező orvosi jelentést kapott a szóban forgó terület kijelölt egészségügyi felülvizsgálójánál végrehajtott vizsgálatot követően, vagy olyan esetekben, amikor ilyen személy nem áll rendelkezésre, akkor egy olyan orvos által elvégzett vizsgálat után, aki törvényes minősítéssel rendelkezik orvosi gyakorlat folytatására ezen a területen. Az orvosi vizsgálatról szóló jelentést ahhoz az Engedélyező Hatósághoz kell eljuttatni, ahol a szakszolgálati engedélyt kiadták;
- c) magánpilóta esetében egyetlen, de 24 hónapot meg nem haladó időtartam olyan esetben, amikor az orvosi vizsgálatot az azon a területen tevékenykedő, a Szerződő Állam által az 1.2.4.4. pontban meghatározottak szerint kijelölt vizsgáló orvos végezte el, ahol a folyamodó ideiglenesen tartózkodik. Az orvosi vizsgálatról szóló jelentést ahhoz az Engedélyező Hatósághoz kell eljuttatni, ahol a szakszolgálati engedélyt kiadták.

1.2.6 Az orvosi alkalmasság romlása

1.2.6.1. A jelen Annex-ben szereplő szakszolgálati engedélyek birtokosai nem gyakorolhatják szakszolgálati engedélyeik és a hozzá kapcsolódó jogosításokból eredő jogaikat, ha tudomásukra jut, hogy egészségi állapotuk bármilyen mértékben romlott, és ennek következtében az engedélyezett feladatkörök biztonságos és megfelelő ellátására esetleg képtelenné válhattak.

1.2.6.1.1. **Ajánlás.**— *A Szerződő Államoknak biztosítaniuk kell, hogy a szakszolgálati engedély birtokosai egyértelmű iránymutatást kapjanak a repülésbiztonság szempontjából releváns egészségügyi állapotokról, valamint arról, hogy mikor kérjenek felvilágosítást vagy útmutatást az egészségügyi felülvizsgálótól vagy az Engedélyező Hatóságtól.*

Megjegyzés.— *A repülésbiztonság szempontjából releváns fizikai és mentális állapotokról és kezelésekről, amelyekről információt kell továbbítani az Engedélyező Hatóságnak, a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (Doc 8984) tartalmaz útmutatást.*

1.2.6.1.2. **Ajánlás.**— *Minden egyes Szerződő Államnak a lehető legmesszebbmenően gondoskodnia kell arról, hogy egyetlen szakszolgálati engedély birtokosa se láthasson el a szakszolgálati engedélyben és a hozzá kapcsolódó jogosításban engedélyezett feladatköröket olyan időszakokban, amikor egészségügyi alkalmasságuk bármilyen okból olyan mértékben romlott meg, hogy az az egészségügyi minősítés kiadását, vagy megújítását egyébként nem tenné lehetővé.*

1.2.7. Pszichoaktív szerek használata

1.2.7.1. A jelen Annex-ben előírt szakszolgálati engedélyek birtokosai nem gyakorolhatják a szakszolgálati engedélyükhöz és a kapcsolódó jogosításokhoz kapcsolódó jogosultságokat, ha olyan pszichoaktív anyag hatása alatt állnak, amely miatt képtelenek lehetnek a jogosultságok biztonságos és megfelelő használatára.

1.2.7.2. A jelen Annex-ben felsorolt szakszolgálati engedélyek birtokosai problémát okozó káros szereket nem használhatnak.

1.2.7.3. **Ajánlás.**— *A Szerződő Államnak a legmesszebbmenőkig gondoskodnia kell arról, hogy minden egyes szakszolgálati engedély birtokosa, aki bármilyen problémás káros szert használ, felderítésre és eltávolításra kerüljön a biztonságot veszélyeztető, kritikus funkcióiból. A biztonság szempontjából a kritikus feladatkörbe való visszatérés sikeres kezelés esetén fontolóra vehető, vagy kezelést nem igénylő esetekben, ha a problematikus szerek használatával felhagyott, és megállapítást nyert, hogy feladatköre ellátása során nem valószínű, hogy veszélyezteti a biztonságot.*

Megjegyzés.— A Kézikönyv a légiközlekedési munkahelyeken történő problémás anyaghasználat megelőzéséről (DOC 9654) útmutatót tartalmaz a felderítés megfelelő módszereiről (amelyek biomechanikus ellenőrzést is magukban foglalhatnak, mint például mielőtt egy személy alkalmazására sor kerül, vagy alapos gyanú esetén, balesetet/incidenst követően, időszakosan és véletlenszerűen) továbbá más, megelőzést szolgáló témákról.

1.2.8. Jóváhagyott kiképzés és jogosított kiképzési szervezet

Megjegyzés.— *A szakszolgálati engedély kiadásához szükséges képzettség sokkal gyorsabban és könnyebben szerezhető meg, ha a folyamodó egy szigorúan ellenőrzött, szisztematikus és folyamatos kiképzési tanfolyamon vesz részt, mely egy tervezett tantervre és tematikára épült fel. A tapasztalatra vonatkozó követelmények bizonyos fokú csökkentésére már történt előkészület jelen Szabványokban és ajánlott eljárásokban ismertetett bizonyos szakszolgálati engedélyek és jogosítások kiadásához, olyan folyamodó esetében, aki már egy jóváhagyott kiképzést sikeresen befejezett.*

1.2.8.1. A jóváhagyott kiképzésnek olyan képzettségi szintet kell biztosítania, mely legalább egyenértékű az olyan személyzetre vonatkozó minimális képzettségi követelményekkel, aki ilyen jóváhagyott kiképzésben nem részesült.

1.2.8.2. Egy Állam által biztosított kiképzési szervezet jóváhagyása függ attól, hogy a folyamodó bizonyítja-e, hogy megfelel a 2. sz. függelék követelményeinek.

Megjegyzés.— A hajózó személyzet kiképzési szervezetének jóváhagyására iránymutatás található a Hajózó Személyzet Oktatási Szervezeteinek Jóváhagyása Kézikönyvben (Doc 9841).

1.2.9. Nyelvtudás

1.2.9.1. A repülőgépen, léghajón, helikopteren és motoros szerkezeten tevékenykedő pilótáknak, valamint a légijárművön hajózó azon navigátoroknak, akiknek használniuk kell a fedélzeti rádiótelefont, bizonyítaniuk kell azt, hogy képesek beszélni és megérteni a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelvet.

Megjegyzés.— A Nemzetközi Polgári Repülési Egyezmény 42. Cikkelye értelmében az 1.2.9.1. pont nem alkalmazható azon személyre, akinek szakszolgálati engedélyét eredetileg 2004. március 5. előtt adták ki, de minden esetben vonatkozik azokra a személyzeti tagokra, akiknek szakszolgálati engedélye 2008. március 5. után is érvényben marad.

1.2.9.2. A légiforgalmi irányítóknak és a légiforgalmi állomásüzemeltetőknek bizonyítaniuk kell, hogy képesek beszélni és megérteni a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelvet.

1.2.9.3. **Ajánlás.**— *A hajózó mérnököknek és vitorlázó repülőgép pilótáknak, vagy szabadon repülő ballonok pilótáinak beszélniük és érteniük kell a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelvet.*

1.2.9.4. 2008. március 5.-től a repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet pilótáinak, a légiforgalmi irányítóknak és a légiforgalmi állomásüzemeltetőknek bizonyítaniuk kell, hogy beszélnek és értik a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelvet az 1. sz. függelékben meghatározott nyelvtudás szintjén.

1.2.9.5. **Ajánlás.**— *Mindazon repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet pilótáknak, és hajózó navigátoroknak, akiknek használniuk kell a légijármű fedélzeti rádiótelefonját, valamint a légiforgalmi irányítóknak és a légiforgalmi állomásüzemeltetőknek bizonyítaniuk kell, hogy olyan szinten értik és beszélnek a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelvet, melyet az 1. sz. függelék nyelvtudás követelményként meghatároz.*

1.2.9.6. 2008. március 5.-vel kezdődően mindazon repülőgép, léghajó, helikopter, és motoros szerkezet pilóták, légiforgalmi irányítók és légiforgalmi állomásüzemeltetők nyelvismeretét, akiknek nyelvtudása nem éri el a Szakértői szintet (6. szint), időszakonként az előírásoknak megfelelően értékelni kell a jártassági szint egyénileg történő bizonyításával.

1.2.9.7. **Ajánlás.**— *Mindazon repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet pilótáknak, hajózó navigátoroknak a nyelvtudását, akiknek használniuk kell a légijármű fedélzeti rádiótelefonját, valamint azon légiforgalmi irányítók és légiforgalmi állomásüzemeltetők nyelvismeretét, akik nem érik el a Szakértői szintet (6. szint), időszakonként az előírásoknak megfelelően értékelni kell a jártassági szint egyénileg történő bizonyításával a következők szerint:*

a) mindazokat, akiknek bizonyított nyelvtudása eléri az Operatív szintet (4. szint), három évenként legalább egyszer értékelni kell; és

b) mindazokat, akiknek bizonyított nyelvtudása eléri a Kiterjesztett szintet (5. szint), hat évenként legalább egyszer értékelni kell.

1. megjegyzés — Előírászerű értékelés nem szükséges olyan folyamodók esetében, akik bizonyítják magas szintű nyelvtudásukat, például az anyanyelvük, és akik magas szinten beszélnek a nyelvet bár az nem az anyanyelvük és olyan tájszólással vagy hangsúlyozással beszélnek, amelyet a nemzetközi légiforgalom közössége meg tud érteni.

2. megjegyzés — Az 1.2.9. pont előírásai hivatkoznak az Annex 10., II. kötet 5. fejezetére, ahol a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelv lehet az a nyelv, amelyet a földi állomás rendszerint használ, vagy az angol nyelv. Ezért a gyakorlatban lesznek olyan helyzetek, ahol a hajózó személyzet tagjainak csak azt a nyelvet szükséges beszélniük, amelyet a földi állomások rendszerint használnak.

6. FEJEZET A SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY KIBOCSÁTÁSÁNAK EGÉSZSÉGÜGYI FELTÉTELEI

1. megjegyzés — A jelen fejezetben közzétett Szabványok és javasolt gyakorlatok önmagukban nem részletezhetik teljes körűen az összes lehetséges egyedi körülményt. Természetszerűen az orvosi alkalmasság értékelésére vonatkozólag sok esetben kell a döntést az adott egészségügyi felülvizsgáló megítélésére hagyni. Ezért az értékelést egy olyan egészségügyi vizsgálatra kell alapozni, amelyet minden tekintetben az orvosi gyakorlat legmagasabb szintjén hajtanak végre.

2. megjegyzés — Betegségekre hajlamosító tényezők ismerete, mint az elhízás és a dohányzás, fontos lehet annak eldöntéséhez, hogy további kivizsgálás vagy értékelés szükséges-e az adott egyedi esetben..

3. megjegyzés — Olyan esetekben, amikor a folyamodó nem elégíti ki teljes egészében az egészségügyi követelményeket, továbbá komplikált, vagy rendkívüli esetekben az értékelést el kell halasztani, és az esetet végső értékelés céljából az Engedélyező Hatóság egészségügyi minősítőjéhez kell továbbítani. Ilyen esetekben kellő figyelmet kell fordítani azokra a jogosítványokra, amelyeket a folyamodónak adandó, vagy a folyamodó birtokában lévő szakszolgálati engedély biztosít az Egészségügyi minősítéshez, és azokra a körülményekre, amelyek között a szakszolgálati engedély birtokosa jogosításait gyakorolva kijelölt kötelmeit majd ellátja.

4. megjegyzés — Felhívjuk a figyelmet a hiteles (akkreditált) egészségügyi minősítéssel foglalkozó, 1.2.4.8 adminisztratív záradékra.

5. megjegyzés — Az Engedélyező Hatóságot és az egészségügyi felülvizsgálókat segítő tájékoztató anyagot a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvében (DOC 8984) tettek közzé. Ez a tájékoztató kiadvány tartalmazza a „valószínű” és a „jelentős” fogalmak kifejtését is, ahogy ezeket a fogalmakat a 6. fejezet egészségügyi előírásai szövegösszefüggéseiben használatos.

6.1 Egészségügyi minősítések – Általános rész

6.1.1 Az Egészségügyi minősítés osztályai

Az Egészségügyi minősítésnek három osztályát kell kialakítani, a következők szerint:

a) I. osztályú Egészségügyi minősítés;

amely vonatkozik az alábbi szakszolgálati engedélyek esetében mind a folyamodóra, mind pedig a birtokosra:

- kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedélyek – repülőgép, léghajó, helikopter, és motoros szerkezet
- többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedélyek – repülőgép
- közforgalmi pilóta szakszolgálati engedélyek – repülőgép, helikopter és motoros szerkezet

b) II. osztályú Egészségügyi minősítés;

amely vonatkozik az alábbi szakszolgálati engedélyek esetében mind a folyamodóra, mind pedig a birtokosra:

- hajózó navigátor szakszolgálati engedélyek
- hajózó mérnök szakszolgálati engedélyek
- magánpilóta szakszolgálati engedélyek – repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet
- vitorlázó repülőgép pilóta szakszolgálati engedély
- szabadon repülő ballon pilóta szakszolgálati engedélyek

c) III. osztályú Egészségügyi minősítés;

amely vonatkozik az alábbi szakszolgálati engedélyek esetében mind a folyamodóra, mind pedig a birtokosra:

- légiforgalmi irányító szakszolgálati engedélyek.

6.1.2 A folyamodónak Egészségügyi minősítés céljából az egészségügyi felülvizsgáló számára személyesen aláírt nyilatkozatot kell adnia a személyi, a családi és az örökletes kórelőzményekről. A folyamodót figyelmeztetni kell, hogy a tudomása szerinti legteljesebb és legpontosabb nyilatkozatot állítsa ki, és hogy minden valótlan állítást az 1.2.4.5.1. pontnak megfelelően fognak kezelni.

6.1.3 Az egészségügyi felülvizsgáló köteles az Engedélyező Hatóságot minden olyan egyedi esetről jelentésben értesíteni, amelynél megítélése szerint a folyamodó valamely követelménynek – legyen az számszerű, vagy egyéb – nem felel meg, és amely olyan természetű, hogy a szakszolgálati engedélyért folyamodó, vagy annak birtokosa ezzel a repülésbiztonságot nem valószínű, hogy veszélyeztetné (1.2.4.8. pont).

6.1.4 Az Egészségügyi minősítés megújításához előírt orvosi alkalmassági szint követelményei azonosak az első kibocsátás követelményeivel, kivéve, ha mást írtak elő.

Megjegyzés.— Az Egészségügyi minősítés megújítása céljából végzett rutin orvosi vizsgálatok közötti időtartamokat az 1.2.5.2. pont tartalmazza.

6.2 Az Egészségügyi minősítés követelményei

6.2.1 Általános rész

Az 1.2.4.1. pontnak megfelelően kiadott Egészségügyi minősítés megszerzése érdekében a folyamodónál az alábbi követelményeken alapuló orvosi vizsgálatokat kell elvégezni: fizikai és mentálhigiénés vizsgálatok;

a) látás és színlátás vizsgálatok; és

b) hallásvizsgálat.

6.2.2 Fizikai és mentális követelmények

Az Egészségügyi minősítés bármely osztályában a folyamodónál nem állhat fenn olyan:

a) veleszületett vagy szerzett rendellenesség; vagy

b) aktív, látens, akut vagy krónikus egészségkárosodás, vagy

c) baleset vagy műtét következménye; vagy

d) gyógykezelés illetve diagnosztikai vagy preventív célból szedett vényköteles vagy vény nélkül kapható gyógyszer hatása vagy mellékhatása;

amely olyan fokú funkcionális munkaképtelenséget eredményez, amely feltehetően akadályozza a légijármű biztonságos működtetését, vagy a szakszolgálati feladatok biztonságos ellátását.

Megjegyzés.— Növényi kivonatok és más alternatív terápiaik használatakor rendkívüli figyelmet kell fordítani a lehetséges mellékhatásokra.

6.2.3 A látóélesség mérésének követelményei

6.2.3.1 A látóélesség mérésére szolgáló különféle módszerek valószínűleg eltérő értékelésekhez vezetnek. Az egységesség elérése érdekében ezért a Szerződő Államok kötelesek gondoskodni arról, hogy az értékelési módszerek azonosak legyenek.

6.2.3.2 **Ajánlás.**— *A látóélesség mérésére az alábbiakat szükséges alkalmazni:*

a) A látóélesség méréseket olyan környezetben szükséges elvégezni, ahol a megvilágítás szintje megfelel az átlagos irodai megvilágításnak (30-60 cd/m²).

b) A látóélességet Landolt gyűrűkkel vagy hasonló típusú eszközökkel kell mérni, és olyan távolságra kell elhelyezni a folyamodótól, amely megfelel az elfogadott vizsgálati módszernek.

6.2.4 A színlátás követelményei

6.2.4.1 A Szerződő Államoknak olyan vizsgálati módszereket kell alkalmazniuk, amelyek szavatolják a színlátás megbízható vizsgálatát.

6.2.4.2 A folyamodónak bizonyítania kell, hogy képes azonnal felismerni azokat a színeket, amelyek szakszolgálati feladatainak biztonságos végrehajtáshoz szükségesek.

6.2.4.3 A folyamodónál vizsgálni kell, hogy képes-e helyesen azonosítani a pseudoisokromatikus táblasorozatot napfényben vagy mesterséges fényben ugyanolyan színhőmérséklet mellett, mint amilyent a C vagy a D₆₅ szabvány fényforrások biztosítanak, a Nemzetközi Megvilágítási Bizottság (CIE) meghatározása szerint.

6.2.4.4 Azt a folyamodót, aki az Engedélyező Hatóság által előírt kielégítő eredményt elérte, alkalmasnak kell nyilvánítani. Ha a folyamodó nem ért el ilyen vizsgálatnál kielégítő eredményt, alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha képes a légiközlekedésben használatos színek gyors felismerésére és helyesen azonosítja a repülésben alkalmazott színes fényjelzéseket. Az a folyamodó, aki nem tud eleget tenni ezen kritériumoknak, alkalmatlannak minősül, kivéve a II. osztályú minősítést a következő korlátozással: csak nappal érvényes.

Megjegyzés.— A színlátás mérés megfelelő módszereire tájékoztató anyag a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvben (DOC 8984) található.

6.2.4.4.1 Ajánlás.— *Amennyiben a szakszolgálati engedély birtokosa jogosításainak gyakorlása közben napszemüveget visel, akkor annak nem-polarizálónak, és semleges halványszürke árnyalatúnak kell lennie.*

6.2.5 Hallásvizsgálatra vonatkozó követelmények

6.2.5.1 A Szerződő Államoknak olyan vizsgálati módszereket kell alkalmazniuk, amelyek szavatolják a hallás megbízható vizsgálatát.

6.2.5.2 A folyamodónak bizonyítania kell, hogy hallásképessége kielégítő a szakszolgálati engedélyében és jogosításában foglaltak biztonságos gyakorlásához.

6.2.5.3 Az I. osztályú Egészségügyi minősítésért folyamodónál tiszta-hang audiometriát kell végezni a Minősítés első kiadásakor, ezt követően 5 évente a 40. életévig, majd a 40. életév felett 2 évente.

6.2.5.3.1 Többféle vizsgálati módszer is alkalmazható, amennyiben ezek azonos értékű eredményeket biztosítanak.

6.2.5.4 A III. osztályú Egészségügyi minősítésért folyamodónál tiszta-hang audiometriát kell végezni a Minősítés első kiadásakor, ezt követően legfeljebb 4 évente a 40. életévig, majd azt követően legfeljebb 2 évente.

6.2.5.4.1 Többféle vizsgálati módszer is alkalmazható, amennyiben ezek azonos értékű eredményeket biztosítanak.

6.2.5.5 Ajánlás.— *A II. osztályú Egészségügyi minősítésért folyamodónál tiszta-hang audiometriát kell végezni a Minősítés első kiadásakor, majd az 50. életévet követően legfeljebb 2 évente.*

6.2.5.6 A 6.2.5.3., a 6.2.5.4. és a 6.2.5.5. pontokban felsoroltaktól eltérő egészségügyi vizsgálatoknál, ahol audiométert nem alkalmaznak, a folyamodó hallását egy csendes szobában kell vizsgálni suttogó és beszédhang vizsgálattal.

1. megjegyzés — A tiszta-hang audiométerek kalibrálásához a referencia nulla azonos a Nemzetközi Szabványosítási Szervezet (ISO) által kiadott Audiométerrel végzett Vizsgálati Módszerek jelenlegi kiadásának vonatkozó Szabványjaival.

2. megjegyzés — A követelményeknek megfelelő hallásvizsgálat céljára csendes szobának azt a helyiséget

tekintjük, amelyben a háttérzaj intenzitása kevesebb, mint 35dB (A).

3. megjegyzés — A követelményeknek megfelelő hallásvizsgálat céljára egy átlagos beszédhang hangszint értéke a kimeneti ponttól számított egy méterre (a beszélő alsó ajka) kb. 60dB (A), és a suttogásé kb. 45dB (A).

A beszélőtől számított két méterre a hangszint 6dB (A) értékkel kevesebb.

4. megjegyzés — Hallókészülékkel rendelkező folyamodók minősítéséhez tájékoztató anyagot a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyv (DOC 8984) tartalmaz.

5. megjegyzés.— Felhívjuk a figyelmet a 2.7.1.3.1. pontban foglalt követelményekre a magánpilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkező folyamodóknak történő műszeres jogosítás kiadására vonatkozóan.

6.3 I. osztályú Egészségügyi minősítés

6.3.1 A minősítés kiadása és megújítása

6.3.1.1 A kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedélyért – repülőgép, léghajó, helikopter, vagy motoros szerkezet –, és a többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedélyért – repülőgép, vagy közforgalmi pilóta szakszolgálati engedélyért

– repülőgép, helikopter, vagy motoros szerkezet – folyamodónak egy kezdeti egészségügyi vizsgálaton kell részt vennie az I. osztályú Egészségügyi Minősítés kiadása céljából.

6.3.1.2 Ha e fejezetben másként nem szerepel, a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély – repülőgép, léghajó, helikopter vagy motoros szerkezet, illetve a többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély – repülőgép, vagy a közforgalmi pilóta szakszolgálati engedély – repülőgép, helikopter, vagy motoros szerkezet – birtokosainak I. osztályú Egészségügyi Minősítésüket az 1.2.5.2. pontban előírt időszakokat meg nem haladó időtartam után meg kell újítaniuk.

6.3.1.2.1 **Ajánlás.**— Évente váltakozva, az I. osztályba sorolt 40 év alatti folyamodók esetében az Engedélyező Hatóságnak saját belátása szerint engedélyeznie kell, hogy az egészségügyi felülvizsgálók elhagyhassanak bizonyos, a fizikai alkalmasság értékelésével kapcsolatos rutinvizsgálati elemeket, miközben nagyobb hangsúlyt fektetnek az egészségnevelésre és az egészségkárosodás megelőzésére.

Megjegyzés.— A Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve tartalmaz útmutatást azon Engedélyező Hatóságok számára, amelyek csökkenteni kívánják a fizikai betegségek kimutatására helyezett hangsúlyt, ugyanakkor nagyobb hangsúlyt kívánnak fektetni az egészségnevelésre és a 40 év alatti kérelmezők egészségi állapotának megelőzésére (Doc 8984).

6.3.1.3 Ha az Engedélyező Hatóság meggyőződött arról, hogy ezen fejezet követelményei és a 6.1. és 6.2. pontban felsorolt általános előírások megvalósultak, a folyamodónak az I. osztályú Egészségügyi Minősítést ki kell adni.

6.3.2 Fizikai és mentális követelmények

6.3.2.1 A folyamodó nem szenvedhet semmiféle olyan betegségben vagy egészségkárosodásban, amely következtében valószínűleg hirtelen képtelenné válik akár valamely légitársaság biztonságos üzemeltetésére, akár a ráruházott feladatok biztonságos elvégzésére.

6.3.2.2 A folyamodó kórelőzményében, vagy klinikai diagnózisában nem szerepelhetnek az alábbiak:

- a) szervi vagy pszichikai rendellenesség;
- b) pszichoaktív szerek használata miatt bekövetkezett pszichikai vagy viselkedésbeli rendellenesség; ez magában foglalja a függőség tünetcsoportot, amelyet alkohol, vagy egyéb pszichoaktív szerek idéznek elő;
- c) skizofrénia, vagy tudathasadás-jellegű betegség vagy érzékszervi zavar;
- d) kedélyállapot rendellenesség (affektív zavar);
- e) idegrendszeri zavar, stressz okozta, vagy szomatikus zavar;
- f) magatartással kapcsolatos tünetcsoport, amely pszichológiai zavarokkal vagy testi tényezőkkel társul;
- g) felnőttkori személyiség- vagy magatartás zavar, különösen, ha ismétlődő bűncselekmény-kísérletekben mutatkozik meg;
- h) szellemi lassultság;
- i) pszichológiai fejlődési rendellenesség;
- j) magatartásbeli vagy érzelmi zavar, mely a gyermekkorban vagy a serdülőkorban jelentkezett először; vagy
- k) más módon meg nem határozott mentális zavar;

mely a folyamodót képtelenné teheti arra, hogy biztonságosan gyakorolja meglévő szakszolgálati engedélye vagy a kért szakszolgálati engedélye jogait.

6.3.2.2.1 Ajánlás.— *Azt a depresszióban szenvedő folyamodót, aki antidepresszáns gyógyszeres kezelés alatt áll, alkalmatlannak kell tekinteni, kivéve, ha az egészségügyi minősítő az érintett eset részleteinek ismeretében úgy ítéli meg, hogy a folyamodó állapota valószínűleg nem akadályozza a folyamodó szakszolgálati engedélyének és jogosításainak biztonságos gyakorlását.*

1. megjegyzés — Az antidepresszáns gyógyszerrel kezelt folyamodó minősítésére vonatkozó útmutatót a

Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmazza.

2. megjegyzés — Az pszichikai és magatartásbeli rendellenességek az Egészségügyi Világszervezet klinikai leírásai és diagnosztikai irányelvei szerint vannak meghatározva, ahogy azokat közzétették a Nemzetközi Statisztikai Betegség Osztályozás és a Kapcsolatos Egészségügyi Problémák című kiadványban, 10. kiadás – Elmebeli és Magatartásbeli zavarok, WHO 1992. Ez a dokumentum a diagnosztikai követelmények részletes leírását tartalmazza, amelyek hasznosak lehetnek az egészségügyi minősítésben történő alkalmazásra.

6.3.2.3 A folyamodó kórelőzményében, illetve klinikai diagnózisában nem szerepelhet az alábbiak közül egyik sem:

- a) az idegrendszer kifejlett (progressive) vagy nem-kifejlett (non-progressive) betegsége, melynek hatásai valószínűleg akadályozzák a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában;
- b) epilepszia; vagy
- c) bármilyen tudatzavar, az ok kielégítő orvosi magyarázata nélkül.

6.3.2.4 A folyamodó nem szenvedhet semmilyen fejsérülésben, melynek hatásai valószínűleg akadályozzák a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak gyakorlásában.

6.3.2.5 A folyamodónak nem lehet semmiféle szív-rendellenessége, se vele született, se szerzett, amely valószínűleg akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye, vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.3.2.5.1 Azt a folyamodót, aki koszorúverőér by-pass műtéten, vagy érplasztikán (angioplasztika) (stent felfeztetése mellett, vagy anélkül), vagy egyéb szívben végrehajtott beavatkozáson esett át, vagy ha volt szívinfarktus kórelőzménye, vagy aki bármilyen egyéb potenciálisan cselekvőképtelenséget okozó szívbetegségben szenved, alkalmatlannak kell tekinteni, kivéve, ha a folyamodó szívének állapotát a legjobb orvosi gyakorlat szerint megvizsgálták és értékelték, és úgy minősítették, hogy nem valószínű, hogy ez akadályozni fogja a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.3.2.5.2 Azt a folyamodót, akinek abnormális a szívritmusa, alkalmatlannak kell tekinteni, kivéve, ha a szabálytalan szív működést (aritmia) a legjobb orvosi gyakorlat szerint kivizsgálták és értékelték, és úgy minősítették, hogy nem valószínű, hogy ez akadályozni fogja a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása biztonságos gyakorlásában.

Megjegyzés.— Tájékoztató anyag a szív érrendszerének (cardiovascular) értékeléséhez a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvében (DOC 8984) található.

6.3.2.6 Az EKG vizsgálatnak (elektrocardiográfia) az Egészségügyi minősítés első alkalommal történő kiadásához szükséges szív-vizsgálat részét kell képeznie.

6.3.2.6.1 Az EKG vizsgálatot az ismételt vizsgálatok során is el kell végezni az 50. életévüket betöltött folyamodóknál nem ritkábban, mint éves gyakorisággal.

6.3.2.6.2 **Ajánlás.**— *Az EKG vizsgálatot az ismételt vizsgálatok során is el kell végezni a 30. és az 50. életév közötti folyamodóknál nem ritkábban, mint kétéves gyakorisággal.*

1. megjegyzés — A rutin EKG vizsgálatot diagnosztikus célra végzik. Ez nem szolgál elegendő bizonyítékul az alkalmatlanság megítéléséhez további alapos érrendszeri kivizsgálás nélkül.

2. megjegyzés — A nyugalmi és a terheléses EKG-ra vonatkozó tájékoztató anyag a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvében (DOC8984) található.

6.3.2.7 A szisztolés és a diaszisztolés vérnyomásnak a normál határokon belül kell tartózkodnia.

6.3.2.7.1 A magas vérnyomás beállítására alkalmazott gyógyszerek használata kizáró ok, kivéve azon gyógyszereket, melyeknek a használata összeegyeztethető a folyamodó szakszolgálati engedélye és jogosítása biztonságos gyakorlásával.

Megjegyzés.— *Ezen témakörben irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.*

6.3.2.8 Az érrendszernek sem jelentős működésbeli, sem felépítésbeli rendellenessége nem lehet.

6.3.2.9 A tüdőnek nem lehet sem akut elváltozása, sem a tüdő bármely részegységének, a mediasztinumnak vagy a mellhártyának semmilyen aktív betegsége, amely valószínűleg a cselekvőképesség tüneteit eredményezi normál és veszélyhelyzetekben.

6.3.2.9.1 **Ajánlás.**— *A mellkas radiográfia-vizsgálatának az első és a további rendszeres vizsgálatok részét kell képeznie.*

Megjegyzés.— *Időszakosan ismétlődő mellkas radiográfia-vizsgálatra rendszerint nincs szükség, de szükségessé válhat olyan esetekben, amikor tünetmentes tüdőbaj valószínűsége áll fenn.*

6.3.2.10 Krónikus elzáródásos tüdőbetegségben (obstructive pulmonary disease) szenvedő folyamodót alkalmatlannak kell tekinteni kivéve, ha a folyamodó állapotát kivizsgálták és a lehető legjobb orvosi gyakorlatnak megfelelően értékelték, és olyan minősítést kapott, amely szerint nem valószínű, hogy ez akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.3.2.11 Azt a folyamodót, akinek asztmája van, mely jelentős tüneteket okoz, vagy valószínű, hogy a cselekvőképtelenség tüneteit idézi elő a normál, vagy veszélyhelyzeti üzemelés alatt, alkalmatlannak kell tekinteni.

6.3.2.11.1 Az asztma kezelésére szolgáló drogok használata kizáró ok, kivéve azokat a gyógyszereket, melyeknek alkalmazása összeegyeztethető a folyamodó szakszolgálati engedélye vagy jogosítványa biztonságos gyakorlásával.

Megjegyzés — A gyógyszerek és drogok veszélyeiről irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvben (DOC 8984) lehet megtalálni.

6.3.2.12 Az aktív tüdőtuberkulózisban szenvedő folyamodót alkalmatlannak kell tekinteni.

6.3.2.12.1 Azt a folyamodót, akinél nyugvó vagy gyógyult léziók vannak, melyekről ismert, hogy tuberkulózis okozta, vagy feltehetően ilyen eredetű, alkalmasnak lehet minősíteni.

1. megjegyzés — A légzőszervi betegségek minősítéséhez irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyv (DOC 8984) tartalmaz.

2. megjegyzés — Gyógyszerek és drogok veszélyeire vonatkozó útmutatót a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyv (DOC 8984) tartalmaz.

6.3.2.13 A folyamodót, akinél jelentős károsodás áll fenn a gyomor és bélrendszer működésében, vagy a hasi szervek működését károsító betegség fordul elő, alkalmatlannak kell minősíteni.

6.3.2.13.1A folyamodónak teljesen mentesnek kell lennie olyan típusú sérvektől, melyek a cselekvőképtelenség tüneteinek előfordulását idézhetik elő.

6.3.2.14 Az emésztőcsatorna, vagy a hasi szervek bármely betegsége, vagy műtét utáni állapota, mely repülés közben valószínűleg cselekvőképtelenséget okoz, különösképpen a szűkület vagy összenyomódás következtében létrejövő elzáródás esetében, a folyamodót alkalmatlannak kell minősíteni.

6.3.2.14.1 Ajánlás.— *Ha a folyamodó emésztőszervi, vagy hasi szervein olyan nagyobb sebészeti műtétet végeztek, melynek során ezen szervek bármelyikét részlegesen vagy teljesen kioperálták, vagy áthelyezték, a folyamodót alkalmatlannak kell minősíteni addig, amíg az egészségügyi minősítő, miután szabad betekintést nyert az adott operáció részletes anyagába, úgy ítéli meg, hogy az operáció hatásai valószínűleg nem vezetnek repülés közbeni cselekvőképtelenséghez.*

6.3.2.15 A folyamodót alkalmatlannak kell minősíteni, ha anyagcsere, táplálkozási, vagy belső elválasztású mirigyek zavara áll fenn, melyek valószínűleg gátolják a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.3.2.16 Az inzulin-kezelt cukorbeteg (diabetes mellitus) folyamodót alkalmatlannak kell minősíteni.

Megjegyzés.— Az 1.2.4.8. pont előírásai szerinti, inzulinnal kezelt, 2. típusú cukorbetegségben szenvedő folyamodók minősítésére vonatkozó irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.

6.3.2.16.1 Azt a folyamodót, akinél nem inzulin-kezelt cukorbetegség (diabetes mellitus) áll fenn, alkalmatlannak kell minősíteni feltéve, ha a körülmények azt mutatják, hogy ez csak diétával, vagy diéta és szájon át szedhető olyan anti-diabetikus gyógyszer kombinációjával kielégítően ellenőrzés alatt tartható, mely összeegyeztethető a folyamodó szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásával.

Megjegyzés.— A cukorbeteg folyamodók minősítéséhez irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.

6.3.2.17 Azokat a folyamodókat, akik a vér- és/vagy a nyirokrendszer betegségeiben szenvednek, alkalmatlannak kell minősíteni feltéve, ha kellően kivizsgálták, és állapotukat olyannak találták, mely nem valószínű, hogy megakadályozza a folyamodó szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

Megjegyzés.— A sarlósejt egyéni jellegzetesség, vagy egyéb vörös vérfestékből származó egyéni jellegzetesség rendszerint összeegyeztethető az alkalmas minősítéssel.

6.3.2.18 A vese, vagy húgy- és ivarszervi betegségben szenvedő folyamodót alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha megfelelően kivizsgálták, és állapotát olyannak találták, amely nem valószínű, hogy megakadályozza a folyamodó szakszolgálati engedélye és jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.3.2.18.1 A húgyutak vizsgálata része kell, hogy legyen az egészségügyi felülvizsgálatnak és a rendellenességeket megfelelően fel kell deríteni.

Megjegyzés.— A húgyutak vizsgálatához és a rendellenességek felderítéséhez irányelvek a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvben (DOC 8984) találhatók.

6.3.2.19 A folyamodót, aki veséjében vagy a húgyutakban és ivarszervekben betegség, vagy sebészi beavatkozás fordult elő, különösen, ha szűkület, vagy összenyomódás okozta elzáródás tapasztalható, alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha a folyamodó állapotát kivizsgálták és a lehető legjobb orvosi gyakorlatnak megfelelően kiértékelik, és úgy minősítik, hogy nem áll fenn a valószínűsége annak, hogy a folyamodó szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában ez akadályozná.

6.3.2.19.1 Azokat a folyamodókat, akiknek az egyik veséjét eltávolították, alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha az állapota jól kompenzált.

6.3.2.20 A folyamodót, aki szérum pozitív az emberi immunhiányos vírusra (HIV), alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha a folyamodó állapotát a legjobb orvosi gyakorlatnak megfelelően kivizsgálták és

értékelték, és úgy ítélték meg, hogy az valószínűleg nem akadályozza a folyamodó szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlását.

1. megjegyzés — A HIV-betegség korai diagnózisa és aktív kezelése antiretrovirális terápiával csökkenti a morbiditást és javítja a prognózist, és így növeli az alkalmas minősítés valószínűségét.

2. megjegyzés — Irányelvek azon folyamodók minősítésére, akik szérumpozitívak az emberi immunhiányos vírusra (HIV), a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvében (DOC 8984) találhatók.

6.3.2.21 Azokat a folyamodókat, akik terhesek, alkalmatlannak kell minősíteni feltéve, ha a szülészeti értékelés és a folyamatos egészségügyi felülvizsgálat azt mutatja, hogy a folyamodó terhessége alacsony-kockázatú komplikációmentes terhesség.

6.3.2.21.1 Ajánlás.— *Azon folyamodonál, akinek terhessége alacsony kockázatú komplikációmentes, és a 6.3.2.21. pontnak megfelelően értékelték és felülvizsgálták, alkalmasságának minősítését a terhesség 12. hetének végétől a 26. hét végéig terjedő időszakra kell korlátozni.*

6.3.2.22 A terhesség végét, vagy a szülést követően a folyamodonak nem engedélyezett szakszolgálati engedélye jogainak gyakorlása addig, amíg egy értékelésen át nem esett, melyet a lehető legjobb orvosi gyakorlat szerint hajtottak végre, és meg nem állapították, hogy a folyamodó képes a szakszolgálati engedélye és jogosítási jogainak biztonságos gyakorlására.

6.3.2.23 A folyamodó nem szenvedhet a csontokat, ízületeket, izmokat, ínakat, vagy a hozzájuk kapcsolódó struktúrákat illetően semmilyen rendellenességben, mely valószínűleg akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

Megjegyzés.— *Bármely, a csontokat, ízületeket, izmokat vagy ínakat érintő sérülés következménye, és bizonyos anatómiai fogyatékoságok rendszerint funkcionális minősítést igényelnek az alkalmasság meghatározása céljából.*

6.3.2.24 A folyamodó nem szenvedhet semmilyen a füllel, és a hozzá tartozó struktúrákkal kapcsolatos rendellenességben vagy betegségben, mely valószínűleg akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.3.2.25 Nem lehet:

- a) a vesztibuláris funkció bármilyen jellegű zavara;
- b) az Eustach kürtök számottevően rendellenes működése; és
- c) be nem gyógyult perforáció a dobhártyán.

6.3.2.25.1 Egyoldali száraz perforáció a dobhártyán nem szükségszerűen jelenti azt, hogy a folyamodó alkalmatlan.

Megjegyzés.— A vestibuláris funkció vizsgálatára vonatkozó irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmazza.

6.3.2.26 Nem lehet:

a) semmiféle elzáródás az orrban; és

b) a szájüregnek, vagy a felső légutaknak semmiféle betegsége vagy deformáltsága,

amely valószínűleg akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.3.2.27 Azt a folyamodót, aki dadog, vagy egyéb olyan beszédhibával rendelkezik, amely eléggé súlyos ahhoz, hogy zavart okozzon a beszéd útján történő kommunikációban, alkalmatlannak kell minősíteni.

6.3.3 Látással kapcsolatos követelmények

Az egészségügyi vizsgálatot az alábbi követelményekre kell alapozni.

6.3.3.1 A szem és a védőszerveinek működése legyen kielégítő állapotú. Ezek nem lehetnek aktív kóros állapotban, akut vagy krónikus formában, sem sebészeti beavatkozás, vagy trauma következményei a szemben, vagy annak védőszervein, melyek valószínűleg csökkentik a megfelelő látási funkciót oly mértékben, mely már akadályozza a folyamodót abban, hogy szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogait biztonságosan gyakorolja.

6.3.3.2 A folyamodó látásélessége korrekcióval vagy korrekció nélkül legalább 6/9 legyen, vagy ettől több, mindkét szemet külön mérve, és a két szemmel látás élességének 6/6 értékűnek, vagy ettől jobbnak kell lennie. A nem korrigált látásélességre korlátozás nem vonatkozik. Ha ezt a szabvány látásélességet korrigáló lencsékkel (szemüveggel) el lehet érni, a folyamodót alkalmasnak lehet minősíteni feltéve, ha:

a) az ilyen korrigáló szemüveget mindvégig viseli, mialatt szakszolgálati engedélyének jogosítványait és jogosítását gyakorolja, és

b) ezen felül egy megfelelő tartalék szemüveget állandóan magánál tart szakszolgálati engedélye jogosítványainak gyakorlása alatt.

1. megjegyzés — A 6.3.3.2. b) pont az Annex 6. I. részében szereplő szabványok tárgyát képezi.

2. megjegyzés — A folyamatot mindaddig úgy tekintik, mint aki eleget tesz ezen előírásoknak, ameddig nincs ok a gyanúra, mely esetben egy szemészeti jelentés szükséges az Engedélyező Hatóság döntéséhez. Mind a korrigált, mind a nem korrigált látásélességet rendszeresen mérik és naplózzák minden egyes újbóli vizsgálatnál. A szemészeti jelentést igénylő körülmények magukba foglalják a nem korrigált látásélesség lényeges romlását, a legoptimálisabban korrigált látásélesség bármilyen romlását, és a szem megbetegedésének esetét, a szemsérülést, vagy a szemműtétet.

6.3.3.2.1 A folyamodó viselhet kontaktlencsét ezen követelmény kielégítésére feltéve, ha:

a) a szemüveglencse egyfókuszú (monofocal) és nem színezett,

b) a szemüveg viselését jól tolerálja, és

c) egy megfelelő tartalék szemüveget állandóan magánál tart szakszolgálati engedélye jogosítványainak gyakorlása alatt.

Megjegyzés.— A folyamodónak, aki kontaktlencsét visel, nem feltétlenül kell korrekció nélküli látásélességet mérni minden egyes újbóli vizsgálatnál feltéve, hogy a kontaktlencse receptje ismert.

6.3.3.2.2 A nagy fénytörési hibában szenvedő folyamodónak kontaktlencsét, vagy nagy törésű szemüveget kell használnia.

Megjegyzés.— Ha szemüveget használ, nagy törésű lencsék szükségesek a periférikus meztörzítés minimalizálására.

6.3.3.2.3 Annak a folyamodónak, akinek korrigálás nélküli távollátás élessége bármelyik szeménél 6/60-nál rosszabb értékű, egy teljes szemészeti bizonyítványt kell beszereznie az első Egészségügyi Minősítés előtt, és ezután minden 5. évben.

1. megjegyzés — Az előírt szemvizsgálat célja (1) a normál látásképességről meggyőződni, és (2) bármilyen szignifikáns kóros állapotot azonosítani.

2. megjegyzés — Az 1.2.4.8. pont előírásainak megfelelően az egy szemmel látó (monocular) folyamodók minősítésére vonatkozó irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.

6.3.3.3 Ha a folyamodó olyan műtéten esett át, mely befolyásolja a szem törésállapotát, akkor öt alkalmatlannak kell minősíteni egészen addig, amíg mentesek nem lesznek szemei mindazon

következményektől, melyek valószínűleg akadályozzák szakszolgálati engedélye jogosítványainak és jogosításának biztonságos gyakorlásában.

6.3.3.4 A folyamodónak képesnek kell lennie arra, hogy elolvassa az N5 táblát vagy ennek megfelelőt – ha korrigálás céljából szemüveget visel – melyet a 6.3.3.2. pontban írnak elő, a folyamodó által megválasztott 30-50 cm-es távolságból és képesnek kell lennie arra, hogy 100 cm távolságból elolvassa az N14 táblát, vagy ennek megfelelőt. Ha ennek a követelménynek csak a közellátás korrekciójával tud megfelelni, a folyamodót alkalmasnak lehet minősíteni feltéve, ha ezt hozzáadják a 6.3.3.2. pontnak megfelelően már előírt szemüveg korrekció értékéhez; ha ilyet nem írtak elő, egy olvasó szemüveget használatra készen mindig magánál kell tartania mindvégig, amíg a szakszolgálati engedély jogosítványait gyakorolja. Ha közel-látás korrekció szükséges, a folyamodónak demonstrálnia kell, hogy egyetlen szemüveg elegendő számára mind a közel-látási, mind a távol-látási követelmények kielégítésére.

1. megjegyzés — Az „N5” és „N14” a használatos betűtípust jelöli. További részletek a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvében (DOC 8984) találhatók.

2. megjegyzés — Azon folyamodónak, akinek közellátás korrekcióra van szüksége ahhoz, hogy megfeleljen ezen előírásnak, „átnéző”, bifokális vagy multifokális szemüvegre van szüksége mind a műszerek jelzéseinek leolvasásához, mind pedig egy térkép vagy könyv olvasásához, melyet a kezében tart, és ahhoz, hogy a szemüveg levétele nélkül az ablakon keresztül a távolba is élesen tudjon látni. A csak egyféle, közellátás korrekciót biztosító szemüveg (teljes felületén azonos dioptriájú lencse, olvasáshoz való) jelentősen csökkenti a távolbalátás élességét és ezért nem elfogadható.

3. megjegyzés — Ha korrekciós lencse beszerzésére vagy megújítására van szükség, a folyamodótól elvárt, hogy a szemüveget készítő optikust tájékoztassa arról, mekkorák az olvasási távolságok a fedélzeti feladatok látással történő végrehajtásához azokon a légijárműveken, amelyeken várhatóan dolgozni fog.

6.3.3.4.1 Ha ezen pont előírásai értelmében közellátás korrekció szükséges, egy második közellátó szemüveget kell a folyamodónak magánál tartania azonnali használatra készen.

6.3.3.5 A folyamodótól megkövetelik, hogy normál látótérrel rendelkezzen.

6.3.3.6 A folyamodótól megkövetelik, hogy mindkét szemmel való látása normál legyen.

6.3.3.6.1 Csökkent stereopsis, abnormális konvergencia, mely akadályozza a közellátást, és a szemtengelytől való eltérés, ahol a fuzionális tartalékok elegendőek ahhoz, hogy meggátolják az asthenopia-t és a diplopia-t, nem feltétlenül jelentenek alkalmatlansági okot.

6.3.4 Hallásra vonatkozó követelmények

6.3.4.1 A folyamodó hallásvesztése, ha tiszta-hang audiometerrel vizsgálják, mindkét fülét külön-külön vizsgálva, nem lehet több mint 35dB az 500, 1000, vagy 2000 Hz frekvenciáknál, vagy 50dB-nél több 3000 Hz frekvencián.

6.3.4.1.1 Az a folyamodó, akinek a hallásvesztesége nagyobb, mint a fentiekben ismertetett értékek, alkalmasnak minősíthető feltéve, ha a folyamodó hallásteljesítménye normális olyan háttérzaj ellenében, mely hűen visszaadja, vagy utánozza a fedélzeti zaj álcázott jellegét (tulajdonságait) a beszéd vagy a jeladók ellenében.

1. megjegyzés – Fontos, hogy a háttérzaj reprezentálja annak a légijármű típusnak a pilótafülkéjében tapasztalható zajt, amelyre a folyamodó szakszolgálati engedélye és jogosításai érvényesek.

2. megjegyzés — A megkülönböztetés kipróbálására szolgáló beszédanyagban mind repülési vonatkozású, mind fonetikailag kiegyensúlyozott szavakat kell rendes körülmények között használni.

6.3.4.1.2 Vagylagosan, egy gyakorlati halláspróbát lehet végrehajtani repülés közben annak a légijármű típusnak a fedélzetén, amelyre a folyamodó szakszolgálati engedélye és jogosításai érvényesek.

6.4 II. osztályú Egészségügyi minősítés

6.4.1 A minősítés kiadása és megújítása

6.4.1.1 A magánpilóta – repülőgép, léghajó, helikopter, vagy motoros szerkezet, illetve a vitorlázó repülőgép pilóta vagy a szabadon repülő ballon pilóta szakszolgálati engedélyért folyamodónak, valamint a hajózó mérnök, vagy a hajózó navigátor szakszolgálati engedélyért folyamodónak egy kezdeti orvosi vizsgálaton kell részt venni a II. osztályú Egészségügyi minősítés kiadása céljából.

6.4.1.2 Ha e fejezetben másként nem szerepel, a magánpilóta – repülőgép, léghajó, helikopter, vagy motoros szerkezet szakszolgálati engedély birtokosának, illetve a vitorlázó repülőgép pilóta, a szabadon repülő ballon pilóta szakszolgálati engedély birtokosának, és a hajózó mérnök, a hajózó navigátor szakszolgálati engedély birtokosának II. osztályú Egészségügyi minősítéssel kell rendelkeznie, amelyet az 1.2.5.2. pontban meghatározott időszakokat meg nem haladó gyakorisággal kell megújítani.

6.4.1.3 Ha az Engedélyező Hatóság meggyőződött arról, hogy ezen fejezet követelményei és a 6.1. és 6.2. pontban felsorolt általános előírások megvalósultak, a folyamodónak a II. osztályú Egészségügyi Minősítést ki kell adni.

6.4.2 Fizikai és mentális követelmények

Az egészségügyi vizsgálatot az alábbi követelményekre kell alapozni.

6.4.2.1 A folyamodó nem szenvedhet semmiféle olyan betegségben vagy egészségkárosodásban, amely következtében valószínűleg hirtelen képtelenné válik akár valamely légijármű biztonságos üzemeltetésére, akár a ráruházott feladatok biztonságos elvégzésére.

6.4.2.2 A folyamodó kórelőzményében, vagy klinikai diagnózisában nem szerepelhetnek az alábbiak:

- a) szervi vagy szellemi rendellenesség;
- b) pszichoaktív szerek használata miatt bekövetkezett szellemi vagy viselkedésbeli rendellenesség, ez magába foglalja a függőség tünetcsoportot, melyet alkohol, vagy egyéb pszichoaktív szerek idéznek elő;
- c) skizofrénia, vagy tudathasadás-jellegű betegség vagy érzéksalódás;
- d) kedélyállapoti rendellenesség (affektív zavar);
- e) idegrendszeri zavar, stressz okozta, vagy szomatikus zavar;
- f) magatartással kapcsolatos tünetcsoport, amely pszichológiai zavarokkal vagy testi tényezőkkel társul;
- g) felnőttkori személyiség- vagy magatartás zavar, különösen, ha ismétlődő bűncselekmény-kísérletekben mutatkozik meg;
- h) szellemi lassultság;
- i) pszichológiai fejlődési rendellenesség;
- j) magatartásbeli vagy érzelmi zavar, mely a gyermekkorban vagy a serdülőkorban jelentkezett először; vagy
- k) más módon meg nem határozott mentális zavar;

mely a folyamodót képtelenné teheti arra, hogy biztonságosan gyakorolja meglévő szakszolgálati

engedélye vagy a kért szakszolgálati engedélye jogait.

6.4.2.2.1 Ajánlás.— *Azt a depresszióban szenvedő folyamodót, aki antidepresszáns gyógyszeres kezelés alatt áll, alkalmatlannak kell tekinteni, kivéve, ha az egészségügyi minősítő az érintett eset részleteinek ismeretében úgy ítéli meg, hogy a folyamodó állapota valószínűleg nem akadályozza a folyamodó szakszolgálati engedélyének és jogosításainak biztonságos gyakorlását.*

1. megjegyzés — Az antidepresszáns gyógyszerrel kezelt folyamodó minősítésére vonatkozó útmutatót a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmazza.

2. megjegyzés — Az pszichikai és magatartásbeli rendellenességek az Egészségügyi Világszervezet klinikai leírásai és diagnosztikai irányelvei szerint vannak meghatározva, ahogy azokat közzétették a Nemzetközi Statisztikai Betegség Osztályozás és a Kapcsolatos Egészségügyi Problémák című kiadványban, 10. kiadás – Elmebeli és Magatartásbeli zavarok, WHO 1992. Ez a dokumentum a diagnosztikai követelmények részletes leírását tartalmazza, amelyek hasznosak lehetnek az egészségügyi minősítésben történő alkalmazásra.

6.4.2.3 A folyamodó kórelőzményében, illetve klinikai diagnózisában nem szerepelhet az alábbiak közül egyik sem:

- a) az idegrendszer kifejtett (progressive) vagy nem-kifejtett (non-progressive) betegsége, melynek hatásai valószínűleg akadályozzák a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában;
- b) epilepszia;
- c) bármilyen tudatzavar, az ok kielégítő orvosi magyarázata nélkül.

6.4.2.4 A folyamodó nem szenvedhet semmilyen fejsérülésben, melynek hatásai valószínűleg akadályozzák a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak gyakorlásában.

6.4.2.5 A folyamodónak nem lehet semmiféle szív-rendellenessége, se vele született, se szerzett, amely valószínűleg akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye, vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.4.2.5.1 Azt a folyamodót, aki koszorúverőér by-pass műtéten, vagy érplasztikán (angioplasztika) (stent felvezetése mellett, vagy anélkül), vagy egyéb szívben végrehajtott beavatkozáson esett át, vagy ha volt szívinfarktus kórelőzménye, vagy aki bármilyen egyéb potenciálisan cselekvőképtelenséget okozó szívbetegségben szenved, alkalmatlannak kell tekinteni, kivéve, ha a folyamodó szívének állapotát a legjobb orvosi gyakorlat szerint megvizsgálták és értékelték, és úgy minősítették, hogy nem valószínű, hogy ez akadályozni fogja a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.4.2.5.2 Azt a folyamodót, akinek abnormális a szívritmusa, alkalmatlannak kell tekinteni, kivéve, ha a szabálytalan szív működést (aritmia) a legjobb orvosi gyakorlat szerint kivizsgálták és értékelték, és úgy minősítették, hogy nem valószínű, hogy ez akadályozni fogja a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása biztonságos gyakorlásában.

Megjegyzés.— Tájékoztató anyag a szív érrendszerének (cardiovascular) értékeléséhez a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvében (DOC 8984) található.

6.4.2.6 Az EKG vizsgálatnak (elektrocardiográfia) az Egészségügyi minősítés első alkalommal történő kiadásához szükséges szív-vizsgálat részét kell képeznie 40 éves kor felett.

6.4.2.6.1 Az EKG-vizsgálatnak a folyamodó ismételt egészségügyi vizsgálatának részét kell képeznie 50 éves életkor felett, nem ritkábban, mint kétévente.

6.4.2.6.2 **Ajánlás.**— *A szívvizsgálatnak az EKG vizsgálat részét kell képeznie az Egészségügyi minősítés első kiadásakor.*

1. megjegyzés — A rutin EKG vizsgálatot diagnosztikus célra végzik. Ez nem szolgál elegendő bizonyítékkal az alkalmatlanság megtételéhez további alapos érrendszeri kivizsgálás nélkül.

2. megjegyzés — A nyugalmi és a terheléses EKG-ra vonatkozó tájékoztató anyag a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvében (DOC8984) található.

6.4.2.7 A szisztolés és a diaszisztolés vérnyomásnak a normál határokon belül kell tartózkodnia.

6.4.2.7.1 A magas vérnyomás beállítására alkalmazott gyógyszerek használata kizáró ok, kivéve azon gyógyszereket, melyeknek a használata összeegyeztethető a folyamodó szakszolgálati engedélye és jogosítása biztonságos gyakorlásával.

Megjegyzés.— Ezen témakörben irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.

6.4.2.8 Az érrendszernek sem jelentős működésbeli, sem felépítésbeli rendellenessége nem lehet.

6.4.2.9 A tüdőnek nem lehet sem akut elváltozása, sem a tüdő bármely részegységének, a mediasstinumnak vagy a mellhártyának semmilyen aktív betegsége, mely valószínűleg a cselekvőképesség tüneteit eredményezi normál és veszélyhelyzetekben.

6.4.2.9.1 **Ajánlás.**— *Olyan esetekben, amikor tünetmentes tüdőbaj feltételezhető, a mellkas radiográfia-vizsgálata része kell, hogy legyen az első és a további újbóli vizsgálatoknak.*

6.4.2.10 Krónikus elzáródásos tüdőbetegségben (obstructive pulmonary disease) szenvedő folyamodót alkalmatlannak kell tekinteni kivéve, ha a folyamodó állapotát kivizsgálták és a lehető legjobb orvosi gyakorlatnak megfelelően értékelték, és olyan minősítést kapott, amely szerint nem valószínű, hogy ez akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.4.2.11 Azt a folyamodót, akinek asztmája van, mely jelentős tüneteket okoz, vagy valószínű, hogy a cselekvőképtelenség tüneteit idézi elő a normál, vagy veszélyhelyzeti üzemelés alatt, alkalmatlannak kell tekinteni.

6.4.2.11.1 Az asztma kezelésére szolgáló drogok használata kizáró ok, kivéve azokat a gyógyszereket, melyeknek alkalmazása összeegyeztethető a folyamodó szakszolgálati engedélye vagy jogosítványa biztonságos gyakorlásával.

Megjegyzés — A gyógyszerek és drogok veszélyeiről irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvben (DOC 8984) lehet megtalálni.

6.4.2.12 Az aktív tüdőtuberkulózisban szenvedő folyamodót alkalmatlannak kell tekinteni.

6.4.2.12.1 Azt a folyamodót, akinél nyugvó vagy gyógyult maradványok vannak, melyekről ismert, hogy tuberkulózis okozta, vagy feltehetően ilyen eredetű, alkalmasnak lehet minősíteni.

1. megjegyzés — A légzőszervi betegségek minősítéséhez irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyv (DOC 8984) tartalmaz.

2. megjegyzés — A gyógyszerek és drogok veszélyeiről irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvben (DOC 8984) lehet megtalálni.

6.4.2.13 A folyamodónak teljesen mentesnek kell lennie olyan típusú sérvektől, melyek a cselekvőképtelenség tüneteinek előfordulását idézhetik elő.

6.4.2.13.1 Azokat a folyamodókat, akiknél a gyomor- béltraktusban, vagy annak védőszerveiben jelentős funkciócsökkenés áll fenn, alkalmatlannak kell minősíteni.

6.4.2.14 A folyamodót alkalmatlannak kell minősíteni, ha az emésztőszervek, vagy védőszerveinek bármely része betegség következtében, vagy sebészi beavatkozás következtében valószínűleg cselekvőképtelenséget okoz repülés közben, különösen, ha bármilyen elzáródás alakul ki szűkület vagy összenyomódás által.

6.4.2.14.1 Ajánlás.— *Azt a folyamodót, akinél az epevezetékben, vagy az emésztőszervekben és védőszerveiben nagyobb sebészi beavatkozás történt, melynek során ezen szervek bármelyikét részben vagy egészben eltávolították, vagy elvezették, alkalmatlannak kell minősíteni addig, amíg az egészségügyi minősítő, hozzáférve az adott operáció részleteihez, úgy ítéli meg, hogy az operáció következményei nem valószínű, hogy cselekvőképtelenséget okoznak repülés közben.*

6.4.2.15 A folyamodót alkalmatlannak kell minősíteni, ha anyagcsere, táplálkozási, vagy belső elválasztású mirigyek zavara áll fenn, melyek valószínűleg gátolják a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.4.2.16 Az inzulin-kezelt cukorbeteg (diabetes mellitus) folyamodót alkalmatlannak kell minősíteni.

Megjegyzés.— Az 1.2.4.8. pont előírásai szerinti, inzulinnal kezelt, 2. típusú cukorbetegségben szenvedő folyamodók minősítésére vonatkozó irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.

6.4.2.16.1 Azt a folyamodót, akinél nem inzulin-kezelt cukorbetegség (diabetes mellitus) áll fenn, alkalmatlannak kell minősíteni feltéve, ha a körülmények azt mutatják, hogy ez csak diétával, vagy diéta és szájon át szedhető olyan anti-diabetikus gyógyszer kombinációjával kielégítően ellenőrzés alatt tartható, mely összeegyeztethető a folyamodó szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásával.

Megjegyzés.— A cukorbeteg folyamodók minősítéséhez irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.

6.4.2.17 Azokat a folyamodókat, akik a vér- és/vagy a nyirokrendszer betegségeiben szenvednek, alkalmatlannak kell minősíteni feltéve, ha kellően kivizsgálták, és állapotukat olyannak találták, mely nem valószínű, hogy megakadályozza a folyamodó szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

Megjegyzés.— A sarlósejt egyéni jellegzetesség, vagy egyéb vörös vérfestékből származó egyéni jellegzetesség rendszerint összeegyeztethető az alkalmas minősítéssel.

6.4.2.18 Vese, vagy húgy- és ivarszervi betegségben szenvedő folyamodókat alkalmatlannak kell minősíteni, feltéve, ha megfelelően kivizsgálták, és állapotukat olyannak találták, melynél nem valószínű, hogy szakszolgálati engedélyük vagy jogosításuk jogainak biztonságos gyakorlását akadályozná.

6.4.2.18.1 A húgyutak vizsgálata része kell, hogy legyen az egészségügyi felülvizsgálatnak és a rendellenességeket megfelelően fel kell deríteni.

Megjegyzés.— A húgyutak vizsgálatához és a rendellenességek felderítéséhez irányelvek a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvben (DOC 8984) találhatók.

6.4.2.18.2 Azokat a folyamodókat, akiknek a veséjében vagy a húgyutakban és ivarszervekben betegség, vagy sebészi beavatkozás fordult elő, különösen, ha szűkület vagy összenyomódás okozta elzáródás tapasztalható, alkalmatlannak kell minősíteni feltéve, ha a folyamodó állapotát kivizsgálják és a lehető legjobb orvosi gyakorlatnak megfelelően értékelik ki, és úgy minősítik, hogy nem áll fenn a valószínűsége annak, hogy a folyamodó szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában ez akadályozná.

Azokat a folyamodókat, akiknek az egyik veséjét eltávolították, alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha az állapota jól kompenzált.

6.4.2.19 A folyamodót, aki szérum pozitív az emberi immunhiányos vírusra (HIV), alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha a folyamodó állapotát a legjobb orvosi gyakorlatnak megfelelően kivizsgálták és értékelték, és úgy ítélték meg, hogy az valószínűleg nem akadályozza a folyamodó szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlását.

1. megjegyzés — A HIV-betegség korai diagnóza és aktív kezelése antiretrovirális terápiával csökkenti a morbiditást és javítja a prognózist, és így növeli az alkalmas minősítés valószínűségét.

2. megjegyzés — Irányelvek azon folyamodók minősítésére, akik szérumpozitívak az emberi immunhiányos vírusra (HIV), a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvében (DOC 8984) találhatók.

6.4.2.20 Azokat a folyamodókat, akik terhesek, alkalmatlannak kell minősíteni feltéve, ha a szülészeti értékelés és a folyamatos egészségügyi felülvizsgálat azt mutatja, hogy a folyamodó terhessége alacsony-kockázatú komplikációmentes terhesség.

6.4.2.20.1 **Ajánlás.**— *A folyamodónál, akinek terhessége alacsony kockázatú és komplikációmentes, és a 6.4.2.21. pontnak megfelelően értékelték és felülvizsgálták, alkalmasságának minősítését a terhesség 12. hetének végétől a 26. hét végéig terjedő időszakra kell korlátozni.*

6.4.2.21 A terhesség végét, vagy a szülést követően a folyamodónak nem engedélyezett szakszolgálati engedélye jogainak gyakorlása addig, amíg egy értékelésen át nem esett, melyet a lehető legjobb orvosi gyakorlat szerint hajtottak végre, és meg nem állapították, hogy a folyamodó képes a szakszolgálati engedélye és jogosításai jogainak biztonságos gyakorlására.

6.4.2.22 A folyamodó nem szenvedhet a csontokat, ízületeket, izmokat, ínakat, vagy a hozzájuk kapcsolódó struktúrákat illetően semmilyen rendellenességben, mely valószínűleg akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

Megjegyzés.— Bármely, a csontokat, ízületeket, izmokat vagy ínakat érintő sérülés következménye, és bizonyos anatómiai fogyatékoságok rendszerint funkcionális minősítést igényelnek az alkalmasság meghatározása céljából.

6.4.2.23 A folyamodó nem szenvedhet semmilyen a füllel, és a hozzá tartozó struktúrákkal kapcsolatos rendellenességben vagy betegségben, mely valószínűleg akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.4.2.24 Nem lehet:

a) a vesztibuláris funkció bármilyen jellegű zavara;

b) az Eustach kürtök számottevően rendellenes működése; és

c) be nem gyógyult perforáció a dobhártyán.

6.4.2.24.1 Egyoldali száraz perforáció a dobhártyán nem szükségszerűen jelenti azt, hogy a folyamodó alkalmatlan.

Megjegyzés.— A vestibuláris funkció vizsgálatára vonatkozó irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmazza.

6.4.2.25 Nem lehet:

a) semmiféle elzáródás az orrban; és

b) a szájüregnek, vagy a felső légutaknak semmiféle betegsége vagy deformáltsága;

amely valószínűleg akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.4.2.26 Azt a folyamodót, aki dadog, vagy egyéb olyan beszédhibával rendelkezik, amely eléggé súlyos ahhoz, hogy zavart okozzon a beszéd útján történő kommunikációban, alkalmatlannak kell minősíteni.

6.4.3 Látással kapcsolatos követelmények

Az egészségügyi vizsgálatot az alábbi követelményekre kell alapozni.

6.4.3.1 A szem és a védőszerveinek működése legyen kielégítő állapotú. Ezek nem lehetnek aktív kóros állapotban, akut vagy krónikus formában, nem lehetnek sem sebészeti beavatkozás, vagy trauma olyan következményei a szemben, vagy annak védőszervein, amelyek valószínűleg oly mértékben csökkentik a megfelelő látási funkciót, amely már akadályozza a folyamodót abban, hogy szakszolgálati engedélye és jogosítása jogait biztonságosan gyakorolja.

6.4.3.2 A folyamodó távolbalátás élessége korrekcióval vagy korrekció nélkül legalább 6/12 legyen, vagy ennél jobb, mindkét szemet külön mérve, és a két szemmel látás élességének 6/9 értékűnek, vagy ettől jobbnak kell lennie. A nem korrigált látásélességre korlátozás nem vonatkozik. Ha ezt a szabvány látásélességet korrigáló lencsékkel (szemüveggel) el lehet érni, a folyamodót alkalmasnak lehet minősíteni feltéve, ha:

a) az ilyen korrigáló szemüveget mindvégig viseli, mialatt szakszolgálati engedélyének jogosítványait és jogosítását gyakorolja, és

b) ezen felül egy megfelelő tartalék szemüveget állandóan magánál tart szakszolgálati engedélye jogosítványainak gyakorlása alatt.

Megjegyzés.— A folyamodót mindaddig úgy tekintik, mint aki eleget tesz ezen előírásoknak, ameddig nincs ok a gyanúra, mely esetben egy szemészeti jelentés szükséges az Engedélyező Hatóság döntéséhez. Mind a korrigált, mind a nem korrigált látásélességet rendszeresen mérik és naplózzák minden egyes újbóli vizsgálatnál. A szemészeti jelentést igénylő körülmények magukba foglalják a nem korrigált látásélesség lényeges romlását, a leoptimálisabban korrigált látásélesség bármilyen romlását, és a szem megbetegedésének esetét, a szemsérülést, vagy a szemműtétet.

A folyamodó viselhet kontaktlencsét ezen követelmény kielégítésére feltéve, ha:

- a) a szemüveglencse egyfókuszú (monofocal) és nem színezett,
- b) a szemüveg viselését jól tolerálja, és
- c) egy megfelelő tartalék szemüveget állandóan magánál tart szakszolgálati engedélye jogosítványainak gyakorlása alatt.

Megjegyzés.— A folyamodónak, aki kontaktlencsét visel, nem feltétlenül kell korrekció nélküli látásélességet mérni minden egyes újbóli vizsgálatnál feltéve, hogy a kontaktlencse felírás előzményei ismertek.

6.4.3.2.1 A nagy fénytörési hibában szenvedő folyamodónak kontaktlencsét, vagy nagy törésű szemüveget kell használnia.

Megjegyzés.— Ha szemüveget használ, nagy törésű lencsék szükségesek a periférikus mezőtorzítás minimalizálására.

6.4.3.2.2 **Ajánlás.**— *Annak a folyamodónak, akinek korrigálás nélküli távolbalátás élessége bármelyik szeménél 6/60-nál rosszabb értékű, teljes szemészeti vizsgálati jelentést kell szereznie az első Egészségügyi minősítés előtt és ezután minden 5. évben.*

1. *megjegyzés — Az előírt szemvizsgálat célja (1) a normál látásképességről meggyőződni, és (2) bármilyen szignifikáns kóros állapotot azonosítani.*

2. *megjegyzés — Az 1.2.4.8. pont előírásainak megfelelően az egy szemmel látó (monocular) folyamodók minősítésére vonatkozó irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.*

6.4.3.3 Ha a folyamodó olyan műtéten esett át, mely befolyásolja a szem törésállapotát, akkor őt alkalmatlannak kell minősíteni egészen addig, amíg mentesek nem lesznek szemei mindazon

következményektől, melyek valószínűleg akadályozzák szakszolgálati engedélye jogosítványainak és jogosításának biztonságos gyakorlásában.

6.4.3.4 A folyamodónak képesnek kell lennie arra, hogy elolvassa az N5 táblát vagy ennek megfelelőt – ha korrigálás céljából szemüveget visel – melyet a 6.4.3.2. pontban írnak elő, a folyamodó által megválasztott 30-50 cm-es távolságból. Ha ennek a követelménynek csak a közellátás korrekciójával tud megfelelni, a folyamodót alkalmasnak lehet minősíteni feltéve, ha ezt hozzáadják a 6.4.3.2. pontnak megfelelően már előírt szemüveg korrekció értékéhez; ha ilyet nem írtak elő, egy olvasó szemüveget használatra készen mindig magánál kell tartania mindvégig, amíg a szakszolgálati engedély jogosítványait gyakorolja. Ha közel-látás korrekció szükséges, a folyamodónak demonstrálnia kell, hogy egyetlen szemüveg elegendő számára mind a közel-látási, mind a távol-látási követelmények kielégítésére.

1. megjegyzés — Az „N5” a használatos betűtípust jelöli. További részletek a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvében (DOC 8984) találhatók.

2. megjegyzés — Azon folyamodónak, akinek közellátás korrekcióra van szüksége ahhoz, hogy megfeleljen ezen előírásnak, „átnéző”, bifokális vagy multifokális szemüvegre van szüksége mind a műszerek jelzéseinek leolvasásához, mind pedig egy térkép vagy könyv olvasásához, melyet a kezében tart, és ahhoz, hogy a szemüveg levétele nélkül az ablakon keresztül a távolba is élesen tudjon látni.

A csak egyféle, közellátás korrekciót biztosító szemüveg (teljes felületén azonos dioptriájú lencse, olvasáshoz való) jelentősen csökkenti a távolbalátás élességét és ezért nem elfogadható.

3. megjegyzés — Ha korrekciós lencse beszerzésére vagy megújítására van szükség, a folyamodótól elvárt, hogy a szemüveget készítő optikust tájékoztassa arról, mekkorák az olvasási távolságok a fedélzeti feladatok látással történő végrehajtásához azokon a légijárműveken, amelyeken várhatóan dolgozni fog.

6.4.3.4.1 Ha ezen pont előírásai értelmében közellátás korrekció szükséges, egy második közellátó szemüveget kell a folyamodónak magánál tartania azonnali használatra készen.

6.4.3.5 A folyamodótól megkövetelik, hogy normál látótérrel rendelkezzen.

6.4.3.6 A folyamodótól megkövetelik, hogy mindkét szemmel való látása normál legyen.

6.4.3.6.1 Csökkent stereopsis, abnormális konvergencia, mely akadályozza a közellátást, és a szemtengelytől való eltérés, ahol a fuzionális tartalékok elegendőek ahhoz, hogy meggátolják az asthenopia-t és a diplopia-t, nem feltétlenül jelentenek alkalmatlansági okot.

6.4.4 Hallásra vonatkozó követelmények

Megjegyzés.— Felhívjuk a figyelmet a 2.7.1.3.1. pontban foglalt követelményekre, amikor műszeres jogosítást adnak ki olyan folyamodónak, aki rendelkezik magánpilóta szakszolgálati engedéllyel.

6.4.4.1 Alkalmatlannak kell minősíteni azokat a folyamodókat, akik csendes szobában, mindkét fülükkel, a vizsgáztatótól 2 m távolságban, a vizsgáztatónak háttal állva nem képesek az átlagos társalgási hangot hallani.

6.4.4.2 A folyamodó hallásvesztése, ha tiszta-hang audiometerrel vizsgálják, mindkét fülét külön-külön vizsgálva, nem lehet több mint 35dB az 500, 1000, vagy 2000 Hz frekvenciáknál, vagy 50dB-nél több 3000 Hz frekvencián, ellenkező esetben alkalmatlannak minősítik.

6.4.4.3 Ajánlás.— *Annak a folyamodónak, aki nem felel meg a 6.4.4.1. vagy a 6.4.4.2. pont követelményeinek, további vizsgálatokon kell részt vennie a 6.3.4.1.1. pont szerint.*

6.5 III. osztályú Egészségügyi minősítés

6.5.1 A minősítés kiadása és megújítása

6.5.1.1 A légiforgalmi irányító szakszolgálati engedélyért folyamodónak első alkalommal egészségügyi vizsgálaton kell részt vennie III. osztályú Egészségügyi minősítés kiadása céljából.

6.5.1.2 Ha jelen fejezetben egyébként nem szerepel, a légiforgalmi irányító szakszolgálati engedély birtokosának III. osztályú Egészségügyi minősítését az 1.2.5.2. pontban feltüntetett időszakokat meg nem haladó intervallumokban meg kell újítani.

6.5.1.3 Ha az Engedélyező Hatóság meg van győződve arról, hogy a jelen fejezet követelményei és a 6.1, valamint a 6.2. általános előírásai kielégítően teljesültek, a III. osztályú Egészségügyi minősítést ki kell adnia a folyamodónak.

6.5.2 Fizikai és mentális követelmények

6.5.2.1 A folyamodó nem szenvedhet semmilyen betegségben vagy rokkantságban, amely következtében valószínű, hogy hirtelen képtelenné válik feladatainak biztonságos végrehajtására.

6.5.2.2 A folyamodó kórelőzményében, vagy klinikai diagnózisában nem szerepelhetnek az alábbiak:

a) szervi vagy pszichikai rendellenesség;

b) pszichoaktív szerek használata miatt bekövetkezett pszichikai vagy viselkedésbeli rendellenesség, ez magába foglalja a függőség tünetcsoportot, melyet alkohol, vagy egyéb pszichoaktív szerek idéznek elő;

- c) skizofrénia, vagy tudathasadás-jellegű betegség vagy érzéksalódás;
- d) kedélyállapot rendellenesség (affektív zavar);
- e) idegrendszeri zavar, stressz okozta, vagy szomatikus zavar;
- f) magatartással kapcsolatos tünetcsoport, amely pszichológiai zavarokkal vagy testi tényezőkkel társul;
- g) felnőttkori személyiség- vagy magatartás zavar, különösen, ha ismétlődő bűncselekmény-kísérletekben mutatkozik meg;
- h) szellemi lassultság;
- i) pszichológiai fejlődési rendellenesség;
- j) magatartásbeli vagy érzelmi zavar, mely a gyermekkorban vagy a serdülőkorban jelentkezett először; vagy
- k) más módon meg nem határozott mentális zavar;

mely a folyamodót képtelenné teheti arra, hogy biztonságosan gyakorolja meglévő szakszolgálati engedélye vagy a kért szakszolgálati engedélye jogait.

6.5.2.2.1 Ajánlás.— *Azt a depresszióban szenvedő folyamodót, aki antidepresszáns gyógyszeres kezelés alatt áll, alkalmatlannak kell tekinteni, kivéve, ha az egészségügyi minősítő az érintett eset részleteinek ismeretében úgy ítéli meg, hogy a folyamodó állapota valószínűleg nem akadályozza a folyamodó szakszolgálati engedélyének és jogosításainak biztonságos gyakorlását.*

1. megjegyzés — Az antidepresszáns gyógyszerrel kezelt folyamodó minősítésére vonatkozó útmutatót a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmazza.

2. megjegyzés — Az pszichikai és magatartásbeli rendellenességek az Egészségügyi Világszervezet klinikai leírásai és diagnosztikai irányelvei szerint vannak meghatározva, ahogy azokat közzétették a Nemzetközi Statisztikai Betegség Osztályozás és a Kapcsolatos Egészségügyi Problémák című kiadványban, 10. kiadás – Elmebeli és Magatartásbeli zavarok, WHO 1992. Ez a dokumentum a diagnosztikai követelmények részletes leírását tartalmazza, amelyek hasznosak lehetnek az egészségügyi minősítésben történő alkalmazásra.

6.5.2.3 A folyamodó kórelőzményében, illetve klinikai diagnózisában nem szerepelhet az alábbiak közül egyik sem:

- a) az idegrendszer kifejtett (progressive) vagy nem-kifejtett (non-progressive) betegsége, melynek

hatásai valószínűleg akadályozzák a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában;

b) epilepszia; vagy

c) bármilyen tudatzavar, az ok kielégítő orvosi magyarázata nélkül.

6.5.2.4 A folyamodó nem szenvedhet semmilyen fejsérülésben, melynek hatásai valószínűleg akadályozzák a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak gyakorlásában.

6.5.2.5 A folyamodónak nem lehet semmiféle szív-rendellenessége, se vele született, se szerzett, amely valószínűleg akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye, vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.5.2.5.1 Azt a folyamodót, aki koszorúverőér by-pass műtéten, vagy érplasztikán (angioplasztika) (stent felvezetése mellett, vagy anélkül), vagy egyéb szívben végrehajtott beavatkozáson esett át, vagy ha volt szívinfarktus kórelőzménye, vagy aki bármilyen egyéb potenciálisan cselekvőképtelenséget okozó szívbetegségben szenved, alkalmatlannak kell tekinteni, kivéve, ha a folyamodó szívének állapotát a legjobb orvosi gyakorlat szerint megvizsgálták és értékelték, és úgy minősítették, hogy nem valószínű, hogy ez akadályozni fogja a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.5.2.5.2 Azt a folyamodót, akinek abnormális a szívritmusa, alkalmatlannak kell tekinteni, kivéve, ha a szabálytalan szív működést (aritmia) a legjobb orvosi gyakorlat szerint kivizsgálták és értékelték, és úgy minősítették, hogy nem valószínű, hogy ez akadályozni fogja a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása biztonságos gyakorlásában.

Megjegyzés.— Tájékoztató anyag a szív érrendszerének (cardiovascular) értékeléséhez a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvében (DOC 8984) található.

6.5.2.6 Az EKG vizsgálatnak (elektrocardiográfia) az Egészségügyi minősítés első alkalommal történő kiadásához szükséges szív-vizsgálat részét kell képeznie.

6.5.2.6.1 Az EKG vizsgálatot az ismételt vizsgálatok során is el kell végezni az 50. életévüket betöltött folyamodóknál nem kevesebb, mint éves gyakorisággal.

1. megjegyzés — A rutin EKG vizsgálatot diagnosztikus célra végzik. Ez nem szolgál elegendő bizonyítékkal az alkalmatlanság megítéléséhez további alapos érrendszeri kivizsgálás nélkül.

2. megjegyzés — A nyugalmi és a terheléses EKG-ra vonatkozó tájékoztató anyag a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvében (DOC8984) található.

6.5.2.7 A szisztolés és a diaszisztolés vérnyomásnak a normál határokon belül kell tartózkodnia.

6.5.2.7.1 A magas vérnyomás beállítására alkalmazott gyógyszerek használata kizáró ok, kivéve azon gyógyszereket, melyeknek a használata összeegyeztethető a folyamodó szakszolgálati engedélye és jogosítása biztonságos gyakorlásával.

Megjegyzés.— Ezen témakörben részletes irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.

6.5.2.8 Az érrendszernek sem jelentős működésbeli, sem felépítésbeli rendellenessége nem lehet.

6.5.2.9 A tüdőnek nem lehet sem akut elváltozása, sem a tüdő bármely részegységének, a mediasstinumnak vagy a mellhártyának semmilyen aktív betegsége, amely valószínűleg a cselekvőképesség tüneteit eredményezi normál és veszélyhelyzetekben.

Megjegyzés.— Mellkasröntgen-vizsgálat általában nem szükséges, de indokolt lehet olyan esetekben, amikor tünetmentes tüdőbetegségre lehet számítani.

6.5.2.10 Krónikus elzáródásos tüdőbajban (obstructive pulmonary disease) szenvedő folyamodót alkalmatlannak kell tekinteni kivéve, ha a folyamodó állapotát kivizsgálták és a lehető legjobb orvosi gyakorlatnak megfelelően értékelték, és olyan minősítést kapott, mely szerint nem valószínű, hogy ez akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.5.2.11 Azt a folyamodót, akinek asztmája van, mely jelentős tüneteket okoz, vagy valószínű, hogy cselekvőképzetlenség tüneteit idézi elő a normál, vagy veszélyhelyzeti üzemelés alatt, alkalmatlannak kell tekinteni.

6.5.2.11.1 Az asztma kezelésére szolgáló drogok használata kizáró ok, kivéve azokat a gyógyszereket, melyeknek alkalmazása összeegyeztethető a folyamodó szakszolgálati engedélye vagy jogosítványa biztonságos gyakorlásával.

Megjegyzés.— A gyógyszerek veszélyeiről irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvben (DOC 8984) lehet megtalálni.

6.5.2.12 Az aktív tüdőtuberkulózisban szenvedő folyamodót alkalmatlannak kell tekinteni.

6.5.2.12.1 Azt a folyamodót, akinél nyugvó vagy gyógyult maradványok vannak, melyekről ismert, hogy tuberkulózis okozta, vagy feltehetően ilyen eredetű, alkalmasnak lehet minősíteni.

1. megjegyzés — A légzőszervi betegségek minősítéséhez irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyv (DOC 8984) tartalmaz.

2. megjegyzés — A gyógyszerek és drogok veszélyeiről irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvben (DOC 8984) lehet megtalálni.

6.5.2.13 Azt a folyamodót, akinél jelentős károsodás áll fenn a gyomor és bélrendszer működésében, vagy a hasi szervek működését károsító betegség fordul elő, alkalmatlannak kell minősíteni.

6.5.2.14 Az emésztőcsatorna, vagy a hasi szervek bármely betegsége, vagy műtét utáni állapota, amely valószínűleg cselekvőképtelenséget okoz, különösképpen a szűkület vagy összenyomódás következtében létrejövő elzáródás esetében, a folyamodót alkalmatlannak kell minősíteni.

6.5.2.14.1 Ajánlás.— *Ha a folyamodó emésztőszervi, vagy hasi szervein olyan nagyobb sebészeti műtétet végeztek, melynek során ezen szervek bármelyikét részlegesen vagy teljesen kioperálták, vagy áthelyezték, a folyamodót alkalmatlannak kell tekinteni mindaddig, amíg az egészségügyi minősítő, miután szabad betekintést nyert az adott operáció részletes anyagába, úgy ítéli meg, hogy az operáció hatásai valószínűleg nem vezetnek cselekvőképtelenséghez.*

6.5.2.15 A folyamodót alkalmatlannak kell minősíteni, ha anyagcsere, táplálkozási, vagy belső elválasztású mirigyek zavara áll fenn, melyek valószínűleg gátolják a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.5.2.16 Az inzulin-kezelt cukorbeteg (diabetes mellitus) folyamodót alkalmatlannak kell minősíteni.

Megjegyzés.— Az 1.2.4.8. pont előírásai szerinti, inzulinnal kezelt, 2. típusú cukorbetegségben szenvedő folyamodók minősítésére vonatkozó irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.

6.5.2.16.1 Azt a folyamodót, akinek cukorbetegségét (diabetes mellitus) nem inzulinnal kezelik, alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha a körülmények azt mutatják, hogy azt kizárólag diétával, vagy diéta és olyan szájon át szedhető anti-diabetikus gyógyszer kombinációjával kielégítően karban lehet tartani, amely használata összeegyeztethető a folyamodó szakszolgálati engedélye és jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásával.

Megjegyzés.— A cukorbeteg folyamodók minősítéséhez irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.

6.5.2.17 A folyamodót, aki a vér- és/vagy a nyirokrendszer betegségeiben szenved, alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha kellően kivizsgálták, és állapotát olyannak találják, amely nem valószínű, hogy megakadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye és jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.5.2.18 Vese, vagy húgy- és ivarszervi betegségben szenvedő folyamodókat alkalmatlannak kell minősíteni, feltéve, ha megfelelően kivizsgálták, és állapotukat olyannak találták, melynél nem valószínű, hogy szakszolgálati engedélyük vagy jogosításuk jogainak biztonságos gyakorlását akadályozná.

6.5.2.18.1A húgyutak vizsgálata része kell, hogy legyen az egészségügyi felülvizsgálatnak és a rendellenességeket megfelelően fel kell deríteni.

Megjegyzés.— A húgyutak vizsgálatához és a rendellenességek felderítéséhez irányelvek a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvben (DOC 8984) találhatók.

6.5.2.19 A folyamodót, aki veséjében vagy a húgyutakban és ivarszervekben betegség, vagy sebészi beavatkozás fordult elő, különösen, ha szűkület, vagy összenyomódás okozta elzáródás tapasztalható, alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha a folyamodó állapotát kivizsgálták és a lehető legjobb orvosi gyakorlatnak megfelelően kiértékelik, és úgy minősítik, hogy nem áll fenn a valószínűsége annak, hogy a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában ez akadályozná.

6.5.2.19.1 Azokat a folyamodókat, akiknek az egyik veséjét eltávolították, alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha az állapota jól kompenzált.

6.5.2.20 A folyamodót, aki szérum pozitív az emberi immunhiányos vírusra (HIV), alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha a folyamodó állapotát a legjobb orvosi gyakorlatnak megfelelően kivizsgálták és értékelték, és úgy ítélték meg, hogy az valószínűleg nem akadályozza a folyamodó szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlását.

1. megjegyzés — A HIV-betegség korai diagnózisa és aktív kezelése antiretrovirális terápiával csökkenti a morbiditást és javítja a prognózist, és így növeli az alkalmas minősítés valószínűségét.

2. megjegyzés — Irányelvek azon folyamodók minősítésére, akik szérumpozitívak az emberi immunhiányos vírusra (HIV), a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvében (DOC 8984) találhatók.

6.5.2.21 A folyamodót, akik terhes, alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha a szülészeti értékelés és a folyamatos orvosi felülvizsgálat azt mutatja, hogy alacsony kockázatú és komplikációmentes terhességről van szó.

6.5.2.21.1 **Ajánlás.**— *A terhesség kihordási ideje alatt óvintézkedéseket kell tenni a légiforgalmi irányító kellő időben történő tehermentesítésére a szülés idő előtti megindulása, vagy egyéb komplikációk esetében.*

6.5.2.21.2 **Ajánlás.**— *A folyamodónál, akinek terhessége alacsony kockázatú és komplikációmentes, és a 6.5.2.21. pontnak megfelelően értékelték és felülvizsgálták, alkalmasságának minősítését a terhesség 34. hetének végéig terjedő időszakra kell korlátozni.*

6.5.2.22 A terhesség végét, vagy a szülést követően a folyamodónak nem engedélyezett a szakszolgálati

engedélye jogainak gyakorlása egészen addig, amíg a lehető legjobb orvosi gyakorlat szerint végrehajtott, ismételt orvosi értékelésen át nem esett, és meg nem állapították, hogy a folyamodó képes a szakszolgálati engedélye és jogosításai jogainak biztonságos gyakorlására.

6.5.2.23 A folyamodó nem szenvedhet a csontokat, ízületeket, izmokat, ínakat, vagy a hozzájuk kapcsolódó struktúrákat illetően semmilyen rendellenességben, mely valószínűleg akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

Megjegyzés.— Bármely, a csontokat, ízületeket, izmokat vagy ínakat érintő sérülés következménye, és bizonyos anatómiai fogyatékoságok rendszerint funkcionális minősítést igényelnek az alkalmasság meghatározása céljából.

6.5.2.24 A folyamodó nem szenvedhet semmilyen a füllel, és a hozzá tartozó struktúrákkal kapcsolatos rendellenességben vagy betegségben, mely valószínűleg akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.5.2.25 A folyamodó nem szenvedhet semmilyen a füllel, szájüreggel, vagy a felső légutakkal kapcsolatos rendellenességben vagy betegségben, mely valószínűleg akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.5.2.26 Azt a folyamodót, aki dadog, vagy egyéb olyan beszédhibával rendelkezik, amely eléggé súlyos ahhoz, hogy zavart okozzon a beszéd útján történő kommunikációban, alkalmatlannak kell minősíteni.

6.5.3 Látással kapcsolatos követelmények

Az egészségügyi vizsgálatot az alábbi követelményekre kell alapozni.

6.5.3.1 A szem és a védőszerveinek működése legyen kielégítő állapotú. Ezek nem lehetnek aktív kóros állapotban, akut vagy krónikus formában, sem sebészeti beavatkozás, vagy trauma következményei a szemben, vagy annak védőszervein, melyek valószínűleg csökkentik a megfelelő látási funkciót oly mértékben, mely már akadályozza a folyamodót abban, hogy szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogait biztonságosan gyakorolja.

6.5.3.2 A folyamodó látásélessége korrekcióval vagy korrekció nélkül legalább 6/9 legyen, vagy ettől több, mindkét szemet külön mérve, és a két szemmel látás élességének 6/6 értékűnek, vagy ettől jobbnak kell lennie. A nem korrigált látásélességre korlátozás nem vonatkozik. Ha ezt a szabvány látásélességet korrigáló lencsékkel (szemüveggel) el lehet érni, a folyamodót alkalmasnak lehet minősíteni feltéve, ha:

- a) az ilyen korrigáló szemüveget mindvégig viseli, mialatt szakszolgálati engedélyének jogosítványait és jogosítását gyakorolja, és
- b) ezen felül egy megfelelő tartalék szemüveget állandóan magánál tart szakszolgálati engedélye jogosítványainak gyakorlása alatt.

Megjegyzés.— A folyamodót mindaddig úgy tekintik, mint aki eleget tesz ezen előírásoknak, ameddig nincs ok a gyanúra, mely esetben egy szemészeti jelentés szükséges az Engedélyező Hatóság döntéséhez. Mind a korrigált, mind a nem korrigált látásélességet rendszeresen mérik és naplózzák minden egyes újbóli vizsgálatnál. A szemészeti jelentést igénylő körülmények magukba foglalják a nem korrigált látásélesség lényeges romlását, a legoptimálisabban korrigált látásélesség bármilyen romlását, és a szem megbetegedésének esetét, a szemsérülést, vagy a szemműtétet.

6.5.3.2.1 A folyamodó viselhet kontaktlencsét ezen követelmény kielégítésére feltéve, ha:

- a) a szemüveglencse egyfókuszú (monofocal) és nem színezett,
- b) a szemüveg viselését jól tolerálja, és
- c) egy megfelelő tartalék szemüveget állandóan magánál tart szakszolgálati engedélye jogosítványainak gyakorlása alatt.

Megjegyzés.— A folyamodónak, aki kontaktlencsét visel, nem feltétlenül kell korrekció nélküli látásélességet mérni minden egyes újbóli vizsgálatnál feltéve, hogy a kontaktlencse receptje ismert.

6.5.3.2.2 A nagy fénytörési hibában szenvedő folyamodónak kontaktlencsét, vagy nagy törésű szemüveget kell használnia.

Megjegyzés.— Ha szemüveget használ, nagy törésű lencsék szükségesek a periférikus mezőtorzítás minimalizálására.

6.5.3.2.3 Annak a folyamodónak, akinek korrigálás nélküli távollátás élessége bármelyik szeménél 6/60-nál rosszabb értékű, egy teljes szemészeti bizonyítványt kell beszereznie az első Egészségügyi Minősítés előtt, és ezután minden 5. évben.

1. megjegyzés — Az előírt szemvizsgálat célja (1) meggyőződni a normál látásképességről, és (2) felismerni bármilyen jelentős kóros állapotot.

2. megjegyzés — Az 1.2.4.8. pont előírásainak megfelelően az egy szemmel látó (monocular) folyamodók minősítésére vonatkozó irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.

6.5.3.3 Ha a folyamodó olyan műtéten esett át, mely befolyásolja a szem törésállapotát, akkor őt alkalmatlannak kell minősíteni egészen addig, amíg mentesek nem lesznek szemei mindazon következményektől, melyek valószínűleg akadályozzák szakszolgálati engedélye jogosítványainak és jogosításának biztonságos gyakorlásában.

6.5.3.4 A folyamodónak képesnek kell lennie arra, hogy elolvassa az N5 táblát vagy ennek megfelelőt – ha korrigálás céljából szemüveget visel – melyet a 6.5.3.2. pontban írnak elő, a folyamodó által megválasztott 30-50 cm-es távolságból és képesnek kell lennie arra, hogy 100 cm távolságból elolvassa az N14 táblát, vagy ennek megfelelőt. Ha ennek a követelménynek csak a közellátás korrekciójával tud

megfelelni, a folyamodót alkalmasnak lehet minősíteni feltéve, ha ezt hozzáadják a 6.5.3.2. pontnak megfelelően már előírt szemüveg korrekció értékéhez; ha ilyet nem írtak elő, egy olvasó szemüveget használatra készen mindig magánál kell tartania mindvégig, amíg a szakszolgálati engedély jogosítványait gyakorolja. Ha közel-látás korrekció szükséges, a folyamodónak demonstrálnia kell, hogy egyetlen szemüveg elegendő számára mind a közel-látási, mind a távol-látási követelmények kielégítésére.

1. megjegyzés — Az „N5” és „N14” a használatos betűtípust jelöli. További részletek a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvében (DOC 8984) találhatók.

2. megjegyzés — Azon folyamodónak, akinek közellátás korrekcióra van szüksége ahhoz, hogy megfeleljen ezen előírásnak, „átnéző”, bifokális vagy esetleg multifokális szemüvegre van szüksége mind a műszerek jelzéseinek leolvasásához, mind pedig térkép vagy könyv olvasásához, melyet a kezében tart, és ahhoz, hogy a szemüveg levétele nélkül az ablakon keresztül a távolba is élesen tudjon látni. A csak egyféle, közellátás korrekciót biztosító szemüveg (teljes felületén azonos dioptriájú lencse, olvasáshoz való) bizonyos légiforgalmi irányítói feladatok ellátásához elfogadható. Tudomásul kell azonban venni, hogy a csak egyféle, közellátás korrekciót biztosító szemüveg jelentősen csökkenti a távoli látóélességet.

3. megjegyzés — - Ha korrekciós lencse beszerzésére vagy megújítására van szükség, a folyamodótól elvárják, hogy a szemüveget készítő optikust tájékoztassa arról, mekkorák az olvasási távolságok azokhoz a légiforgalmi irányítói feladatokhoz, amelyeket a folyamodó várhatóan végezni fog.

6.5.3.4.1 Ha ezen pont előírásai értelmében közellátás korrekció szükséges, egy második közellátó szemüveget kell a folyamodónak magánál tartania azonnali használatra készen.

6.5.3.5 A folyamodótól megkövetelik, hogy normál látótérrel rendelkezzen.

6.5.3.6 A folyamodótól megkövetelik, hogy mindkét szemmel való látása normál legyen.

6.5.3.6.1 Csökkent stereopsis, abnormális konvergencia, mely akadályozza a közellátást, és a szemtengelytől való eltérés, ahol a fuzionális tartalékok elegendőek ahhoz, hogy meggátolják az asthenopia-t és a diplopia-t, nem feltétlenül jelentenek alkalmatlansági okot.

6.5.4 Hallásra vonatkozó követelmények

6.5.4.1 A folyamodó hallásvesztése, ha tiszta-hang audiometerrel vizsgálják, mindkét fülét külön-külön vizsgálva, nem lehet több mint 35dB az 500, 1000, vagy 2000 Hz frekvenciáknál, vagy 50dB-nél több 3000 Hz frekvencián.

6.5.4.1.1 Az a folyamodó, akinek a hallásvesztése nagyobb, mint a fentiekben ismertetett értékek, alkalmasnak minősíthető feltéve, ha a folyamodó hallásteljesítménye normális olyan háttérzaj ellenében, mely hűen visszaadja, vagy utánozza a fedélzeti zaj álcázott jellegét (tulajdonságait) a beszéd vagy a jeladók ellenében.

1. megjegyzés — A háttérzaj frekvencia-összetétele csak olyan mértékben van meghatározva, hogy a 600-tól 4800 Hz-ig (beszéd frekvenciatartomány) terjedő frekvenciasáv megfelelően megjelenítésre kerüljön.

2. megjegyzés — A hátrányos megkülönböztetés kipróbálására szolgáló beszédanyagban mind repülési vonatkozású, mind fonetikailag kiegyensúlyozott szavakat kell rendes körülmények között használni.

6.5.4.1.2 Alternatívaként gyakorlati halláspróbát is végre lehet hajtani egy olyan légiforgalmi irányítás környezetben, mely jól jeleníti meg azt a munkahelyet, amelyre a folyamodó szakszolgálati engedélye és jogosításai érvényesek.

A nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Annex 1.169-A. módosítás hiteles angol nyelvű szövege:

COVER SHEET TO AMENDMENT 169-A

**INTERNATIONAL STANDARDS
AND RECOMMENDED PRACTICES**

PERSONNEL LICENSING

**ANNEX 1
TO THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION**

TENTH EDITION — JULY 2006

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

Checklist of Amendments to Annex 1

	<i>Effective date</i>	<i>Date of applicability</i>
Tenth Edition (Incorporates Amendments 1 to 167)	17 July 2006	23 November 2006
Amendment 168 (Adopted by the Council on 23 February 2007) Amendment 169-A (Adopted by the Council on 2 March 2009)	16 July 2007	22 November 2007
Replacement pages (ix), 1-3 to 1-9, 6-1, and 6-3 to 6-15	20 July 2009	19 November 2009

Transmittal note

Amendment 169-A to the
International Standards and
Recommended Practices

PERSONNEL LICENSING
(Annex 1 to the Convention on International Civil Aviation)

1. Insert the following replacement pages in Annex 1 (Tenth Edition) to incorporate Amendment 169-A which becomes applicable on 19 November 2009:

- a) Page (ix) — Foreword
- b) Pages 1-3 to 1-9 — Chapter 1
- c) Pages 6-1, and 6-3 to 6-15 — Chapter 6

2. Record the entry of this amendment on page (ii).

<i>Foreword</i>			<i>Annex 1 — Personnel Licensing</i>
<i>Amendment</i>	<i>Source(s)</i>	<i>Subject(s)</i>	<i>Adopted Effective Applicable</i>
167 (10th Edition)	Air Navigation Commission studies; Second meeting of the Flight Crew Licensing and Training Panel.	Revised and new medical provisions on the upper age limits for flight crew members; new personnel licensing requirements for airships and powered-lifts; introduction of the multi-crew pilot licence; amendments to the details of existing flight crew licensing Standards; amendments to the provisions on the role of flight simulation training devices in acquiring or maintaining the competencies required for the various levels of licences and ratings.	10 March 2006 17 July 2006 23 November 2006
168	Air Navigation Commission study.	The amendment concerns: e) the replacement of the approach and area radar control ratings by approach and area control surveillance ratings to reflect the fact that surveillance systems are not limited to radar; f) the harmonization of the Human Factors knowledge requirements for air traffic controllers with those recently adopted as part of Amendment 167 to Annex 1 for flight crew; g) the applicability of the existing Standards on approved training for flight crew (Annex 1, 1.2.8 and Appendix 2) to the approved training required for the air traffic controller licence and ratings; and h) new provisions for student air traffic controllers receiving instruction in an operational environment.	23 February 2007 16 July 2007 22 November 2007

169-A

Secretariat with
the assistance of
the Medical
Provisions Study
Group

Amendment introducing some new concepts in the field of aviation
medicine to better address current aeromedical risks to flight safety.

2 March 2009

20 July 2009

19 November 2009

Chapter 1

Instrument flight time. Time during which a pilot is piloting an aircraft solely by reference to instruments and without external reference points.

Instrument ground time. Time during which a pilot is practising, on the ground, simulated instrument flight in a flight simulation training device approved by the Licensing Authority.

Instrument time. Instrument flight time or instrument ground time.

Licensing Authority. The Authority designated by a Contracting State as responsible for the licensing of personnel.

Note. — In the provisions of this Annex, the Licensing Authority is deemed to have been given the following responsibilities by the Contracting State:

- a) assessment of an applicant's qualifications to hold a licence or rating;*
- b) issue and endorsement of licences and ratings;*
- c) designation and authorization of approved persons;*
- d) approval of training courses;*
- e) approval of the use of flight simulation training devices and authorization for their use in gaining the experience or in demonstrating the skill required for the issue of a licence or rating; and*
- f) validation of licences issued by other Contracting States.*

Likely. In the context of the medical provisions in Chapter 6, **likely** means with a probability of occurring that is unacceptable to the medical assessor.

Maintenance. The performance of tasks required to ensure the continuing airworthiness of an aircraft, including any one or combination of overhaul, inspection, replacement, defect rectification, and the embodiment of a modification or repair.

Medical Assessment. The evidence issued by a Contracting State that the licence holder meets specific requirements of medical fitness.

Medical assessor. A physician, appointed by the Licensing Authority, qualified and experienced in the practice of aviation medicine and competent in evaluating and assessing medical conditions of flight safety significance.

Note 1. — Medical assessors evaluate medical reports submitted to the Licensing Authority by medical examiners.

Note 2. — Medical assessors are expected to maintain the currency of their professional knowledge.

Medical examiner. A physician with training in aviation medicine and practical knowledge and experience of the aviation environment, who is designated by the Licensing Authority to conduct medical examinations of fitness of applicants for licences or ratings for which medical requirements are prescribed.

Night. The hours between the end of evening civil twilight and the beginning of morning civil twilight or such other period between sunset and sunrise, as may be prescribed by the appropriate authority.

Note. — Civil twilight ends in the evening when the centre of the sun's disc is 6 degrees below the horizon and begins in the morning when the centre of the sun's disc is 6 degrees below the horizon.

Performance criteria. Simple, evaluative statements on the required outcome of the competency element and a description of the criteria used to judge whether the required level of performance has been achieved.

Pilot (to). To manipulate the flight controls of an aircraft during flight time.

Pilot-in-command. The pilot designated by the operator, or in the case of general aviation, the owner, as being in command and charged with the safe conduct of a flight.

Pilot-in-command under supervision. Co-pilot performing, under the supervision of the pilot-in-command, the duties and functions of a pilot-in-command, in accordance with a method of supervision acceptable to the Licensing Authority.

Powered-lift. A heavier-than-air aircraft capable of vertical take-off, vertical landing, and low-speed flight, which depends principally on engine-driven lift devices or engine thrust for the lift during these flight regimes and on non-rotating aerofoil(s) for lift during horizontal flight.

Problematic use of substances. The use of one or more psycho-active substances by aviation personnel in a way that:

- a) constitutes a direct hazard to the user or endangers the lives, health or welfare of others; and/or
- b) causes or worsens an occupational, social, mental or physical problem or disorder.

Psychoactive substances. Alcohol, opioids, cannabinoids, sedatives and hypnotics, cocaine, other psychostimulants, hallucinogens, and volatile solvents, whereas coffee and tobacco are excluded.

Quality system. Documented organizational procedures and policies; internal audit of those policies and procedures; management review and recommendation for quality improvement.

Rated air traffic controller. An air traffic controller holding a licence and valid ratings appropriate to the privileges to be exercised.

Rating. An authorization entered on or associated with a licence and forming part thereof, stating special conditions, privileges or limitations pertaining to such licence.

Rendering (a licence) valid. The action taken by a Contracting State, as an alternative to issuing its own licence, in accepting a licence issued by any other Contracting State as the equivalent of its own licence.

Sign a maintenance release (to). To certify that maintenance work has been completed satisfactorily in accordance with the applicable Standards of airworthiness, by issuing the maintenance release referred to in Annex 6.

Significant. In the context of the medical provisions in Chapter 6, **significant** means to a degree or of a nature that is likely to jeopardize flight safety.

Solo flight time. Flight time during which a student pilot is the sole occupant of an aircraft.

Threat. Events or errors that occur beyond the influence of an operational person, increase operational complexity and must be managed to maintain the margin of safety.

Note. — See Attachment E of Annex 13 — Aircraft Accident and Incident Investigation for a description of operational personnel.

Threat management. The process of detecting and responding to threats with countermeasures that reduce or eliminate the consequences of threats and mitigate the probability of errors or undesired states.

Note. — See Attachment C to Chapter 3 of the Procedures for Air Navigation Services — Training (PANS-TRG, Doc 9868) and Circular 314 — Threat and Error Management (TEM) in Air Traffic Control for a description of undesired states.

1.2 General rules concerning licences

Note 1. — Although the Convention on International Civil Aviation allocates to the State of Registry certain functions which that State is entitled to discharge, or obligated to discharge, as the case may be, the Assembly recognized, in Resolution A23-13, that the State of Registry may be unable to fulfil its responsibilities adequately in instances where aircraft are leased, chartered or interchanged — in particular without crew — by an operator of another State and that the Convention may not adequately specify the rights and obligations of the State of an operator in such instances until such time as Article 83 bis of the Convention enters into force. Accordingly, the Council urged that if, in the above mentioned instances, the State of Registry finds itself unable to discharge adequately the functions allocated to it by the Convention, it delegate to the State of the Operator, subject to acceptance by the latter State, those functions of the State of Registry that can more adequately be discharged by the State of the Operator. While Article 83 bis of the Convention entered into force on 20 June 1997 in respect of Contracting States which have ratified the related Protocol (Doc 9318), the foregoing action will remain particularly relevant for those Contracting States which do not have treaty relations under Article 83 bis. It was understood that pending entry into force of Article 83 bis of the Convention, the foregoing action would only be a matter of practical convenience and would not affect either the provisions of the Chicago Convention prescribing the duties of the State of Registry or any third State. However, as Article 83 bis of the Convention entered into force on 20 June 1997, such transfer agreements will have effect in respect of Contracting States which have ratified the related Protocol (Doc 9318) upon fulfilment of the conditions established in Article 83 bis.

Note 2. — International Standards and Recommended Practices are established for licensing the following personnel:

a. Flight crew

- private pilot — aeroplane, airship, helicopter or powered-lift;
- commercial pilot — aeroplane, airship, helicopter or powered-lift;
- multi-crew pilot — aeroplane;
- airline transport pilot — aeroplane, helicopter or powered-lift
- glider pilot;
- free balloon pilot;
- flight navigator;
- flight engineer.

b. Other personnel

- a. aircraft maintenance (technician/engineer/mechanic);*
- b. air traffic controller;*
- c. flight operations officer/flight dispatcher;*
- d. aeronautical station operator.*

1.2.1. Authority to act as a flight crew member

A person shall not act as a flight crew member of an aircraft unless a valid licence is held showing compliance with the specifications of this Annex and appropriate to the duties to be performed by that person. The licence shall have been issued by the State of Registry of that aircraft or by any other Contracting State and rendered valid by the State of Registry of that aircraft.

Note. — Article 29 of the Convention on International Civil Aviation requires that the flight crew members carry their

1.2.2. Method of rendering a licence valid

1.2.2.1 When a Contracting State renders valid a licence issued by another Contracting State, as an alternative to the issuance of its own licence, it shall establish validity by suitable authorization to be carried with the former licence accepting it as the equivalent of the latter. When a State limits the authorization to specific privileges, the authorization shall specify the privileges of the licence which are to be accepted as its equivalent. The validity of the authorization shall not extend beyond the period of validity of the licence. The authorization ceases to be valid if the licence upon which it was issued is revoked or suspended.

Note. — This provision is not intended to preclude the State that issued the licence from extending, by a suitable notification, the period of validity of the licence without necessarily requiring either the physical return of the licence or the appearance of the licence holder before the Authorities of that State.

1.2.2.2 When an authorization under 1.2.2.1 is issued for use in commercial air transport operations, the Licensing Authority shall confirm the validity of the other Contracting State's licence before issuing the authorization.

1.2.2.3 Recommendation.— *A pilot licence issued by a Contracting State should be rendered valid by other Contracting States for use in private flights.*

Note.— Contracting States which, without formality, render valid a licence issued by another Contracting State for use in private flights are encouraged to notify this facility in their Aeronautical Information Publications.

1.2.3. Privileges of the holder of a licence

A Contracting State shall not permit the holder of a licence to exercise privileges other than those granted by that licence.

1.2.4. Medical fitness

Note 1. — Guidance material is published in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Note 2. — To satisfy the licensing requirements of medical fitness for the issue of various types of licences, the applicant must meet certain appropriate medical requirements which are specified as three classes of Medical Assessment. Details are given in 6.2, 6.3, 6.4 and 6.5. To provide the necessary evidence to satisfy the requirements of 1.2.4.1, the Licensing Authority issues the licence holder with the appropriate Medical Assessment, Class 1, Class 2 or Class 3. This can be done in several ways such as a suitably titled separate certificate, a statement on the licence, a national regulation stipulating that the Medical Assessment is an integral part of the licence, etc.

1.2.4.1 An applicant for a licence shall, when applicable, hold a Medical Assessment issued in accordance with the provisions of Chapter 6.

1.2.4.2 The period of validity of a Medical Assessment shall begin on the day the medical examination is performed. The duration of the period of validity shall be in accordance with the provisions of 1.2.5.2.

1.2.4.2.1 The period of validity of a Medical Assessment may be extended, at the discretion of the Licensing Authority, up to 45 days.

Note. — It is advisable to let the calendar day on which the Medical Assessment expires remain constant year after year by allowing the expiry date of the current Medical Assessment to be the beginning of the new validity period under the proviso that the medical examination takes place during the period of validity of the current Medical Assessment but no more than 45 days before it expires.

1.2.4.3 Except as provided in 1.2.5.2.6, flight crew members or air traffic controllers shall not exercise the privileges of their licence unless they hold a current Medical Assessment appropriate to the licence.

1.2.4.4 Contracting States shall designate medical examiners, qualified and licensed in the practice of medicine, to conduct medical examinations of fitness of applicants for the issue or renewal of the licences or ratings specified in Chapters 2 and 3, and of the appropriate licences specified in Chapter 4.

1.2.4.4.1 Medical examiners shall have received training in aviation medicine and shall receive refresher training at regular intervals. Before designation, medical examiners shall demonstrate adequate competency in aviation medicine.

1.2.4.4.2 Medical examiners shall have practical knowledge and experience of the conditions in which the holders of licences and ratings carry out their duties.

Note.— Examples of practical knowledge and experience are flight experience, simulator experience, on-site observation or any other hands-on experience deemed by the Licensing Authority to meet this requirement.

1.2.4.4.3 Recommendation. — *The competence of a medical examiner should be evaluated periodically by the medical assessor.*

1.2.4.5 Applicants for licences or ratings for which medical fitness is prescribed shall sign and furnish to the medical examiner a declaration stating whether they have previously undergone such an examination and, if so, the date, place and result of the last examination. They shall indicate to the examiner whether a Medical Assessment has previously been refused, revoked or suspended and, if so, the reason for such refusal, revocation or suspension.

1.2.4.5.1 Any false declaration to a medical examiner made by an applicant for a licence or rating shall be reported to the Licensing Authority of the issuing State for such action as may be considered appropriate.

1.2.4.6 Having completed the medical examination of the applicant in accordance with Chapter 6, the medical examiner shall coordinate the results of the examination and submit a signed report, or equivalent, to the Licensing Authority, in accordance with its requirements, detailing the results of the examination and evaluating the findings with regard to medical fitness.

1.2.4.6.1 If the medical report is submitted to the Licensing Authority in electronic format, adequate identification of the examiner shall be established.

1.2.4.6.2 If the medical examination is carried out by two or more medical examiners, Contracting States shall appoint one of these to be responsible for coordinating the results of the examination, evaluating the findings with regard to medical fitness, and signing the report.

1.2.4.7 Contracting States shall use the services of medical assessors to evaluate reports submitted to the Licensing Authorities by medical examiners.

1.2.4.7.1 The medical examiner shall be required to submit sufficient information to the Licensing Authority to enable that Authority to undertake Medical Assessment audits.

Note. — The purpose of such auditing is to ensure that medical examiners meet applicable standards for good medical practice and aeromedical risk assessment. Guidance on aeromedical risk assessment is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

1.2.4.8 If the medical Standards prescribed in Chapter 6 for a particular licence are not met, the appropriate Medical Assessment shall not be issued or renewed unless the following conditions are fulfilled:

- a). accredited medical conclusion indicates that in special circumstances the applicant's failure to meet any requirement, whether numerical or otherwise, is such that exercise of the privileges of the licence applied for is not likely to jeopardize flight safety;
- b). relevant ability, skill and experience of the applicant and operational conditions have been given due consideration; and

c) the licence is endorsed with any special limitation or limitations when the safe performance of the licenceholder's duties is dependent on compliance with such limitation or limitations.

1.2.4.9 Medical confidentiality shall be respected at all times.

1.2.4.9.1 All medical reports and records shall be securely held with accessibility restricted to authorized personnel.

1.2.4.9.2 When justified by operational considerations, the medical assessor shall determine to what extent pertinent medical information is presented to relevant officials of the Licensing Authority.

1.2.5. Validity of licences

1.2.5.1.A Contracting State, having issued a licence, shall ensure that the privileges granted by that licence, or by related ratings, are not exercised unless the holder maintains competency and meets the requirements for recent experience established by that State.

*1.2.5.1.1. **Recommendation.**— A Contracting State should establish maintenance of competency and recent experience requirements for pilot licences and ratings based on a systematic approach to accident prevention and should include a risk assessment process and analysis of current operations, including accident and incident data appropriate to that State.*

1.2.5.1.2. A Contracting State, having issued a licence, shall ensure that other Contracting States are enabled to be satisfied as to the validity of the licence.

Note 1.— The maintenance of competency of flight crew members, engaged in commercial air transport operations, may be satisfactorily established by demonstration of skill during proficiency flight checks completed in accordance with Annex 6.

Note 2. — Maintenance of competency may be satisfactorily recorded in the operator's records, or in the flight crew member's personal log book or licence.

Note 3. — Flight crew members may, to the extent deemed feasible by the State of Registry, demonstrate their continuing competency in flight simulation training devices approved by that State.

Note 4. — See the Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulators (Doc 9625).

Note 5. — See the Manual of Procedures for Establishment and Management of a State's Personnel Licensing System (Doc 9379) for guidance material on the development of a risk assessment process.

1.2.5.2 Except as provided in 1.2.5.2.1, 1.2.5.2.2, 1.2.5.2.3, 1.2.5.2.4, 1.2.5.2.5 and 1.2.5.2.6, a Medical Assessment issued in accordance with 1.2.4.5 and 1.2.4.6 shall be valid from the date of the medical examination for a period not greater than:

60 months for the private pilot licence — aeroplane, air-ship, helicopter and powered-lift;

12 months for the commercial pilot licence — aeroplane, airship, helicopter and powered-lift;

12 months for the multi-crew pilot licence — aeroplane; 12 months for the airline transport pilot licence — aeroplane, helicopter and powered-lift;

60 months for the glider pilot licence;

60 months for the free balloon pilot licence; 12 months for the flight navigator licence; 12

months for the flight engineer licence;

48 months for the air traffic controller licence.

Note 1. — The periods of validity listed above may be extended by up to 45 days in accordance with 1.2.4.2.1.

Note 2.— When calculated in accordance with 1.2.5.2 and its sub-paragraphs, the period of validity will, for the last month counted, include the day that has the same calendar number as the date of the medical examination or, if that month has no day with that number, the last day of that month.

1.2.5.2.1. The period of validity of a Medical Assessment may be reduced when clinically indicated.

1.2.5.1.2. When the holders of airline transport pilot licences — aeroplane, helicopter and powered-lift, and commercial pilot licences — aeroplane, airship, helicopter and powered-lift, who are engaged in single-crew commercial air transport operations carrying passengers, have passed their 40th birthday, the period of validity specified in 1.2.5.2 shall be reduced to six months.

1.2.5.1.3. When the holders of airline transport pilot licences — aeroplane, helicopter and powered-lift, commercial pilot licences — aeroplane, airship, helicopter and powered-lift, and multi-crew pilot licences — aeroplane, who are engaged in commercial air transport operations, have passed their 60th birthday, the period of validity specified in 1.2.5.2 shall be reduced to six months.

1.2.5.1.4. When the holders of private pilot licences — aeroplane, airship, helicopter and powered-lift, free balloon pilot licences, glider pilot licences and air traffic controller licences have passed their 40th birthday, the period of validity specified in 1.2.5.2 shall be reduced to 24 months.

1.2.5.1.5. **Recommendation.**— *When the holders of private pilot licences — aeroplane, airship, helicopter and powered-lift, free balloon pilot licences, glider pilot licences and air traffic controller licences have passed their 50th birth-day, the period of validity specified in 1.2.5.2 should be further reduced to 12 months.*

Note. — The periods of validity listed above are based on the age of the applicant at the time of undergoing the medical examination.

1.2.5.1.6. *Circumstances in which a medical examination may be deferred.* The prescribed re-examination of a licence holder operating in an area distant from designated medical examination facilities may be deferred at the discretion of the Licensing Authority, provided that such deferment shall only be made as an exception and shall not exceed:

- d) a single period of six months in the case of a flight crew member of an aircraft engaged in non-commercial operations;
- e) two consecutive periods each of three months in the case of a flight crew member of an aircraft engaged in commercial operations provided that in each case a favourable medical report is obtained after examination by a designated medical examiner of the area concerned, or, in cases where such a designated medical examiner is not available, by a physician legally qualified to practise medicine in that area. A report of the medical examination shall be sent to the Licensing Authority where the licence was issued;
- f) in the case of a private pilot, a single period not exceeding 24 months where the medical examination is carried out by an examiner designated under 1.2.4.4 by the Contracting State in which the applicant is temporarily located. A report of the medical examination shall be sent to the Licensing Authority where the licence was issued.

1.2.6. Decrease in medical fitness

1.2.6.1. Holders of licences provided for in this Annex shall not exercise the privileges of their licences and related ratings at any time when they are aware of any decrease in their medical fitness which might render them unable to safely and properly exercise these privileges.

2.6.1.1. Recommendation. — *States should ensure that licence holders are provided with clear guidelines on medical conditions that may be relevant to flight safety and when to seek clarification or guidance from a medical examiner or Licensing Authority.*

Note. — *Guidance on physical and mental conditions and treatments that are relevant to flight safety about which information may need to be forwarded to the Licensing*

Authority is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

1.2.6.1.2. Recommendation. — *Each Contracting State should, as far as practicable, ensure that licence holders do not exercise the privileges of their licences and related ratings during any period in which their medical fitness has, from any cause, decreased to an extent that would have prevented the issue or renewal of their Medical Assessment.*

1.2.7. Use of psychoactive substances

1.2.7.1. Holders of licences provided for in this Annex shall not exercise the privileges of their licences and related ratings while under the influence of any psychoactive substance which might render them unable to safely and properly exercise these privileges.

1.2.7.2. Holders of licences provided for in this Annex shall not engage in any problematic use of substances.

1.2.7.3. Recommendation. — *Contracting States should ensure, as far as practicable, that all licence holders who engage in any kind of problematic use of substances are identified and removed from their safety-critical functions. Return to the safety-critical functions may be considered after successful treatment or, in cases where no treatment is necessary, after cessation of the problematic use of substances and upon determination that the person's continued performance of the function is unlikely to jeopardize safety.*

Note.— *Guidance on suitable methods of identification (which may include biochemical testing on such occasions as pre-employment, upon reasonable suspicion, after accidents/ incidents, at intervals, and at random) and on other prevention topics is contained in the Manual on Prevention of Problematic Use of Substances in the Aviation Workplace (Doc 9654).*

1.2.8. Approved training and approved training organization

Note.— *The qualifications required for the issue of personnel licences can be more readily and speedily acquired by applicants who undergo closely supervised, systematic and continuous courses of training, conforming to a planned syllabus or curriculum. Provision has accordingly been made for some reduction in the experience requirements for the issue of certain licences and ratings prescribed in these Standards and Recommended Practices, in respect of an applicant who has satisfactorily completed a course of approved training.*

1.2.8.1. Approved training shall provide a level of competency at least equal to that provided by the minimum experience requirements for personnel not receiving such approved training.

1.2.8.2. The approval of a training organization by a State shall be dependent upon the applicant demonstrating compliance with the requirements of Appendix 2.

Note.— *Guidance on approval of a flight crew training organization can be found in the Manual on the Approval of Flight Crew Training Organizations (Doc 9841).*

1.2.9. Language proficiency

1.2.9.1. Aeroplane, airship, helicopter and powered-lift pilots and those flight navigators who are required to use the radio telephone aboard an aircraft shall demonstrate the ability to speak and understand the language used for radiotelephony communications.

Note.— *Pursuant to Article 42 of the Convention on International Civil Aviation, paragraph 1.2.9.1 does not apply to personnel whose licences are originally issued prior to 5 March 2004 but, in any case, does apply to personnel whose licences remain valid after 5 March 2008.*

1.2.9.2. Air traffic controllers and aeronautical station operators shall demonstrate the ability to speak and understand the language used for radiotelephony communications.

1.2.9.3. Recommendation.— *Flight engineers, and glider and free balloon pilots should have the ability to speak and understand the language used for radiotelephony communications.*

1.2.9.4. As of 5 March 2008, aeroplane, airship, helicopter and powered-lift pilots, air traffic controllers and aeronautical station operators shall demonstrate the ability to speak and understand the language used for radiotelephony communications to the level specified in the language proficiency requirements in Appendix 1.

1.2.9.5. Recommendation.— *Aeroplane, airship, helicopter and powered-lift pilots, flight navigators required to use the radiotelephone aboard an aircraft, air traffic controllers and aeronautical station operators should demonstrate the ability to speak and understand the language used for radiotelephony communications to the level specified in the language proficiency requirements in Appendix 1.*

1.2.9.6. *As of 5 March 2008, the language proficiency of aeroplane, airship, helicopter and powered-lift pilots, air traffic controllers and aeronautical station operators who demonstrate proficiency below the Expert Level (Level 6) shall be formally evaluated at intervals in accordance with an individual's demonstrated proficiency level.*

1.2.9.7. Recommendation.— *The language proficiency of aeroplane, airship, helicopter and powered-lift pilots, flight navigators required to use the radiotelephone aboard an aircraft, air traffic controllers and aeronautical station operators who demonstrate proficiency below the Expert Level (Level 6) should be formally evaluated at intervals in accordance with an individual's demonstrated proficiency level, as follows:*

a) those demonstrating language proficiency at the Operational Level (Level 4) should be evaluated at least once every three years; and

b) those demonstrating language proficiency at the Extended Level (Level 5) should be evaluated at least once every six years.

Note 1. — Formal evaluation is not required for applicants who demonstrate expert language proficiency, e.g. native and very proficient non-native speakers with a dialect or accent intelligible to the international aeronautical community.

Note 2. — The provisions of 1.2.9 refer to Annex 10, Volume II, Chapter 5, whereby the language used for radiotelephony communications may be the language normally used by the station on the ground or English. In practice, therefore, there will be situations whereby flight crew members will only need to speak the language normally used by the station on the ground.

CHAPTER 6. MEDICAL PROVISIONS FOR LICENSING

Note 1. — The Standards and Recommended Practices established in this chapter cannot, on their own, be sufficiently detailed to cover all possible individual situations. Of necessity, many decisions relating to the evaluation of medical fitness must be left to the judgement of the individual medical examiner. The evaluation must, therefore, be based on a medical examination conducted throughout in accordance with the highest standards of medical practice.

Note 2. — Predisposing factors for disease, such as obesity and smoking, may be important for determining whether further evaluation or investigation is necessary in an individual case.

Note 3. — In cases where the applicant does not fully meet the medical requirements and in complicated and unusual cases, the evaluation may have to be deferred and the case submitted to the medical assessor of the Licensing Authority for final evaluation. In such cases due regard must be given to the privileges granted by the licence applied for or held by the applicant for the Medical Assessment, and the conditions under which the licence holder is going to exercise those privileges in carrying out assigned duties.

Note 4. — Attention is called to the administrative clause in

1.2.4.9 *Dealing with accredited medical conclusion.*

Note 5. — Guidance material to assist Licensing Authorities and medical examiners is published separately in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984). This guidance material also contains a discussion of the terms “likely” and “significant” as used in the context of the medical provisions in Chapter 6.

6.1. Medical Assessments — General

6.1.1. Classes of Medical Assessment

Three classes of Medical Assessment shall be established as follows:

a) Class 1 Medical Assessment;

applies to applicants for, and holders of:

- commercial pilot licences — aeroplane, airship, helicopter and powered-lift
- multi-crew pilot licences — aeroplane
- airline transport pilot licences — aeroplane, helicopter and powered-lift

b) Class 2 Medical Assessment;

applies to applicants for, and holders of:

- flight navigator licences
- flight engineer licences
- private pilot licences — aeroplane, airship, helicopter and powered-lift
- glider pilot licence
- free balloon pilot licences

c) Class 3 Medical Assessment;

applies to applicants for, and holders of:

- air traffic controller licences.

6.1.2. The applicant for a Medical Assessment shall provide the medical examiner with a personally certified statement of medical facts concerning personal, familial and hereditary history. The applicant shall be made aware of the necessity for giving a statement that is as complete and accurate as the applicant's knowledge permits, and any false statement shall be dealt with in accordance with 1.2.4.5.1.

6.2.3. The medical examiner shall report to the Licensing Authority any individual case where, in the examiner's judgement, an applicant's failure to meet any requirement, whether numerical or otherwise, is such that exercise of the privileges of the licence being applied for, or held, is not likely to jeopardize flight safety (1.2.4.8).

6.2.4. The level of medical fitness to be met for the renewal of a Medical Assessment shall be the same as that for the initial assessment except where otherwise specifically stated.

Note. — The intervals between routine medical examinations for the purpose of renewing Medical Assessments are specified in 1.2.5.2.

6.2. Requirements for Medical Assessments

6.2.1. General

An applicant for a Medical Assessment issued in accordance with the terms of 1.2.4.1 shall undergo a medical examination based on the following requirements: physical and mental;

- c) visual and colour perception; and
- d) hearing.

6.2.2. Physical and mental requirements

An applicant for any class of Medical Assessment shall be required to be free from:

- a) any abnormality, congenital or acquired; or
- b) any active, latent, acute or chronic disability; or
- c) any wound, injury or sequelae from operation; or
- d) any effect or side-effect of any prescribed or non-prescribed therapeutic, diagnostic or preventive medication taken;

such as would entail a degree of functional incapacity which is likely to interfere with the safe operation of an aircraft or with the safe performance of duties.

Note. — Use of herbal medication and alternative treatment modalities requires particular attention to possible side-effects.

6.2.3. Visual acuity test requirements

6.2.3.1. The methods in use for the measurement of visual acuity are likely to lead to differing evaluations. To achieve uniformity, therefore, Contracting States shall ensure that equivalence in the methods of evaluation be obtained.

6.2.3.2. **Recommendation.**— *The following should be adopted for tests of visual acuity:*

- a) *Visual acuity tests should be conducted in an environment with a level of illumination that corresponds to ordinary office illumination (30-60 cd/m²).*
- b) *Visual acuity should be measured by means of a series of Landolt rings or similar optotypes, placed at a distance from the applicant appropriate to the method of testing adopted.*

6.2.4 Colour perception requirements

6.2.4.1. Contracting States shall use such methods of examination as will guarantee reliable testing of colour perception.

6.2.4.2. The applicant shall be required to demonstrate the ability to perceive readily those colours the perception of which is necessary for the safe performance of duties.

6.2.4.3. The applicant shall be tested for the ability to correctly identify a series of pseudoisochromatic plates in daylight or in artificial light of the same colour temperature such as that provided by CIE standard illuminants C or D₆₅ as specified by the International Commission on Illumination (CIE).

6.2.4.4. An applicant obtaining a satisfactory result as prescribed by the Licensing Authority shall be assessed as fit. An applicant failing to obtain a satisfactory result in such a test shall be assessed as unfit unless able to readily distinguish the colours used in air navigation and correctly identify aviation coloured lights. Applicants who fail to meet these criteria shall be assessed as unfit except for Class 2 assessment with the following restriction: valid daytime only.

Note. — Guidance on suitable methods of assessing colour vision is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.2.4.4.1. Recommendation. — *Sunglasses worn during the exercise of the privileges of the licence or rating held should be non-polarizing and of a neutral grey tint.*

6.2.5 Hearing test requirements

6.2.5.1. Contracting States shall use such methods of examination as will guarantee reliable testing of hearing.

6.2.5.2. Applicants shall be required to demonstrate a hearing performance sufficient for the safe exercise of their licence and rating privileges.

6.2.5.3. Applicants for Class 1 Medical Assessments shall be tested by pure-tone audiometry at first issue of the Assessment, not less than once every five years up to the age of 40 years, and thereafter not less than once every two years.

6.2.5.3.1. Alternatively, other methods providing equivalent results may be used.

6.2.5.4. Applicants for Class 3 Medical Assessments shall be tested by pure-tone audiometry at first issue of the Assessment, not less than once every four years up to the age of 40 years, and thereafter not less than once every two years.

6.2.5.4.1. Alternatively, other methods providing equivalent results may be used.

6.2.5.5. Recommendation. — *Applicants for Class 2 Medical Assessment should be tested by pure-tone audiometry at first issue of the Assessment and, after the age of 50 years, not less than once every two years.*

6.2.5.6. At medical examinations, other than those mentioned in 6.2.5.3, 6.2.5.4 and 6.2.5.5, where audiometry is not performed, applicants shall be tested in a quiet room by whispered and spoken voice

tests.

Note 1.— The reference zero for calibration of pure-tone audiometers is that of the pertinent Standards of the current edition of the Audiometric Test Methods, published by the International Organization for Standardization (ISO).

Note 2.— For the purpose of testing hearing in accordance with the requirements, a quiet room is a room in which the intensity of the background noise is less than 35 dB(A).

Note 3.— For the purpose of testing hearing in accordance with the requirements, the sound level of an average conversational voice at 1 m from the point of output (lower lip of the speaker) is c. 60 dB(A) and that of a whispered voice

c. 45dB(A). At 2 m from the speaker, the sound level is 6 dB(A) lower.

Note 4.— Guidance on assessment of applicants who use hearing aids is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Note 5.— Attention is called to 2.7.1.3.1 on requirements for the issue of instrument rating to applicants who hold a private pilot licence.

6.3 Class 1 Medical Assessment

6.3.1 Assessment issue and renewal

6.3.1.1. An applicant for a commercial pilot licence — aeroplane, airship, helicopter or powered-lift, a multi-crew pilot licence — aeroplane, or an airline transport pilot licence — aeroplane, helicopter or powered-lift shall undergo an initial medical examination for the issue of a Class 1 Medical Assessment.

6.3.1.2. Except where otherwise stated in this section, holders of commercial pilot licences — aeroplane, airship, helicopter or powered-lift, multi-crew pilot licences — aeroplane, or airline transport pilot licences — aeroplane, helicopter or powered-lift shall have their Class 1 Medical Assessments renewed at intervals not exceeding those specified in 1.2.5.2.

6.3.1.2.1. **Recommendation.**— *In alternate years, for Class 1 applicants under 40 years of age, the Licensing Authority should, at its discretion, allow medical examiners to omit certain routine examination items related to the assessment of physical fitness, whilst increasing the emphasis on health education and prevention of ill health.*

Note.— Guidance for Licensing Authorities wishing to reduce the emphasis on detection of physical disease, whilst increasing the emphasis on health education and prevention of ill health in applicants under 40 years of age, is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.1.3. When the Licensing Authority is satisfied that the requirements of this section and the general provisions of 6.1 and 6.2 have been met, a Class 1 Medical Assessment shall be issued to the applicant.

6.3.2. Physical and mental requirements

6.3.2.1. The applicant shall not suffer from any disease or disability which could render that applicant likely to become suddenly unable either to operate an aircraft safely or to perform assigned duties safely.

6.3.2.2. The applicant shall have no established medical history or clinical diagnosis of:

- a) an organic mental disorder;
- b) a mental or behavioural disorder due to use of psycho- active substances; this includes dependence syndrome induced by alcohol or other psychoactive substances;
- c) schizophrenia or a schizotypal or delusional disorder;
- d) a mood (affective) disorder;
- e) a neurotic, stress-related or somatoform disorder;
- f) a behavioural syndrome associated with physiological disturbances or physical factors;
- g) a disorder of adult personality or behaviour, particularly if manifested by repeated overt acts;
- h) mental retardation;
- i) a disorder of psychological development;
- j) a behavioural or emotional disorder, with onset in child-hood or adolescence; or
- k) a mental disorder not otherwise specified;

such as might render the applicant unable to safely exercise the privileges of the licence applied for or held.

6.3.2.2.1. Recommendation.— *An applicant with depression, being treated with antidepressant medication, should be assessed as unfit unless the medical assessor, having access to the details of the case concerned, considers the applicant's condition as unlikely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.*

Note 1.— Guidance on assessment of applicants treated with antidepressant medication is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Note 2.— Mental and behavioural disorders are defined in accordance with the clinical descriptions and diagnostic guidelines of the World Health Organization as given in the International Statistical Classification of Diseases and Related Health Problems, 10th Edition — Classification of Mental and Behavioural Disorders, WHO 1992. This document contains detailed descriptions of the diagnostic requirements, which may be useful for their application to medical assessment.

6.3.2.3. The applicant shall have no established medical history or clinical diagnosis of any of the following:

- a) a progressive or non-progressive disease of the nervous system, the effects of which are likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges;
- b) epilepsy; or
- c) any disturbance of consciousness without satisfactory medical explanation of cause.

6.3.2.4. The applicant shall not have suffered any head injury, the effects of which are likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.3.2.5. The applicant shall not possess any abnormality of the heart, congenital or acquired, which is likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.3.2.5.1. An applicant who has undergone coronarybypass grafting or angioplasty (with or without stenting) or other cardiac intervention or who has a history of myocardial infarction or who suffers from any other potentially incapacitating cardiac condition shall be assessed as unfit unless the applicant's cardiac condition has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence or rating privileges.

6.3.2.5.2. An applicant with an abnormal cardiac rhythm shall be assessed as unfit unless the cardiac arrhythmia has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence or rating privileges.

Note.— Guidance on cardiovascular evaluation is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.6. Electrocardiography shall form part of the heart examination for the first issue of a Medical Assessment.

6.3.2.6.1. Electrocardiography shall be included in re- examinations of applicants over the age of 50 no less frequentlythan annually.

6.3.2.6.2. **Recommendation.** — *Electrocardiography shouldbe included in re-examinations of applicants between the ages of30 and 50 no less frequently than every two years.*

Note 1. — The purpose of routine electrocardiography iscase finding. It does not provide sufficient evidence to justify disqualification without further thorough cardiovascularinvestigation.

Note 2. — Guidance on resting and exercise electrocardiography is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.7. The systolic and diastolic blood pressures shall bewithin normal limits.

6.3.2.7.1. The use of drugs for control of high blood pressure shall be disqualifying except for those drugs, the use of which is compatible with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

Note. — Guidance on the subject is contained in the Manualof Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.8. There shall be no significant functional nor structural abnormality of the circulatory system.

6.3.2.9. There shall be no acute disability of the lungs nor any active disease of the structures of the lungs, mediastinum or pleurae likely to result in incapacitating symptoms during normal or emergency operations.

6.3.2.9.1. **Recommendation.** — *Chest radiography shouldform part of the initial examination.*

Note. — Periodic chest radiography is usually not necessary but may be a necessity in situations where asymptomatic pulmonary disease can be expected.

6.3.2.10. Applicants with chronic obstructive pulmonary disease shall be assessed as unfit unless the applicant's condition has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence or rating privileges.

6.3.2.11. Applicants with asthma causing significant symptoms or likely to cause incapacitating symptoms during normal or emergency operations shall be assessed as unfit.

6.3.2.11.1. The use of drugs for control of asthma shall be disqualifying except for those drugs, the use of which is compatible with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

Note. — Guidance on hazards of medication and drugs is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.12. Applicants with active pulmonary tuberculosis shall be assessed as unfit.

6.3.2.12.1. Applicants with quiescent or healed lesions which are known to be tuberculous, or are presumably tuberculous in origin, may be assessed as fit.

Note 1. — Guidance on assessment of respiratory diseases is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Note 2. — Guidance on hazards of medications and drugs is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.13. Applicants with significant impairment of function of the gastrointestinal tract or its adnexa shall be assessed as unfit.

6.3.2.13.1. Applicants shall be completely free from those hernias that might give rise to incapacitating symptoms.

6.3.2.14. Applicants with sequelae of disease of, or surgical intervention on, any part of the digestive tract or its adnexa, likely to cause incapacitation in flight, in particular any obstruction due to stricture or compression, shall be assessed as unfit.

6.3.2.14.1. Recommendation.— *An applicant who has undergone a major surgical operation on the biliary passages or the digestive tract or its adnexa with a total or partial excision or a diversion of any of these organs should be assessed as unfit until such time as the medical assessor, having access to the details of the operation concerned, considers that the effects of the operation are not likely to cause incapacitation in flight.*

6.3.2.15. Applicants with metabolic, nutritional or endocrine disorders that are likely to interfere with the safe exercise of their licence and rating privileges shall be assessed as unfit.

6.3.2.16. Applicants with insulin-treated diabetes mellitus shall be assessed as unfit.

Note. — Guidance on assessment of Type 2 insulin-treated diabetic applicants under the provisions of 1.2.4.8 is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.16.1. Applicants with non-insulin-treated diabetes mellitus shall be assessed as unfit unless the condition is shown to be satisfactorily controlled by diet alone or by diet combined with oral anti-diabetic medication, the use of which is compatible with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

Note.— Guidance on assessment of diabetic applicants is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.17. Applicants with diseases of the blood and/or the lymphatic system shall be assessed as unfit unless adequately investigated and their condition found unlikely to interfere with the safe exercise of their licence and rating privileges.

Note.— Sickle cell trait or other haemoglobinopathic traits are usually compatible with a fit assessment.

6.3.2.18. Applicants with renal or genitourinary disease shall be assessed as unfit, unless adequately investigated and their condition found unlikely to interfere with the safe exercise of their licence and rating privileges.

6.3.2.18.1. Urine examination shall form part of the medical examination and abnormalities shall be adequately investigated.

Note.— Guidance on urine examination and evaluation of abnormalities is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.19. Applicants with sequelae of disease of or surgical procedures on the kidneys or the genitourinary tract, in particular obstructions due to stricture or compression, shall be assessed as unfit unless the applicant's condition has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence or rating privileges.

6.3.2.19.1. Applicants who have undergone nephrectomy shall be assessed as unfit unless the condition is well compensated.

6.3.2.20. Applicants who are seropositive for human immunodeficiency virus (HIV) shall be assessed as unfit unless the applicant's condition has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed as not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence or rating privileges.

Note 1.— Early diagnosis and active management of HIV disease with antiretroviral therapy reduces morbidity and improves prognosis and thus increases the likelihood of a fit assessment.

Note 2.— Guidance on the assessment of applicants who are seropositive for human immunodeficiency virus (HIV) is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.21. Applicants who are pregnant shall be assessed as unfit unless obstetrical evaluation and continued medical supervision indicate a low-risk uncomplicated pregnancy.

6.3.2.21.1. Recommendation.— *For applicants with a low-risk uncomplicated pregnancy, evaluated and supervised in accordance with 6.3.2.21, the fit assessment should be limited to the period from the end of the 12th week until the end of the 26th week of gestation.*

6.3.2.22. Following confinement or termination of pregnancy, the applicant shall not be permitted to exercise the privileges of her licence until she has undergone re-evaluation in accordance with best medical practice and it has been determined that she is able to safely exercise the privileges of her licence and ratings.

6.3.2.23. The applicant shall not possess any abnormality of the bones, joints, muscles, tendons or related structures which is likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

Note.— *Any sequelae after lesions affecting the bones, joints, muscles or tendons, and certain anatomical defects will normally require functional assessment to determine fitness.*

6.3.2.24. The applicant shall not possess any abnormality or disease of the ear or related structures which is likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.3.2.25. There shall be:

- a) no disturbance of vestibular function;
- b) no significant dysfunction of the Eustachian tubes; and
- c) no unhealed perforation of the tympanic membranes.

6.3.2.25.1. A single dry perforation of the tympanic membrane need not render the applicant unfit.

Note.— *Guidance on testing of the vestibular function is contained in Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).*

6.3.2.26. There shall be:

- a) no nasal obstruction; and
- b) no malformation nor any disease of the buccal cavity or upper respiratory tract

which is likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.3.2.27. Applicants with stuttering or other speech defects sufficiently severe to cause impairment of speech communication shall be assessed as unfit.

6.3.3 Visual requirements

The medical examination shall be based on the following requirements.

6.3.3.1 The function of the eyes and their adnexa shall be normal. There shall be no active pathological condition, acute or chronic, nor any sequelae of surgery or trauma of the eyes or their adnexa likely to reduce proper visual function to an extent that would interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.3.3.2 Distant visual acuity with or without correction shall be 6/9 or better in each eye separately, and binocular visual acuity shall be 6/6 or better. No limits apply to uncorrected visual acuity. Where this standard of visual acuity can be obtained only with correcting lenses, the applicant may be assessed as fit provided that:

- a) such correcting lenses are worn during the exercise of the privileges of the licence or rating applied for or held; and
- b) in addition, a pair of suitable correcting spectacles is kept readily available during the exercise of the privileges of the applicant's licence.

Note 1.— 6.3.3.2 b) is the subject of Standards in Annex 6, Part I.

Note 2.— An applicant accepted as meeting these provisions is deemed to continue to do so unless there is reason to suspect otherwise, in which case an ophthalmic report is required at the discretion of the Licensing Authority. Both uncorrected and corrected visual acuity are normally measured and recorded at each re-examination. Conditions which indicate a need to obtain an ophthalmic report include: a substantial decrease in the uncorrected visual acuity, any decrease in best corrected visual acuity, and the occurrence of eye disease, eye injury or eye surgery.

6.3.3.2.1 Applicants may use contact lenses to meet this requirement provided that:

- a) the lenses are monofocal and non-tinted;
- b) the lenses are well tolerated; and
- c) a pair of suitable correcting spectacles is kept readily available during the exercise of the licence privileges.

Note.— Applicants who use contact lenses may not need to have their uncorrected visual acuity measured at each re-examination provided the history of their contact lens prescription is known.

6.3.3.2.2 Applicants with a large refractive error shall use contact lenses or high-index spectacle lenses.

Note.— If spectacles are used, high-index lenses are needed to minimize peripheral field distortion.

6.3.3.2.3 Applicants whose uncorrected distant visual acuity in either eye is worse than 6/60 shall be required to provide a full ophthalmic report prior to initial Medical Assessment and every five years thereafter.

Note 1.— The purpose of the required ophthalmic examination is (1) to ascertain normal visual performance, and (2) to identify any significant pathology.

Note 2.— Guidance on the assessment of monocular applicants under the provisions of 1.2.4.8 is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.3.3 Applicants who have undergone surgery affecting the refractive status of the eye shall be assessed as unfit unless they are free from those sequelae which are likely to interfere with the safe exercise of their licence and rating privileges.

6.3.3.4 The applicant shall have the ability to read, while wearing the correcting lenses, if any, required by 6.3.3.2, the N5 chart or its equivalent at a distance selected by that applicant in the range of 30 to 50 cm and the ability to read the N14 chart or its equivalent at a distance of 100 cm. If this requirement is met only by the use of near correction, the applicant may be assessed as fit provided that this near correction is added to the spectacle correction already prescribed in accordance with 6.3.3.2; if no such correction is prescribed, a pair of spectacles for near use shall be kept readily available during the exercise of the privileges of the licence. When near correction is required, the applicant shall demonstrate that one pair of spectacles is sufficient to meet both distant and near visual requirements.

Note 1.— N5 and N14 refer to the size of typeface used. For further details, see the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Note 2.— An applicant who needs near correction to meet this requirement will require “look-over”, bifocal or perhaps multifocal lenses in order to read the instruments and a chart or manual held in the hand, and also to make use of distant vision, through the windscreen, without removing the lenses. Single-vision near correction (full lenses of one power only, appropriate for reading) significantly reduces distant visual acuity and is therefore not acceptable.

Note 3.— Whenever there is a requirement to obtain or renew correcting lenses, an applicant is expected to advise the refractionist of reading distances for the visual flight deck tasks relevant to the types of aircraft in which the applicant is likely to function.

6.3.3.4.1 When near correction is required in accordance with this paragraph, a second pair of near-correction spectacles shall be kept available for immediate use.

6.3.3.5 The applicant shall be required to have normal fields of vision.

6.3.3.6 The applicant shall be required to have normal binocular function.

6.3.3.6.1 Reduced stereopsis, abnormal convergence not interfering with near vision, and ocular misalignment where the fusional reserves are sufficient to prevent asthenopia and diplopia need not be disqualifying.

6.3.4 Hearing requirements

6.3.4.1 The applicant, when tested on a pure-tone audiometer, shall not have a hearing loss, in either ear separately, of more than 35 dB at any of the frequencies 500, 1 000 or 2 000 Hz, or more than 50 dB at 3 000 Hz.

6.3.4.1.1 An applicant with a hearing loss greater than the above may be declared fit provided that the applicant has normal hearing performance against a background noise that reproduces or simulates the masking properties of flight deck noise upon speech and beacon signals.

Note 1.— It is important that the background noise be representative of the noise in the cockpit of the type of aircraft for which the applicant's licence and ratings are valid.

Note 2.— In the speech material for discrimination testing, both aviation-relevant phrases and phonetically balanced words are normally used.

6.3.4.1.2 Alternatively, a practical hearing test conducted in flight in the cockpit of an aircraft of the type for which the applicant's licence and ratings are valid may be used.

6.4 Class 2 Medical Assessment

6.4.1 Assessment issue and renewal

6.4.1.1. An applicant for a private pilot licence — aeroplane, airship, helicopter or powered-lift, a glider pilot licence, a free balloon pilot licence, a flight engineer licence or a flight navigator licence shall undergo an initial medical examination for the issue of a Class 2 Medical Assessment.

6.4.1.2. Except where otherwise stated in this section, holders of private pilot licences — aeroplane, airship, helicopter or powered-lift, glider pilot licences, free balloon pilot licences, flight engineer licences or flight navigator licences shall have their Class 2 Medical Assessments renewed at intervals not exceeding those specified in 1.2.5.2.

6.4.1.3. When the Licensing Authority is satisfied that the requirements of this section and the general provisions of 6.1 and 6.2 have been met, a Class 2 Medical Assessment shall be issued to the applicant.

6.4.2 Physical and mental requirements

The medical examination shall be based on the following requirements.

6.4.2.1. The applicant shall not suffer from any disease or disability which could render that applicant likely to become suddenly unable either to operate an aircraft safely or to perform assigned duties safely.

6.4.2.2. The applicant shall have no established medical history or clinical diagnosis of:

- a) an organic mental disorder;
- b) a mental or behavioural disorder due to psychoactive substance use; this includes dependence syndrome induced by alcohol or other psychoactive substances;
- c) schizophrenia or a schizotypal or delusional disorder;
- d) a mood (affective) disorder;
- e) a neurotic, stress-related or somatoform disorder;
- f) a behavioural syndrome associated with physiological disturbances or physical factors;
- g) a disorder of adult personality or behaviour, particularly if manifested by repeated overt acts;
- h) mental retardation;
- i) a disorder of psychological development;

- j) a behavioural or emotional disorder, with onset in child-hood or adolescence; or
- k) a mental disorder not otherwise specified;

such as might render the applicant unable to safely exercise the privileges of the licence applied for or held.

6.4.2.2.1 Recommendation.— *An applicant with depression, being treated with antidepressant medication, should be assessed as unfit unless the medical assessor, having access to the details of the case concerned, considers the applicant's condition as unlikely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.*

Note 1.— Guidance on assessment of applicants treated with antidepressant medication is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Note 2.— Mental and behavioural disorders are defined in accordance with the clinical descriptions and diagnostic guidelines of the World Health Organization as given in the International Statistical Classification of Diseases and Related Health Problems, 10th Edition — Classification of Mental and Behavioural Disorders, WHO 1992. This document contains detailed descriptions of the diagnostic requirements, which may be useful for their application to medical assessment.

6.4.2.3 The applicant shall have no established medical history or clinical diagnosis of any of the following:

- a) a progressive or non-progressive disease of the nervous system, the effects of which are likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges;
- b) epilepsy;
- c) any disturbance of consciousness without satisfactory medical explanation of cause.

6.4.2.4 The applicant shall not have suffered any head injury, the effects of which are likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.4.2.5 The applicant shall not possess any abnormality of the heart, congenital or acquired, which is likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.4.2.5.1 An applicant who has undergone coronary by-pass grafting or angioplasty (with or without stenting) or other cardiac intervention or who has a history of myocardial infarction or who suffers from any other potentially incapacitating cardiac condition shall be assessed as unfit unless the applicant's cardiac condition has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence or rating privileges.

6.4.2.5.2 An applicant with an abnormal cardiac rhythm shall be assessed as unfit unless the cardiac arrhythmia has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence or rating privileges.

Note.— Guidance on cardiovascular evaluation is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.6 Electrocardiography shall form part of the heart examination for the first issue of a Medical Assessment after the age of 40.

6.4.2.6.1 Electrocardiography shall be included in re-examinations of applicants after the age of 50 no less than every two years.

6.4.2.6.2 Recommendation.— *Electrocardiography should form part of the heart examination for the first issue of a Medical Assessment.*

Note 1.— The purpose of routine electrocardiography is case finding. It does not provide sufficient evidence to justify disqualification without further thorough cardiovascular investigation.

Note 2.— Guidance on resting and exercise electrocardiography is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.7 The systolic and diastolic blood pressures shall be within normal limits.

6.4.2.7.1 The use of drugs for control of high blood pressure shall be disqualifying except for those drugs, the use of which is compatible with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

Note.— Guidance on the subject is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.8 There shall be no significant functional nor structural abnormality of the circulatory system.

6.4.2.9 There shall be no disability of the lungs nor any active disease of the structures of the lungs, mediastinum or pleura likely to result in incapacitating symptoms during normal or emergency operations.

6.4.2.9.1 Recommendation.— *Chest radiography should form part of the initial and periodic examinations in cases where asymptomatic pulmonary disease can be expected.*

6.4.2.10 Applicants with chronic obstructive pulmonary disease shall be assessed as unfit unless the applicant's condition has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence or rating privileges.

6.4.2.11 Applicants with asthma causing significant symptoms or likely to cause incapacitating symptoms during normal or emergency operations shall be assessed as unfit.

6.4.2.11.1 The use of drugs for control of asthma shall be disqualifying except for those drugs, the use of which is compatible with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

Note.— Guidance on hazards of medication and drugs is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.12 Applicants with active pulmonary tuberculosis shall be assessed as unfit.

6.4.2.12.1 Applicants with quiescent or healed lesions, known to be tuberculous or presumably tuberculous in origin, may be assessed as fit.

Note 1.— Guidance on assessment of respiratory diseases is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Note 2.— Guidance on hazards of medication and drugs is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.13 Applicants shall be completely free from those hernias that might give rise to incapacitating symptoms.

6.4.2.13.1 Applicants with significant impairment of the function of the gastrointestinal tract or its adnexa shall be assessed as unfit.

6.4.2.14 Applicants with sequelae of disease of or surgical intervention on any part of the digestive tract or its adnexa, likely to cause incapacitation in flight, in particular any obstruction due to stricture or compression, shall be assessed as unfit.

6.4.2.14.1 Recommendation.— *An applicant who has undergone a major surgical operation on the biliary passages or the digestive tract or its adnexa with a total or partial excision or a diversion of any of these organs should be assessed as unfit until such time as the medical assessor, having access to the details of the operation concerned, considers that the effects of the operation are not likely to cause incapacitation in flight.*

6.4.2.15 Applicants with metabolic, nutritional or endocrine disorders that are likely to interfere with the safe exercise of their licence and rating privileges shall be assessed as unfit.

6.4.2.16 Applicants with insulin-treated diabetes mellitus shall be assessed as unfit.

Note.— Guidance on assessment of Type 2 insulin-treated diabetic applicants under the provisions of 1.2.4.8 is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.16.1 Applicants with non-insulin-treated diabetes mellitus shall be assessed as unfit unless the condition is shown to be satisfactorily controlled by diet alone or by diet combined with oral anti-diabetic medication, the use of which is compatible with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

Note.— Guidance on assessment of diabetic applicants is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.17 Applicants with diseases of the blood and/or the lymphatic system shall be assessed as unfit unless adequately investigated and their condition found unlikely to interfere with the safe exercise of their licence and rating privileges.

Note.— Sickle cell trait and other haemoglobinopathic traits are usually compatible with fit assessment.

6.4.2.18 Applicants with renal or genitourinary disease shall be assessed as unfit unless adequately investigated and their condition found unlikely to interfere with the safe exercise of their licence and rating privileges.

6.4.2.18.1 Urine examination shall form part of the medical examination and abnormalities shall be adequately investigated.

Note.— Guidance on urine examination and evaluation of abnormalities is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.18.2 Applicants with sequelae of disease of, or surgical procedures on, the kidneys or the genitourinary tract, in particular obstructions due to stricture or compression, shall be assessed as unfit unless the applicant's condition has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence or rating privileges. Applicants who have undergone nephrectomy shall be assessed as unfit unless the condition is well compensated.

6.4.2.19 Applicants who are seropositive for human immunodeficiency virus (HIV) shall be assessed as unfit unless the applicant's condition has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed as not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence or rating privileges.

Note 1.— Early diagnosis and active management of HIV disease with antiretroviral therapy reduces morbidity and improves prognosis and thus increases the likelihood of a fit assessment.

Note 2.— Guidance on the assessment of applicants who are seropositive for human immunodeficiency virus (HIV) is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.20 Applicants who are pregnant shall be assessed as unfit unless obstetrical evaluation and continued medical supervision indicate a low-risk uncomplicated pregnancy.

6.4.2.20.1 Recommendation.— *For applicants with a low-risk uncomplicated pregnancy, evaluated and supervised in accordance with 6.4.2.21, the fit assessment should be limited to the period from the end of the 12th week until the end of the 26th week of gestation.*

6.4.2.21 Following confinement or termination of pregnancy, the applicant shall not be permitted to exercise the privileges of her licence until she has undergone re-evaluation in accordance with best medical practice and it has been determined that she is able to safely exercise the privileges of her licence and ratings.

6.4.2.22 The applicant shall not possess any abnormality of the bones, joints, muscles, tendons or related structures which is likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

Note.— Any sequelae after lesions affecting the bones, joints, muscles or tendons, and certain anatomical defects will normally require functional assessment to determine fitness.

6.4.2.23 The applicant shall not possess any abnormality or disease of the ear or related structures which is likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.4.2.24 There shall be:

- a) no disturbance of the vestibular function;
- b) no significant dysfunction of the Eustachian tubes; and
- c) no unhealed perforation of the tympanic membranes.

6.4.2.24.1 A single dry perforation of the tympanic membrane need not render the applicant unfit.

Note.—Guidance on testing of the vestibular function is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.25 There shall be:

- a) no nasal obstruction; and
- b) no malformation nor any disease of the buccal cavity or upper respiratory tract;

which is likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.4.2.26 Applicants with stuttering and other speech defects sufficiently severe to cause impairment of speech communication shall be assessed as unfit.

6.4.3 Visual requirements

The medical examination shall be based on the following requirements.

6.4.3.1 The function of the eyes and their adnexa shall be normal. There shall be no active pathological condition, acute or chronic, or any sequelae of surgery or trauma of the eyes or their adnexa likely to reduce proper visual function to an extent that would interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.4.3.2 Distant visual acuity with or without correction shall be 6/12 or better in each eye separately, and binocular visual acuity shall be 6/9 or better. No limits apply to uncorrected visual acuity. Where this standard of visual acuity can be obtained only with correcting lenses, the applicant may be assessed as fit provided that:

- a) such correcting lenses are worn during the exercise of the privileges of the licence or rating applied for or held; and
- b) in addition, a pair of suitable correcting spectacles is kept readily available during the exercise of the privileges of the applicant's licence.

Note.— An applicant accepted as meeting these provisions is deemed to continue to do so unless there is reason to suspect otherwise, in which case an ophthalmic report is required at the discretion of the Licensing Authority. Both uncorrected and corrected visual acuity are normally measured and recorded at each re-examination. Conditions which indicate a need to obtain an ophthalmic report include: a substantial decrease in the uncorrected visual acuity, any decrease in best corrected visual acuity, and the occurrence of eye disease, eye injury or eye surgery.

Applicants may use contact lenses to meet this requirement provided that:

- a) the lenses are monofocal and non-tinted;
- b) the lenses are well tolerated; and
- c) a pair of suitable correcting spectacles is kept readily available during the exercise of the licence privileges.

Note.— Applicants who use contact lenses may not need to have their uncorrected visual acuity measured at each re-examination provided the history of their contact lens prescription is known.

6.4.3.2.1 Applicants with a large refractive error shall use contact lenses or high-index spectacle lenses.

Note.— If spectacles are used, high-index lenses are needed to minimize peripheral field distortion.

6.4.3.2.2 Recommendation.— *Applicants whose uncorrected distant visual acuity in either eye is worse than 6/60 should be required to provide a full ophthalmic report prior to initial Medical Assessment and every five years thereafter.*

Note 1.— The purpose of the required ophthalmic examination is (1) to ascertain normal visual performance, and (2) to identify any significant pathology.

Note 2.— Guidance on the assessment of monocular applicants under the provisions of 1.2.4.8 is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.3.3 Applicants who have undergone surgery affecting the refractive status of the eye shall be assessed as unfit unless they are free from those sequelae which are likely to interfere with the safe exercise of their licence and rating privileges.

6.4.3.4 The applicant shall have the ability to read, while wearing the correcting lenses, if any, required by 6.4.3.2, the N5 chart or its equivalent at a distance selected by that applicant in the range of 30 to 50 cm. If this requirement is met only by the use of near correction, the applicant may be assessed as fit provided that this near correction is added to the spectacle correction already prescribed in accordance with 6.4.3.2; if no such correction is prescribed, a pair of spectacles for near use shall be kept readily available during the exercise of the privileges of the licence. When near correction is required, the applicant shall demonstrate that one pair of spectacles is sufficient to meet both distant and near visual requirements.

Note 1.— N5 refers to the size of typeface used. For further details, see the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Note 2.— An applicant who needs near correction to meet the requirement will require “look-over”, bifocal or perhaps multifocal lenses in order to read the instruments and a chart or manual held in the hand, and also to make use of distant vision, through the windscreen, without removing the lenses. S

Single-vision near correction (full lenses of one power only, appropriate for reading) significantly reduces distant visual acuity and is therefore not acceptable.

Note 3.— Whenever there is a requirement to obtain or renew correcting lenses, an applicant is expected to advise the refractionist of the reading distances for the visual flight deck tasks relevant to the types of aircraft in which the applicant is likely to function.

6.4.3.4.1 When near correction is required in accordance with this paragraph, a second pair of near-correction spectacles shall be kept available for immediate use.

6.4.3.5 The applicant shall be required to have normal fields of vision.

6.4.3.6 The applicant shall be required to have normal binocular function.

6.4.3.6.1 Reduced stereopsis, abnormal convergence not interfering with near vision, and ocular misalignment where the fusional reserves are sufficient to prevent asthenopia and diplopia need not be disqualifying.

6.4.4 Hearing requirements

Note.— Attention is called to 2.7.1.3.1 on requirements for the issue of instrument rating to applicants who hold a private pilot licence.

6.4.4.1. Applicants who are unable to hear an average conversational voice in a quiet room, using both ears, at a distance of 2 m from the examiner and with the back turned to the examiner, shall be assessed as unfit.

6.4.4.2. When tested by pure-tone audiometry, an applicant with a hearing loss, in either ear separately, of more than 35 dB at any of the frequencies 500, 1 000 or 2 000 Hz, or more than 50 dB at 3 000 Hz, shall be assessed as unfit.

6.4.4.3. **Recommendation.**— *An applicant who does not meet the requirements in 6.4.4.1 or 6.4.4.2 should undergo further testing in accordance with 6.3.4.1.1.*

6.5 Class 3 Medical Assessment

6.5.1 Assessment issue and renewal

6.5.1.1 An applicant for an air traffic controller licence shall undergo an initial medical examination for the issue of a Class 3 Medical Assessment.

6.5.1.2 Except where otherwise stated in this section, holders of air traffic controller licences shall have their Class 3 Medical Assessments renewed at intervals not exceeding those specified in 1.2.5.2.

6.5.1.3 When the Licensing Authority is satisfied that the requirements of this section and the general provisions of 6.1 and 6.2 have been met, a Class 3 Medical Assessment shall be issued to the applicant.

6.5.2 Physical and mental requirements

6.5.2.1 The applicant shall not suffer from any disease or disability which could render that applicant likely to become suddenly unable to perform duties safely.

6.5.2.2 The applicant shall have no established medical history or clinical diagnosis of:

- a) an organic mental disorder;
- b) a mental or behavioural disorder due to psychoactive substance use; this includes dependence syndrome induced by alcohol or other psychoactive substances;
- c) schizophrenia or a schizotypal or delusional disorder;
- d) a mood (affective) disorder;
- e) a neurotic, stress-related or somatoform disorder;

- f) a behavioural syndrome associated with physiological disturbances or physical factors;
- g) a disorder of adult personality or behaviour, particularly if manifested by repeated overt acts;
- h) mental retardation;
- i) a disorder of psychological development;
- j) a behavioural or emotional disorder, with onset in child-hood or adolescence; or
- k) a mental disorder not otherwise specified;

such as might render the applicant unable to safely exercise the privileges of the licence applied for or held.

6.5.2.2.1 Recommendation.— *An applicant with depression, being treated with antidepressant medication, should be assessed as unfit unless the medical assessor, having access to the details of the case concerned, considers the applicant's condition as unlikely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.*

Note 1.— Guidance on assessment of applicants treated with antidepressant medication is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Note 2.— Mental and behavioural disorders are defined in accordance with the clinical descriptions and diagnostic guidelines of the World Health Organization as given in the International Statistical Classification of Diseases and Related Health Problems, 10th Edition — Classification of Mental and Behavioural Disorders, WHO 1992. This document contains detailed descriptions of the diagnostic requirements which maybe useful for their application to medical assessment.

6.5.2.3 The applicant shall have no established medical history or clinical diagnosis of any of the following:

- a) a progressive or non-progressive disease of the nervous system, the effects of which are likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges;
- b) epilepsy; or
- c) any disturbance of consciousness without satisfactory medical explanation of cause.

6.5.2.4 The applicant shall not have suffered any head injury, the effects of which are likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.5.2.5 The applicant shall not possess any abnormality of the heart, congenital or acquired, which is likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.5.2.5.1 An applicant who has undergone coronarybypass grafting or angioplasty (with or without stenting) or other cardiac intervention or who has a history of myocardial infarction or who suffers from any other potentially incapacitating cardiac condition shall be assessed as unfit unless the applicant's cardiac condition has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.5.2.5.2 An applicant with an abnormal cardiac rhythm shall be assessed as unfit unless the cardiac arrhythmia has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

Note.— Guidance on cardiovascular evaluation is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.6 Electrocardiography shall form part of the heart examination for the first issue of a Medical Assessment.

6.5.2.6.1 Electrocardiography shall be included in re-examinations of applicants after the age of 50 no less frequently than every two years.

Note 1.— The purpose of routine electrocardiography is case finding. It does not provide sufficient evidence to justify disqualification without further thorough cardiovascular investigation.

Note 2.— Guidance on resting and exercise electrocardiography is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.7 The systolic and diastolic blood pressures shall be within normal limits.

6.5.2.7.1 The use of drugs for control of high blood pressure is disqualifying except for those drugs, the use of which is compatible with the safe exercise of the applicant's licence privileges.

Note.— Guidance on this subject is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.8 There shall be no significant functional nor structural abnormality of the circulatory system.

6.5.2.9 There shall be no disability of the lungs nor any active disease of the structures of the lungs, mediastinum or pleurae likely to result in incapacitating symptoms.

Note.— Chest radiography is usually not necessary but maybe indicated in cases where asymptomatic pulmonary disease can be expected.

6.5.2.10 Applicants with chronic obstructive pulmonary disease shall be assessed as unfit unless the applicant's condition has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence or rating privileges.

6.5.2.11 Applicants with asthma causing significant symptoms or likely to cause incapacitating symptoms shall be assessed as unfit.

6.5.2.11.1 The use of drugs for control of asthma shall be disqualifying except for those drugs, the use of which is compatible with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

Note.— Guidance on hazards of medications is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.12 Applicants with active pulmonary tuberculosis shall be assessed as unfit.

6.5.2.12.1 Applicants with quiescent or healed lesions, known to be tuberculous or presumably tuberculous in origin, may be assessed as fit.

Note 1.— Guidance on assessment of respiratory diseases is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Note 2.— Guidance on hazards of medication and drugs is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.13 Applicants with significant impairment of the function of the gastrointestinal tract or its adnexae shall be assessed as unfit.

6.5.2.14 Applicants with sequelae of disease of or surgical intervention on any part of the digestive tract or its adnexa, likely to cause incapacitation, in particular any obstructions due to stricture or compression, shall be assessed as unfit.

6.5.2.14.1 Recommendation.— *An applicant who has undergone a major surgical operation on the biliary passages or the digestive tract or its adnexa, with a total or partial excision or a diversion of any of these organs should be assessed as unfit until such time as the medical assessor, having access to the details of the operation concerned, considers that the effects of the operation are not likely to cause incapacitation.*

6.5.2.15 Applicants with metabolic, nutritional or endocrine disorders that are likely to interfere with the safe exercise of their licence and rating privileges shall be assessed as unfit.

6.5.2.16 Applicants with insulin-treated diabetes mellitus shall be assessed as unfit.

Note.— Guidance on assessment of Type 2 insulin-treated diabetic applicants under the provisions of 1.2.4.8 is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.16.1 Applicants with non-insulin-treated diabetes shall be assessed as unfit unless the condition is shown to be satisfactorily controlled by diet alone or by diet combined with oral anti-diabetic medication, the use of which is compatible with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

Note.— Guidance on assessment of diabetic applicants is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.17 Applicants with diseases of the blood and/or the lymphatic system shall be assessed as unfit, unless adequately investigated and their condition found unlikely to interfere with the safe exercise of their licence and rating privileges.

6.5.2.18 Applicants with renal or genitourinary disease shall be assessed as unfit unless adequately investigated and their condition found unlikely to interfere with the safe exercise of their licence and rating privileges.

6.5.2.18.1 Urine examination shall form part of the medical examination and abnormalities shall be adequately investigated.

Note.— Guidance on urine examination and evaluation of abnormalities is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.19 Applicants with sequelae of disease of, or surgical procedures on the kidneys or the genitourinary tract, in ticular obstructions due to stricture or compression, shall be assessed as unfit unless the applicant's condition has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence or rating privileges.

6.5.2.19.1 Applicants who have undergone nephrectomy shall be assessed as unfit unless the condition is well compensated.

6.5.2.20 Applicants who are seropositive for human immunodeficiency virus (HIV) shall be assessed as unfit unless the applicant's condition has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed as not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence or rating privileges.

Note 1.— Early diagnosis and active management of HIV disease with antiretroviral therapy reduces morbidity and improves prognosis and thus increases the likelihood of a fit assessment.

Note 2.— Guidance on the assessment of applicants who are seropositive for human immunodeficiency virus (HIV) is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.21 Applicants who are pregnant shall be assessed as unfit unless obstetrical evaluation and continued medical supervision indicate a low-risk uncomplicated pregnancy.

6.5.2.21.1 Recommendation.— *During the gestational period, precautions should be taken for the timely relief of an air traffic controller in the event of early onset of labour or other complications.*

6.5.2.21.2 Recommendation.— *For applicants with a low-risk uncomplicated pregnancy, evaluated and supervised in accordance with 6.5.2.21, the fit assessment should be limited to the period until the end of the 34th week of gestation.*

6.5.2.22 Following confinement or termination of pregnancy the applicant shall not be permitted to exercise the privileges of her licence until she has undergone re-evaluation in accordance with best medical practice and it has been determined that she is able to safely exercise the privileges of her licence and ratings.

6.5.2.23 The applicant shall not possess any abnormality of the bones, joints, muscles, tendons or related structures which is likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

Note.— Any sequelae after lesions affecting the bones, joints, muscles or tendons, and certain anatomical defects will normally require functional assessment to determine fitness.

6.5.2.24 The applicant shall not possess any abnormality or disease of the ear or related structures which is likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.5.2.25 There shall be no malformation nor any disease of the nose, buccal cavity or upper respiratory tract which is likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.5.2.26 Applicants with stuttering or other speech defects sufficiently severe to cause impairment of speech communication shall be assessed as unfit.

6.5.3 Visual requirements

The medical examination shall be based on the following requirements.

6.5.3.1 The function of the eyes and their adnexa shall be normal. There shall be no active pathological condition, acute or chronic, nor any sequelae of surgery or trauma of the eyes or their adnexa likely to reduce proper visual function to an extent that would interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.5.3.2 Distant visual acuity with or without correction shall be 6/9 or better in each eye separately, and binocular visual acuity shall be 6/6 or better. No limits apply to uncorrected visual acuity. Where this standard of visual acuity can be obtained only with correcting lenses, the applicant may be assessed as fit provided that:

- a) such correcting lenses are worn during the exercise of the privileges of the licence or rating applied for or held; and
- b) in addition, a pair of suitable correcting spectacles is kept readily available during the exercise of the privileges of the applicant's licence.

Note.— An applicant accepted as meeting these provisions is deemed to continue to do so unless there is reason to suspect otherwise, in which case an ophthalmic report is required at the discretion of the Licensing Authority. Both uncorrected and corrected visual acuity are normally measured and recorded at each re-examination. Conditions which indicate a need to obtain an ophthalmic report include: a substantial decrease in the uncorrected visual acuity, any decrease in best corrected visual acuity, and the occurrence of eye disease, eye injury or eye surgery.

6.5.3.2.1 Applicants may use contact lenses to meet this requirement provided that:

- a) the lenses are monofocal and non-tinted;
- b) the lenses are well tolerated; and
- c) a pair of suitable correcting spectacles is kept readily available during the exercise of the licence privileges.

Note.— Applicants who use contact lenses may not need to have their uncorrected visual acuity measured at each re-examination provided the history of their contact lens prescription is known.

6.5.3.6.2 Applicants with a large refractive error shall use contact lenses or high-index spectacle lenses.

Note.— If spectacles are used, high-index lenses are needed to minimize peripheral field distortion.

6.5.3.2.3 Applicants whose uncorrected distant visual acuity in either eye is worse than 6/60 shall be required to provide a full ophthalmic report prior to initial Medical Assessment and every five years thereafter.

Note 1.— The purpose of the required ophthalmic examination is (1) to ascertain normal vision performance, and (2) to identify any significant pathology.

Note 2.— Guidance on the assessment of monocular applicants under the provisions of 1.2.4.8 is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.3.3 Applicants who have undergone surgery affecting the refractive status of the eye shall be assessed as unfit unless they are free from those sequelae which are likely to interfere with the safe exercise of their licence and rating privileges.

6.5.3.4 The applicant shall have the ability to read, while wearing the correcting lenses, if any, required by 6.5.3.2, the N5 chart or its equivalent at a distance selected by that applicant in the range of 30 to 50 cm and the ability to read the N14 chart or its equivalent at a distance of 100 cm. If this requirement is met only by the use of near correction, the applicant may be assessed as fit provided that this near correction is added to the spectacle correction already prescribed in accordance with 6.5.3.2; if no such correction is prescribed, a pair of spectacles for near use shall be kept readily available during the exercise of the privileges of the licence. When near correction is required, the applicant shall demonstrate that one pair of spectacles is sufficient to meet both distant and near visual requirements.

Note 1.— N5 and N14 refer to the size of typeface used. For further details, see the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Note 2.— An applicant who needs near correction to meet the requirement will require “look-over”, bifocal or perhaps multi-focal lenses in order to read radar screens, visual displays and written or printed material and also to make use of distant vision, through the windows, without removing the lenses. Single-vision near correction (full lenses of one power only, appropriate for reading) may be acceptable for certain air traffic control duties. However, it should be realized that single-vision near correction significantly reduces distant visual acuity.

Note 3.— Whenever there is a requirement to obtain or renew correcting lenses, an applicant is expected to advise the refractionist of reading distances for the air traffic control duties the applicant is likely to perform.

6.5.3.4.1 When near correction is required in accordance with this paragraph, a second pair of near-correction spectacles shall be kept available for immediate use.

6.5.3.5 The applicant shall be required to have normal fields of vision.

6.5.3.6 The applicant shall be required to have normal binocular function.

6.5.3.6.1 Reduced stereopsis, abnormal convergence not interfering with near vision, and ocular misalignment where the fusional reserves are sufficient to prevent asthenopia and diplopia need not be disqualifying.

6.5.4 Hearing requirements

6.5.4.1 The applicant, when tested on a pure-tone audiometer shall not have a hearing loss, in either ear separately, of more than 35 dB at any of the frequencies 500, 1 000 or 2 000 Hz, or more than 50 dB at 3 000 Hz.

6.5.4.1.1 An applicant with a hearing loss greater than the above may be declared fit provided that the applicant has normal hearing performance against a background noise that reproduces or simulates that experienced in a typical air traffic control working environment.

Note 1.— The frequency composition of the background noise is defined only to the extent that the frequency range 600 to 4 800 Hz (speech frequency range) is adequately represented.

Note 2.— In the speech material for discrimination testing, both aviation-relevant phrases and phonetically balanced words are normally used.

6.5.4.1.2 Alternatively, a practical hearing test conducted in an air traffic control environment representative of the one for which the applicant's licence and ratings are valid may be used.

3. melléklet a 2024. évi ... törvényhez

A nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Annex 1. 169-B. módosítás hivatalos magyar nyelvű fordítása:

A 169-B. MÓDOSÍTÁS ELŐLAPJA

**NEMZETKÖZI SZABVÁNYOK ÉS
AJÁNLOTT ELJÁRÁSOK**

SZEMÉLYI ALKALMASSÁG

A NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSRŐL SZÓLÓ EGYEZMÉNY

- ANNEX 1.

TIZEDIK KIADÁS – 2006. JÚLIUS

NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSI SZERVEZET

Az Annex 1. módosításainak jegyzéke

Tizedik kiadás

(tartalmazza az 1-től 167-ig terjedő módosításokat)

2006. július 17. 2006. november 23.

168. módosítás

(a Tanács által elfogadva 2007. február 23-án)

2007. július 16. 2007. november 22.

169-A. módosítás

(a Tanács által elfogadva 2009. március 2-án)

2009. július 20. 2009. november 19.

169-B. módosítás

(a Tanács által elfogadva 2009. március 2-án)

Helyettesítő oldalak (iii), (ix), 1-4-től 1-9-ig, 6-1, 6-5, 6-6, 6-9, 6-11, 6-13,

6-15, APP 2-1-től APP 2-3-ig, új oldalak APP 4-1 és APP 4-2,

helyettesítő oldal ATT B-1, új oldalak ATT C-1 és ATT C-2

2009. július 20. 2010. november 18.



169-B. módosítás a

Nemzetközi szabványokhoz és ajánlott eljárásokhoz

SZEMÉLYI ALKALMASSÁG

(A Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezmény - Annex 1.)

1. Az Annex 1. (Tizedik kiadás) a következő új és helyettesítő oldalakkal egészül ki a 2010. november 18-tól alkalmazandó 169-B. módosítás átvétele érdekében:

- a) Oldal: (iii) — Tartalomjegyzék
- b) Oldal: (ix) — Előszó

c) Oldalak: 1-4-től 1-9-ig — 1. fejezet

d) Oldalak: 6-1, 6-5, 6-6, 6-9, 6-11, 6-13

és 6-15 — 6. fejezet

e) Oldalak: APP 2-1-től APP 2-3-ig — 2. sz. függelék

f) Oldalak: APP 4-1-től APP 4-2-ig — 4. sz. függelék

g) Oldal: ATT B-1 — „B” melléklet

h) Oldalak: ATT C-1 és ATT C-2 — „C” melléklet

2. A módosítás bejegyzését az (ii) oldalon kell rögzíteni.

TARTALOMJEGYZÉK

Oldal

Oldal

ELŐSZÓ	(v)

1. FEJEZET Meghatározások és szakszolgálati engedélyekre vonatkozó általános szabályok

1-1

1.1	Meghatározások	1-1
1.2	Szakszolgálati engedélyekre vonatkozó általános szabályok	1-4

2. FEJEZET Pilóta szakszolgálati engedélyek és jogosítások

2.1	A pilóta szakszolgálati engedélyekre és jogosításokra vonatkozó általános szabályok	2-1

2.2	Növendék pilóta	2-4
2.3	Magánpilóta szakszolgálati engedély	2-4
2.4	Kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély	2-8
2.5	Többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély a repülőgép kategóriának megfelelően	2-13
2.6	Közforgalmi pilóta szakszolgálati engedély	2-15
2.7	Műszeres jogosítás	2-18
2.8	Repülőgépekre, léghajókra, helikopterekre és motoros szerkezetekre alkalmas repülőoktató jogosítás	2-20
2.9	Vitorlázó repülő szakszolgálati engedély	2-21
2.10	Szabadon repülő ballon pilóta szakszolgálati engedély	2-23

3. FEJEZET Nem pilóta hajózó személyzeti tagok

szakszolgálati engedélyei	3-1

3.1	A hajózó navigátor és a hajózó mérnök szakszolgálati engedélyre vonatkozó általános szabályok	3-1
3.2	Hajózó navigátor szakszolgálati engedély	3-1
3.3	Hajózó mérnök szakszolgálati engedély	3-2
3.4	Hajózó rádiós	3-4

4. FEJEZET A hajózó személyzetbe nem tartozó személyzet szakszolgálati engedélyei és jogosításai

4-1

4.1	A hajózó személyzetbe nem tartozó személyzet tagjainak szakszolgálati engedélyére és jogosításaira vonatkozó általános szabályok.	4-1
4.2	Légijármű karbantartó (technikus /mérnök /műszerész)	4-1
4.3	Légiforgalmi irányító növendék	4-2
4.4	Légiforgalmi irányító szakszolgálati engedély	4-2
4.5	Légiforgalmi irányító jogosításai	4-3
4.6	Repülésüzemi tiszt/diszpécser szakszolgálati engedély	4-5
4.7	Légiforgalmi állomásüzemeltető szakszolgálati engedély	4-7
4.8	Repülés-meteorológiai személyzet	4-7

5. FEJEZET A szakszolgálati engedélyekre vonatkozó előírások
5-1

6. FEJEZET A szakszolgálati engedély kibocsátásának egészségügyi feltételei 6-1

- 6.1 Egészségügyi minősítések – Általános rész.....6-1
- 6.2 Az Egészségügyi minősítés követelményei 6-1
- 6.3 I. osztályú Egészségügyi Minősítés 6-3
- 6.4 II. osztályú Egészségügyi Minősítés 6-7
- 6.5 III. osztályú Egészségügyi Minősítés.....6-11

1. sz. FÜGGELÉK A rádió-távbeszélő összeköttetésben használatos nyelvek ismeretének szintjére vonatkozó követelmények
..... APP 1-1

2. sz. FÜGGELÉK Jogositott Kiképzési Szervezet APP 2-1 3. sz. FÜGGELÉK Többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati
engedély kiadására vonatkozó követelmények
— Repülőgépre APP 3-1

4. sz. FÜGGELÉK Repülésbiztonság-irányítási rendszerek
(SMS) keretrendszere..... APP 4-1

„A” MELLÉKLET A nyelvtudás szintjét minősítő ICAO Táblázat
..... ATT A-1

„B” MELLÉKLET Többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély —
Repülőgépre — Az alkalmasság szintjei ATT B-1

„C” MELLÉKLET A Nemzeti Repülésbiztonsági Program
(SSP) keretrendszere ATT C-1

<i>Módosítás</i>	<i>Forrás(ok)</i>	<i>Tárgy(ak)</i>	<i>Elfogadva Hatályos Alkalmazandó</i>
167 (10. kiadás)	A Léginavigációs Bizottság tanulmányai; A szakszolgálati engedély kiadásával és a kiképzéssel foglalkozó Panel második ülése.	Módosított és új egészségügyi előírások a hajózó személyzet tagjai életkorának felső határára vonatkozóan, léghajókra és motoros szerkezetekre vonatkozó új személyi alkalmassági követelmények, a többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély bevezetése, a jelenleg érvényes hajózó személyzet szakszolgálati engedélyére vonatkozó Szabványok részleteinek módosításai; a repülési szimulátor oktatóberendezésen történő kiképzés eszközeinek szerepére vonatkozó rendelkezések módosításai a szakszolgálati engedélyek és jogosítások különböző szintjei által megkívánt szakképzettség megszerzésében vagy fenntartásában.	2006. március 10. 2006. július 17. 2006. november 23.
168	A Léginavigációs Bizottság tanulmánya	A módosítás az alábbiakat érinti: a) a radarbevezetés és távolkörzeti irányító jogosítás felváltása légtérellelőrző bevezetés és távolkörzeti irányító jogosításokkal, hogy tükrözze azt a tényt, hogy a légtérellelőrző rendszerek nem korlátozódnak a radarra; b) a légiforgalmi irányítókkal kapcsolatos emberi tényezők ismereteire vonatkozó követelmények harmonizálása az Annex 1. 167. módosításának részeként nemrégiben elfogadott, a hajózó személyzetre vonatkozó követelményekkel; c) a hajózó személyzet jóváhagyott kiképzésére vonatkozó meglévő Szabványok (Annex 1., 1.2.8. és 2. sz. függelék) alkalmazhatósága a légiforgalmi irányítói szakszolgálati engedélyhez és jogosításokhoz szükséges jóváhagyott kiképzésre; és d) új rendelkezések az operatív környezetben oktatásban részesülő légiforgalmi irányító növendékekre vonatkozóan.	2007. február 23. 2007. július 16. 2007. november 22.
169 A Titkárság az Orvosi Előírások Munkacsoport közreműködésével	Módosítás, amely a repülésbiztonságot fenyegető jelenlegi repülés-egészségügyi kockázatok jobb kezelése érdekében új koncepciókat vezet be a repülés-egészségügyi területén.		2009. március 2. 2009. július 20. 2009. november 19.
169-A Titkárság	A repülésbiztonság-irányításra vonatkozó harmonizált rendelkezések kidolgozására vonatkozó módosítás a Nemzeti Repülésbiztonsági Program megvalósítására és fenntartására vonatkozó keretrendszer bevezetésével 2010. november 18-tól.		2009. március 2. 2009. július 20. 2018. november 2.

Műszeres repülési idő (Instrument flight time). Az az időtartam, mely alatt a pilóta valamely légi járművet kizárólag a műszerek alapján vezet, külső vizuális támpontok felhasználása nélkül.

Műszeres földi idő (Instrument ground time). Az az időtartam, amely alatt a pilóta szimulált műszeres repülést gyakorol a földön egy olyan repülési szimulátor oktatóberendezésben, melyet az Engedélyező Hatóság jóváhagyott.

Műszeres idő (Instrument time). Műszeres repülési idő, vagy műszeres földi idő.

Engedélyező Hatóság (Licensing Authority). A Szerződő Állam által kijelölt hatóság, amely felelős a szakszemélyzet engedéllyel történő ellátásáért.

Megjegyzés — Jelen Annex rendelkezéseiben feltételeztük, hogy a Szerződő Állam az Engedélyező Hatóságot az alábbi jogkörökkel ruházta fel:

- a) a folyamodó alkalmasságának felmérése engedély vagy jogosítás megszerzéséhez;
- b) engedélyek és jogosítások kiadása és érvényesítése;
- c) jóváhagyott személyek kijelölése és felhatalmazása;
- d) szakmai kiképző tanfolyamok jóváhagyása;
- e) repülési szimulátor oktatóberendezés jóváhagyása, illetve a berendezés használatának engedélyezése a szükséges tapasztalat megszerzése, vagy a jártasság bizonyítása érdekében, melyet a szakszolgálati engedély vagy a jogosítás kiadásához előírnak, és
- f) más Szerződő Állam által kiadott szakszolgálati engedélyek érvényesítése.

Valószínű (Likely). A 6. fejezetben szereplő orvosi előírások szövegösszefüggésében a **valószínű** az előfordulás valószínűségét jelenti, amely elfogadhatatlan az egészségügyi minősítő számára.

Karbantartás (Maintenance). A légi jármű folyamatos légialkalmasságának fenntartásához szükséges feladatok ellátása, beleértve külön-külön, vagy bármely kombinációban a nagyjavítást, az átvizsgálást, a cserét, a hibaelhárítást, és a módosítás vagy javítás kivitelezését.

Egészségügyi minősítés (Medical Assessment). A Szerződő Állam által kiadott olyan bizonyítvány, amely szerint a szakszolgálati engedély birtokosa megfelel az egészségügyi alkalmasság meghatározott követelményeinek.

Egészségügyi minősítő (Medical assessor). Az Engedélyező Hatóság által kijelölt, a repülés-egészségügyi gyakorlatban képzett és tapasztalt, a repülésbiztonság szempontjából fontos egészségügyi állapotok értékelésében és felmérésében jártas orvos.

1. megjegyzés — Az egészségügyi minősítők értékelik az egészségügyi felülvizsgálók által az Engedélyező Hatósághoz benyújtott orvosi jelentéseket.

2. megjegyzés — Elvárás az egészségügyi minősítőkkal szemben, hogy szakmai ismereteiket naprakészen tartásuk.

Egészségügyi felülvizsgáló (Medical examiner). Olyan orvos, aki a repülő-orvostan témakörében képzésben részesült, és a repülési környezetet illetően gyakorlati tudással és tapasztalattal rendelkezik, és akit az Engedélyező Hatóság kijelölt olyan szakszolgálati engedélyért vagy jogosításért jelentkezők alkalmasságát megállapító orvosi vizsgálatok végrehajtására, amelyekhez egészségügyi követelményeket írtak elő.

Éjszaka (Night). Az esti polgári szürkület vége és a hajnali polgári szürkület kezdete között eltelt idő, avagy a napnyugta és a napkelte között eltelt olyan egyéb időtartam, amelyet az illetékes hatóság állapított meg.

Megjegyzés. — A polgári szürkület este akkor fejeződik be, amikor a napkorong középpontja 6°-kal a horizont alá süllyedt, a hajnali szürkület pedig reggel akkor kezdődik, amikor a napkorong középpontja 6°-kal a horizont alatt van.

Teljesítmény kritériumok (Performance criteria). Az alkalmassági elemek előírt végeredményének egyszerű, értékelhető megállapításai, és azon kritériumok ismertetése, melyeket annak megítéléséhez alkalmaztak, hogy a teljesítmény előírt szintje teljesült-e.

A légijármű vezetése (Pilot (to)). Valamely légijármű repülési kormány szerveinek működtetése a repülési idő alatt.

Parancsnokpilóta (Pilot-in-command). Az üzemeltető, vagy általános célú (kiszármazott) repülésben a tulajdonos által parancsnokpilótának kijelölt pilóta, akit megbíznak a repülés biztonságos végrehajtásával

Ellenőrzés alatti parancsnokpilóta (Pilot-in-command). A parancsnokpilóta ellenőrzése alatt álló másodpilóta, aki a parancsnokpilóta feladatait hajtja végre az Engedélyező Hatóság által elfogadhatónak ítélt ellenőrzési eljárásnak megfelelően.

Motoros szerkezet (Powered-lift). A levegőnél nehezebb olyan légi jármű, amely képes a függőleges felszállásra, a függőleges leszállásra és a kis sebességgel történő repülésre, és amely elsődlegesen a motormeghajtású emelőszerkezettől, vagy az emeléshez alkalmazott motor tolóerőtől függ ezen repülési tartományokban, valamint az emelésben szerepet nem játszó nem-forgó légi jármű-felület(ek)től vízszintes repülés során.

Káros szerek problémát okozó használata (Problematic use of substances). A repülési szakszemélyzet által fogyasztott olyan egy vagy több pszichoaktív szer használata, amely:

- a) használójára nézve közvetlen veszélyt jelent, vagy mások életét, egészségét, illetve jólétét veszélyezteti; és/vagy
- b) foglalkozási, szociális, mentálhigiénés, fizikai problémát, vagy rendellenességet okoz, illetve azt súlyosbítja.

Pszichoaktív szerek (Psychoactive substances). Az alkohol, az ópium-rokon-, a cannabis-rokon anyagok, a nyugtató és hipnotikus anyagok, a kokain, a tudatállapotot befolyásoló egyéb szerek, a hallucinogén anyagok és az illó oldószerek a kávé és a dohány kivételével.

Minőségbiztosítási rendszer (Quality system). A szervezet dokumentált eljárásai és irányelvei, ezen irányelvek és eljárások belső auditjai, a minőség tökéletesítése érdekében hozott ajánlások és felülvizsgálatok kezelése.

Jogosított légiforgalmi irányító (Rated air traffic controller). Olyan légiforgalmi irányító, aki szakszolgálati engedéllyel és az általa gyakorolt tevékenységre érvényes jogosításokkal rendelkezik.

Jogosítás (Rating). A szakszolgálati engedélybe bejegyzett, vagy a szakszolgálati engedélyhez tartozó, annak részét képező felhatalmazás, amely a szakszolgálati engedélyt érintő külön feltételeket, jogosításokat vagy a korlátozásokat rögzíti.

Érvényesség elismerése (szakszolgálati engedély) (Rendering (a licence) valid). Valamely Szerződő Állam saját szakszolgálati engedély kiadását helyettesítő olyan tevékenység, amellyel más Szerződő Állam által kiadott szakszolgálati engedélyt a saját maga által kiadott szakszolgálati engedéllyel egyenértékűnek ismer el.

Repülésbiztonság-irányítási rendszer (Safety management system). A biztonság irányításának szisztematikus megközelítése, beleértve a szükséges szervezeti struktúrákat, felelősségi köröket, irányelveket és eljárásokat.

Karbantartási nyilatkozat aláírása (Sign a maintenance release (to)). Az Annex 6-ban szereplő karbantartási nyilatkozat kiadásával annak igazolása, hogy a karbantartási munkát a vonatkozó légialkalmassági szabványokkal megegyezően kielégítő módon elvégezték.

Jelentős (Significant). A 6. fejezetben szereplő egészségügyi előírások szövegösszefüggésében a **jelentős** olyan fokú, vagy olyan természetű dolgot jelent, mely valószínűen veszélyt jelent a repülés biztonságára.

Egyedül-repülési idő (Solo flight time). Az a repülési időtartam, amely alatt a növendék pilóta egyedül tartózkodik a légijárműben.

Nemzeti Repülésbiztonsági Program (State safety programme). A biztonság javítását célzó szabályozások és tevékenységek integrált csomagja.

Fenyegetés (Threat). Olyan események vagy hibák, amelyek a hajózó személyzet befolyásán kívül fordulnak elő, megnövelik az üzemeltetés bonyolultságát, és amelyeket kezelni kell a biztonság megfelelő szintje fenntartása érdekében.

Megjegyzés.— Lásd az Annex 13. „E” mellékletét — Légijárművekkel kapcsolatos balesetek és incidensek kivizsgálása az üzemeltető személyzet leírásához.

Fenyegetés kezelése (Threat management). A fenyegetések felderítése és az azokra adott válasz ellenintézkedések útján annak érdekében, hogy a fenyegetések következményei mérsékelhetőek vagy kiküszöbölhetőek legyenek, valamint a hibák vagy a nemkívánatos helyzetek előfordulási valószínűsége csökkenjen.

Megjegyzés.— A nem kívánt helyzetek leírását lásd a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai – Kiképzés (PANS-TRG, Doc 9868) 3. Fejezet C. Mellékletben, valamint a 314. Körlevélben — Fenyegető jelenségek és hibák kezelése (TEM) a légiforgalmi irányításban.

1.2. Szakszolgálati engedélyekre vonatkozó általános szabályok

1. megjegyzés — *Annak ellenére, hogy a Nemzetközi Polgári Repülés Egyezménye a Lajstromozó Államot olyan feladatokkal ruházza fel, amelyeket ez az állam – a helyzetnek megfelelően – jogosult, vagy köteles gyakorolni, a Közgyűlés az A23-13 Határozatában elismerte, hogy a lajstromozó állam esetenként képtelen megfelelően eleget tenni kötelezettségének akkor, amikor más állam által üzemeltetett légi járművet – elsősorban hajózó személyzet nélkül – vesz bérbe, szerződésbe vagy cserébe, és elismerte továbbá azt, hogy az Egyezmény esetleg nem megfelelően írja elő az üzemeltető államának ilyen esetekre vonatkozó jogait és kötelezettségeit mindaddig, amíg az Egyezmény függőben lévő 83. Cikkelye érvénybe nem lép. Ennek megfelelően a Tanács azt szorgalmazza, hogy amennyiben a fent említett esetekben a lajstromozó állam úgy találja, hogy nem képes megfelelően ellátni az Egyezmény által ráruházott feladatokat, akkor az üzemeltető államra ruházza át – ha ez utóbbi elfogadja – a lajstromozó állam azon feladatait, amelyeket az üzemeltető állam megfelelőbben képes ellátni. Bár az Egyezmény függőben lévő 83. Cikkelye 1997. június 20-án életbe lépett mindazon államokra vonatkozóan, amelyek a kapcsolódó Protokolt (DOC 9318) aláírták, a fentiekben említett lépések elsősorban azokra a Szerződő Államokra vonatkoznak, amelyek a függőben lévő 83. Cikkely hatálya alá eső szerződéses kapcsolattal nem rendelkeznek. Nyilvánvaló, hogy a függőben lévő 83. Cikkely érvénybe lépése után az előzőekben említett tevékenységek a gyakorlati célszerűséget segítik elő, és nem érintik sem a Chicagói Egyezménynek a lajstromozó állam, sem bármely harmadik állam kötelezettségeket előíró rendelkezéseit. Az Egyezmény 83. Cikkelye ugyan 1997. június 20-án érvénybe lépett, azonban az ilyen átruházási egyezmények csak azokat a Szerződő Államokat fogják érinteni, amelyek a 83. Cikkelyben foglalt feltételek teljesítését követően ratifikálták a kapcsolódó Protokolt (DOC 9318).*

2. megjegyzés — *A nemzetközi szabványokat és ajánlott eljárásokat az alábbi szakszolgálati engedélyekre alakították ki:*

a) Hajózó személyzet

- magánpilóta — repülőgép, léghajó, helikopter, vagy motoros szerkezet;
- kereskedelmi pilóta — repülőgép, léghajó, helikopter, vagy motoros szerkezet;
- többszemélyes személyzet pilóta – repülőgép;
- közforgalmi pilóta — repülőgép, helikopter, vagy motoros szerkezet
- vitorlázó repülőgép pilóta;
- szabadon repülő ballon pilóta;
- hajózó navigátor;
- hajózó mérnök.

b) Egyéb személyzet

- légi jármű szerelő (technikus /mérnök /műszerész);
- légiforgalmi irányító;
- repülésüzemi tiszt/diszpécser;

1.2.1 Hajózó személyzet tagjaként való ténykedés joga

Valamely személy légijárművön csak abban az esetben tevékenykedhet hajózó személyzet tagjaként, ha rendelkezik a feladatkörének megfelelő és az ezen Annex előírásait kielégítő érvényes szakszolgálati engedéllyel. A szakszolgálati engedélyt az adott légijárművet lajstromozó államnak kell kiállítania, vagy érvényesítenie kell a más Szerződő Állam által kiadott szakszolgálati engedélyt.

Megjegyzés.— A Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezmény 29. Cikkelye előírja, hogy a hajózó személyzeti tagoknak a megfelelő engedélyeket magukkal kell vinniük a fedélzetre minden olyan légijármű esetében, amely részt vesz a nemzetközi légiforgalomban.

1.2.2 Szakszolgálati engedély érvényességének elismerése

1.2.2.1 Ha egy Szerződő Állam egy másik Állam által kibocsátott szakszolgálati engedélyt érvényesnek ismer el a saját kibocsátású szakszolgálati engedélye alternatívájaként, az érvényességet az előbbi engedéllyel együtt viselendő megfelelő kiterjesztéssel határozza meg, melyben a másik állam szakszolgálati engedélyét a sajátjával egyenértékűnek elismeri. Ha egy állam bizonyos jogokra korlátozza a kiterjesztést, akkor pontosan meg kell határozni a szakszolgálati engedély kiterjesztésének egyenértékűként elfogadható jogosításait. A kiterjesztés érvényessége nem haladhatja meg a szakszolgálati engedély érvényességi idejét. A kiterjesztés érvényessége megszűnik, ha az engedélyt, amelyre ezt kibocsátották, visszavonták, vagy felfüggesztették.

Megjegyzés.— Ez a kitétel nem szándékozik megakadályozni a szakszolgálati engedélyt kibocsátó államot abban, hogy megfelelő bejelentéssel meghosszabbítsa a szakszolgálati engedély érvényességi időtartamát anélkül, hogy megkövetelné akár a szakszolgálati engedély fizikai visszaküldését, anélkül hogy megkövetelné akár a szakszolgálati engedély fizikai visszaküldését, akár a szakszolgálati engedély tulajdonosának megjelenését az adott állam hatóságai előtt.

1.2.2.2 Ha az 1.2.2.1. pont alatti kiterjesztést közforgalmú légiszállítás tevékenységeiben történő felhasználásra bocsátották ki, az Engedélyező Hatóságnak a másik Szerződő Állam engedélyének érvényességét hitelesítenie kell a kiterjesztés megadása előtt.

1.2.2.3 Ajánlás. — *A Szerződő Állam által kibocsátott pilóta szakszolgálati engedélyt a többi Szerződő Állam részéről érvényesnek kell elismerni magánrepülések esetére.*

Megjegyzés.— A más Szerződő Állam által kiadott szakszolgálati engedélyt magánrepülések céljára hivatalos formások nélkül elismerő Szerződő Államot arra ösztönözzük, hogy ezt a lehetőséget tegye közzé saját Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványában.

1.2.3 A szakszolgálati engedély birtokosának jogosításai

A Szerződő Állam ne engedélyezze, hogy az engedély birtokosa a szakszolgálati engedélyében biztosított jogosultságain kívül egyéb jogokat is gyakorolhasson.

1.2.4 Egészségügyi alkalmasság

1. megjegyzés — Tájékoztató anyagot a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.

2. megjegyzés — A folyamodónak az „Egészségügyi Minősítés”-ben foglalt és három külön osztályba sorolt követelmény közül a megfelelőt kell teljesítenie a különböző típusú szakszolgálati engedélyek egészségügyi feltételeinek kielégítéséhez. Az erre vonatkozó részleteket a 6.2., 6.3., 6.4., és 6.5. pontok tartalmazzák. Az 1.2.4.1. pontban leírt követelmények teljesítése bizonyítékaul az Engedélyező Hatóság megadja a szakszolgálati engedély birtokosának a megfelelő (I., II., illetve III. osztályú) Egészségügyi minősítést. Ez többféle módon történhet, mint például: megfelelő megnevezésű külön bizonyítvány kiadásával, a szakszolgálati engedélybe történő bejegyzéssel, állami szabályba foglalással, miszerint az egészségügyi minősítés a szakszolgálati engedély szerves része, stb.

1.2.4.1 A szakszolgálati engedélyért folyamodónak, ahol ez alkalmazható, a 6. fejezetben részletezett követelményeknek megfelelően kiállított Egészségügyi minősítéssel kell rendelkeznie.

1.2.4.2 Ajánlás.— *Az államoknak 2010. november 18-tól – Nemzeti Repülésbiztonsági Programjuk részeként – a szakszolgálati engedély birtokosaira vonatkozó orvosi értékelési eljárás során olyan alapvető biztonságirányítási elveket kell alkalmazniuk, amelyek legalább a következőket tartalmazzák:*

- a) a repülés közbeni cselekvőképtelenségi események és az orvosi vizsgálatok során tett orvosi megállapítások rutinszerű elemzése a fokozott egészségügyi kockázatot jelentő területek azonosítása érdekében; és*
- b) az egészségügyi minősítési folyamat folyamatos újraértékelése a fokozott orvosi kockázatot jelentő, azonosított területekre való összpontosítás érdekében.*

Megjegyzés.— *A Nemzeti Repülésbiztonsági Program megvalósítására és fenntartására vonatkozó keretrendszer a „C” mellékletben található. A Nemzeti Repülésbiztonsági Programokra és a biztonságirányítási alapelvekre vonatkozó útmutatót a Repülésbiztonság-irányítási Kézikönyv (SMM) (Doc 9859) és a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyv (Doc 8984) tartalmazza.*

1.2.4.3 Az Egészségügyi minősítés érvényessége időszakának azzal a nappal kell kezdődnie, amelyen az egészségügyi vizsgálatot végrehajtották. Az érvényességi periódus időtartamának összhangban kell lennie az 1.2.5.2. pont előírásaival.

1.2.4.3.1 Az Egészségügyi minősítés érvényességének időtartamát egészen 45 napig lehet meghosszabbítani az Engedélyező Hatóság megítélése alapján.

Megjegyzés.— Javasolt az Egészségügyi minősítés lejáratának naptári napját változatlanul hagyni évről évre, ezáltal lehetővé válik, hogy az érvényes Egészségügyi minősítés lejárati napja legyen az új érvényességi periódus kezdőnapja azzal a feltétellel, hogy az egészségügyi felülvizsgálat az érvényes Egészségügyi minősítés érvényességi időtartama alatt történik meg, de ez nem lehet korábban, mint a lejárati időpontjától visszaszámított 45 nap.

1.2.4.4 A hajózó személyzet tagjai, vagy a légiforgalmi irányítók csak akkor gyakorolhatják a szakszolgálati engedélyükkel együtt járó jogukat, ha a szakszolgálati engedélyüknek megfelelő, érvényes egészségügyi minősítéssel rendelkeznek, az 1.2.5.2.6. pontban foglaltak kivételével.

1.2.4.5 A Szerződő Állam jelöljön ki megfelelő képesítéssel és orvosi gyakorlattal rendelkező egészségügyi felülvizsgálókat, akik a folyamódó egészségi állapotának orvosi vizsgálatait elvégzik a 2. és a 3. fejezetben ismertetett szakszolgálati engedélyek vagy jogosítások kiadásához, megújításához, és a 4. fejezetben szereplő megfelelő engedélyek kiadásához és megújításához.

1.2.4.5.1 Az egészségügyi felülvizsgálóknak repülési orvostan képzésben kell részesülniük, és szabályos időközönként ismétlő kurzust kell elvégezniük. Kinevezésüket megelőzően az egészségügyi felülvizsgálóknak bizonyítaniuk kell, hogy megfelelő szaktudással rendelkeznek a repülési orvostan területén.

1.2.4.5.2 Az egészségügyi felülvizsgálóknak gyakorlati ismereteket és tapasztalatokat kell szerezniük azokról a körülményekről, amelyek között a szakszolgálati engedélyek és jogosítások birtokosai a feladatkörüket ellátják.

Megjegyzés.— A gyakorlati ismeretek és a tapasztalat megszerezhető repülés közben, szimulátoron, helyszíni tapasztalattal, vagy bármilyen egyéb személyesen megszerzett tapasztalattal, melyről az Engedélyező Hatóság úgy ítéli meg, hogy az kielégíti ezt a követelményt.

1.2.4.5.3 **Ajánlás.**— *Az egészségügyi minősítőnek rendszeresen értékelnie kell az egészségügyi felülvizsgáló kompetenciáját.*

1.2.4.6 Ha olyan szakszolgálati engedélyért vagy jogosításért folyamodik valaki, amelyhez előírták az orvosi alkalmasságot, akkor a folyamodó köteles aláírásával ellátott olyan nyilatkozatot eljuttatni egészségügyi felülvizsgálójának, amelyben közli, hogy korábban hasonló vizsgálaton átesett-e, és ha igen, akkor a legutolsó felülvizsgálat dátumát, helyét és eredményét is közölnie kell. Továbbá jeleznie kell a felülvizsgálónak, ha az Egészségügyi minősítését korábban visszautasították, érvénytelenítették, vagy felfüggesztették, és ha így történt, akkor a visszautasítás, érvénytelenítés vagy a felfüggesztés okát.

1.2.4.6.1 Ha a szakszolgálati engedélyért vagy jogosításért folyamodó az egészségügyi felülvizsgáló felé valótlannal nyilatkozatot tesz, azt jelenteni kell az engedélyt kiadó állam Engedélyező Hatóságának, hogy az megtehesse a szükségesnek ítélt lépéseket.

1.2.4.7 Amikor a folyamodó 6. Fejezet szerinti egészségügyi felülvizsgálata befejeződött, az egészségügyi felülvizsgálónak koordinálnia kell a vizsgálat eredményeit, és egy aláírásával ellátott jelentést, vagy azzal egyező értékű beszámolót kell benyújtania az Engedélyező Hatóságnak – annak követelményeivel összhangban –, melyben részletezi a vizsgálat eredményeit és ismerteti a folyamodó orvosi alkalmasságára vonatkozó leletek értékelését.

1.2.4.7.1 Ha az egészségügyi jelentést elektronikus formában juttatja el az Engedélyező Hatósághoz, a felülvizsgáló személynek biztosítani kell az azonosítás megfelelőségét.

1.2.4.7.2 Amennyiben az egészségügyi felülvizsgálatot két vagy több felülvizsgáló végzi, a Szerződő Államoknak közülniük kell jelölni egyet, aki felelős a vizsgálat eredményeinek koordinálásáért, az egészségügyi alkalmasságra vonatkozó leletek értékeléséért, és a jelentés aláírásáért.

1.2.4.8 A Szerződő Államoknak egészségügyi minősítők szolgálatait kell igénybe venniük azon jelentések értékeléséhez, melyeket az egészségügyi felülvizsgálók az Engedélyező Hatóságnak benyújtottak.

1.2.4.8.1 Az egészségügyi felülvizsgálóknak valóságnak megfelelő egészségügyi információt kell benyújtaniuk az Engedélyező Hatósághoz, mely lehetővé teszi, hogy a Hatóság auditálni tudja az Egészségügyi Minősítést.

Megjegyzés.— Az ilyen auditálás célja az, hogy biztosított legyen, hogy az egészségügyi felülvizsgálók eleget tegyenek a jó orvosi gyakorlat és a repülés-egészségügyi kockázatértékelés vonatkozó szabványainak. Repülés-egészségügyi kockázatértékelésre vonatkozó útmutatót a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.

1.2.4.9 Ha a 6. fejezetben foglalt, az adott szakszolgálati engedély kiadásához előírt egészségügyi Szabványok nem teljesülnek, akkor az Egészségügyi minősítést addig nem adják ki, vagy újítják meg, amíg a következő feltételek nem teljesülnek:

- a) az akkreditált orvosi szakvélemény azt jelzi, hogy különleges körülmények között a folyamodó bármely – számszerű vagy egyéb – követelménynek való megfelelésének elmulasztása olyan mértékű, hogy a kérelmezett szakszolgálati engedélyben foglalt jogosultságok gyakorlása valószínűleg nem veszélyezteti a repülésbiztonságot;
- b) a folyamodó adott képességeit, ismereteit és gyakorlottságát, illetve az üzemi körülményeket alaposan mérlegelték; és
- c) a szakszolgálati engedélyt bármilyen speciális korlátozással vagy korlátozásokkal látták el, miközben a szakszolgálati engedély birtokosának kötelességeinek biztonságos ellátása függ attól, hogy teljesíti-e az adott korlátozást vagy korlátozásokat.

1.2.4.10 Az egészségügyi anyagok bizalmas voltát mindenkor figyelembe kell venni.

1.2.4.10.1 Az összes egészségügyi jelentést és feljegyzést biztonságosan kell tárolni és hozzáférést csak a feljogosított személyeknek szabad biztosítani.

1.2.4.10.2 Ha üzemeltetési megfontolások ezt indokolják, az egészségügyi minősítőnek kell meghatározni, hogy milyen mértékű az a helyénvaló egészségügyi információ, melyet az Engedélyező Hatóság illetékes hivatalainak bemutatnak.

1.2.5. A szakszolgálati engedélyek érvényessége

1.2.5.1 Ha üzemeltetési megfontolások ezt indokolják, az egészségügyi minősítőnek kell meghatározni, hogy milyen mértékű az a helyénvaló egészségügyi információ, melyet az Engedélyező Hatóság illetékes hivatalainak bemutatnak.

1.2.5.1.1 Ajánlás.— *A Szerződő Államnak meg kell határoznia az alkalmasság fenntartásának és a megszerzett tapasztalatnak a követelményeit a pilóta szakszolgálati engedélyekre és jogosításokra vonatkozólag, amelyek szisztematikus baleset-megelőzésen alapulnak, valamint tartalmaznia kell kockázatértékelési folyamatot és az időszzerű tevékenységek analizisét, beleértve az adott Államra vonatkozó, a balesetekre és váratlan eseményekre vonatkozó adatokat.*

1.2.5.1.2 A szakszolgálati engedélyt kiadó Szerződő Államnak biztosítania kell, hogy a többi Szerződő Államnak módjában álljon a szakszolgálati engedély érvényességéről meggyőződni.

1. megjegyzés — A kereskedelmi légiszállításban részt vevő hajózó személyzeti tagok alkalmasságának meglétéről kielégítő módon lehet meggyőződni az Annex 6. szerint végrehajtott gyakorló repüléseken.

2. megjegyzés — Az alkalmasság megléte kielégítően dokumentálható az üzemeltető nyilvántartásában, vagy a hajózó személyzet tagjainak személyi repülési naplójában, vagy a szakszolgálati engedélyében.

3. megjegyzés — A hajózó személyzet tagjai – a Lajstromozó Állam által kívánatosnak tartott mértékig – bizonyíthatják alkalmasságuk folyamatos meglétét a Lajstromozó Állam által jóváhagyott repülési szimulátor oktató-berendezésen is.

4. megjegyzés — Lásd A Repülési Szimulátor Minősítési Kritériumai Kézikönyvet (Doc 9625).

5. megjegyzés — A kockázatértékelési folyamat felépítéséhez a tájékoztató anyagot lásd a Nemzeti Személyi Alkalmassági Rendszer Létrehozásának és Kezelésének Eljárásaira vonatkozó Kézikönyvet (DOC 9379).

1.2.5.2. Az 1.2.5.2.1., 1.2.5.2.2., 1.2.5.2.3., 1.2.5.2.4., 1.2.5.2.5. és 1.2.5.2.6. pontokban biztosítottak kivételével az 1.2.4.6. és 1.2.4.7. pontoknak megfelelően kiadott Egészségügyi Minősítésnek érvényesnek kell lennie az egészségügyi vizsgálat napjától az alábbi időtartamoknál nem hosszabb ideig:

60 hónap a magánpilóta szakszolgálati engedély esetében — repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet;

12 hónap a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély esetében — repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet;

12 hónap a többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély esetében — repülőgép; 12 hónap a közforgalmi pilóta szakszolgálati engedély esetében — repülőgép, helikopter és motoros szerkezet;

60 hónap a vitorlázó repülőgép pilóta szakszolgálati engedély esetében;

60 hónap a szabadon repülő ballon pilóta szakszolgálati engedély esetében; 12 hónap a hajózó navigátor szakszolgálati engedély esetében; 12 hónap a hajózó mérnök szakszolgálati engedély esetében;

48 hónap a légiforgalmi irányító szakszolgálati engedély esetében.

1. megjegyzés — A fentiekben felsorolt érvényességi periódusok kiterjeszthetők még 45 napig az 1.2.4.3.1. pontnak megfelelően.

2. megjegyzés — Ha a számítás az 1.2.5.2. pont és annak alpontjai szerint történik, az érvényesség időtartama a legutolsó számításba vett hónapra magába foglalja azt a napot, melynek ugyanaz a naptári száma, mint amelyik az egészségügyi felülvizsgálat napjává, vagy ha annak a hónapnak nincs ilyen számú napja, akkor a hónap legutolsó napját.

1.2.5.2.1 Az Egészségügyi Minőségértékelési és Értékelési Hivatal érvényességi időtartamát le lehet csökkenteni, ha klinikailag indokolt.

1.2.5.2.2 Ha a közforgalmi pilóta – repülőgép, helikopter és motoros szerkezet szakszolgálati engedély birtokosa, valamint a kereskedelmi pilóta – repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet szakszolgálati engedéllyel rendelkező személy, akit egyszemélyes személyzetként foglalkoztatnak a kereskedelmi légiszállításban, melynek során utasokat szállít, és betöltötte a 40. életévét, akkor a fenti 1.2.5.2. pontban meghatározott időtartamot hat hónapra kell csökkenteni.

1.2.5.2.3 Ha a közforgalmi pilóta – repülőgép, helikopter és motoros szerkezet szakszolgálati engedély birtokosa, a kereskedelmi pilóta – repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet szakszolgálati engedély birtokosa és a többszemélyes személyzet pilóta – repülőgép szakszolgálati engedély birtokosa, akiket a kereskedelmi légiszállításban foglalkoztatnak, betöltötte a 60. életévét, az 1.2.5.2. pontban meghatározott érvényességi időtartamot 6 (hat) hónapra kell csökkenteni.

1.2.5.2.4 Ha a magánpilóta – repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet, szabadon repülő ballon, vitorlázó repülő pilóta és légiforgalmi irányító szakszolgálati engedély birtokosa betöltötte a 40. életévét, az 1.2.5.2. pontban meghatározott érvényességi időtartamot 24 hónapra kell lecsökkenteni.

1.2.5.2.5 Ajánlás.— *Ha a magánpilóta – repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet szakszolgálati engedély birtokosa, valamint a szabadon repülő ballon pilóta, vitorlázó repülő pilóta és a légiforgalmi irányító szakszolgálati engedély birtokosa betöltötte az 50. életévét, az 1.2.5.2. pontban meghatározott érvényességi időtartamot tovább kell csökkenteni 12 hónapra.*

Megjegyzés.— A fentiekben felsorolt érvényességi időtartamok a folyamodó arra az életkorára vonatkozik, amikor az orvosi vizsgálatoknak aláveteti magát.

1.2.5.2.6 *Az orvosi vizsgálat halaszthatóságának feltételei.* Ha a szakszolgálati engedély birtokosa a kijelölt egészségügyi felülvizsgálat helyszínétől távol tevékenykedik, az Engedélyező Hatóság döntése szerint az előírt újvizsgálat halasztható, feltéve, hogy ezt csak kivételesen alkalmazzák, és nem haladja meg az alábbi időtartamot:

- a) nem-kereskedelmi tevékenységet végző légi jármű hajózó személyzeti tagja esetében egyszeri hat hónapos időtartam;
- b) kereskedelmi tevékenységet végző légi jármű hajózó személyzeti tagja esetében két egymást követő három hónapos időtartam, feltéve, hogy mindkét esetben kedvező orvosi jelentést kapott a szóban forgó terület kijelölt egészségügyi felülvizsgálójánál végrehajtott vizsgálatot követően, vagy olyan esetekben, amikor ilyen személy nem áll rendelkezésre, akkor egy olyan orvos által elvégzett vizsgálat után, aki törvényes minősítéssel rendelkezik orvosi gyakorlat folytatására ezen a területen. Az orvosi vizsgálatról szóló jelentést ahhoz az Engedélyező Hatósághoz kell eljuttatni, ahol a szakszolgálati engedélyt kiadták;
- c) magánpilóta esetében egyetlen, de 24 hónapot meg nem haladó időtartam olyan esetben, amikor az orvosi vizsgálatot az azon a területen tevékenykedő, a Szerződő Állam által az 1.2.4.5. pontban meghatározottak szerint kijelölt vizsgáló orvos végezte el, ahol a kérelmező ideiglenesen tartózkodik. Az orvosi vizsgálatról szóló jelentést ahhoz az Engedélyező Hatósághoz kell eljuttatni, ahol a szakszolgálati engedélyt kiadták.

1.2.6 Az orvosi alkalmasság romlása

1.2.6.1 A jelen Annex-ben szereplő szakszolgálati engedélyek birtokosai nem gyakorolhatják szakszolgálati engedélyeik és a hozzá kapcsolódó jogosításokból eredő jogait, ha tudomásukra jut, hogy egészségi állapotuk bármilyen mértékben romlott, és ennek következtében az engedélyezett feladatkörök biztonságos és megfelelő ellátására esetleg képtelenné válhattak.

1.2.6.1.1 Ajánlás.— *A Szerződő Államoknak biztosítaniuk kell, hogy a szakszolgálati engedély birtokosai egyértelmű iránymutatást kapjanak a repülésbiztonság szempontjából releváns egészségügyi állapotokról, valamint arról, hogy mikor kérjenek felvilágosítást vagy útmutatást az egészségügyi felülvizsgálótól vagy az Engedélyező Hatóságtól.*

Megjegyzés.— *A repülésbiztonság szempontjából releváns fizikai és mentális állapotokról és kezelésekről, amelyekről információt kell továbbítani az Engedélyező Hatóságnak, a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (Doc 8984) tartalmaz útmutatást.*

1.2.6.1.2 Ajánlás.— *Minden egyes Szerződő Államnak a lehető legmesszebbmenően gondoskodnia kell arról, hogy egyetlen szakszolgálati engedély birtokosa se láthasson el a szakszolgálati engedélyben és a hozzá kapcsolódó jogosításban engedélyezett feladatköröket olyan időszakokban, amikor egészségügyi alkalmasságuk bármilyen okból olyan mértékben romlott meg, hogy az az Egészségügyi minősítés kiadását, vagy megújítását egyébként nem tenné lehetővé.*

1.2.7 Pszichoaktív szerek használata

1.2.7.1 A jelen Annex-ben előírt szakszolgálati engedélyek birtokosai nem gyakorolhatják a szakszolgálati engedélyükhöz és a kapcsolódó jogosításokhoz kapcsolódó jogosultságokat, ha olyan pszichoaktív anyag hatása alatt állnak, amely miatt képtelenek lehetnek e jogosultságok biztonságos és megfelelő használatára.

1.2.7.2 A jelen Annex-ben felsorolt szakszolgálati engedélyek birtokosai problémát okozó káros szereket nem használhatnak.

1.2.7.3 **Ajánlás.**— *A Szerződő Államnak a legmesszebbmenőkig gondoskodnia kell arról, hogy minden egyes szakszolgálati engedély birtokosa, aki bármilyen problémás káros szert használ, felderítésre és eltávolításra kerüljön a biztonságot veszélyeztető, kritikus funkcióiból. A biztonság szempontjából a kritikus feladatkörbe való visszatérés sikeres kezelés esetén fontolóra vehető, vagy kezelést nem igénylő esetekben, ha a problematikus szerek használatával felhagyott, és megállapítást nyert, hogy feladatköre ellátása során nem valószínű, hogy veszélyezteti a biztonságot.*

Megjegyzés.— A Kézikönyv a légiközlekedési munkahelyeken történő problémás anyaghasználat megelőzéséről (DOC 9654) útmutatót tartalmaz a felderítés megfelelő módszereiről (amelyek bio-mechanikus ellenőrzést is magukban foglalhatnak, mint például mielőtt egy személy alkalmazására sor kerül, vagy alapos gyanú esetén, balesetet/incidenst követően, időszakosan és véletlenszerűen) továbbá más, megelőzést szolgáló témákról.

1.2.8 Jóváhagyott kiképzés és jogosított kiképzési szervezet

Megjegyzés.— *A szakszolgálati engedély kiadásához szükséges képzettség sokkal gyorsabban és könnyebben szereshető meg, ha a folyamodó egy szigorúan ellenőrzött, szisztematikus és folyamatos kiképzési tanfolyamon vesz részt, mely egy tervezett tantervre és tematikára épült fel. A tapasztalatra vonatkozó követelmények bizonyos fokú csökkentésére már történt előkészület jelen Szabványokban és ajánlott eljárásokban ismertetett bizonyos szakszolgálati engedélyek és jogosítások kiadásához, olyan folyamodó esetében, aki már egy jóváhagyott kiképzést sikeresen befejezett.*

1.2.8.1 A jóváhagyott kiképzésnek olyan képzettségi szintet kell biztosítania, mely legalább egyenértékű az olyan személyzetre vonatkozó minimális képzettségi követelményekkel, aki ilyen jóváhagyott kiképzésben nem részesült.

1.2.8.2 Egy Állam által biztosított kiképzési szervezet jóváhagyása függ attól, hogy a folyamodó bizonyítja-e, hogy megfelel a 2. sz. függelék és a 4. sz. függelék követelményeinek.

Megjegyzés.— A hajózó személyzet kiképzési szervezetének jóváhagyására iránymutatás található a Hajózó Személyzet Oktatási Szervezeteinek Jóváhagyása Kézikönyvben (Doc 9841).

1.2.9 Nyelvtudás

1.2.9.1 A repülőgépen, léghajón, helikopteren és motoros szerkezeten tevékenykedő pilótáknak, valamint a légijárművön hajózó azon navigátoroknak, akiknek használniuk kell a fedélzeti rádiótelefont, bizonyítaniuk kell azt, hogy képesek beszélni és megérteni a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelvet.

Megjegyzés.— A Nemzetközi Polgári Repülési Egyezmény 42. Cikkelye értelmében az 1.2.9.1. pont nem alkalmazható azon személyre, akinek szakszolgálati engedélyét eredetileg 2004. március 5. előtt adták ki, de minden esetben vonatkozik azokra a személyzeti tagokra, akiknek szakszolgálati engedélye 2008. március 5. után is érvényben marad.

1.2.9.2 A légiforgalmi irányítóknak és a légiforgalmi állomásüzemeltetőknek bizonyítaniuk kell, hogy képesek beszélni és megérteni a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelvet.

1.2.9.3 **Ajánlás.**— *A hajózó mérnököknek és vitorlázó repülőgép pilótáknak, vagy szabadon repülő ballonok pilótáinak beszélniük és érteniük kell a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelvet.*

1.2.9.4 2008. március 5.-től a repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet pilótáinak, a légiforgalmi irányítóknak és a légiforgalmi állomásüzemeltetőknek bizonyítaniuk kell, hogy beszélnek és értik a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelvet az 1. sz. függelékben meghatározott nyelvtudás szintjén.

1.2.9.5 **Ajánlás.**— *Mindazon repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet pilótáknak, és hajózó navigátoroknak, akiknek használniuk kell a légijármű fedélzeti rádiótelefonját, valamint a légiforgalmi irányítóknak és a légiforgalmi állomásüzemeltetőknek bizonyítaniuk kell, hogy olyan szinten értik és beszélnek a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelvet, melyet az 1. sz. függelék nyelvtudás követelményként meghatároz.*

1.2.9.6 2008. március 5.-vel kezdődően mindazon repülőgép, léghajó, helikopter, és motoros szerkezet pilóták, légiforgalmi irányítók és légiforgalmi állomásüzemeltetők nyelvismeretét, akiknek nyelvtudása nem éri el a Szakértői szintet (6. szint), időszakonként az előírásoknak megfelelően értékelni kell a jártassági szint egyénileg történő bizonyításával.

1.2.9.7 **Ajánlás.**— *Mindazon repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet pilótáknak, hajózó navigátoroknak a nyelvtudását, akiknek használniuk kell a légijármű fedélzeti rádiótelefonját, valamint azon légiforgalmi irányítók és légiforgalmi állomásüzemeltetők nyelvismeretét, akik nem érik el a Szakértői szintet (6. szint), időszakonként az előírásoknak megfelelően értékelni kell a jártassági szint egyénileg történő bizonyításával a következők szerint:*

a) mindazokat, akiknek bizonyított nyelvtudása eléri az Operatív szintet (4. szint), három évenként legalább egyszer értékelni kell; és

b) mindazokat, akiknek bizonyított nyelvtudása eléri a Kiterjesztett szintet (5. szint), hat évenként legalább egyszer értékelni kell.

1. megjegyzés — Előírászerű értékelés nem szükséges olyan folyamodók esetében, akik bizonyítják magas szintű nyelvtudásukat, például az anyanyelvük, és akik magas szinten beszélik a nyelvet bár az nem az anyanyelvük és olyan tájszólással vagy hangsúlyozással beszélik, amelyet a nemzetközi légiforgalom közössége meg tud érteni.

2. megjegyzés — Az 1.2.9. pont előírásai hivatkoznak az Annex 10., II. kötet 5. fejezetére, ahol a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelv lehet az a nyelv, amelyet a földi állomás rendszerint használ, vagy az angol nyelv. Ezért a gyakorlatban lesznek olyan helyzetek, ahol a hajózó személyzet tagjainak csak azt a nyelvet szükséges beszélniük, amelyet a földi állomások rendszerint használnak.

6. FEJEZET A SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY KIBOCSÁTÁSÁNAK EGÉSZSÉGÜGYI FELTÉTELEI

1. megjegyzés — A jelen fejezetben közzétett Szabványok és javasolt gyakorlatok önmagukban nem részletezhetik teljes körűen az összes lehetséges egyedi körülményt. Természetszerűen az orvosi alkalmasság értékelésére vonatkozólag sok esetben kell a döntést az adott egészségügyi felülvizsgáló megítélésére hagyni. Ezért az értékelést egy olyan egészségügyi vizsgálatra kell alapozni, amelyet minden tekintetben az orvosi gyakorlat legmagasabb szintjén hajtanak végre.

2. megjegyzés — Betegsége hajlamosító tényezők ismerete, mint az elhízás és a dohányzás, fontos lehet annak eldöntéséhez, hogy további kivizsgálás vagy értékelés szükséges-e az adott egyedi esetben..

3. megjegyzés — Olyan esetekben, amikor a folyamodó nem elégíti ki teljes egészében az egészségügyi követelményeket, továbbá komplikált, vagy rendkívüli esetekben az értékelést el kell halasztani, és az esetet végső értékelés céljából az Engedélyező Hatóság egészségügyi minősítőjéhez kell továbbítani. Ilyen esetekben kellő figyelmet kell fordítani azokra a jogosítványokra, amelyeket a folyamodónak adandó, vagy a folyamodó birtokában lévő szakszolgálati engedély biztosít az Egészségügyi minősítéshez, és azokra a körülményekre, amelyek között a szakszolgálati engedély birtokosa jogosításait gyakorolva kijelölt köteleit majd ellátja.

4. megjegyzés — Felhívjuk a figyelmet az 1.2.4.9. pontban szereplő, a hiteles (akkreditált) egészségügyi minősítéssel foglalkozó adminisztratív záradékra.

5. megjegyzés — Az Engedélyező Hatóságot és az egészségügyi felülvizsgálókat segítő tájékoztató anyagot a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvében (DOC 8984) tették közzé. Ez a tájékoztató kiadvány tartalmazza a „valószínű” és a „jelentős” fogalmak kifejtését is, ahogy ezeket a fogalmakat a 6. fejezet egészségügyi előírásai szövegösszefüggéseiben használatos.

6. megjegyzés — A repülésbiztonság-irányítás alapelvei az egészségügyi minősítési folyamatra alkalmazva segíthetnek biztosítani a repülés-egészségügyi erőforrások hatékony felhasználását.

6.1 Egészségügyi minősítések – Általános rész

6.1.1 Az Egészségügyi minősítés osztályai

Az Egészségügyi minősítésnek három osztályát kell kialakítani, a következők szerint:

a) I. osztályú Egészségügyi minősítés;

amely vonatkozik az alábbi szakszolgálati engedélyek esetében mind a folyamodóra, mind pedig a birtokosra:

- kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedélyek – repülőgép, léghajó, helikopter, és motoros szerkezet
- többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedélyek – repülőgép
- közforgalmi pilóta szakszolgálati engedélyek – repülőgép, helikopter és motoros szerkezet

b) II. osztályú Egészségügyi minősítés;

c) amely vonatkozik az alábbi szakszolgálati engedélyek esetében mind a folyamodóra, mind pedig a birtokosra:

- hajózó navigátor szakszolgálati engedélyek
- hajózó mérnök szakszolgálati engedélyek
- magánpilóta szakszolgálati engedélyek – repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet
- vitorlázó repülőgép pilóta szakszolgálati engedélyek
- szabadon repülő ballon pilóta szakszolgálati engedélyek

d) III. osztályú Egészségügyi minősítés;

amely vonatkozik az alábbi szakszolgálati engedélyek esetében mind a folyamodóra, mind pedig a birtokosra:

- légiforgalmi irányító szakszolgálati engedélyek.

6.1.2 A folyamodónak Egészségügyi minősítés céljából az egészségügyi felülvizsgáló számára személyesen aláírt nyilatkozatot kell adnia a személyi, a családi és az örökletes kórelőzményekről. A folyamodót figyelmeztetni kell, hogy a tudomása szerinti legteljesebb és legpontosabb nyilatkozatot állítsa ki, és hogy minden valótlan állítást az 1.2.4.6.1. pontnak megfelelően fognak kezelni.

6.1.3 Az egészségügyi felülvizsgáló köteles az Engedélyező Hatóságot minden olyan egyedi esetről jelentésben értesíteni, amelynél megítélése szerint a folyamatódó valamely követelménynek – legyen az számszerű, vagy egyéb – nem felel meg, és amely olyan természetű, hogy a szakszolgálati engedélyért folyamatódó, vagy annak birtokosa ezzel a repülésbiztonságot nem valószínű, hogy veszélyeztetné (1.2.4.9. pont).

6.1.4 Az Egészségügyi minősítés megújításához előírt orvosi alkalmassági szint követelményei azonosak az első kibocsátás követelményeivel, kivéve, ha mást írtak elő.

Megjegyzés.— Az Egészségügyi minősítés megújítása céljából végzett rutin orvosi vizsgálatok közötti időtartamokat az 1.2.5.2. pont tartalmazza.

6.2 Az Egészségügyi minősítés követelményei

6.2.1 Általános rész

Az 1.2.4.1. pontnak megfelelően kiadott Egészségügyi minősítés megszerzése érdekében a folyamodonál az alábbi követelményeken alapuló orvosi vizsgálatokat kell elvégezni:

- a) fizikai és mentális vizsgálatok;
- b) látás és színlátás vizsgálatok; és
- c) hallásvizsgálat

6.2.2 Fizikai és mentális követelmények

Az Egészségügyi minősítés bármely osztályában a folyamodonál nem állhat fenn olyan

- a) veleszületett vagy szerzett rendellenesség; vagy
- b) aktív, látens, akut vagy krónikus egészségkárosodás, vagy
- c) baleset vagy műtét következménye; vagy
- d) gyógykezelés illetve diagnosztikai vagy preventív célból szedett vényköteles vagy vény nélkül kapható gyógyszer hatása vagy mellékhatása;

amely olyan fokú funkcionális munkaképtelenséget eredményez, amely feltehetően akadályozza a légijármű biztonságos működtetését, vagy a szakszolgálati feladatok biztonságos ellátását.

Megjegyzés.— Növényi kivonatok és más alternatív terápiák használatakor rendkívüli figyelmet kell fordítani a lehetséges mellékhatásokra.

6.2.3 A látóélesség mérésének követelményei

6.2.3.1 A látóélesség mérésére szolgáló különféle módszerek valószínűleg eltérő értékelésekhez vezetnek. Az egységesség elérése érdekében ezért a Szerződő Államok kötelesek gondoskodni arról, hogy az értékelési módszerek azonosak legyenek.

6.2.3.2 **Ajánlás.**— *A látóélesség mérésére az alábbiakat szükséges alkalmazni:*

a) *A látóélesség méréseket olyan környezetben szükséges elvégezni, ahol a megvilágítás szintje megfelel az átlagos irodai megvilágításnak (30-60 cd/m²).*

b) *A látóélességet Landolt gyűrűkkel vagy hasonló típusú eszközökkel kell mérni, és olyan távolságra kell elhelyezni a folyamodótól, amely megfelel az elfogadott vizsgálati módszernek.*

6.2.4 A színlátás követelményei

6.2.4.1 A Szerződő Államoknak olyan vizsgálati módszereket kell alkalmazniuk, amelyek szavatolják a színlátás megbízható vizsgálatát.

6.2.4.2 A folyamodónak bizonyítania kell, hogy képes azonnal felismerni azokat a színeket, amelyek szakszolgálati feladatainak biztonságos végrehajtáshoz szükségesek.

6.2.4.3 A folyamodónál vizsgálni kell, hogy képes-e helyesen azonosítani a pseudoisokromatikus táblasorozatot napfényben vagy mesterséges fényben ugyanolyan színhőmérséklet mellett, mint amilyent a C vagy a D₆₅ szabvány fényforrások biztosítanak, a Nemzetközi Megvilágítási Bizottság (CIE) meghatározása szerint.

6.2.4.4 Azt a folyamodót, aki az Engedélyező Hatóság által előírt kielégítő eredményt elérte, alkalmasnak kell nyilvánítani. Ha a folyamodó nem ért el ilyen vizsgálatnál kielégítő eredményt, alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha képes a légiközlekedésben használatos színek gyors felismerésére és helyesen azonosítja a repülésben alkalmazott színes fényjelzéseket. Az a folyamodó, aki nem tud eleget tenni ezen kritériumoknak, alkalmatlannak minősül, kivéve a II. osztályú minősítést a következő korlátozással: csak nappal érvényes.

Megjegyzés.— A színlátás mérés megfelelő módszereire tájékoztató anyag a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvben (DOC 8984) található.

6.2.4.4.1 **Ajánlás.**— *Amennyiben a szakszolgálati engedély birtokosa jogosításainak gyakorlása közben napszemüveget visel, akkor annak nem-polarizálónak, és semleges halványszürke árnyalatúnak kell lennie.*

6.2.5 Hallásvizsgálatra vonatkozó követelmények

6.2.5.1 A Szerződő Államoknak olyan vizsgálati módszereket kell alkalmazniuk, amelyek szavatolják a hallás megbízható vizsgálatát.

6.2.5.2 A folyamodonak bizonyítania kell, hogy hallásképesége kielégítő a szakszolgálati engedélyében és jogosításában foglaltak biztonságos gyakorlásához.

6.2.5.3 Az I. osztályú Egészségügyi minősítésért folyamodonál tiszta-hang audiometriát kell végezni a Minősítés első kiadásakor, ezt követően 5 évente a 40. életévig, majd a 40. életév felett 2 évente.

6.2.5.3.1 Többféle vizsgálati módszer is alkalmazható, amennyiben ezek azonos értékű eredményeket biztosítanak.

6.2.5.4 A III. osztályú Egészségügyi minősítésért folyamodonál tiszta-hang audiometriát kell végezni a Minősítés első kiadásakor, ezt követően legfeljebb 4 évente a 40. életévig, majd azt követően legfeljebb 2 évente.

6.2.5.4.1 Többféle vizsgálati módszer is alkalmazható, amennyiben ezek azonos értékű eredményeket biztosítanak.

6.2.5.5 **Ajánlás.**— *A II. osztályú Egészségügyi minősítésért folyamodonál tiszta-hang audiometriát kell végezni a Minősítés első kiadásakor, majd az 50. életévet követően legfeljebb 2 évente.*

6.2.5.6 A 6.2.5.3., a 6.2.5.4. és a 6.2.5.5. pontokban felsoroltaktól eltérő egészségügyi vizsgálatoknál, ahol audiométert nem alkalmaznak, a folyamodó hallását egy csendes szobában kell vizsgálni suttogó és beszédhang vizsgálattal.

1. megjegyzés — A légzőszervi betegségek minősítéséhez irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyv (DOC 8984) tartalmaz.

2. megjegyzés — Gyógyszerek és drogok veszélyeire vonatkozó útmutatót a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.

6.3.2.13 A folyamodót, akinél jelentős károsodás áll fenn a gyomor és bélrendszer működésében, vagy a hasi szervek működését károsító betegség fordul elő, alkalmatlannak kell minősíteni.

6.3.2.13.1 A folyamodonak teljesen mentesnek kell lennie olyan típusú sérvektől, melyek a cselekvőképtelenség tüneteinek előfordulását idézhetik elő.

6.3.2.14 Az emésztőcsatorna, vagy a hasi szervek bármely betegsége, vagy műtét utáni állapota, mely repülés közben valószínűleg cselekvőképtelenséget okoz, különösképpen a szűkület vagy összenyomódás következtében létrejövő elzáródás esetében, a folyamodót alkalmatlannak kell minősíteni.

6.3.2.14.1 Ajánlás.— *Ha a folyamodó emésztőszervi, vagy hasi szervein olyan nagyobb sebészeti műtétet végeztek, melynek során ezen szervek bármelyikét részlegesen vagy teljesen kioperálták, vagy áthelyezték, a folyamodót alkalmatlannak kell minősíteni addig, amíg az egészségügyi minősítő, miután szabad betekintést nyert az adott operáció részletes anyagába, úgy ítéli meg, hogy az operáció hatásai valószínűleg nem vezetnek repülés közbeni cselekvőképtelenséghez.*

6.3.2.15 A folyamodót alkalmatlannak kell minősíteni, ha anyagcsere, táplálkozási, vagy belső elválasztású mirigyek zavara áll fenn, melyek valószínűleg gátolják a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.3.2.16 Az inzulin-kezelt cukorbeteg (diabetes mellitus) folyamodót alkalmatlannak kell minősíteni.

Megjegyzés.— *Az 1.2.4.9. pont előírásai szerinti, inzulinnal kezelt, 2. típusú cukorbetegségben szenvedő folyamodók minősítésére vonatkozó irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.*

6.3.2.16.1 Azt a folyamodót, akinél nem inzulin-kezelt cukorbetegség (diabetes mellitus) áll fenn, alkalmatlannak kell minősíteni feltéve, ha a körülmények azt mutatják, hogy ez csak diétával, vagy diéta és szájon át szedhető olyan anti-diabetikus gyógyszer kombinációjával kielégítően ellenőrzés alatt tartható, mely összeegyeztethető a folyamodó szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásával.

Megjegyzés.— *A cukorbeteg folyamodók minősítéséhez irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.*

6.3.2.17 Azokat a folyamodókat, akik a vér- és/vagy a nyirokrendszer betegségeiben szenvednek, alkalmatlannak kell minősíteni feltéve, ha kellően kivizsgálták, és állapotukat olyannak találták, mely nem valószínű, hogy megakadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

Megjegyzés.— *A sarlósejt egyéni jellegzetesség, vagy egyéb vörös vérfestékből származó egyéni jellegzetesség rendszerint összeegyeztethető az alkalmas minősítéssel.*

6.3.2.18 A vese, vagy húgy- és ivarszervi betegségben szenvedő folyamodót alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha megfelelően kivizsgálták, és állapotát olyannak találták, amely nem valószínű, hogy megakadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye és jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.3.2.18.1A húgyutak vizsgálata része kell, hogy legyen az egészségügyi felülvizsgálatnak és a rendellenességeket megfelelően fel kell deríteni.

Megjegyzés.— A húgyutak vizsgálatához és a rendellenességek felderítéséhez irányelvek a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvben (DOC 8984) találhatók.

6.3.2.19 A folyamodót, aki veséjében vagy a húgyutakban és ivarszervekben betegség, vagy sebészi beavatkozás fordult elő, különösen, ha szűkület, vagy összenyomódás okozta elzáródás tapasztalható, alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha a folyamodó állapotát kivizsgálták és a lehető legjobb orvosi gyakorlatnak megfelelően kiértékelik, és úgy minősítik, hogy nem áll fenn a valószínűsége annak, hogy a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában ez akadályozná.

6.3.2.19.1Azokat a folyamodókat, akiknek az egyik veséjét eltávolították, alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha az állapota jól kompenzált.

6.3.2.20 A folyamodót, aki szérum pozitív az emberi immunhiányos vírusra (HIV), alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha a folyamodó állapotát a legjobb orvosi gyakorlatnak megfelelően kivizsgálták és értékelték, és úgy ítélték meg, hogy az valószínűleg nem akadályozza a folyamodó szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlását.

1. megjegyzés — A HIV-betegség korai diagnózisa és aktív kezelése antiretrovirális terápiával csökkenti a morbiditást és javítja a prognózist, és így növeli az alkalmas minősítés valószínűségét.

2. megjegyzés — Irányelvek azon folyamodók minősítésére, akik szérumpozitívak az emberi immunhiányos vírusra (HIV), a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvében (DOC 8984) találhatók.

6.3.2.21 Azokat a folyamodókat, akik terhesek, alkalmatlannak kell minősíteni feltéve, ha a szülészeti értékelés és a folyamatos egészségügyi felülvizsgálat azt mutatja, hogy a folyamodó terhessége alacsony-kockázatú komplikációmentes terhesség.

6.3.2.21.1 Ajánlás.— Azon folyamodónál, akinek terhessége alacsony kockázatú komplikációmentes, és a 6.3.2.21. pontnak megfelelően értékelték és felülvizsgálták, alkalmasságának minősítését a terhesség 12. hetének végétől a 26. hét végéig terjedő időszakra kell korlátozni.

6.3.2.22 A terhesség végét, vagy a szülést követően a folyamodónak nem engedélyezett szakszolgálati engedélye jogainak gyakorlása addig, amíg egy értékelésen át nem esett, melyet a lehető legjobb orvosi gyakorlat szerint hajtottak végre, és meg nem állapították, hogy a folyamodó képes a szakszolgálati engedélye és jogosításai jogainak biztonságos gyakorlására.

6.3.2.23 A folyamodó nem szenvedhet a csontokat, ízületeket, izmokat, ínakat, vagy a hozzájuk kapcsolódó struktúrákat illetően semmilyen rendellenességben, mely valószínűleg akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

Megjegyzés.— Bármely, a csontokat, ízületeket, izmokat vagy ínakat érintő sérülés következménye, és bizonyos anatómiai fogyatékoságok rendszerint funkcionális minősítést igényelnek az alkalmasság meghatározása céljából.

6.3.2.24 A folyamodó nem szenvedhet semmilyen a füllel, és a hozzá tartozó struktúrákkal kapcsolatos rendellenességben vagy betegségben, mely valószínűleg akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.3.2.25 Nem lehet:

- a) a vesztibuláris funkció bármilyen jellegű zavara;
- b) az Eustach kürtök számottevően rendellenes működése; és
- c) be nem gyógyult perforáció a dobhártyán.

6.3.2.25.1 Egyoldali száraz perforáció a dobhártyán nem szükségszerűen jelenti azt, hogy a folyamodó alkalmatlan.

Megjegyzés.— A vesztibuláris funkció vizsgálatára vonatkozó irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmazza.

6.3.2.26 Nem lehet:

- a) semmiféle elzáródás az orrban; és
- b) a szájüregnek, vagy a felső légutaknak semmiféle betegsége vagy deformáltsága,

amely valószínűleg akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.3.2.27 Azt a folyamodót, aki dadog, vagy egyéb olyan beszédhibával rendelkezik, amely eléggé súlyos ahhoz, hogy zavart okozzon a beszéd útján történő kommunikációban, alkalmatlannak kell minősíteni.

6.3.3 Látással kapcsolatos követelmények

Az egészségügyi vizsgálatot az alábbi követelményekre kell alapozni.

6.3.3.1 A szem és a védőszerveinek működése legyen kielégítő állapotú. Ezek nem lehetnek aktív kóros állapotban, akut vagy krónikus formában, sem sebészeti beavatkozás, vagy trauma következményei a szemben, vagy annak védőszervein, melyek valószínűleg csökkentik a megfelelő látási funkciót oly mértékben, mely már akadályozza a folyamodót abban, hogy szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogait biztonságosan gyakorolja.

6.3.3.2 A folyamodó látásélessége korrekcióval vagy korrekció nélkül legalább 6/9 legyen, vagy ettől több, mindkét szemet külön mérve, és a két szemmel látás élességének 6/6 értékűnek, vagy ettől jobbnak kell lennie. A nem korrigált látásélességre korlátozás nem vonatkozik. Ha ezt a szabvány látásélességet korrigáló lencsékkel (szemüveggel) el lehet érni, a folyamodót alkalmasnak lehet minősíteni feltéve, ha:

- a) az ilyen korrigáló szemüveget mindvégig viseli, mialatt szakszolgálati engedélyének jogosítványait és jogosítását gyakorolja, és
- b) ezen felül egy megfelelő tartalék szemüveget állandóan magánál tart szakszolgálati engedélye jogosítványainak gyakorlása alatt.

1. megjegyzés — A 6.3.3.2. b) pont az Annex 6. I. részében szereplő szabványok tárgyát képezi.

2. megjegyzés — A folyamodót mindaddig úgy tekintik, mint aki eleget tesz ezen előírásoknak, ameddig nincs ok a gyanúra, mely esetben egy szemészeti jelentés szükséges az Engedélyező Hatóság döntéséhez. Mind a korrigált, mind a nem korrigált látásélességet rendszeresen mérik és naplózzák minden egyes újbóli vizsgálatnál. A szemészeti jelentést igénylő körülmények magukba foglalják a nem korrigált látásélesség lényeges romlását, a legoptimálisabban korrigált látásélesség bármilyen romlását, és a szem megbetegedésének esetét, a szemsérülést, vagy a szemműtétet.

6.3.3.2.1 A folyamodó viselhet kontaktlencsét ezen követelmény kielégítésére feltéve, ha:

- a) a szemüveglencse egyfókuszú (monofocal) és nem színezett,
- b) a szemüveg viselését jól tolerálja, és
- c) egy megfelelő tartalék szemüveget állandóan magánál tart szakszolgálati engedélye jogosítványainak gyakorlása alatt.

Megjegyzés.— A folyamodónak, aki kontaktlencsét visel, nem feltétlenül kell korrekció nélküli látásélességet mérni minden egyes újbóli vizsgálatnál feltéve, hogy a kontaktlencse receptje ismert.

6.3.3.2.2 A nagy fénytörési hibában szenvedő folyamodónak kontaktlencsét, vagy nagy törésű szemüveget kell használnia.

Megjegyzés.— Ha szemüveget használ, nagy törésű lencsék szükségesek a periférikus mezőtorzítás minimalizálására.

6.3.3.2.3 Annak a folyamodónak, akinek korrigálás nélküli távollátás élessége bármelyik szeménél 6/60-nál rosszabb értékű, egy teljes szemészeti bizonyítványt kell beszereznie az első Egészségügyi Minősítés előtt, és ezután minden 5. évben.

1. megjegyzés — Az előírt szemvizsgálat célja (1) a normál látásképességről meggyőződni, és (2) bármilyen szignifikáns kóros állapotot azonosítani.

2. megjegyzés — Az 1.2.4.9. pont előírásainak megfelelően az egy szemmel látó (monocular) folyamodó minősítéséhez tájékoztató anyag a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvében (DOC 8984) található.

6.3.3.3 Ha a folyamodó olyan műtéten esett át, mely befolyásolja a szem törésállapotát, akkor őt alkalmatlannak kell minősíteni egészen addig, amíg mentesek nem lesznek szemei mindazon következményektől, melyek valószínűleg akadályozzák szakszolgálati engedélye jogosítványainak és jogosításának biztonságos gyakorlásában.

Megjegyzés.— Ezen témakörben irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.

6.4.2.8 Az érrendszernek sem jelentős működésbeli, sem felépítésbeli rendellenessége nem lehet.

6.4.2.9 A tüdőnek nem lehet sem akut elváltozása, sem a tüdő bármely részegységének, a mediasstinumnak vagy a mellhártyának semmilyen aktív betegsége, mely valószínűleg a cselekvőképesség tüneteit eredményezi normál és veszélyhelyzetekben.

6.4.2.9.1 Ajánlás.— *Olyan esetekben, amikor tünetmentes tüdőbaj feltételezhető, a mellkas radiográfia-vizsgálata része kell, hogy legyen az első és a további újbóli vizsgálatoknak.*

6.4.2.10 Krónikus elzáródásos tüdőbajban (obstructive pulmonary disease) szenvedő folyamodót alkalmatlannak kell tekinteni kivéve, ha a folyamodó állapotát kivizsgálták és a lehető legjobb orvosi gyakorlatnak megfelelően értékelték, és olyan minősítést kapott, mely szerint nem valószínű, hogy ez akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.4.2.11 Azt a folyamodót, akinek asztmája van, mely jelentős tüneteket okoz, vagy valószínű, hogy a cselekvőképtelenség tüneteit idézi elő a normál, vagy veszélyhelyzeti üzemelés alatt, alkalmatlannak kell tekinteni.

6.4.2.11.1 Az asztma kezelésére szolgáló drogok használata kizáró ok, kivéve azokat a gyógyszereket, melyeknek alkalmazása összeegyeztethető a folyamodó szakszolgálati engedélye vagy jogosítványa biztonságos gyakorlásával.

Megjegyzés — A gyógyszerek és drogok veszélyeiről irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvben (DOC 8984) lehet megtalálni.

6.4.2.12 Az aktív tüdőtuberkulózisban szenvedő folyamodót alkalmatlannak kell tekinteni.

6.4.2.12.1 Azt a folyamodót, akinél nyugvó vagy gyógyult maradványok vannak, melyekről ismert, hogy tuberkulózis okozta, vagy feltehetően ilyen eredetű, alkalmasnak lehet minősíteni.

1. megjegyzés — A légzőszervi betegségek minősítéséhez irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyv (DOC 8984) tartalmaz.

2. megjegyzés — A gyógyszerek és drogok veszélyeiről irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvben (DOC 8984) lehet megtalálni.

6.4.2.13 A folyamodónak teljesen mentesnek kell lennie olyan típusú sérvektől, melyek a cselekvőképtelenség tüneteinek előfordulását idézhetik elő.

6.4.2.13.1 Azokat a folyamodókat, akiknél a gyomor- béltraktusban, vagy annak védőszerveiben jelentős funkciócsökkenés áll fenn, alkalmatlannak kell minősíteni.

6.4.2.14 A folyamodót alkalmatlannak kell minősíteni, ha az emésztőszervek, vagy védőszerveinek bármely része betegség következtében, vagy sebészi beavatkozás következtében valószínűleg cselekvőképtelenséget okoz repülés közben, különösen, ha bármilyen elzáródás alakul ki szűkület vagy összenyomódás által.

6.4.2.14.1 Ajánlás.— *Azt a folyamodót, akinél az epevezetékben, vagy az emésztőszervekben és védőszerveiben nagyobb sebészi beavatkozás történt, melynek során ezen szervek bármelyikét részben vagy egészben eltávolították, vagy elvezették, alkalmatlannak kell minősíteni addig, amíg az egészségügyi minősítő, hozzáférve az adott operáció részleteihez, úgy ítéli meg, hogy az operáció következményei nem valószínű, hogy cselekvőképtelenséget okoznak repülés közben.*

6.4.2.15 A folyamodót alkalmatlannak kell minősíteni, ha anyagcsere, táplálkozási, vagy belső elválasztású mirigyek zavara áll fenn, melyek valószínűleg gátolják a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.4.2.16 Az inzulin-kezelt cukorbeteg (diabetes mellitus) folyamodót alkalmatlannak kell minősíteni.

Megjegyzés.— Az 1.2.4.9. pont előírásai szerinti, inzulinnal kezelt, 2. típusú cukorbetegségben szenvedő folyamodók minősítésére vonatkozó irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.

6.4.2.16.1 Azt a folyamodót, akinél nem inzulin-kezelt cukorbetegség (diabetes mellitus) áll fenn, alkalmatlannak kell minősíteni feltéve, ha a körülmények azt mutatják, hogy ez csak diétával, vagy diéta és szájon át szedhető olyan anti-diabetikus gyógyszer kombinációjával kielégítően ellenőrzés alatt tartható, mely összeegyeztethető a folyamodó szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásával.

Megjegyzés.— A cukorbeteg folyamodók minősítéséhez irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.

6.4.2.17 Azokat a folyamodókat, akik a vér- és/vagy a nyirokrendszer betegségeiben szenvednek, alkalmatlannak kell minősíteni feltéve, ha kellően kivizsgálták, és állapotukat olyannak találták, mely nem valószínű, hogy megakadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

Megjegyzés.— A sarlósejt egyéni jellegzetesség, vagy egyéb vörös vérfestékből származó egyéni jellegzetesség rendszerint összeegyeztethető az alkalmas minősítéssel.

6.4.2.18 Vese, vagy húgy- és ivarszervi betegségben szenvedő folyamodókat alkalmatlannak kell minősíteni, feltéve, ha megfelelően kivizsgálták, és állapotukat olyannak találták, melynél nem valószínű, hogy szakszolgálati engedélyük vagy jogosításuk jogainak biztonságos gyakorlását akadályozná.

6.4.2.18.1 A húgyutak vizsgálata része kell, hogy legyen az egészségügyi felülvizsgálatnak és a rendellenességeket megfelelően fel kell deríteni.

Megjegyzés.— A húgyutak vizsgálatához és a rendellenességek felderítéséhez irányelvek a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvben (DOC 8984) találhatók.

6.4.2.19 Azokat a folyamodókat, akiknek a veséjében vagy a húgyutakban és ivarszervekben betegség, vagy sebészi beavatkozás fordult elő, különösen, ha szűkület vagy összenyomódás okozta elzáródás tapasztalható, alkalmatlannak kell minősíteni feltéve, ha a folyamodó állapotát kivizsgálják és a lehető legjobb orvosi gyakorlatnak megfelelően értékeli ki, és úgy minősítik, hogy nem áll fenn a valószínűsége annak, hogy a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában ez akadályozná.

6.4.2.19.1 Azokat a folyamodókat, akiknek az egyik veséjét eltávolították, alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha az állapota jól kompenzált.

6.4.2.20 A folyamodót, aki szérum pozitív az emberi immunhiányos vírusra (HIV), alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha a folyamodó állapotát a legjobb orvosi gyakorlatnak megfelelően kivizsgálták és értékelték, és úgy ítélték meg, hogy az valószínűleg nem akadályozza a folyamodó szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlását.

1. megjegyzés — A HIV-betegség korai diagnózisa és aktív kezelése antiretrovirális terápiával csökkenti a morbiditást és javítja a prognózist, és így növeli az alkalmas minősítés valószínűségét.

2. megjegyzés — Irányelvek azon folyamodók minősítésére, akik szérumpozitívak az emberi immunhiányos vírusra (HIV), a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvében (DOC 8984) találhatók.

6.4.2.21 Azokat a folyamodókat, akik terhesek, alkalmatlannak kell minősíteni feltéve, ha a szülészeti értékelés és a folyamatos egészségügyi felülvizsgálat azt mutatja, hogy a folyamodó terhessége alacsony-kockázatú komplikációmentes terhesség.

6.4.2.21.1 **Ajánlás.**— *A folyamodónál, akinek terhessége alacsony kockázatú és komplikációmentes, és a 6.4.2.21. pontnak megfelelően értékelték és felülvizsgálták, alkalmasságának minősítését a terhesség 12. hetének végétől a 26. hét végéig terjedő időszakra kell korlátozni.*

6.4.2.22 A terhesség végét, vagy a szülést követően a folyamodónak nem engedélyezett szakszolgálati engedélye jogainak gyakorlása addig, amíg egy értékelésen át nem esett, melyet a lehető legjobb orvosi gyakorlat szerint hajtottak végre, és meg nem állapították, hogy a folyamodó képes a szakszolgálati engedélye és jogosításai jogainak biztonságos gyakorlására.

6.4.2.23 A folyamodó nem szenvedhet a csontokat, ízületeket, izmokat, ínakat, vagy a hozzájuk kapcsolódó struktúrákat illetően semmilyen rendellenességben, mely valószínűleg akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

Megjegyzés.— Bármely, a csontokat, ízületeket, izmokat vagy inakat érintő sérülés következménye, és bizonyos anatómiai fogyatékok szerint funkcionális minősítést igényelnek az alkalmasság meghatározása céljából.

6.4.2.24 A folyamodó nem szenvedhet semmilyen a füllel, és a hozzá tartozó struktúrákkal kapcsolatos rendellenességben vagy betegségben, mely valószínűleg akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.4.2.25 Nem lehet:

- a) a vesztibuláris funkció bármilyen jellegű zavara;
- b) az Eustach kürtök számottevően rendellenes működése; és
- c) be nem gyógyult perforáció a dobhártyán.

6.4.2.25.1 Egyoldali száraz perforáció a dobhártyán nem szükségszerűen jelenti azt, hogy a folyamodó alkalmatlan.

Megjegyzés.— A vesztibuláris funkció vizsgálatára vonatkozó irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmazza.

6.4.2.26 Nem lehet:

- a) semmiféle elzáródás az orrban; és
- b) a szájüregnek, vagy a felső légutaknak semmiféle betegsége vagy deformáltsága;

amely valószínűleg akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.4.2.27 Azt a folyamodót, aki dadog, vagy egyéb olyan beszédhibával rendelkezik, amely eléggé súlyos ahhoz, hogy zavart okozzon a beszéd útján történő kommunikációban, alkalmatlannak kell minősíteni.

6.4.3 Látással kapcsolatos követelmények

Az egészségügyi vizsgálatot az alábbi követelményekre kell alapozni.

6.4.3.1 A szem és a védőszerveinek működése legyen kielégítő állapotú. Ezek nem lehetnek aktív kóros állapotban, akut vagy krónikus formában, sem sebészeti beavatkozás, vagy trauma következményei a szemben, vagy annak védőszervein, melyek valószínűleg csökkentik a megfelelő látási funkciót oly mértékben, mely már akadályozza a folyamodót abban, hogy szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogait biztonságosan gyakorolja.

6.4.3.2 A folyamodó távolbalátás élessége korrekcióval vagy korrekció nélkül legalább 6/12 legyen, vagy ennél jobb, mindkét szemet külön mérve, és a két szemmel látás élességének 6/9 értékűnek, vagy ettől jobbnak kell lennie. A nem korrigált látásélességre korlátozás nem vonatkozik. Ha ezt a szabvány látásélességet korrigáló lencsékkel (szemüveggel) el lehet érni, a folyamodót alkalmasnak lehet minősíteni feltéve, ha:

- a) az ilyen korrigáló szemüveget mindvégig viseli, mialatt szakszolgálati engedélyének jogosítványait és jogosítását gyakorolja, és
- b) ezen felül egy megfelelő tartalék szemüveget állandóan magánál tart szakszolgálati engedélye jogosítványainak gyakorlása alatt.

Megjegyzés.— A folyamodót mindaddig úgy tekintik, mint aki eleget tesz ezen előírásoknak, ameddig nincs ok a gyanúra, mely esetben egy szemészeti jelentés szükséges az Engedélyező Hatóság döntéséhez. Mind a korrigált, mind a nem korrigált látásélességet rendszeresen mérik és naplózzák minden egyes újbóli vizsgálatnál. A szemészeti jelentést igénylő körülmények magukba foglalják a nem korrigált látásélesség lényeges romlását, a legoptimálisabban korrigált látásélesség bármilyen romlását, és a szem megbetegedésének esetét, a szemsérülést, vagy a szemműtétet.

6.4.3.2.1 A folyamodó viselhet kontaktlencsét ezen követelmény kielégítésére feltéve, ha:

- a) a szemüveglencse egyfókuszú (monofocal) és nem színezett,
- b) a szemüveg viselését jól tolerálja, és
- c) egy megfelelő tartalék szemüveget állandóan magánál tart szakszolgálati engedélye jogosítványainak gyakorlása alatt.

Megjegyzés.— A folyamodónak, aki kontaktlencsét visel, nem feltétlenül kell korrekció nélküli látásélességet mérni minden egyes újbóli vizsgálatnál feltéve, hogy a kontaktlencse felírás előzményei ismertek.

6.4.3.2.2 A nagy fénytörési hibában szenvedő folyamodónak kontaktlencsét, vagy nagy törésű szemüveget kell használnia.

Megjegyzés.— Ha szemüveget használ, nagy törésű lencsék szükségesek a periférikus meztorzítás minimalizálására.

6.4.3.2.3 Ajánlás.— *Annak a folyamodónak, akinek korrigálás nélküli távolbalátás élessége bármelyik szeménél 6/60-nál rosszabb értékű, teljes szemészeti vizsgálati jelentést kell szereznie az első Egészségügyi minősítés előtt és ezután minden 5. évben.*

1. megjegyzés — Az előírt szemvizsgálat célja (1) a normál látásképességről meggyőződni, és (2) bármilyen szignifikáns kóros állapotot azonosítani.

2. megjegyzés — Az 1.2.4.9. pont előírásainak megfelelően az egy szemmel látó (monocular) folyamodó minősítéséhez tájékoztató anyag a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvében (DOC 8984) található.

6.4.3.3 Ha a folyamodó olyan műtéten esett át, mely befolyásolja a szem törésállapotát, akkor őt alkalmatlannak kell minősíteni egészen addig, amíg mentesek nem lesznek szemei mindazon következményektől, melyek valószínűleg akadályozzák szakszolgálati engedélye jogosítványainak és jogosításának biztonságos gyakorlásában.

6.4.3.4 A folyamodónak képesnek kell lennie arra, hogy elolvassa az N5 táblát vagy ennek megfelelőt – ha korrigálás céljából szemüveget visel – melyet a 6.4.3.2. pontban írnak elő, a folyamodó által megválasztott 30-50 cm-es távolságból. Ha ennek a követelménynek csak a közellátás korrekciójával tud megfelelni, a folyamodót alkalmasnak lehet minősíteni feltéve, ha ezt hozzáadják a 6.4.3.2. pontnak megfelelően már előírt szemüveg korrekció értékéhez; ha ilyet nem írtak elő, egy olvasó szemüveget használatra készen mindig magánál kell tartania mindvégig, amíg a szakszolgálati engedély jogosítványait gyakorolja. Ha közel-látás korrekció szükséges, a folyamodónak demonstrálnia kell, hogy egyetlen szemüveg elegendő számára mind a közel-látási, mind a távol-látási követelmények kielégítésére.

1. megjegyzés — Az „N5” a használatos betűtípust jelöli. További részletek a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvében (DOC 8984) találhatók.

2. megjegyzés — Azon folyamodónak, akinek közellátás korrekcióra van szüksége ahhoz, hogy megfeleljen ezen előírásnak, „átnéző”, bifokális vagy multifokális szemüvegre van szüksége mind a műszerek jelzéseinek leolvasásához, mind pedig egy térkép vagy könyv olvasásához, melyet a kezében tart, és ahhoz, hogy a szemüveg levétele nélkül az ablakon keresztül a távolba is élesen tudjon látni. A csak egyféle, közellátás korrekciót biztosító szemüveg (teljes felületén azonos dioptriájú lencse, olvasáshoz való) jelentősen csökkenti a távolbalátás élességét és ezért nem elfogadható.

3. megjegyzés — Ha korrekciós lencse beszerzésére vagy megújítására van szükség, a folyamodótól elvárt, hogy a szemüveget készítő optikust tájékoztassa arról, mekkorák az olvasási távolságok a fedélzeti feladatok látással történő végrehajtásához azokon a légijárműveken, amelyeken várhatóan dolgozni fog.

6.4.3.4.1 Ha ezen pont előírásai értelmében közellátás korrekció szükséges, egy második közellátó szemüveget kell a folyamodónak magánál tartania azonnali használatra készen.

6.4.3.5 A folyamodótól megkövetelik, hogy normál látótérrel rendelkezzen.

6.4.3.6 A folyamodótól megkövetelik, hogy mindkét szemmel való látása normál legyen.

6.4.3.6.1 Csökkent stereopsis, abnormális konvergencia, mely akadályozza a közellátást, és a szemtengelytől való eltérés, ahol a fuzionális tartalékok elegendőek ahhoz, hogy meggátolják az asthenopia-t és a diplopia-t, nem feltétlenül jelentenek alkalmatlansági okot.

6.4.4 Hallásra vonatkozó követelmények

Megjegyzés.— Felhívjuk a figyelmet a 2.7.1.3.1. pontban foglalt követelményekre, amikor műszeres jogosítást adnak ki olyan folyamodónak, aki rendelkezik magánpilóta szakszolgálati engedéllyel.

6.4.4.1 Alkalmatlannak kell minősíteni azokat a folyamodókat, akik csendes szobában, mindkét fülükkel, a vizsgáztatótól 2 m távolságban, a vizsgáztatónak háttal állva nem képesek az átlagos társalgási hangot hallani.

6.4.4.2 A folyamodó hallásvesztése, ha tiszta-hang audiometerrel vizsgálják, mindkét fülét külön-külön vizsgálva, nem lehet több mint 35dB az 500, 1000, vagy 2000 Hz frekvenciáknál, vagy 50dB-nél több 3000 Hz frekvencián, ellenkező esetben alkalmatlannak minősítik.

6.4.4.3 **Ajánlás.**— *Annak a folyamodónak, aki nem felel meg a 6.4.4.1. vagy a 6.4.4.2. pont követelményeinek, további vizsgálatokon kell részt vennie a 6.3.4.1.1. pont szerint.*

6.5 III. osztályú Egészségügyi minősítés

6.5.1 A minősítés kiadása és megújítása

6.5.1.1 A légiforgalmi irányító szakszolgálati engedélyért folyamodónak első alkalommal egészségügyi vizsgálaton kell részt vennie III. osztályú Egészségügyi minősítés kiadása céljából.

6.5.1.2 Ha jelen fejezetben egyébként nem szerepel, a légiforgalmi irányító szakszolgálati engedély birtokosának III. osztályú Egészségügyi minősítését az 1.2.5.2. pontban feltüntetett időszakokat meg nem haladó intervallumokban meg kell újítani.

6.5.1.3 Ha az Engedélyező Hatóság meg van győződve arról, hogy a jelen fejezet követelményei és a 6.1, valamint a 6.2. általános előírásai kielégítően teljesültek, a III. osztályú Egészségügyi minősítést ki kell adnia a folyamodónak.

6.5.2 Fizikai és mentális követelmények

6.5.2.1 A folyamodó nem szenvedhet semmilyen betegségben vagy rokkantságban, amely következtében valószínű, hogy hirtelen képtelenné válik feladatainak biztonságos végrehajtására.

6.5.2.2 A folyamodó kórelőzményében, vagy klinikai diagnózisában nem szerepelhetnek az alábbiak:

- a) szervi vagy pszichikai rendellenesség;
- b) pszichoaktív szerek használata miatt bekövetkezett pszichikai vagy viselkedésbeli rendellenesség, ez magába foglalja a függőség tünetcsoportot, melyet alkohol, vagy egyéb pszichoaktív szerek idéznek elő;
- c) skizofrénia, vagy tudathasadás-jellegű betegség vagy érzéksalódás;
- d) kedélyállapot rendellenesség (affektív zavar);
- e) idegrendszeri zavar, stressz okozta, vagy szomatikus zavar;
- f) magatartással kapcsolatos tünetcsoport, amely pszichológiai zavarokkal vagy testi tényezőkkel társul;
- g) felnőttkori személyiség- vagy magatartás zavar, különösen, ha ismétlődő bűncselekmény-kísérletekben mutatkozik meg;
- h) szellemi lassultság;
- i) pszichológiai fejlődési rendellenesség;
- j) magatartásbeli vagy érzelmi zavar, mely a gyermekkorban vagy a serdülőkorban jelentkezett először; vagy

k) más módon meg nem határozott mentális zavar;

mely a folyamodót képtelenné teheti arra, hogy biztonságosan gyakorolja meglévő szakszolgálati engedélye vagy a kért szakszolgálati engedélye jogait.

6.5.2.2.1 Ajánlás.— Azt a depresszióban szenvedő folyamodót, aki antidepresszáns gyógyszeres kezelés alatt áll, alkalmatlannak kell tekinteni, kivéve, ha az egészségügyi minősítő az érintett eset részleteinek ismeretében úgy ítéli meg, hogy a folyamodó állapota valószínűleg nem akadályozza a folyamodó szakszolgálati engedélyének és jogosításainak biztonságos gyakorlását.

1. megjegyzés — Az antidepresszáns gyógyszerrel kezelt folyamodó minősítésére vonatkozó útmutatót a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmazza.

2. megjegyzés — Az pszichikai és magatartásbeli rendellenességek az Egészségügyi Világszervezet klinikai leírásai és diagnosztikai irányelvei szerint vannak meghatározva, ahogy azokat közzétették a Nemzetközi Statisztikai Betegség Osztályozás és a Kapcsolatos Egészségügyi Problémák című kiadványban, 10. kiadás – Elmebeli és Magatartásbeli zavarok, WHO 1992. Ez a dokumentum a diagnosztikai követelmények részletes leírását tartalmazza, amelyek hasznosak lehetnek az egészségügyi minősítésben történő alkalmazásra.

6.5.2.3 A folyamodó kórelőzményében, illetve klinikai diagnózisában nem szerepelhet az alábbiak közül egyik sem:

- a) az idegrendszer kifejtett (progressive) vagy nem-kifejtett (non-progressive) betegsége, melynek hatásai valószínűleg akadályozzák a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában;
- b) epilepszia; vagy
- c) bármilyen tudatzavar, az ok kielégítő orvosi magyarázata nélkül.

6.5.2.4 A folyamodó nem szenvedhet semmilyen fejsérülésben, melynek hatásai valószínűleg akadályozzák a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak gyakorlásában.

6.5.2.5 A folyamodónak nem lehet semmiféle szív-rendellenessége, se vele született, se szerzett, amely valószínűleg akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye, vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.5.2.5.1 Azt a folyamodót, aki koszorúverőér by-pass műtéten, vagy érplasztikán (angioplasztika) (stent felvezetése mellett, vagy anélkül), vagy egyéb szívben végrehajtott beavatkozáson esett át, vagy ha volt szívinfarktus kórelőzménye, vagy aki bármilyen egyéb potenciálisan cselekvőképtelenséget okozó szívbetegségben szenved, alkalmatlannak kell tekinteni, kivéve, ha a folyamodó szívének állapotát a legjobb orvosi gyakorlat szerint megvizsgálták és értékelték, és úgy minősítették, hogy nem valószínű, hogy ez akadályozni fogja a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.5.2.5.2 Azt a folyamodót, akinek abnormális a szívritmusa, alkalmatlannak kell tekinteni, kivéve, ha a szabálytalan szív működést (aritmia) a legjobb orvosi gyakorlat szerint kivizsgálták és értékelték, és úgy minősítették, hogy nem valószínű, hogy ez akadályozni fogja a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása biztonságos gyakorlásában.

Megjegyzés.— Tájékoztató anyag a szív érrendszerének (cardiovascular) értékeléséhez a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvében (DOC 8984) található.

6.5.2.6 Az EKG vizsgálatnak (elektrocardiográfia) az Egészségügyi minősítés első alkalommal történő kiadásához szükséges szív-vizsgálat részét kell képeznie.

6.5.2.6.1 Az EKG vizsgálatot az ismételt vizsgálatok során is el kell végezni az 50. életévüket betöltött folyamodóknál nem kevesebb, mint éves gyakorisággal.

1. megjegyzés — A rutin EKG vizsgálatot diagnosztikus célra végzik. Ez nem szolgál elegendő bizonyítékkal az alkalmatlanság megítéléséhez további alapos érrendszeri kivizsgálás nélkül.

2. megjegyzés — A nyugalmi és a terheléses EKG-ra vonatkozó tájékoztató anyag a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvében (DOC8984) található.

6.5.2.7 A szisztolés és a diaszisztolés vérnyomásnak a normál határokon belül kell tartózkodnia.

6.5.2.7.1 A magas vérnyomás beállítására alkalmazott gyógyszerek használata kizáró ok, kivéve azon gyógyszereket, melyeknek a használata összeegyeztethető a folyamodó szakszolgálati engedélye és jogosítása biztonságos gyakorlásával.

Megjegyzés.— Ezen témakörben részletes irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.

6.5.2.8 Az érrendszernek sem jelentős működésbeli, sem felépítésbeli rendellenessége nem lehet.

6.5.2.9 A tüdőnek nem lehet sem akut elváltozása, sem a tüdő bármely részegységének, a mediasztinumnak vagy a mellhártyának semmilyen aktív betegsége, amely valószínűleg a cselekvőképesség tüneteit eredményezi normál és veszélyhelyzetekben.

Megjegyzés.— Mellkasröntgen-vizsgálat általában nem szükséges, de indokolt lehet olyan esetekben, amikor tünetmentes tüdőbetegségre lehet számítani.

6.5.2.10 Krónikus elzáródásos tüdőbajban (obstructive pulmonary disease) szenvedő folyamodót alkalmatlannak kell tekinteni kivéve, ha a folyamodó állapotát kivizsgálták és a lehető legjobb orvosi gyakorlatnak megfelelően értékelték, és olyan minősítést kapott, mely szerint nem valószínű, hogy ez akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.5.2.11 Azt a folyamodót, akinek asztmája van, mely jelentős tüneteket okoz, vagy valószínű, hogy cselekvőképtelenség tüneteit idézi elő a normál, vagy veszélyhelyzeti üzemelés alatt, alkalmatlannak kell tekinteni.

6.5.2.11.1 Az asztma kezelésére szolgáló drogok használata kizáró ok, kivéve azokat a gyógyszereket, melyeknek alkalmazása összeegyeztethető a folyamodó szakszolgálati engedélye vagy jogosítványa biztonságos gyakorlásával.

Megjegyzés.— A gyógyszerek veszélyeiről irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvben (DOC 8984) lehet megtalálni.

6.5.2.12 Az aktív tüdőtuberkulózisban szenvedő folyamodót alkalmatlannak kell tekinteni.

6.5.2.12.1 Azt a folyamodót, akinél nyugvó vagy gyógyult maradványok vannak, melyekről ismert, hogy tuberkulózis okozta, vagy feltehetően ilyen eredetű, alkalmasnak lehet minősíteni.

1. megjegyzés — A légzőszervi betegségek minősítéséhez irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyv (DOC 8984) tartalmaz.

2. megjegyzés — A gyógyszerek és drogok veszélyeiről irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvben (DOC 8984) lehet megtalálni.

6.5.2.13 Azt a folyamodót, akinél jelentős károsodás áll fenn a gyomor és bélrendszer működésében, vagy a hasi szervek működését károsító betegség fordul elő, alkalmatlannak kell minősíteni.

6.5.2.14 Az emésztőcsatorna, vagy a hasi szervek bármely betegsége, vagy műtét utáni állapota, amely valószínűleg cselekvőképtelenséget okoz, különösképpen a szűkület vagy összenyomódás következtében létrejövő elzáródás esetében, a folyamodót alkalmatlannak kell minősíteni.

6.5.2.14.1 Ajánlás.— *Ha a folyamodó emésztőszervi, vagy hasi szervein olyan nagyobb sebészeti műtétet végeztek, melynek során ezen szervek bármelyikét részlegesen vagy teljesen kioperálták, vagy áthelyezték, a folyamodót alkalmatlannak kell tekinteni mindaddig, amíg az egészségügyi minősítő, miután szabad betekintést nyert az adott operáció részletes anyagába, úgy ítéli meg, hogy az operáció hatásai valószínűleg nem vezetnek cselekvőképtelenséghez.*

6.5.2.15 A folyamodót alkalmatlannak kell minősíteni, ha anyagcsere, táplálkozási, vagy belső elválasztású mirigyek zavara áll fenn, melyek valószínűleg gátolják a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.5.2.16 Az inzulin-kezelt cukorbeteg (diabetes mellitus) folyamodót alkalmatlannak kell minősíteni.

Megjegyzés.— *Az 1.2.4.9. pont előírásai szerinti, inzulinnal kezelt, 2. típusú cukorbetegségben szenvedő folyamodók minősítésére vonatkozó irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.*

6.5.2.16.1 Azt a folyamodót, akinek cukorbetegségét (diabetes mellitus) nem inzulinnal kezelik, alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha a körülmények azt mutatják, hogy azt kizárólag diétával, vagy diéta és olyan szájon át szedhető anti-diabetikus gyógyszer kombinációjával kielégítően karban lehet tartani, amely használata összeegyeztethető a folyamodó szakszolgálati engedélye és jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásával.

Megjegyzés.— *A cukorbeteg folyamodók minősítéséhez irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.*

6.5.2.17 A folyamodót, aki a vér- és/vagy a nyirokrendszer betegségeiben szenved, alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha kellően kivizsgálták, és állapotát olyannak találják, amely nem valószínű, hogy megakadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye és jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.5.2.18 Vese, vagy húgy- és ivarszervi betegségben szenvedő folyamodókat alkalmatlannak kell minősíteni, feltéve, ha megfelelően kivizsgálták, és állapotukat olyannak találták, melynél nem valószínű, hogy szakszolgálati engedélyük vagy jogosításuk jogainak biztonságos gyakorlását akadályozná.

6.5.2.18.1 A húgyutak vizsgálata része kell, hogy legyen az egészségügyi felülvizsgálatnak és a rendellenességeket megfelelően fel kell deríteni.

Megjegyzés.— A húgyutak vizsgálatához és a rendellenességek felderítéséhez irányelvek a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvben (DOC 8984) találhatók.

6.5.2.19 A folyamodót, aki veséjében vagy a húgyutakban és ivarszervekben betegség, vagy sebészi beavatkozás fordult elő, különösen, ha szűkület, vagy összenyomódás okozta elzáródás tapasztalható, alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha a folyamodó állapotát kivizsgálták és a lehető legjobb orvosi gyakorlatnak megfelelően értékelik ki, és úgy minősítik, hogy nem áll fenn a valószínűsége annak, hogy a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában ez akadályozná.

6.5.2.19.1 Azokat a folyamodókat, akiknek az egyik veséjét eltávolították, alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha az állapota jól kompenzált.

6.5.2.20 A folyamodót, aki szérum pozitív az emberi immunhiányos vírusra (HIV), alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha a folyamodó állapotát a legjobb orvosi gyakorlatnak megfelelően kivizsgálták és értékelték, és úgy ítélték meg, hogy az valószínűleg nem akadályozza a folyamodó szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlását.

1. megjegyzés — A HIV-betegség korai diagnózisa és aktív kezelése antiretrovirális terápiával csökkenti a morbiditást és javítja a prognózist, és így növeli az alkalmas minősítés valószínűségét.

2. megjegyzés — Irányelvek azon folyamodók minősítésére, akik szérumpozitívak az emberi immunhiányos vírusra (HIV), a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvében (DOC 8984) találhatók.

6.5.2.21 A folyamodót, akik terhes, alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha a szülészeti értékelés és a folyamatos orvosi felülvizsgálat azt mutatja, hogy alacsony kockázatú és komplikációmentes terhességről van szó.

6.5.2.21.1 Ajánlás.— *A terhesség kihordási ideje alatt óvintézkedéseket kell tenni a légiforgalmi irányító kellő időben történő tehermentesítésére a szülés idő előtti megindulása, vagy egyéb komplikációk esetében.*

6.5.2.21.2 Ajánlás.— *A folyamodónál, akinek terhessége alacsony kockázatú és komplikációmentes, és a 6.5.2.21. pontnak megfelelően értékelték és felülvizsgálták, alkalmasságának minősítését a terhesség 34. hetének végéig terjedő időszakra kell korlátozni.*

6.5.2.22 A terhesség végét, vagy a szülést követően a folyamodónak nem engedélyezett a szakszolgálati engedélye jogainak gyakorlása egészen addig, amíg a lehető legjobb orvosi gyakorlat szerint végrehajtott, ismételt orvosi értékelésen át nem esett, és meg nem állapították, hogy a folyamodó képes a szakszolgálati engedélye és jogosításai jogainak biztonságos gyakorlására.

6.5.2.23 A folyamodó nem szenvedhet a csontokat, ízületeket, izmokat, ínakat, vagy a hozzájuk kapcsolódó struktúrákat illetően semmilyen rendellenességben, mely valószínűleg akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

Megjegyzés.— Bármely, a csontokat, ízületeket, izmokat vagy ínakat érintő sérülés következménye, és bizonyos anatómiai fogyatékokosságok rendszerint funkcionális minősítést igényelnek az alkalmasság meghatározása céljából.

6.5.2.24 A folyamodó nem szenvedhet semmilyen a füllel, és a hozzá tartozó struktúrákkal kapcsolatos rendellenességben vagy betegségben, mely valószínűleg akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.5.2.25 A folyamodó nem szenvedhet semmilyen a füllel, szájüreggel, vagy a felső légutakkal kapcsolatos rendellenességben vagy betegségben, mely valószínűleg akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.5.2.26 Azt a folyamodót, aki dadog, vagy egyéb olyan beszédhibával rendelkezik, amely eléggé súlyos ahhoz, hogy zavart okozzon a beszéd útján történő kommunikációban, alkalmatlannak kell minősíteni.

6.5.3 Látással kapcsolatos követelmények

Az egészségügyi vizsgálatot az alábbi követelményekre kell alapozni.

6.5.3.1 A szem és a védőszerveinek működése legyen normál állapotú. Ezek nem lehetnek aktív kóros állapotban, akut vagy krónikus formában, sem sebészeti beavatkozás, vagy trauma következményei a szemben, vagy annak védőszervein, melyek valószínűleg csökkentik a megfelelő látási funkciót oly mértékben, mely már akadályozza a folyamodót abban, hogy szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogait biztonságosan gyakorolja.

6.5.3.2 A folyamodó látásélessége korrekcióval vagy korrekció nélkül legalább 6/9 legyen, vagy ettől több, mindkét szemet külön mérve, és a két szemmel látás élességének 6/6 értékűnek, vagy ettől jobbnak kell lennie. A nem korrigált látásélességre korlátozás nem vonatkozik. Ha ezt a szabvány látásélességet korrigáló lencsékkel (szemüveggel) el lehet érni, a folyamodót alkalmasnak lehet minősíteni feltéve, ha:

- a) az ilyen korrigáló szemüveget mindvégig viseli, mialatt szakszolgálati engedélyének jogosítványait és jogosítását gyakorolja, és
- b) ezen felül egy megfelelő tartalék szemüveget állandóan magánál tart szakszolgálati engedélye jogosítványainak gyakorlása alatt.

Megjegyzés.— A folyamodót mindaddig úgy tekintik, mint aki eleget tesz ezen előírásoknak, ameddig nincs ok a gyanúra, mely esetben egy szemészeti jelentés szükséges az Engedélyező Hatóság döntéséhez. Mind a korrigált, mind a nem korrigált látásélességet rendszeresen mérik és naplózzák minden egyes újbóli vizsgálatnál. A szemészeti jelentést igénylő körülmények magukba foglalják a nem korrigált látásélesség lényeges romlását, a leoptimálisabban korrigált látásélesség bármilyen romlását, és a szem megbetegedésének esetét, a szemsérülést, vagy a szemműtétet.

6.5.3.2.1 A folyamodó viselhet kontaktlencsét ezen követelmény kielégítésére feltéve, ha:

a) a szemüveglencse egyfókuszú (monofocal) és nem színezett,

b) a szemüveg viselését jól tolerálja, és

c) egy megfelelő tartalék szemüveget állandóan magánál tart szakszolgálati engedélye jogosítványainak gyakorlása alatt.

Megjegyzés.— A folyamodónak, aki kontaktlencsét visel, nem feltétlenül kell korrekció nélküli látásélességet mérni minden egyes újbóli vizsgálatnál feltéve, hogy a kontaktlencse receptje ismert.

6.5.3.2.2 A nagy fénytörési hibában szenvedő folyamodónak kontaktlencsét, vagy nagy törésű szemüveget kell használnia.

Megjegyzés.— Ha szemüveget használ, nagy törésű lencsék szükségesek a periférikus mezőtorzítás minimalizálására.

6.5.3.2.3 Annak a folyamodónak, akinek korrigálás nélküli távollátás élessége bármelyik szeménél 6/60-nál rosszabb értékű, egy teljes szemészeti bizonyítványt kell beszereznie az első Egészségügyi Minősítés előtt, és ezután minden 5. évben.

1. megjegyzés — Az előírt szemvizsgálat célja (1) meggyőződni a normál látásképességről, és (2) felismerni bármilyen jelentős kóros állapotot.

2. megjegyzés — Az 1.2.4.9. pont előírásainak megfelelően az egy szemmel látó (monocular) folyamodó minősítéséhez tájékoztató anyag a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvében (DOC 8984) található.

6.5.3.3 Ha a folyamodó olyan műtéten esett át, mely befolyásolja a szem törésállapotát, akkor őt alkalmatlannak kell minősíteni egészen addig, amíg mentesek nem lesznek szemei mindazon következményektől, melyek valószínűleg akadályozzák szakszolgálati engedélye jogosítványainak és jogosításának biztonságos gyakorlásában.

6.5.3.4 A folyamodónak képesnek kell lennie arra, hogy elolvassa az N5 táblát vagy ennek megfelelőt – ha korrigálás céljából szemüveget visel – melyet a 6.5.3.2. pontban írnak elő, a folyamodó által megválasztott 30-50 cm-es távolságból és képesnek kell lennie arra, hogy 100 cm távolságból elolvassa az N14 táblát, vagy ennek megfelelőt. Ha ennek a követelménynek csak a közellátás korrekciójával tud megfelelni, a folyamodót alkalmasnak lehet minősíteni feltéve, ha ezt hozzáadják a 6.5.3.2. pontnak megfelelően már előírt szemüveg korrekció értékéhez; ha ilyet nem írtak elő, egy olvasó szemüveget használatra készen mindig magánál kell tartania mindvégig, amíg a szakszolgálati engedély jogosítványait gyakorolja. Ha közel-látás korrekció szükséges, a folyamodónak demonstrálnia kell, hogy egyetlen szemüveg elegendő számára mind a közel-látási, mind a távol-látási követelmények kielégítésére.

1. megjegyzés — Az „N5” és „N14” a használatos betűtípust jelöli. További részletek a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvében (DOC 8984) találhatók.

2. megjegyzés — Azon folyamodónak, akinek közellátás korrekcióra van szüksége ahhoz, hogy megfeleljen ezen előírásnak, „átnéző”, bifokális vagy esetleg multifokális szemüvegre van szüksége mind a műszerek jelzéseinek leolvasásához, mind pedig térkép vagy könyv olvasásához, melyet a kezében tart, és ahhoz, hogy a szemüveg levétele nélkül az ablakon keresztül a távolba is élesen tudjon látni. A csak egyféle, közellátás korrekciót biztosító szemüveg (teljes felületén azonos dioptriájú lencse, olvasáshoz való) bizonyos légiforgalmi irányítói feladatok ellátásához elfogadható. Tudomásul kell azonban venni, hogy a csak egyféle, közellátás korrekciót biztosító szemüveg jelentősen csökkenti a távoli látóélességet.

3. megjegyzés — - Ha korrekciós lencse beszerzésére vagy megújítására van szükség, a folyamodótól elvárják, hogy a szemüveget készítő optikust tájékoztassa arról, mekkorák az olvasási távolságok azokhoz a légiforgalmi irányítói feladatokhoz, amelyeket a folyamodó várhatóan végezni fog.

6.5.3.4.1 Ha ezen pont előírásai értelmében közellátás korrekció szükséges, egy második közellátó szemüveget kell a folyamodónak magánál tartania azonnali használatra készen.

6.5.3.5 A folyamodótól megkövetelik, hogy normál látótérrel rendelkezzen.

6.5.3.6 A folyamodótól megkövetelik, hogy mindkét szemmel való látása normál legyen.

6.5.3.6.1 Csökkent stereopsis, abnormális konvergencia, mely akadályozza a közellátást, és a szemtengelytől való eltérés, ahol a fuzionális tartalékok elegendőek ahhoz, hogy meggátolják az asthenopia-t és a diplopia-t, nem feltétlenül jelentenek alkalmatlansági okot.

6.5.4. Hallásra vonatkozó követelmények

6.5.4.1 A folyamodó hallásvesztése, ha tiszta-hang audiometerrel vizsgálják, mindkét fülét külön-külön vizsgálva, nem lehet több mint 35dB az 500, 1000, vagy 2000 Hz frekvenciáknál, vagy 50dB-nél több 3000 Hz frekvencián.

6.5.4.1.1 Az a folyamodó, akinek a hallásvesztése nagyobb, mint a fentiekben ismertetett értékek, alkalmasnak minősíthető feltéve, ha a folyamodó hallásteljesítménye normális olyan háttérzaj ellenében, mely hűen visszaadja, vagy utánozza a fedélzeti zaj álcázott jellegét (tulajdonságait) a beszéd vagy a jeladók ellenében.

1. megjegyzés — A háttérzaj frekvencia-összetétele csak olyan mértékben van meghatározva, hogy a 600-tól 4800 Hz-ig (beszéd frekvenciatartomány) terjedő frekvenciasáv megfelelően megjelenítésre kerüljön.

2. megjegyzés — A megkülönböztetés kipróbálására szolgáló beszédanyagban mind repülési vonatkozású, mind fonetikailag kiegyensúlyozott szavakat kell rendes körülmények között használni.

6.5.4.1.2 Alternatívaként gyakorlati halláspróbát is végre lehet hajtani egy olyan légiforgalmi irányítás környezetben, mely jól jeleníti meg azt a munkahelyet, amelyre a folyamodó szakszolgálati engedélye és jogosításai érvényesek.

2. sz. FÜGGELÉK JOGOSÍTOTT KIKÉPZÉSI SZERVEZET

(Hivatkozással az 1. fejezet, 1.2.8.2. pontra)

1. A jóváhagyás kiadása

1.1 Egy kiképzési szervezet számára a jóváhagyás kiadása és a jóváhagyás folyamatos érvényessége attól függ, hogy a kiképzési szervezet fenntartja-e összhangját a jelen Függelék követelményeivel.

1.2 A jóváhagyási okiratnak legalább az alábbiakat tartalmaznia kell:

- a) a szervezet neve és helye;
- b) a kiállítás dátuma és az érvényesség időtartama (ahol ez alkalmazható);
- c) a jóváhagyás időtartama.

2. Kiképzési és eljárási kézikönyv

2.1 A kiképzési szervezetnek kiképzési és eljárási kézikönyvet kell biztosítani az érdekelt személyzet használatára és tájékoztatása céljából. Ezt a kézikönyvet különálló részekben is ki lehet adni, és legalább az alábbi információkat kell tartalmaznia:

- a) a kiképzés általános leírása és terjedelme, amelyet a szervezet jóváhagyásának időtartamára engedélyeztek;
- b) a felkínált kiképzési programok tartalma, magába foglalva a tanfolyam anyagait és a használatos eszközöket;
- c) a szervezet minőségbiztosítási rendszerének leírása a 5. pont szerint;
- d) a szervezet felszereléseinek leírása;
- e) azon személy neve, kötetmei és minősítése, aki felelős a 7.1. pontban meghatározott jóváhagyási követelményeknek való megfelelésért;
- f) azon személyek kötetmeinek és minősítésének leírása, akiket felelősnek jelöltek ki a kiképzés 7.2. pont szerinti tervezéséért, végrehajtásáért és felügyeletéért;
- g) az oktatószemélyzet alkalmasságát megalapozó és fenntartó eljárások leírása a 7.3. pontban előírtaknak megfelelően;
- h) a 8. pontban előírt kiképzési személyi nyilvántartás végrehajtására és megőrzésére használatos módszerek leírása;
- i) ahol alkalmazható, kiegészítő kiképzés leírása, amely szükséges ahhoz, hogy az üzemeltető eljárásainak és követelményeinek való megfelelést biztosítsa; és
- j) ha egy Állam felhatalmazott egy jogosított kiképzési szervezetet vizsgák végrehajtására, amelyeket a szakszolgálati engedély vagy jogosítás kiadásához követelnek meg a 10. pontban foglaltaknak megfelelően, akkor a felhatalmazott személyek kiválasztásának, feladatainak és kötetmeinek leírása, valamint az Engedélyező Hatóság által megállapított alkalmazható követelmények leírása.

2.2 A kiképzési szervezetnek gondoskodnia kell arról, hogy a kiképzési és eljárási kézikönyv módosításra kerüljön amikor szükséges, annak érdekében, hogy a benne foglalt információk naprakészek legyenek.

2.3 A kiképzési és eljárási kézikönyv módosításainak példányait haladéktalanul el kell juttatni az összes szervezethez, vagy személyhez, akik számára a kézikönyvet kiadták.

3. Kiképzési programok

3.1 Az Engedélyező Hatóság jóváhagyhat olyan magánpilóta szakszolgálati engedélyre, kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedélyre, vagy műszeres jogosításra vonatkozó kiképzési programot, amely a megfelelés egy alternatív módját engedi meg az Annex 1-ben meghatározott tapasztalati követelmények betartása mellett, feltéve, hogy a jogosított kiképzési szervezet az Engedélyező Hatóság megelégedésére demonstrálja, hogy a kiképzés legalább egyenértékű szintű alkalmasságot biztosít ahhoz képest, mint amilyent az ilyen jóváhagyott kiképzésben nem részesülő személyzet minimális tapasztalati követelményei biztosítanak.

3.2 Ha az Engedélyező Hatóság többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély kiképzési programját hagyja jóvá, a jogosított kiképzési szervezetnek demonstrálnia kell az Engedélyező Hatóság megelégedésére, hogy a kiképzés biztosítja a többszemélyes személyzet működésének azon alkalmassági szintjét, mely legalább azonos a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély, a műszeres jogosítás és a típusjogosítás birtokosainak alkalmassági szintjével olyan repülőgépen, melyet legalább két pilótából álló minimum személyzet általi üzemeltetésre jogosítottak.

Megjegyzés.— A kiképzési programok jóváhagyására tájékoztató anyagot a Hajózó Személyzet Oktatási Szervezeteinek Jóváhagyása Kézikönyv (Doc 9841) tartalmazza.

4. Repülésbiztonság-irányítás

4.1 Az Államok – Nemzeti Repülésbiztonsági Programjuk részeként – megkövetelik, hogy a szolgáltatásai nyújtása során biztonsági kockázatoknak kitett jogosított kiképzési szervezet olyan, az Állam számára elfogadható repülésbiztonság-irányítási rendszert vezessen be, amely legalább:

- a) azonosítja a biztonsági kockázatokat;
- b) biztosítja az elfogadott repülésbiztonsági teljesítmény fenntartásához szükséges korrekciós intézkedések végrehajtását;
- c) biztosítja a repülésbiztonsági teljesítmény folyamatos nyomon követését és rendszeres értékelését; és a repülésbiztonság-irányítási rendszer általános teljesítményének folyamatos javítását célozza meg.

Megjegyzés.— A repülésbiztonsági teljesítmény meghatározására vonatkozó útmutatót a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyv (SMM) (Doc 9859) tartalmazza.

4.2 A repülésbiztonság-irányítási rendszernek egyértelműen meg kell határoznia a repülésbiztonsági felelősségi körök irányvonalait a teljes jogosított kiképzési szervezeten belül, beleértve a felső vezetés közvetlen repülésbiztonsági felelősségi köreit.

1. megjegyzés — A repülésbiztonság-irányítási rendszer megvalósításának és fenntartásának keretrendszerét a 4. sz. függelék tartalmazza. A repülésbiztonság-irányítási rendszerekre vonatkozó útmutatót a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyv (SMM) (Doc 9859) tartalmazza.

2. megjegyzés — A Nemzeti Repülésbiztonsági Program megvalósításának és fenntartásának keretrendszerét a „C” melléklet tartalmazza.

5. Minőségbiztosítási rendszer

A kiképzési szervezetnek olyan minőségbiztosítási rendszert kell létrehoznia, amely elfogadható a jóváhagyást kiadó Engedélyező Hatóság számára, és amely biztosítja, hogy a kiképzési és oktatási gyakorlat megfelel az összes vonatkozó követelménynek.

6. Felszerelések

6.1 A felszereléseknek és munkakörnyezetnek megfelelőnek kell lenniük a végrehajtandó feladatokhoz, és elfogadhatónak kell lenniük az Engedélyező Hatóság számára.

6.2 A kiképzési szervezetnek rendelkeznie kell, vagy hozzáféréssel kell rendelkeznie a tanfolyamok végrehajtása érdekében szükséges információkhoz, berendezésekhez és kiképzési eszközökhöz, anyagokhoz, melyre a szervezetet jóváhagyták.

6.3 A szintetikus kiképző eszközöket (szimulátor) az Állam által lefektetett követelményeknek megfelelően kell minősíteni, és használatukat az Engedélyező Hatóságnak jóvá kell hagynia annak biztosítására, hogy azok megfelelőek a feladathoz.

Megjegyzés — A repülési szimulátorok jóváhagyásáról a Repülési Szimulátor Minősítési Kritériumai Kézikönyv (Doc 9625) nyújt útmutatást.

7. Alkalmazott személyzet

7.1 A kiképzési szervezetnek ki kell neveznie azt a személyt, aki felelős annak biztosításáért, hogy a szervezet a jogosított szervezetre vonatkozó követelményeknek megfelel.

7.2 A szervezetnek alkalmaznia kell a szükséges személyzetet, mely a végrehajtandó kiképzést megtervezi, teljesíti és ellenőrzi.

7.3 A kiképző személyzet alkalmasságának összhangban kell lennie az eljárásokkal, és olyan fokúnak kell lennie, amely az Engedélyező Hatóság számára elfogadható.

7.4 A kiképzési szervezetnek biztosítania kell, hogy a kiképző személyzet minden tagja megkapja mindazokat a kezdeti és továbbképző képzéseket, amelyek kijelölt feladataikhoz és felelősségeikhez megfelelőek. A kiképzési szervezet által összeállított oktatóprogramnak tartalmaznia kell az emberi teljesítőképességre vonatkozó tudás és jártasság oktatását.

Megjegyzés.— Az emberi teljesítőképességre vonatkozó tudás és jártasság kifejlesztésére tervezett kiképzési programokhoz tájékoztató anyag az Emberi Tényezők Kiképzési Kézikönyvben (DOC 9683) található.

8. Személyi nyilvántartás

8.1 A kiképzési szervezetnek részletes személyi nyilvántartást kell vezetnie a hallgatókról annak bizonyítására, hogy a kiképző tanfolyam összes követelménye kielégítésre került, az Engedélyező Hatósággal történő megállapodás szerint.

8.2 Ahol ez megvalósítható, a kiképzési szervezetnek nyilvántartási rendszert kell vezetnie a kiképző és a vizsgáztató személyek minősítéseiről.

8.3 A 8.1. pont szerinti személyi nyilvántartásokat minimálisan 2 év időtartamig meg kell őrizni a kiképzés befejezését követően. A 8.2. pont szerinti személyi nyilvántartásokat minimálisan 2 év időtartamig meg kell őrizni azt követően, hogy az oktató, vagy a vizsgáztató személy befejezte a kiképzési szervezet számára végzett feladatának végrehajtását.

9. Felügyelet

A Szerződő Államoknak a jogosított kiképzési szervezetek felett hatékony felügyeleti programmal kell rendelkezni annak érdekében, hogy biztosítsák a jóváhagyott követelményeknek való folyamatos megfelelést.

2. sz. függelék Annex 1. — Személyi alkalmasság

10. Értékelés és ellenőrzés

Ha egy Állam felhatalmaz egy jogosított kiképzési szervezetet szakszolgálati engedély vagy jogosítás kibocsátásához előírt vizsgák végrehajtására, a vizsgáztatást végrehajtó személyeket az Engedélyező Hatóságnak kell felhatalmaznia, vagy a kiképzési szervezetnek kell kijelölnie az Engedélyező Hatóság által jóváhagyott kritériumoknak megfelelően.

4. SZ. FÜGGELÉK **REPÜLÉSBIZTONSÁG-IRÁNYÍTÁSI RENDSZEREK (SMS) KERETEI** *(Hivatkozással az 1. fejezet, 1.2.8.2. pontra)*

Ez a függelék a repülésbiztonság-irányítási rendszer (SMS) jogosított kiképzési szervezet általi megvalósításának és fenntartásának keretrendszerét határozza meg. A repülésbiztonság-irányítási rendszer (SMS) olyan irányítási rendszer, amely a biztonság egy szervezet általi irányítására szolgál. A keretrendszer négy alkotóelemet és tizenkét elemet tartalmaz, amelyek a repülésbiztonság-irányítási rendszer (SMS) megvalósításának minimumkövetelményeit jelentik. A keretrendszer végrehajtásának arányosnak kell lennie a szervezet méretével és a nyújtott szolgáltatások összetettségével. Ez a függelék a keretrendszer egyes elemeinek rövid leírását is tartalmazza.

1. Repülésbiztonsági szakpolitika és célkitűzések
 - 1.1 Vezetői elkötelezettség és felelősség
 - 1.2 Repülésbiztonsági felelősségi körök
 - 1.3 Kulcsfontosságú repülésbiztonsági személyzet kijelölése
 - 1.4 Vészhelyzet-elhárítási tervezés koordinálása
 - 1.5 Repülésbiztonság-irányítási rendszer dokumentálása
2. Repülésbiztonsági kockázatkezelés
 - 2.1 Veszélyazonosítás
 - 2.2 Repülésbiztonsági kockázatértékelés és -csökkentés
3. Repülésbiztonság biztosítása
 - 3.1 Repülésbiztonsági teljesítmény ellenőrzése és mérése
 - 3.2 Változáskezelés
 - 3.3 A repülésbiztonság-irányítási rendszer folyamatos fejlesztése
4. A repülésbiztonság előmozdítása
 - 4.1 Kiképzés és oktatás
 - 4.2 Repülésbiztonsági kommunikáció

1. Repülésbiztonsági szakpolitika és célkitűzések

1.1 Vezetői elkötelezettség és felelősség

A jogosított kiképzési szervezetnek meg kell határoznia a szervezet repülésbiztonsági szakpolitikáját, amelynek összhangban kell lennie a nemzetközi és nemzeti követelményekkel, és amelyet a szervezet felelős vezetőjének alá kell írnia. A repülésbiztonsági szakpolitikának tükröznie kell a szervezet biztonsággal kapcsolatos kötelezettségvállalásait; egyértelmű nyilatkozatot kell tartalmaznia a repülésbiztonsági szakpolitika végrehajtásához szükséges erőforrások biztosításáról; és azt látható jóváhagyással kell kommunikálni az egész szervezeten belül. A repülésbiztonsági szakpolitikának tartalmaznia kell a repülésbiztonsági jelentés eljárásait; világosan meg kell jelölnie, hogy az üzemeltetési magatartás mely típusai elfogadhatatlanok; és tartalmaznia kell azokat a feltételeket, amelyek esetén nem alkalmaznak fegyelmi intézkedéseket. A repülésbiztonsági szakpolitikát rendszeresen felül kell vizsgálni annak biztosítása érdekében, hogy az továbbra is releváns és megfelelő maradjon a szervezet számára.

1.2 Repülésbiztonsági felelősségi körök

A jogosított kiképzési szervezetnek meg kell határoznia azt a felelős vezetőt, aki más funkcióktól függetlenül a jogosított kiképzési szervezet nevében végső soron felelős és elszámoltatható repülésbiztonság-irányítási rendszer megvalósításáért és fenntartásáért. A jogosított kiképzési szervezetnek meg kell határoznia a vezetőség valamennyi tagjának – más funkcióiktól függetlenül – valamint a munkatársaknak a repülésbiztonság-irányítási rendszer biztonsági teljesítményével kapcsolatos felelősségi körét is. A repülésbiztonsági kötelezettségeket, felelősségi köröket és hatásköröket dokumentálni kell, és kommunikálni kell az egész szervezeten belül, valamint meg kell határozni azokat a vezetési szinteket, amelyek jogosultak döntéseket hozni a tolerálható repülésbiztonsági kockázattal kapcsolatban.

1.3 Kulcsfontosságú repülésbiztonsági személyzet kijelölése

A jogosított kiképzési szervezetnek ki kell jelölnie egy repülésbiztonsági vezetőt, aki felelős személyként és fókuszpontként felel a hatékony repülésbiztonság-irányítási rendszer megvalósításáért és fenntartásáért.

1.4 Vészhelyzet-elhárítási tervezés koordinálása

A jogosított kiképzési szervezetnek biztosítania kell, hogy a vészhelyzet-elhárítási tervet – amely biztosítja a rendes működésről a vészhelyzeti működésre való szabályos és hatékony átállást és a rendes működéshez való visszatérést – megfelelően összehangolják azoknak a szervezeteknek a vészhelyzet-elhárítási terveivel, amelyekkel a szolgáltatásnyújtás során kapcsolatba kell lépnie.

1.5 Repülésbiztonság-irányítási rendszer dokumentálása

A jogosított kiképzési szervezetnek ki kell dolgoznia egy, a szervezet felső vezetése által jóváhagyott repülésbiztonság-irányítási rendszer (SMS) végrehajtási tervet, amely meghatározza a szervezet megközelítését a repülésbiztonság-irányítással kapcsolatban oly módon, hogy az megfeleljen a szervezet repülésbiztonsági célkitűzéseinek. A jogosított kiképzési szervezet kidolgozza és fenntartja a repülésbiztonság-irányítási rendszer (SMS) dokumentációját, amely leírja a repülésbiztonsági szakpolitikát és célkitűzéseket, az SMS követelményeit, az SMS folyamatait és eljárásait, a folyamatokkal és eljárásokkal kapcsolatos felelősségi köröket, köteleességeket és hatásköröket, valamint az SMS eredményeit. Az SMS dokumentáció részeként a jogosított kiképzési szervezetnek ki kell alakítania és fenn kell tartania a repülésbiztonság-irányítási rendszer kézikönyvét (SMSM), amelyben a szervezet minden részével közli a repülésbiztonság-irányítással kapcsolatos megközelítését.

2. Repülésbiztonsági kockázatkezelés

2.1 Veszélyazonosítás

A jogosított kiképzési szervezetnek olyan hivatalos eljárást kell kidolgoznia és működtetnie, amely biztosítja a műveletek veszélyeinek azonosítását. A veszélyek azonosításának a repülésbiztonsági adatgyűjtés reaktív, proaktív és prediktív módszereinek kombinációján kell alapulnia.

2.2 Repülésbiztonsági kockázatértékelés és -csökkentés

A jogosított kiképzési szervezetnek olyan hivatalos eljárást kell kidolgoznia és működtetnie, amely biztosítja a képzési műveletek biztonsági kockázatainak elemzését, értékelését és ellenőrzését.

3. Repülésbiztonság biztosítása

3.1 Repülésbiztonsági teljesítmény ellenőrzése és mérése

A jogosított kiképzési szervezetnek ki kell dolgoznia és fenn kell tartania repülésbiztonsági teljesítményének ellenőrzésére és a repülésbiztonsági kockázatellenőrzés hatékonyságának érvényesítésére szolgáló eszközöket. A szervezet repülésbiztonsági teljesítményét a repülésbiztonság-irányítási rendszer (SMS) repülésbiztonsági teljesítménymutatói és repülésbiztonsági teljesítménycéljai alapján kell ellenőrizni.

3.2 Változáskezelés

A jogosított kiképzési szervezetnek hivatalos eljárást kell kidolgoznia és fenntartania a szervezeten belüli olyan változások azonosítására, amelyek hatással lehetnek a bevált folyamatokra és szolgáltatásokra; a repülésbiztonsági teljesítményt biztosító intézkedések leírására a változások végrehajtása előtt; valamint a működési környezetben bekövetkezett változások miatt már nem szükséges vagy nem hatékony repülésbiztonsági kockázatkezelési kontrollok megszüntetésére vagy módosítására.

3.3 A repülésbiztonság-irányítási rendszer folyamatos fejlesztése

A jogosított kiképzési szervezetnek hivatalos eljárást kell kidolgoznia és fenntartania a repülésbiztonság-irányítási rendszer (SMS) nem megfelelő teljesítménye okainak azonosítására, az SMS nem megfelelő teljesítménye következményeinek meghatározására az üzemeltetésben, és az ilyen okok megszüntetésére vagy mérséklésére.

4. A repülésbiztonság előmozdítása

4.1 Kiképzés és oktatás

A jogosított kiképzési szervezetnek olyan repülésbiztonsági képzési programot kell kidolgoznia és fenntartania, amely biztosítja, hogy a személyzet képzett és kompetens legyen a repülésbiztonság-irányítási rendszerrel (SMS) kapcsolatos feladatok ellátására. A repülésbiztonsági képzés terjedelmének meg kell felelnie az egyes személyek repülésbiztonság-irányítási rendszerben (SMS) való részvételének.

4.2 Repülésbiztonsági kommunikáció

A jogosított kiképzési szervezetnek ki kell dolgoznia és fenn kell tartania a repülésbiztonsági kommunikáció hivatalos eszközeit, amelyek biztosítják, hogy az egész személyzet teljes mértékben ismerje a repülésbiztonság-irányítási rendszert (SMS), átadja a repülésbiztonság szempontjából kritikus információkat, és elmagyarázza, hogy miért tesznek bizonyos repülésbiztonsági intézkedéseket, és miért vezetnek be vagy változtatnak meg repülésbiztonsági eljárásokat.

„B” MELLÉKLET
TÖBBSZEMÉLYES SZEMÉLYZET PILÓTA
SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY — REPÜLŐGÉPRE —
AZ ALKALMASSÁG SZINTJEI

1. Repülési alap-jártasság

Az alkalmasság azon szintje, amelynél a folyamodó eleget tesz a 2. fejezet 2.3. pontjában előírt, a magánpilóta szakszolgálati engedélyre vonatkozó követelményeknek, beleértve az éjszakai repülés követelményét, és, ezen felül, a kiképzés befejezéséhez kapcsolódó összes eljárást és manővert simán és pontosan hajtja végre, és a repülést kizárólag a műszerekre alapozza. A kezdetektől az összes kiképzést egy kompetencia-alapút, integrált, többszemélyes személyzetben, és a fenyegető jelenségek és hibák kezelésének (TEM) környezetében végzi. A kezdő kiképzés és a kiképzési ráfordítás szintjei magasak, mivel a repülési alap-jártasságot beillesztették az *ab initio* (a kezdeti) alkalmazási területbe. A minősítés ezen a szinten azt igazolja, hogy a repülőgép irányítását mindenkor olyan módon tartja fenn, hogy biztosított az eljárás vagy a manőver sikeres végeredménye.

2. 1. Szint (Alapfokú)

Az alkalmasság azon szintje, amelynél a minősítés azt igazolja, hogy a repülőgép, vagy a szituáció irányítása folyamatosan fenntartott, és olyan módon történik, hogy ha az eljárás, vagy a manőver sikeres végeredménye kétséges, helyesbítő tevékenységet hajt végre. Az általános pilótakabin környezetben a teljesítmény még nem következetesen elégti ki a szaktudás és az üzemeltetési jártasság Szabványait, és az alapjártasságnál megkövetelt teljesítési szintet. Folyamatos kiképzési ráfordítás szükséges ahhoz, hogy egy elfogadható kezdeti üzemeltetési szabványnak meg tudjon felelni. A teljesítmény tökéletesítésére/egyéni fejlődésre specifikus terveket kell megállapítani, és azokat a személyi kartotéklapra rávezetni. A folyamodonál a további kiképzésre és minősítésre való alkalmasságot folyamatosan értékelni fogják az egymást követő fázisokban.

3. 2. Szint (Közepes)

Az alkalmasság azon szintje, amelynél a minősítés azt igazolja, hogy a repülőgép, vagy a szituáció irányítása folyamatosan fenntartott, és olyan módon történik, hogy az eljárás, vagy a manőver sikeres végeredménye biztosított. A 2. Szintnél nyújtott kiképzést a műszeres repülési szabályok alkalmazásával kell végrehajtani, de nem kell specifikusnak lennie a repülőgép típusok egyikére sem. A 2. Szint elérése után a folyamodonak demonstrálnia kell szakismeretének és üzemeltetési jártasságának azt a szintjét, amely megfelel abban a környezetben, és alap-jártasságának el kell érnie az alap szabványt. Kiképzés biztosítása válhat szükségessé specifikus haladási terv szerint annak érdekében, hogy tökéletesedjen és fejlődjön a légijármű kezelésében, a vezetési magatartás teljesítményében, vagy a csoport irányításában. A tökéletesítés és fejlődés a Szabvány elérése érdekében a teljesítmény kulcsfontosságú célja. Ha az alapvető képességek bármelyikét úgy minősítik, hogy az a kielégítőnél alacsonyabb szintű, akkor ezt a minősítést alá kell támasztani és korrigáló tervet is tartalmaznia kell.

4. 3. Szint (Haladó)

A képességek azon szintje, mely ahhoz szükséges, hogy másodpilótaként lépjen fel és működjön közre olyan turbina meghajtású repülőgépen, amelyet a gép bizonyítványa szerint minimum személyzetként legalább 2 fő pilótával kell üzemeltetni látási és műszeres körülmények között. A minősítés azt igazolja, hogy a repülőgép vagy a szituáció irányításának fenntartása folyamatos, és oly módon történik, hogy az eljárás, vagy a manőver sikeres végeredménye biztosított. A folyamodónak következetesen kell demonstrálnia, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, jártassággal és magatartásformákkal, melyek a megfelelő repülőgép típus biztonságos működtetéséhez szükségesek a teljesítmény kritériumokban meghatározottak szerint.

Megjegyzés.— A teljesítmény kritériumok kidolgozásához anyag a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai – Kiképzés (PANS-TRG, Doc 9868) című kiadványban található.

„C” MELLÉKLET A NEMZETI REPÜLSBIZTONSÁGI PROGRAM (SSP) KERETEI

Ez a melléklet a Nemzeti Repülésbiztonsági Program (SSP) Állam általi megvalósítását és fenntartását szolgáló keretrendszert mutatja be. A Nemzeti Repülésbiztonsági Program (SSP) olyan irányítási rendszer, amely a repülésbiztonság Állam általi irányítására szolgál. A keretrendszer négy alkotóelemet és tizenegy elemet tartalmaz, amelyek bemutatása az alábbiakban található. A Nemzeti Repülésbiztonsági Program (SSP) végrehajtása arányos az Állam légiközlekedési rendszerének méretével és összetettségével, és szükségessé teheti az állam polgári légiközlekedési funkcióinak egyes elemeiért felelős több hatóság közötti koordinációt. Az e mellékletben bemutatott Nemzeti Repülésbiztonsági Program (SSP) keretrendszert és a 4. sz. függelékben meghatározott repülésbiztonság-irányítási rendszer (SMS) keretrendszerét egymást kiegészítő, de mégis különböző keretrendszereknek kell tekinteni. E melléklet a keretrendszer egyes elemeinek rövid leírását is tartalmazza.

1. Nemzeti repülésbiztonsági politika és célkitűzések

- 1.1 Nemzeti repülésbiztonsági jogszabályi keretrendszer
- 1.2 Nemzeti repülésbiztonsági kötelezettségek és felelősségi körök
- 1.3 Balesetek és repülési események kivizsgálása
- 1.4 Végrehajtási politika

2. Nemzeti repülésbiztonsági kockázatkezelés

- 2.1 A szolgáltató repülésbiztonság-irányítási rendszerére vonatkozó biztonsági követelmények
- 2.2 Megállapodás a szolgáltató repülésbiztonsági teljesítményről

3. Nemzeti repülésbiztonság biztosítása

- 3.1 Repülésbiztonsági felügyelet
- 3.2 Repülésbiztonsági adatok gyűjtése, elemzése és cseréje
- 3.3 A jelentős aggodalomra okot adó vagy szükséges területek felügyeletének biztonsági adatokon alapuló célzottabbá tétele.

4. A nemzeti repülésbiztonság előmozdítása

- 4.1 Belső képzés, kommunikáció és a repülésbiztonsági információk terjesztése
- 4.2 Külső képzés, kommunikáció és a repülésbiztonsági információk terjesztése

Megjegyzés.— E melléklet értelmében a „szolgáltató” kifejezés minden olyan szervezetre vonatkozik, amely légiközlekedési szolgáltatásokat nyújt.. A fogalom magában foglalja a jogosított kiképzési szervezeteket, amelyek szolgáltatásaik nyújtása során repülésbiztonsági kockázatoknak vannak kitéve, a légi járművek üzemeltetőit, a jogosított karbantartó szervezeteket, a légijárművek típustervezéséért és/vagy gyártásáért felelős szervezeteket, a légiforgalmi szolgálatokat és adott esetben a tanúsított repülőtereket.

1. Nemzeti repülésbiztonsági politika és célkitűzések

1.1 Nemzeti repülésbiztonsági jogszabályi keretrendszer

Az Állam a nemzetközi és nemzeti szabványokkal összhangban nemzeti biztonsági jogszabályi keretrendszert és egyedi rendeleteket alkotott, amelyek meghatározzák, hogy az Állam hogyan végzi a repülésbiztonság irányítását az adott államban. Ez magában foglalja az állami légiközlekedési szervezetek részvételét az állami repülésbiztonság-irányítással kapcsolatos konkrét tevékenységekben, valamint az ilyen szervezetek szerepének, felelősségi körének és kapcsolatainak meghatározását. A repülésbiztonsági jogszabályi keretrendszert és a konkrét rendeleteket rendszeresen felülvizsgálják annak biztosítása érdekében, hogy azok továbbra is relevánsak és megfelelőek maradjanak az Állam számára.

1.2 Nemzeti repülésbiztonsági kötelezettségek és felelősségi körök

Az Állam azonosította, meghatározta és dokumentálta a Nemzeti Repülésbiztonsági Program (SSP) létrehozásával és fenntartásával kapcsolatos követelményeket, kötelezéseket és felelősségi köröket. Ez magában foglalja a Nemzeti Repülésbiztonsági Program (SSP) tervezésére, szervezésére, fejlesztésére, fenntartására, ellenőrzésére és folyamatos javítására vonatkozó irányelveket oly módon, hogy az megfeleljen az Állam repülésbiztonsági célkitűzéseinek. Ez magában foglalja a Nemzeti Repülésbiztonsági Program (SSP) megvalósításához szükséges források biztosításáról szóló egyértelmű nyilatkozatot is.

1.3 Balesetek és repülési események kivizsgálása

Az Állam független baleset- és repülési eseményvizsgálati eljárást hozott létre, amelynek egyetlen célja a balesetek és incidensek megelőzése, nem pedig a vétkesség vagy a felelősség megállapítása. Az ilyen kivizsgálások a repülésbiztonság-irányítást támogatják az Államban. A Nemzeti Repülésbiztonsági Program (SSP) működése során az Állam fenntartja a baleset- és eseményvizsgáló szervezet más állami légiközlekedési szervezetektől való függetlenségét.

1.4 Végrehajtási politika

Az Állam olyan végrehajtási politikát hirdetett ki, amely meghatározza azokat a feltételeket és körülményeket, amelyek mellett a szolgáltatók belsőleg, a szolgáltató repülésbiztonság-irányítási rendszerének (SMS) keretein belül és az illetékes állami hatóság megalázkodására kezelhetik és oldhatják meg az egyes biztonsági eltérésekkel járó eseményeket. A végrehajtási politika meghatározza azokat a feltételeket és körülményeket is, amelyek mellett a biztonsági eltérésekkel a megállapított végrehajtási eljárásokon keresztül kell foglalkozni.

2. Nemzeti repülésbiztonsági kockázatkezelés

2.1 A szolgáltató repülésbiztonság-irányítási rendszerére vonatkozó biztonsági követelmények

Az Állam meghatározta azokat az ellenőrzéseket, amelyek szabályozzák, hogy a szolgáltatók hogyan azonosítják a veszélyeket és hogyan kezelik a repülésbiztonsági kockázatokat. Ezek közé tartoznak a szolgáltató repülésbiztonság-irányítási rendszerére (SMS) vonatkozó követelmények, egyedi üzemeltetési szabályok és megvalósítási politikák. A követelményeket, a konkrét működési szabályokat és a megvalósítási politikákat rendszeresen felülvizsgálják annak biztosítása érdekében, hogy azok továbbra is relevánsak és megfelelőek maradjanak a szolgáltatók számára.

2.2 Megállapodás a szolgáltató repülésbiztonsági teljesítményről

Az Állam megállapodott az egyes szolgáltatókkal azok repülésbiztonság-irányítási rendszerének (SMS) repülésbiztonsági teljesítményéről. Az egyes szolgáltatók repülésbiztonság-irányítási rendszerének (SMS) elfogadott biztonsági teljesítményét rendszeresen felülvizsgálják annak biztosítása érdekében, hogy az továbbra is releváns és megfelelő maradjon a szolgáltatók számára.

3. Nemzeti repülésbiztonság biztosítása

3.1 Repülésbiztonsági felügyelet

Az Állam mechanizmusokat hozott létre a biztonságfelügyeleti funkció nyolc kritikus elemének hatékony ellenőrzésének biztosítására. Az Állam olyan mechanizmusokat is létrehozott, amelyekkel biztosítható, hogy a veszélyek azonosítása és a repülésbiztonsági kockázatok szolgáltatók általi kezelése a megállapított szabályozási ellenőrzéseket (követelményeket, egyedi működési szabályokat és végrehajtási politikákat) kövesse. Ezek a mechanizmusok tartalmazzák ellenőrzéseket, auditokat és felméréseket annak biztosítása érdekében, hogy a repülésbiztonsági kockázatokat szabályozó hatósági ellenőrzések megfelelően beépüljenek a szolgáltató repülésbiztonság-irányítási rendszerébe, hogy azokat a terveknek megfelelően alkalmazzák, és hogy a hatósági ellenőrzések a kívánt hatást gyakorolják a biztonsági kockázatokra.

3.2 Repülésbiztonsági adatok gyűjtése, elemzése és cseréje

Az Állam olyan mechanizmusokat hozott létre, amelyek biztosítják a veszélyekre és repülésbiztonsági kockázatokra vonatkozó adatok rögzítését és tárolását mind egyéni, mind összesített nemzeti szinten. Az Állam emellett mechanizmusokat hozott létre a tárolt adatokból származó információk fejlesztésére, valamint adott esetben a repülésbiztonsági információk aktív cseréjére a szolgáltatókkal és/vagy más államokkal.

3.3 A jelentős aggodalomra okot adó vagy szükséges területek felügyeletének biztonsági adatokon alapuló célzottabbá tétele.

Az Állam eljárásokat vezetett be az ellenőrzések, auditok és felmérések rangsorolására azon területek felé, amelyek a veszélyekre, azok működésbeli következményeire és a felmért repülésbiztonsági kockázatokra vonatkozó adatok elemzése alapján nagyobb repülésbiztonsági aggodalomra adnak okot, vagy amelyekre nagyobb szükség van.

4. A nemzeti repülésbiztonság előmozdítása

4.1 Belső képzés, kommunikáció és a repülésbiztonsági információk terjesztése

Az Állam képzést biztosít, valamint elősegíti a repülésbiztonsággal kapcsolatos információk tudatosítását és kétirányú kommunikációját, hogy a nemzeti légiközlekedési szervezeteken belül támogassa a hatékony és eredményes Nemzeti Repülésbiztonsági Programot (SSP) elősegítő szervezeti kultúra kialakulását.

4.2 Külső képzés, kommunikáció és a repülésbiztonsági információk terjesztése

Az Állam oktatást biztosít, valamint elősegíti a repülésbiztonsággal kapcsolatos információk tudatosítását és kétirányú kommunikációját, hogy a szolgáltatók között támogassa a hatékony és eredményes repülésbiztonság-irányítási rendszert (SMS) elősegítő szervezeti kultúra kialakulását.

— VÉGE —

4. melléklet a 2024. évi ... törvényhez

A nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Annex 1. 169-B. módosítás hiteles angol nyelvű szövege:

COVER SHEET TO AMENDMENT 169-B

**INTERNATIONAL STANDARDS
AND RECOMMENDED PRACTICES**

PERSONNEL LICENSING

ANNEX 1

TO THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION

TENTH EDITION — JULY 2006

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

Checklist of Amendments to Annex 1

	<i>Effective date</i>	<i>Date of applicability</i>
Tenth Edition (incorporates Amendments 1 to 167)	17 July 2006	23 November 2006
Amendment 168 (adopted by the Council on 23 February 2007)	16 July 2007	22 November 2007
Amendment 169-A (adopted by the Council on 2 March 2009)	20 July 2009	19 November 2009
Amendment 169-B (adopted by the Council on 2 March 2009) Replacement pages (iii), (ix), 1-4 to 1-9, 6-1, 6-5, 6-6, 6-9, 6-11, 6-13, 6-15, APP 2-1 to APP 2-3, new pages APP 4-1 and APP 4-2, replacement page ATT B-1, new pages ATT C-1 and ATT C-2	20 July 2009	18 November 2010



Transmittal note

Amendment 169-B
to the International
Standards and
Recommended
Practices

PERSONNEL LICENSING

(Annex 1 to the Convention on International Civil Aviation)

1. Insert the following new and replacement pages in Annex 1 (Tenth Edition) to incorporate Amendment 169-B which becomes applicable on 18 November 2010:
 - a) Page (iii) — Table of Contents
 - b) Page (ix) — Foreword
 - c) Pages 1-4 to 1-9 — Chapter 1
 - d) Pages 6-1, 6-5, 6-6, 6-9, 6-11, 6-13
and 6-15 — Chapter 6
 - e) Pages APP 2-1 to APP 2-3 — Appendix 2
 - f) Pages APP 4-1 and APP 4-2 — Appendix 4
 - g) Page ATT B-1 — Attachment B
 - h) Pages ATT C-1 and ATT C-2 — Attachment C
2. Record the entry of this amendment on page (ii).

TABLE OF CONTENTS

Page

FOREWORD	(v)	4.2 Aircraft maintenance (technician/engineer/ mechanic)	4-1
		4.3 Student air traffic controller.....	4-2
		4.4 Air traffic controller licence	4-2
		4.5 Air traffic controller ratings.....	4-3
		4.6 Flight operations officer/flight dispatcher licence	4-5
CHAPTER 1. Definitions and General Rules		4.7 Aeronautical station operator licence	4-7
Concerning Licences	1-1	4.8 Aeronautical meteorological personnel.....	4-7
1.3 Definitions	1-1	CHAPTER 5. Specifications for Personnel	
1.4 General rules concerning licences.....	1-4	Licences	5-1
CHAPTER 2. Licences and Ratings for Pilots	2-1	CHAPTER 6. Medical Provisions for Licensing	6-1
2.11 General rules concerning pilot licences and ratings	2-1	6.1 Medical Assessments — General	6-1
2.12 Student pilot	2-4	6.2 Requirements for Medical Assessments	6-1
2.13 Private pilot licence	2-4	6.3 Class 1 Medical Assessment.....	6-3
2.14 Commercial pilot licence.....	2-8	6.4 Class 2 Medical Assessment.....	6-7
2.15 Multi-crew pilot licence appropriate to the aeroplane category	2-13	6.5 Class 3 Medical Assessment.....	6-11
2.16 Airline transport pilot licence	2-15	APPENDIX 1. Requirements for Proficiency in Languages Used for Radiotelephony Communications	APP 1-1
2.17 Instrument rating	2-18	APPENDIX 2. Approved Training Organization .	APP 2-1
2.18 Flight instructor rating appropriate to aeroplanes, airships, helicopters and powered-lifts.....	2-20	APPENDIX 3. Requirements for the Issue of the Multi-crew Pilot Licence — Aeroplane.....	APP 3-1
2.19 Glider pilot licence.....	2-21	APPENDIX 4. Framework for Safety Management Systems (SMS).....	APP 4-1
2.20 Free balloon pilot licence.....	2-23	ATTACHMENT A. ICAO Language Proficiency Rating Scale	ATT A-1
CHAPTER 3. Licences for Flight Crew Members other than Licences for Pilots	3-1	ATTACHMENT B. Multi-crew Pilot Licence — Aeroplane — Levels of Competency	ATT B-1
3.5 General rules concerning flight navigator and flight engineer licences	3-1	ATTACHMENT C. Framework for the State Safety Programme (SSP)	ATT C-1
3.6 Flight navigator licence	3-1		
3.7 Flight engineer licence	3-2		
3.8 Flight radiotelephone operator	3-4		
CHAPTER 4. Licences and Ratings for Personnel other than Flight Crew Members	4-1		
4.1. General rules concerning licences and ratings for personnel other than flight crew members.....	4-1		

<i>Amendment</i>	<i>Source(s)</i>	<i>Subject(s)</i>	<i>Adopted Effective Applicable</i>
167 (10th Edition)	Air Navigation Commission studies; Second meeting of the Flight Crew Licensing and Training Panel.	Revised and new medical provisions on the upper age limits for flight crew members; new personnel licensing requirements for airships and powered-lifts; introduction of the multi-crew pilot licence; amendments to the details of existing flight crew licensing Standards; amendments to the provisions on the role of flight simulation training devices in acquiring or maintaining the competencies required for the various levels of licences and ratings.	10 March 2006 17 July 2006 23 November 2006
168	Air Navigation Commission study.	The amendment concerns: e) the replacement of the approach and area radar control ratings by approach and area control surveillance ratings to reflect the fact that surveillance systems are not limited to radar; f) the harmonization of the Human Factors knowledge requirements for air traffic controllers with those recently adopted as part of Amendment 167 to Annex 1 for flight crew; g) the applicability of the existing Standards on approved training for flight crew (Annex 1, 1.2.8 and Appendix 2) to the approved training required for the air traffic controller licence and ratings; and h) new provisions for student air traffic controllers receiving instruction in an operational environment.	23 February 2007 16 July 2007 22 November 2007
169-A	Secretariat with the assistance of the Medical Provisions Study Group	Amendment introducing some new concepts in the field of aviation medicine to better address current aeromedical risks to flight safety.	2 March 2009 20 July 2009 19 November 2009
169-B	Secretariat	Amendment concerning the development of harmonized provisions relating to safety management by introducing a framework for the implementation and maintenance of a State safety programme as of 18 November 2010.	2 March 2009 20 July 2009 18 November 2010

Instrument flight time. Time during which a pilot is piloting an aircraft solely by reference to instruments and without external reference points.

Instrument ground time. Time during which a pilot is practising, on the ground, simulated instrument flight in a flight simulation training device approved by the Licensing Authority.

Instrument time. Instrument flight time or instrument ground time.

Licensing Authority. The Authority designated by a Contracting State as responsible for the licensing of personnel.

Note.— In the provisions of this Annex, the Licensing Authority is deemed to have been given the following responsibilities by the Contracting State:

- a) assessment of an applicant's qualifications to hold a licence or rating;*
- b) issue and endorsement of licences and ratings;*
- c) designation and authorization of approved persons;*
- d) approval of training courses;*
- e) approval of the use of flight simulation training devices and authorization for their use in gaining the experience or in demonstrating the skill required for the issue of a licence or rating; and*
- f) validation of licences issued by other Contracting States.*

Likely. In the context of the medical provisions in Chapter 6, **likely** means with a probability of occurring that is unacceptable to the medical assessor.

Maintenance. The performance of tasks required to ensure the continuing airworthiness of an aircraft, including any one or combination of overhaul, inspection, replacement, defect rectification, and the embodiment of a modification or repair.

Medical Assessment. The evidence issued by a Contracting State that the licence holder meets specific requirements of medical fitness.

Medical assessor. A physician, appointed by the Licensing Authority, qualified and experienced in the practice of aviation medicine and competent in evaluating and assessing medical conditions of flight safety significance.

Note 1.— Medical assessors evaluate medical reports submitted to the Licensing Authority by medical examiners.

Note 2.— Medical assessors are expected to maintain the currency of their professional knowledge.

Medical examiner. A physician with training in aviation medicine and practical knowledge and experience of the aviation environment, who is designated by the Licensing Authority to conduct medical examinations of fitness of applicants for licences or ratings for which medical requirements are prescribed.

Night. The hours between the end of evening civil twilight and the beginning of morning civil twilight or such other period between sunset and sunrise, as may be prescribed by the appropriate authority.

Note.— Civil twilight ends in the evening when the centre of the sun's disc is 6 degrees below the horizon and begins in the morning when the centre of the sun's disc is 6 degrees below the horizon.

Performance criteria. Simple, evaluative statements on the required outcome of the competency element and a description of the criteria used to judge whether the required level of performance has been achieved.

Pilot (to). To manipulate the flight controls of an aircraft during flight time.

Pilot-in-command. The pilot designated by the operator, or in the case of general aviation, the owner, as being in command and charged with the safe conduct of a flight.

Pilot-in-command under supervision. Co-pilot performing, under the supervision of the pilot-in-command, the duties and functions of a pilot-in-command, in accordance with a method of supervision acceptable to the Licensing Authority.

Powered-lift. A heavier-than-air aircraft capable of vertical take-off, vertical landing, and low-speed flight, which depends principally on engine-driven lift devices or engine thrust for the lift during these flight regimes and on non-rotating aerofoil(s) for lift during horizontal flight.

Problematic use of substances. The use of one or more psycho-active substances by aviation personnel in a way that:

a) constitutes a direct hazard to the user or endangers the lives, health or welfare of others; and/or

b) causes or worsens an occupational, social, mental or physical problem or disorder.

Psychoactive substances. Alcohol, opioids, cannabinoids, sedatives and hypnotics, cocaine, other psychostimulants, hallucinogens, and volatile solvents, whereas coffee and tobacco are excluded.

Quality system. Documented organizational procedures and policies; internal audit of those policies and procedures; management review and recommendation for quality improvement.

Rated air traffic controller. An air traffic controller holding a licence and valid ratings appropriate to the privileges to be exercised.

Rating. An authorization entered on or associated with a licence and forming part thereof, stating special conditions, privileges or limitations pertaining to such licence.

Rendering (a licence) valid. The action taken by a Contracting State, as an alternative to issuing its own licence, in accepting a licence issued by any other Contracting State as the equivalent of its own licence.

Safety management system. A systematic approach to managing safety, including the necessary organizational structures, accountabilities, policies and procedures.

Sign a maintenance release (to). To certify that maintenance work has been completed satisfactorily in accordance with the applicable Standards of airworthiness, by issuing the maintenance release referred to in Annex 6.

Significant. In the context of the medical provisions in Chapter 6, **significant** means to a degree or of a nature that is likely to jeopardize flight safety.

Solo flight time. Flight time during which a student pilot is the sole occupant of an aircraft.

State safety programme. An integrated set of regulations and activities aimed at improving safety.

Threat. Events or errors that occur beyond the influence of an operational person, increase operational complexity and must be managed to maintain the margin of safety.

Note.— See Attachment E of Annex 13 — Aircraft Accident and Incident Investigation for a description of operational personnel.

Threat management. The process of detecting and responding to threats with countermeasures that reduce or eliminate the consequences of threats and mitigate the probability of errors or undesired states.

Note.— See Attachment C to Chapter 3 of the Procedures for Air Navigation Services — Training (PANS-TRG, Doc 9868) and Circular 314 — Threat and Error Management (TEM) in Air Traffic Control for a description of undesired states.

1.2 General rules concerning licences

Note 1.— Although the Convention on International Civil Aviation allocates to the State of Registry certain functions which that State is entitled to discharge, or obligated to discharge, as the case may be, the Assembly recognized, in Resolution A23-13, that the State of Registry may be unable to fulfil its responsibilities adequately in instances where aircraft are leased, chartered or interchanged — in particular without crew — by an operator of another State and that the Convention may not adequately specify the rights and obligations of the State of an operator in such instances until such time as Article 83 bis of the Convention enters into force. Accordingly, the Council urged that if, in the above-mentioned instances, the State of Registry finds itself unable to discharge adequately the functions allocated to it by the Convention, it delegate to the State of the Operator, subject to acceptance by the latter State, those functions of the State of Registry that can more adequately be discharged by the State of the Operator. While Article 83 bis of the Convention entered into force on 20 June 1997 in respect of Contracting States which have ratified the related Protocol (Doc 9318), the foregoing action will remain particularly relevant for those Contracting States which do not have treaty relations under Article 83 bis. It was understood that pending entry into force of Article 83 bis of the Convention, the foregoing action would only be a matter of practical convenience and would not affect either the provisions of the Chicago Convention prescribing the duties of the State of Registry or any third State. However, as Article 83 bis of the Convention entered into force on 20 June 1997, such transfer agreements will have effect in respect of Contracting States which have ratified the related Protocol (Doc 9318) upon fulfilment of the conditions established in Article 83 bis.

Note 2.— International Standards and Recommended Practices are established for licensing the following personnel:

c) Flight crew

- private pilot — aeroplane, airship, helicopter or powered-lift;*
- commercial pilot — aeroplane, airship, helicopter or powered-lift;*
- multi-crew pilot — aeroplane;*
- airline transport pilot — aeroplane, helicopter or powered-lift*
- glider pilot;*
- free balloon pilot;*
- flight navigator;*
- flight engineer.*

d) Other personnel

- aircraft maintenance (technician/engineer/mechanic);*
- air traffic controller;*
- flight operations officer/flight dispatcher;*
- aeronautical station operator.*

1.2.1 Authority to act as a flight crew member

A person shall not act as a flight crew member of an aircraft unless a valid licence is held showing compliance with the specifications of this Annex and appropriate to the duties to be performed by that person. The licence shall have been issued by the State of Registry of that aircraft or by any other Contracting State and rendered valid by the State of Registry of that aircraft.

Note.— Article 29 of the Convention on International Civil Aviation requires that the flight crew members carry their appropriate licences on board every aircraft engaged in international air navigation.

1.2.2 Method of rendering a licence valid

1.2.2.1 When a Contracting State renders valid a licence issued by another Contracting State, as an alternative to the issuance of its own licence, it shall establish validity by suitable authorization to be carried with the former licence accepting it as the equivalent of the latter. When a State limits the authorization to specific privileges, the authorization shall specify the privileges of the licence which are to be accepted as its equivalent. The validity of the authorization shall not extend beyond the period of validity of the licence. The authorization ceases to be valid if the licence upon which it was issued is revoked or suspended.

Note.— This provision is not intended to preclude the State that issued the licence from extending, by a suitable notification, the period of validity of the licence without necessarily requiring either the physical return of the licence or the appearance of the licence holder before the Authorities of that State.

1.2.2.2 When an authorization under 1.2.2.1 is issued for use in commercial air transport operations, the Licensing Authority shall confirm the validity of the other Contracting State's licence before issuing the authorization.

1.2.2.3 Recommendation.— *A pilot licence issued by a Contracting State should be rendered valid by other Contracting States for use in private flights.*

Note.— Contracting States which, without formality, render valid a licence issued by another Contracting State for use in private flights are encouraged to notify this facility in their Aeronautical Information Publications.

1.2.3 Privileges of the holder of a licence

A Contracting State shall not permit the holder of a licence to exercise privileges other than those granted by that licence.

1.2.4 Medical fitness

Note 1.— Guidance material is published in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Note 2.— To satisfy the licensing requirements of medical fitness for the issue of various types of licences, the applicant must meet certain appropriate medical requirements which are specified as three classes of Medical Assessment. Details are given in 6.2, 6.3, 6.4 and 6.5. To provide the necessary evidence to satisfy the requirements of 1.2.4.1, the Licensing Authority issues the licence holder with the appropriate Medical Assessment, Class 1, Class 2 or Class 3. This can be done in several ways such as a suitably titled separate certificate, a statement on the licence, a national regulation stipulating that the Medical Assessment is an integral part of the licence, etc.

1.2.4.1 An applicant for a licence shall, when applicable, hold a Medical Assessment issued in accordance with the provisions of Chapter 6.

1.2.4.2 Recommendation.— *From 18 November 2010 States should apply, as part of their State safety programme, basic safety management principles to the medical assessment process of licence holders, that as a minimum include:*

- c) routine analysis of in-flight incapacitation events and medical findings during medical assessments to identify areas of increased medical risk; and*
- d) continuous re-evaluation of the medical assessment process to concentrate on identified areas of increased medical risk.*

Note.— A framework for the implementation and maintenance of a State safety programme is contained in Attachment C. Guidance on State safety programmes and safety management principles is contained in the Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859) and the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

1.2.4.3 The period of validity of a Medical Assessment shall begin on the day the medical examination is performed. The duration of the period of validity shall be in accordance with the provisions of 1.2.5.2.

1.2.4.3.1 The period of validity of a Medical Assessment may be extended, at the discretion of the Licensing Authority, up to 45 days.

Note.— It is advisable to let the calendar day on which the Medical Assessment expires remain constant year after year by allowing the expiry date of the current Medical Assessment to be the beginning of the new validity period under the proviso that the medical examination takes place during the period of validity of the current Medical Assessment but no more than 45 days before it expires.

1.2.4.4 Except as provided in 1.2.5.2.6, flight crew members or air traffic controllers shall not exercise the privileges of their licence unless they hold a current Medical Assessment appropriate to the licence.

1.2.4.5 Contracting States shall designate medical examiners, qualified and licensed in the practice of medicine, to conduct medical examinations of fitness of applicants for the issue or renewal of the licences or ratings specified in Chapters 2 and 3, and of the appropriate licences specified in Chapter 4.

1.2.4.5.1 Medical examiners shall have received training in aviation medicine and shall receive refresher training at regular intervals. Before designation, medical examiners shall demonstrate adequate competency in aviation medicine.

1.2.4.5.2 Medical examiners shall have practical knowledge and experience of the conditions in which the holders of licences and ratings carry out their duties.

Note.— Examples of practical knowledge and experience are flight experience, simulator experience, on-site observation or any other hands-on experience deemed by the Licensing Authority to meet this requirement.

1.2.4.5.3 Recommendation.— *The competence of a medical examiner should be evaluated periodically by the medical assessor.*

1.2.4.6 Applicants for licences or ratings for which medical fitness is prescribed shall sign and furnish to the medical examiner a declaration stating whether they have previously undergone such an examination and, if so, the date, place and result of the last examination. They shall indicate to the examiner whether a Medical Assessment has previously been refused, revoked or suspended and, if so, the reason for such refusal, revocation or suspension.

1.2.4.6.1 Any false declaration to a medical examiner made by an applicant for a licence or rating shall be reported to the Licensing Authority of the issuing State for such action as may be considered appropriate.

1.2.4.7 Having completed the medical examination of the applicant in accordance with Chapter 6, the medical examiner shall coordinate the results of the examination and submit a signed report, or equivalent, to the Licensing Authority, in accordance with its requirements, detailing the results of the examination and evaluating the findings with regard to medical fitness.

1.2.4.7.1 If the medical report is submitted to the Licensing Authority in electronic format, adequate identification of the examiner shall be established.

1.2.4.7.2 If the medical examination is carried out by two or more medical examiners, Contracting States shall appoint one of these to be responsible for coordinating the results of the examination, evaluating the findings with regard to medical fitness, and signing the report.

1.2.4.8 Contracting States shall use the services of medical assessors to evaluate reports submitted to the Licensing Authorities by medical examiners.

1.2.4.8.1 The medical examiner shall be required to submit sufficient information to the Licensing Authority to enable that Authority to undertake Medical Assessment audits.

Note.— The purpose of such auditing is to ensure that medical examiners meet applicable standards for good medical practice and aeromedical risk assessment. Guidance on aeromedical risk assessment is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

1.2.4.9 If the medical Standards prescribed in Chapter 6 for a particular licence are not met, the appropriate Medical Assessment shall not be issued or renewed unless the following conditions are fulfilled:

- a) accredited medical conclusion indicates that in special circumstances the applicant's failure to meet any requirement, whether numerical or otherwise, is such that exercise of the privileges of the licence applied for is not likely to jeopardize flight safety;
- b) relevant ability, skill and experience of the applicant and operational conditions have been given due consideration; and
- c) the licence is endorsed with any special limitation or limitations when the safe performance of the licenceholder's duties is dependent on compliance with such limitation or limitations.

1.2.4.10 Medical confidentiality shall be respected at all times.

1.2.4.10.1 All medical reports and records shall be securely held with accessibility restricted to authorized personnel.

1.2.4.10.2 When justified by operational considerations, the medical assessor shall determine to what extent pertinent medical information is presented to relevant officials of the Licensing Authority.

1.2.5 Validity of licences

1.2.5.1 A Contracting State, having issued a licence, shall ensure that the privileges granted by that licence, or by related ratings, are not exercised unless the holder maintains competency and meets the requirements for recent experience established by that State.

1.2.5.1.1. **Recommendation.**— *A Contracting State should establish maintenance of competency and recent experience requirements for pilot licences and ratings based on a systematic approach to accident prevention and should include a risk assessment process and analysis of current operations, including accident and incident data appropriate to that State.*

1.2.5.1.2.

A Contracting State, having issued a licence, shall ensure that other Contracting States are enabled to be satisfied as to the validity of the licence.

Note 1.— The maintenance of competency of flight crew members, engaged in commercial air transport operations, may be satisfactorily established by demonstration of skill during proficiency flight checks completed in accordance with Annex 6.

Note 2.— Maintenance of competency may be satisfactorily recorded in the operator's records, or in the flight crew member's personal log book or licence.

Note 3.— Flight crew members may, to the extent deemed feasible by the State of Registry, demonstrate their continuing competency in flight simulation training devices approved by that State.

Note 4.— See the Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulators (Doc 9625).

Note 5.— See the Manual of Procedures for Establishment and Management of a State's Personnel Licensing System (Doc 9379) for guidance material on the development of a risk assessment process.

1.2.5.2 Except as provided in 1.2.5.2.1, 1.2.5.2.2, 1.2.5.2.3, 1.2.5.2.4, 1.2.5.2.5 and 1.2.5.2.6, a Medical Assessment issued in accordance with 1.2.4.6 and 1.2.4.7 shall be valid from the date of the medical examination for a period not greater than:

60 months for the private pilot licence — aeroplane, air-ship, helicopter and powered-lift;

12 months for the commercial pilot licence — aeroplane, airship, helicopter and powered-lift;

12 months for the multi-crew pilot licence — aeroplane; 12 months for the airline transport pilot licence — aeroplane, helicopter and powered-lift;

60 months for the glider pilot licence;

60 months for the free balloon pilot licence; 12 months for the flight navigator licence;

12 months for the flight engineer licence;

48 months for the air traffic controller licence.

Note 1.— The periods of validity listed above may be extended by up to 45 days in accordance with 1.2.4.3.1.

Note 2.— When calculated in accordance with 1.2.5.2 and its sub-paragraphs, the period of validity will, for the last month counted, include the day that has the same calendar number as the date of the medical examination or, if that month has no day with that number, the last day of that month.

- 1.2.5.2.1 The period of validity of a Medical Assessment may be reduced when clinically indicated.
- 1.2.5.2.2 When the holders of airline transport pilot licences — aeroplane, helicopter and powered-lift, and commercial pilot licences — aeroplane, airship, helicopter and powered-lift, who are engaged in single-crew commercial air transport operations carrying passengers, have passed their 40th birthday, the period of validity specified in 1.2.5.2 shall be reduced to six months.
- 1.2.5.2.3 When the holders of airline transport pilot licences — aeroplane, helicopter and powered-lift, commercial pilot licences — aeroplane, airship, helicopter and powered-lift, and multi-crew pilot licences — aeroplane, who are engaged in commercial air transport operations, have passed their 60th birthday, the period of validity specified in 1.2.5.2 shall be reduced to six months.
- 1.2.5.2.4 When the holders of private pilot licences — aeroplane, airship, helicopter and powered-lift, free balloon pilot licences, glider pilot licences and air traffic controller licences have passed their 40th birthday, the period of validity specified in 1.2.5.2 shall be reduced to 24 months.
- 1.2.5.2.5 **Recommendation.**— *When the holders of private pilot licences — aeroplane, airship, helicopter and powered-lift, free balloon pilot licences, glider pilot licences and air traffic controller licences have passed their 50th birthday, the period of validity specified in 1.2.5.2 should be further reduced to 12 months.*

Note.— The periods of validity listed above are based on the age of the applicant at the time of undergoing the medical examination.

- 1.2.5.2.6 *Circumstances in which a medical examination may be deferred.* The prescribed re-examination of a licence holder operating in an area distant from designated medical examination facilities may be deferred at the discretion of the Licensing Authority, provided that such deferment shall only be made as an exception and shall not exceed:
 - a) a single period of six months in the case of a flight crew member of an aircraft engaged in non-commercial operations;
 - b) two consecutive periods each of three months in the case of a flight crew member of an aircraft engaged in commercial operations provided that in each case a favourable medical report is obtained after examination by a designated medical examiner of the area concerned, or, in cases where such a designated medical examiner is not available, by a physician legally qualified to practise medicine in that area. A report of the medical examination shall be sent to the Licensing Authority where the licence was issued;
 - c) in the case of a private pilot, a single period not exceeding 24 months where the medical examination is carried out by an examiner designated under 1.2.4.5 by the Contracting State in which the applicant is temporarily located. A report of the medical examination shall be sent to the Licensing Authority where the licence was issued.

1.2.6 Decrease in medical fitness

1.2.6.1 Holders of licences provided for in this Annex shall not exercise the privileges of their licences and related ratings at any time when they are aware of any decrease in their medical fitness which might render them unable to safely and properly exercise these privileges.

1.2.6.1.1 **Recommendation.**— *States should ensure that licence holders are provided with clear guidelines on medical conditions that may be relevant to flight safety and when to seek clarification or guidance from a medical examiner or Licensing Authority.*

Note.— *Guidance on physical and mental conditions and treatments that are relevant to flight safety about which information may need to be forwarded to the Licensing Authority is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).*

1.2.6.1.2 **Recommendation.**— *Each Contracting State should, as far as practicable, ensure that licence holders do not exercise the privileges of their licences and related ratings during any period in which their medical fitness has, from any cause, decreased to an extent that would have prevented the issue or renewal of their Medical Assessment.*

1.2.7 Use of psychoactive substances

1.2.7.1 Holders of licences provided for in this Annex shall not exercise the privileges of their licences and related ratings while under the influence of any psychoactive substance which might render them unable to safely and properly exercise these privileges.

1.2.7.2 Holders of licences provided for in this Annex shall not engage in any problematic use of substances.

1.2.7.3 **Recommendation.**— *Contracting States should ensure, as far as practicable, that all licence holders who engage in any kind of problematic use of substances are identified and removed from their safety-critical functions. Return to the safety-critical functions may be considered after successful treatment or, in cases where no treatment is necessary, after cessation of the problematic use of substances and upon determination that the person's continued performance of the function is unlikely to jeopardize safety.*

Note.— *Guidance on suitable methods of identification (which may include biochemical testing on such occasions as pre-employment, upon reasonable suspicion, after accidents/ incidents, at intervals, and at random) and on other prevention topics is contained in the Manual on Prevention of Problematic Use of Substances in the Aviation Workplace (Doc 9654).*

1.2.8 Approved training and approved training organization

Note.— The qualifications required for the issue of personnel licences can be more readily and speedily acquired by applicants who undergo closely supervised, systematic and continuous courses of training, conforming to a planned syllabus or curriculum. Provision has accordingly been made for some reduction in the experience requirements for the issue of certain licences and ratings prescribed in these Standards and Recommended Practices, in respect of an applicant who has satisfactorily completed a course of approved training.

1.2.8.1 Approved training shall provide a level of competency at least equal to that provided by the minimum experience requirements for personnel not receiving such approved training.

1.2.8.2 The approval of a training organization by a State shall be dependent upon the applicant demonstrating compliance with the requirements of Appendix 2 and Appendix 4.

Note.— Guidance on approval of a flight crew training organization can be found in the Manual on the Approval of Flight Crew Training Organizations (Doc 9841).

1.2.9 Language proficiency

1.2.9.1 Aeroplane, airship, helicopter and powered-lift pilots and those flight navigators who are required to use the radio telephone aboard an aircraft shall demonstrate the ability to speak and understand the language used for radiotelephony communications.

Note.— Pursuant to Article 42 of the Convention on International Civil Aviation, paragraph 1.2.9.1 does not apply to personnel whose licences are originally issued prior to 5 March 2004 but, in any case, does apply to personnel whose licences remain valid after 5 March 2008.

1.2.9.2 Air traffic controllers and aeronautical station operators shall demonstrate the ability to speak and understand the language used for radiotelephony communications.

1.2.9.3 **Recommendation.**— *Flight engineers, and glider and free balloon pilots should have the ability to speak and understand the language used for radiotelephony communications.*

1.2.9.4 As of 5 March 2008, aeroplane, airship, helicopter and powered-lift pilots, air traffic controllers and aeronautical station operators shall demonstrate the ability to speak and understand the language used for radiotelephony communications to the level specified in the language proficiency requirements in Appendix 1.

1.2.9.5 **Recommendation.**— *Aeroplane, airship, helicopter and powered-lift pilots, flight navigators required to use the radiotelephone aboard an aircraft, air traffic controllers and aeronautical station operators should demonstrate the ability to speak and understand the language used for radiotelephony communications to the level specified in the language proficiency requirements in Appendix 1.*

1.2.9.6 As of 5 March 2008, the language proficiency of aeroplane, airship, helicopter and powered-lift pilots, air traffic controllers and aeronautical station operators who demonstrate proficiency below the Expert Level (Level 6) shall be formally evaluated at intervals in accordance with an individual's demonstrated proficiency level.

1.2.9.7 **Recommendation.**— *The language proficiency of aeroplane, airship, helicopter and powered-lift pilots, flight navigators required to use the radiotelephone aboard an aircraft, air traffic controllers and aeronautical station operators who demonstrate proficiency below the Expert Level (Level 6) should be formally evaluated at intervals in accordance with an individual's demonstrated proficiency level, as follows:*

- a) *those demonstrating language proficiency at the Operational Level (Level 4) should be evaluated at least once every three years; and*
- b) *those demonstrating language proficiency at the Extended Level (Level 5) should be evaluated at least once every six years.*

Note 1.— Formal evaluation is not required for applicants who demonstrate expert language proficiency, e.g. native and very proficient non-native speakers with a dialect or accent intelligible to the international aeronautical community.

Note 2.— The provisions of 1.2.9 refer to Annex 10, Volume II, Chapter 5, whereby the language used for radio- telephony communications may be the language normally used by the station on the ground or English. In practice, therefore, there will be situations whereby flight crew members will only need to speak the language normally used by the station on the ground.

CHAPTER 6. MEDICAL PROVISIONS FOR LICENSING

Note 1.— The Standards and Recommended Practices established in this chapter cannot, on their own, be sufficiently detailed to cover all possible individual situations. Of necessity, many decisions relating to the evaluation of medical fitness must be left to the judgement of the individual medical examiner. The evaluation must, therefore, be based on a medical examination conducted throughout in accordance with the highest standards of medical practice.

Note 2.— Predisposing factors for disease, such as obesity and smoking, may be important for determining whether further evaluation or investigation is necessary in an individual case.

Note 3.— In cases where the applicant does not fully meet the medical requirements and in complicated and unusual cases, the evaluation may have to be deferred and the case submitted to the medical assessor of the Licensing Authority for final evaluation. In such cases due regard must be given to the privileges granted by the licence applied for or held by the applicant for the Medical Assessment, and the conditions under which the licence holder is going to exercise those privileges in carrying out assigned duties.

Note 4.— Attention is called to the administrative clause in

1.2.4.9 dealing with accredited medical conclusion.

Note 5.— Guidance material to assist Licensing Authorities and medical examiners is published separately in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984). This guidance material also contains a discussion of the terms “likely” and “significant” as used in the context of the medical provisions in Chapter 6.

Note 6.— Basic safety management principles, when applied to the medical assessment process, can help ensure that aeromedical resources are utilized effectively.

6.1 Medical Assessments — General

6.1.1 Classes of Medical Assessment

Three classes of Medical Assessment shall be established as follows:

a) Class 1 Medical Assessment;

applies to applicants for, and holders of:

- commercial pilot licences — aeroplane, airship, helicopter and powered-lift
- multi-crew pilot licences — aeroplane
- airline transport pilot licences — aeroplane, helicopter and powered-lift

b) Class 2 Medical Assessment;

c) applies to applicants for, and holders of:

- flight navigator licences
- flight engineer licences
- private pilot licences — aeroplane, airship, helicopter and powered-lift
- glider pilot licences
- free balloon pilot licences

d) Class 3 Medical Assessment;

applies to applicants for, and holders of:

- air traffic controller licences.

6.1.2 The applicant for a Medical Assessment shall provide the medical examiner with a personally certified statement of medical facts concerning personal, familial and hereditary history. The applicant shall be made aware of the necessity for giving a statement that is as complete and accurate as the applicant’s knowledge permits, and any false statement shall be dealt with in accordance with 1.2.4.6.1.

6.1.3 The medical examiner shall report to the Licensing Authority any individual case where, in the examiner's judgement, an applicant's failure to meet any requirement, whether numerical or otherwise, is such that exercise of the privileges of the licence being applied for, or held, is not likely to jeopardize flight safety (1.2.4.9).

6.1.4 The level of medical fitness to be met for the renewal of a Medical Assessment shall be the same as that for the initial assessment except where otherwise specifically stated.

Note.— The intervals between routine medical examinations for the purpose of renewing Medical Assessments are specified in 1.2.5.2.

6.2 Requirements for Medical Assessments

6.2.1 General

An applicant for a Medical Assessment issued in accordance with the terms of 1.2.4.1 shall undergo a medical examination based on the following requirements:

- a) physical and mental;
- b) visual and colour perception; and
- c) hearing.

6.2.2 Physical and mental requirements

An applicant for any class of Medical Assessment shall be required to be free from:

- a) any abnormality, congenital or acquired; or
- b) any active, latent, acute or chronic disability; or
- c) any wound, injury or sequelae from operation; or
- d) any effect or side-effect of any prescribed or non-prescribed therapeutic, diagnostic or preventive medication taken;

such as would entail a degree of functional incapacity which is likely to interfere with the safe operation of an aircraft or with the safe performance of duties.

Note.— Use of herbal medication and alternative treatment modalities requires particular attention to possible side-effects.

6.2.3 Visual acuity test requirements

6.2.3.1 The methods in use for the measurement of visual acuity are likely to lead to differing evaluations. To achieve uniformity, therefore, Contracting States shall ensure that equivalence in the methods of evaluation be obtained.

6.2.3.2 Recommendation.— The following should be adopted for tests of visual acuity:

- a) Visual acuity tests should be conducted in an environment with a level of illumination that corresponds to ordinary office illumination (30-60 cd/m²).
- b) Visual acuity should be measured by means of a series of Landolt rings or similar optotypes, placed at a distance from the applicant appropriate to the method of testing adopted.

6.2.4 Colour perception requirements

6.2.4.1 Contracting States shall use such methods of examination as will guarantee reliable testing of colour perception.

6.2.4.2 The applicant shall be required to demonstrate the ability to perceive readily those colours the perception of which is necessary for the safe performance of duties.

6.2.4.3 The applicant shall be tested for the ability to correctly identify a series of pseudoisochromatic plates in daylight or in artificial light of the same colour temperature such as that provided by CIE standard illuminants C or D65 as specified by the International Commission on Illumination (CIE).

6.2.4.4 An applicant obtaining a satisfactory result as prescribed by the Licensing Authority shall be assessed as fit. An applicant failing to obtain a satisfactory result in such a test shall be assessed as unfit unless able to readily distinguish the colours used in air navigation and correctly identify aviation coloured lights. Applicants who fail to meet these criteria shall be assessed as unfit except for Class 2 assessment with the following restriction: valid daytime only.

Note.— Guidance on suitable methods of assessing colour vision is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.2.4.4.1 Recommendation.— Sunglasses worn during the exercise of the privileges of the licence or rating held should be non-polarizing and of a neutral grey tint.

6.2.5 Hearing test requirements

6.2.5.1 Contracting States shall use such methods of examination as will guarantee reliable testing of hearing.

6.2.5.2 Applicants shall be required to demonstrate a hearing performance sufficient for the safe exercise of their licence and rating privileges.

6.2.5.3 Applicants for Class 1 Medical Assessments shall be tested by pure-tone audiometry at first issue of the Assessment, not less than once every five years up to the age of 40 years, and thereafter not less than once every two years.

6.2.5.3.1 Alternatively, other methods providing equivalent results may be used.

6.2.5.4 Applicants for Class 3 Medical Assessments shall be tested by pure-tone audiometry at first issue of the Assessment, not less than once every four years up to the age of 40 years, and thereafter not less than once every two years.

6.2.5.4.1 Alternatively, other methods providing equivalent results may be used.

6.2.5.5 Recommendation.— Applicants for Class 2 Medical Assessment should be tested by pure-tone audiometry at first issue of the Assessment and, after the age of 50 years, not less than once every two years.

6.2.5.6 At medical examinations, other than those mentioned in 6.2.5.3, 6.2.5.4 and 6.2.5.5, where audiometry is not performed, applicants shall be tested in a quiet room by whispered and spoken voice tests.

Note 1.— Guidance on assessment of respiratory diseases is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Note 2.— Guidance on hazards of medications and drugs is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.13 Applicants with significant impairment of function of the gastrointestinal tract or its adnexa shall be assessed as unfit.

6.3.2.13.1 Applicants shall be completely free from those hernias that might give rise to incapacitating symptoms.

6.3.2.14 Applicants with sequelae of disease of, or surgical intervention on, any part of the digestive tract or its adnexa, likely to cause incapacitation in flight, in particular any obstruction due to stricture or compression, shall be assessed as unfit.

6.3.2.14.1 Recommendation.— An applicant who has undergone a major surgical operation on the biliary passages or the digestive tract or its adnexa with a total or partial excision or a diversion of any of these organs should be assessed as unfit until such time as the medical assessor, having access to the details of the operation concerned, considers that the effects of the operation are not likely to cause incapacitation in flight.

6.3.2.15 Applicants with metabolic, nutritional or endocrine disorders that are likely to interfere with the safe exercise of their licence and rating privileges shall be assessed as unfit.

6.3.2.16 Applicants with insulin-treated diabetes mellitus shall be assessed as unfit.

Note.— Guidance on assessment of Type 2 insulin-treated diabetic applicants under the provisions of 1.2.4.9 is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.16.1 Applicants with non-insulin-treated diabetes mellitus shall be assessed as unfit unless the condition is shown to be satisfactorily controlled by diet alone or by diet combined with oral anti-diabetic medication, the use of which is compatible with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

Note.— Guidance on assessment of diabetic applicants is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.17 Applicants with diseases of the blood and/or the lymphatic system shall be assessed as unfit unless adequately investigated and their condition found unlikely to interfere with the safe exercise of their licence and rating privileges.

Note.— Sickle cell trait or other haemoglobinopathic traits are usually compatible with a fit assessment.

6.3.2.18 Applicants with renal or genitourinary disease shall be assessed as unfit, unless adequately investigated and their condition found unlikely to interfere with the safe exercise of their licence and rating privileges.

6.3.2.18.1 Urine examination shall form part of the medical examination and abnormalities shall be adequately investigated.

Note.— Guidance on urine examination and evaluation of abnormalities is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.19 Applicants with sequelae of disease of or surgical procedures on the kidneys or the genitourinary tract, in particular obstructions due to stricture or compression, shall be assessed as unfit unless the applicant's condition has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence or rating privileges.

6.3.2.19.1 Applicants who have undergone nephrectomy shall be assessed as unfit unless the condition is well compensated.

6.3.2.20 Applicants who are seropositive for human immunodeficiency virus (HIV) shall be assessed as unfit unless the applicant's condition has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed as not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence or rating privileges.

Note 1.— Early diagnosis and active management of HIV disease with antiretroviral therapy reduces morbidity and improves prognosis and thus increases the likelihood of a fit assessment.

Note 2.— Guidance on the assessment of applicants who are seropositive for human immunodeficiency virus (HIV) is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.21 Applicants who are pregnant shall be assessed as unfit unless obstetrical evaluation and continued medical supervision indicate a low-risk uncomplicated pregnancy.

6.3.2.21.1 Recommendation.— For applicants with a low-risk uncomplicated pregnancy, evaluated and supervised in accordance with 6.3.2.21, the fit assessment should be limited to the period from the end of the 12th week until the end of the 26th week of gestation.

6.3.2.22 Following confinement or termination of pregnancy, the applicant shall not be permitted to exercise the privileges of her licence until she has undergone re-evaluation in accordance with best medical practice and it has been determined that she is able to safely exercise the privileges of her licence and ratings.

6.3.2.23 The applicant shall not possess any abnormality of the bones, joints, muscles, tendons or related structures which is likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

Note.— Any sequelae after lesions affecting the bones, joints, muscles or tendons, and certain anatomical defects will normally require functional assessment to determine fitness.

6.3.2.24 The applicant shall not possess any abnormality or disease of the ear or related structures which is likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.3.2.25 There shall be:

- a) no disturbance of vestibular function;
- b) no significant dysfunction of the Eustachian tubes; and
- c) no unhealed perforation of the tympanic membranes.

6.3.2.25.1 A single dry perforation of the tympanic membrane need not render the applicant unfit.

Note.— Guidance on testing of the vestibular function is contained in Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.26 There shall be:

- a) no nasal obstruction; and
- b) no malformation nor any disease of the buccal cavity or upper respiratory tract

which is likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.3.2.27 Applicants with stuttering or other speech defects sufficiently severe to cause impairment of speech communication shall be assessed as unfit.

6.3.3 Visual requirements

The medical examination shall be based on the following requirements.

6.3.3.1 The function of the eyes and their adnexa shall be normal. There shall be no active pathological condition, acute or chronic, nor any sequelae of surgery or trauma of the eyes or their adnexa likely to reduce proper visual function to an extent that would interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.3.3.2 Distant visual acuity with or without correction shall be 6/9 or better in each eye separately, and binocular visual acuity shall be 6/6 or better. No limits apply to uncorrected visual acuity. Where this standard of visual acuity can be obtained only with correcting lenses, the applicant may be assessed as fit provided that:

- a) such correcting lenses are worn during the exercise of the privileges of the licence or rating applied for or held; and
- b) in addition, a pair of suitable correcting spectacles is kept readily available during the exercise of the privileges of the applicant's licence.

Note 1.— 6.3.3.2 b) is the subject of Standards in Annex 6, Part I.

Note 2.— An applicant accepted as meeting these provisions is deemed to continue to do so unless there is reason to suspect otherwise, in which case an ophthalmic report is required at the discretion of the Licensing Authority. Both uncorrected and corrected visual acuity are normally measured and recorded at each re-examination. Conditions which indicate a need to obtain an ophthalmic report include: a substantial decrease in the uncorrected visual acuity, any decrease in best corrected visual acuity, and the occurrence of eye disease, eye injury or eye surgery.

6.3.3.2.1 Applicants may use contact lenses to meet this requirement provided that:

- a) the lenses are monofocal and non-tinted;
- b) the lenses are well tolerated; and
- c) a pair of suitable correcting spectacles is kept readily available during the exercise of the licence privileges.

Note.— Applicants who use contact lenses may not need to have their uncorrected visual acuity measured at each re-examination provided the history of their contact lens prescription is known.

6.3.3.2.2 Applicants with a large refractive error shall use contact lenses or high-index spectacle lenses.

Note.— If spectacles are used, high-index lenses are needed to minimize peripheral field distortion.

6.3.3.2.3 Applicants whose uncorrected distant visual acuity in either eye is worse than 6/60 shall be required to provide a full ophthalmic report prior to initial Medical Assessment and every five years thereafter.

Note 1.— The purpose of the required ophthalmic examination is (1) to ascertain normal visual performance, and (2) to identify any significant pathology.

Note 2.— Guidance on the assessment of monocular applicants under the provisions of 1.2.4.9 is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.3.3 Applicants who have undergone surgery affecting the refractive status of the eye shall be assessed as unfit unless

Note.— Guidance on the subject is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.8 There shall be no significant functional nor structural abnormality of the circulatory system.

6.4.2.9 There shall be no disability of the lungs nor any active disease of the structures of the lungs, mediastinum or pleura likely to result in incapacitating symptoms during normal or emergency operations.

6.4.2.9.1 Recommendation.— Chest radiography should form part of the initial and periodic examinations in cases where asymptomatic pulmonary disease can be expected.

6.4.2.10 Applicants with chronic obstructive pulmonary disease shall be assessed as unfit unless the applicant's condition has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence or rating privileges.

6.4.2.11 Applicants with asthma causing significant symptoms or likely to cause incapacitating symptoms during normal or emergency operations shall be assessed as unfit.

6.4.2.11.1 The use of drugs for control of asthma shall be disqualifying except for those drugs, the use of which is compatible with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

Note.— Guidance on hazards of medication and drugs is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.12 Applicants with active pulmonary tuberculosis shall be assessed as unfit.

6.4.2.12.1 Applicants with quiescent or healed lesions, known to be tuberculous or presumably tuberculous in origin, may be assessed as fit.

Note 1.— Guidance on assessment of respiratory diseases is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Note 2.— Guidance on hazards of medication and drugs is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.13 Applicants shall be completely free from those hernias that might give rise to incapacitating symptoms.

6.4.2.13.1 Applicants with significant impairment of the function of the gastrointestinal tract or its adnexa shall be assessed as unfit.

6.4.2.14 Applicants with sequelae of disease of or surgical intervention on any part of the digestive tract or its adnexa, likely to cause incapacitation in flight, in particular any obstruction due to stricture or compression, shall be assessed as unfit

6.4.2.14.1 Recommendation.— An applicant who has undergone a major surgical operation on the biliary passages or the digestive tract or its adnexa with a total or partial excision or a diversion of any of these organs should be assessed as unfit until such time as the medical assessor, having access to the details of the operation concerned, considers that the effects of the operation are not likely to cause incapacitation in flight.

6.4.2.15 Applicants with metabolic, nutritional or endocrine disorders that are likely to interfere with the safe exercise of their licence and rating privileges shall be assessed as unfit.

6.4.2.16 Applicants with insulin-treated diabetes mellitus shall be assessed as unfit.

Note.— Guidance on assessment of Type 2 insulin-treated diabetic applicants under the provisions of 1.2.4.9 is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.16.1 Applicants with non-insulin-treated diabetes mellitus shall be assessed as unfit unless the condition is shown to be satisfactorily controlled by diet alone or by diet combined with oral anti-diabetic medication, the use of which is compatible with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

Note.— Guidance on assessment of diabetic applicants is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.17 Applicants with diseases of the blood and/or the lymphatic system shall be assessed as unfit unless adequately investigated and their condition found unlikely to interfere with the safe exercise of their licence and rating privileges.

Note.— Sickle cell trait and other haemoglobinopathic traits are usually compatible with fit assessment.

6.4.2.18 Applicants with renal or genitourinary disease shall be assessed as unfit unless adequately investigated and their condition found unlikely to interfere with the safe exercise of their licence and rating privileges.

6.4.2.18.1 Urine examination shall form part of the medical examination and abnormalities shall be adequately investigated.

Note.— Guidance on urine examination and evaluation of abnormalities is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.19 Applicants with sequelae of disease of, or surgical procedures on, the kidneys or the genitourinary tract, in particular obstructions due to stricture or compression, shall be assessed as unfit unless the applicant's condition has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence or rating privileges.

6.4.2.19.1 Applicants who have undergone nephrectomy shall be assessed as unfit unless the condition is well compensated.

6.4.2.20 Applicants who are seropositive for human immunodeficiency virus (HIV) shall be assessed as unfit unless the applicant's condition has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed as not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence or rating privileges.

Note 1.— Early diagnosis and active management of HIV disease with antiretroviral therapy reduces morbidity and improves prognosis and thus increases the likelihood of a fit assessment.

Note 2.— Guidance on the assessment of applicants who are seropositive for human immunodeficiency virus (HIV) is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.21 Applicants who are pregnant shall be assessed as unfit unless obstetrical evaluation and continued medical supervision indicate a low-risk uncomplicated pregnancy.

6.4.2.21.1 Recommendation.— For applicants with a low-risk uncomplicated pregnancy, evaluated and supervised in accordance with 6.4.2.21, the fit assessment should be limited to the period from the end of the 12th week until the end of the 26th week of gestation.

6.4.2.22 Following confinement or termination of pregnancy, the applicant shall not be permitted to exercise the privileges of her licence until she has undergone re-evaluation in accordance with best medical practice and it has been determined that she is able to safely exercise the privileges of her licence and ratings.

6.4.2.23 The applicant shall not possess any abnormality of the bones, joints, muscles, tendons or related structures which is likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

Note.— Any sequelae after lesions affecting the bones, joints, muscles or tendons, and certain anatomical defects will normally require functional assessment to determine fitness.

6.4.2.24 The applicant shall not possess any abnormality or disease of the ear or related structures which is likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.4.2.25 There shall be:

- a) no disturbance of the vestibular function;
- b) no significant dysfunction of the Eustachian tubes; and
- c) no unhealed perforation of the tympanic membranes.

6.4.2.25.1 A single dry perforation of the tympanic membrane need not render the applicant unfit.

Note.—Guidance on testing of the vestibular function is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.26 There shall be:

- a) no nasal obstruction; and
- b) no malformation nor any disease of the buccal cavity or upper respiratory tract;

which is likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.4.2.27 Applicants with stuttering and other speech defects sufficiently severe to cause impairment of speech communication shall be assessed as unfit.

6.4.3 Visual requirements

The medical examination shall be based on the following requirements.

6.4.3.1 The function of the eyes and their adnexa shall be normal. There shall be no active pathological condition, acute or chronic, nor any sequelae of surgery or trauma of the eyes or their adnexa likely to reduce proper visual function to an extent that would interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.4.3.2 Distant visual acuity with or without correction shall be 6/12 or better in each eye separately, and binocular visual acuity shall be 6/9 or better. No limits apply to uncorrected visual acuity. Where this standard of visual acuity can be obtained only with correcting lenses, the applicant may be assessed as fit provided that:

- a) such correcting lenses are worn during the exercise of the privileges of the licence or rating applied for or held; and
- b) in addition, a pair of suitable correcting spectacles is kept readily available during the exercise of the privileges of the applicant's licence.

Note.— An applicant accepted as meeting these provisions is deemed to continue to do so unless there is reason to suspect otherwise, in which case an ophthalmic report is required at the discretion of the Licensing Authority. Both uncorrected and corrected visual acuity are normally measured and recorded at each re-examination. Conditions which indicate a need to obtain an ophthalmic report include: a substantial decrease in the uncorrected visual acuity, any decrease in best corrected visual acuity, and the occurrence of eye disease, eye injury or eye surgery.

6.4.3.2.1 Applicants may use contact lenses to meet this requirement provided that:

- a) the lenses are monofocal and non-tinted;
- b) the lenses are well tolerated; and
- c) a pair of suitable correcting spectacles is kept readily available during the exercise of the licence privileges.

Note.— Applicants who use contact lenses may not need to have their uncorrected visual acuity measured at each re-examination provided the history of their contact lens prescription is known.

6.4.3.2.2 Applicants with a large refractive error shall use contact lenses or high-index spectacle lenses.

Note.— If spectacles are used, high-index lenses are needed to minimize peripheral field distortion.

6.4.3.2.3 Recommendation.— Applicants whose uncorrected distant visual acuity in either eye is worse than 6/60 should be required to provide a full ophthalmic report prior to initial Medical Assessment and every five years thereafter.

Note 1.— The purpose of the required ophthalmic examination is (1) to ascertain normal visual performance, and (2) to identify any significant pathology.

Note 2.— Guidance on the assessment of monocular applicants under the provisions of 1.2.4.9 is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.3.3 Applicants who have undergone surgery affecting the refractive status of the eye shall be assessed as unfit unless they are free from those sequelae which are likely to interfere with the safe exercise of their licence and rating privileges.

6.4.3.4 The applicant shall have the ability to read, while wearing the correcting lenses, if any, required by 6.4.3.2, the N5 chart or its equivalent at a distance selected by that applicant in the range of 30 to 50 cm. If this requirement is met only by the use of near correction, the applicant may be assessed as fit provided that this near correction is added to the spectacle correction already prescribed in accordance with 6.4.3.2; if no such correction is prescribed, a pair of spectacles for near use shall be kept readily available during the exercise of the privileges of the licence. When near correction is required, the applicant shall demonstrate that one pair of spectacles is sufficient to meet both distant and near visual requirements.

Note 1.— N5 refers to the size of typeface used. For further details, see the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Note 2.— An applicant who needs near correction to meet the requirement will require “look-over”, bifocal or perhaps multifocal lenses in order to read the instruments and a chart or manual held in the hand, and also to make use of distant vision, through the windscreen, without removing the lenses. Single-vision near correction (full lenses of one power only, appropriate for reading) significantly reduces distant visual acuity and is therefore not acceptable.

Note 3.— Whenever there is a requirement to obtain or renew correcting lenses, an applicant is expected to advise the refractionist of the reading distances for the visual flight deck tasks relevant to the types of aircraft in which the applicant is likely to function.

6.4.3.4.1 When near correction is required in accordance with this paragraph, a second pair of near-correction spectacles shall be kept available for immediate use.

6.4.3.5 The applicant shall be required to have normal fields of vision.

6.4.3.6 The applicant shall be required to have normal binocular function.

6.4.3.6.1 Reduced stereopsis, abnormal convergence not interfering with near vision, and ocular misalignment where the fusional reserves are sufficient to prevent asthenopia and diplopia need not be disqualifying.

6.4.4 Hearing requirements

Note.— Attention is called to 2.7.1.3.1 on requirements for the issue of instrument rating to applicants who hold a private pilot licence.

6.4.4.1 Applicants who are unable to hear an average conversational voice in a quiet room, using both ears, at a distance of 2 m from the examiner and with the back turned to the examiner, shall be assessed as unfit.

6.4.4.2 When tested by pure-tone audiometry, an applicant with a hearing loss, in either ear separately, of more than 35 dB at any of the frequencies 500, 1 000 or 2 000 Hz, or more than 50 dB at 3 000 Hz, shall be assessed as unfit.

6.4.4.3 Recommendation.— An applicant who does not meet the requirements in 6.4.4.1 or 6.4.4.2 should undergo further testing in accordance with 6.3.4.1.1.

6.5 Class 3 Medical Assessment

6.5.1 Assessment issue and renewal

6.5.1.1 An applicant for an air traffic controller licence shall undergo an initial medical examination for the issue of a Class 3 Medical Assessment.

6.5.1.2 Except where otherwise stated in this section, holders of air traffic controller licences shall have their Class 3 Medical Assessments renewed at intervals not exceeding those specified in 1.2.5.2.

6.5.1.3 When the Licensing Authority is satisfied that the requirements of this section and the general provisions of 6.1 and 6.2 have been met, a Class 3 Medical Assessment shall be issued to the applicant.

6.5.2 Physical and mental requirements

6.5.2.1 The applicant shall not suffer from any disease or disability which could render that applicant likely to become suddenly unable to perform duties safely.

6.5.2.2 The applicant shall have no established medical history or clinical diagnosis of:

- a) an organic mental disorder;
- b) a mental or behavioural disorder due to psychoactive substance use; this includes dependence syndrome induced by alcohol or other psychoactive substances;
- c) schizophrenia or a schizotypal or delusional disorder;
- d) a mood (affective) disorder;
- e) a neurotic, stress-related or somatoform disorder;
- f) a behavioural syndrome associated with physiological disturbances or physical factors;
- g) a disorder of adult personality or behaviour, particularly if manifested by repeated overt acts;
- h) mental retardation;
- i) a disorder of psychological development;
- j) a behavioural or emotional disorder, with onset in childhood or adolescence; or
- k) a mental disorder not otherwise specified;

such as might render the applicant unable to safely exercise the privileges of the licence applied for or held.

6.5.2.2.1 Recommendation.— An applicant with depression, being treated with antidepressant medication, should be assessed as unfit unless the medical assessor, having access to the details of the case concerned, considers the applicant's condition as unlikely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

Note 1.— Guidance on assessment of applicants treated with antidepressant medication is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Note 2.— Mental and behavioural disorders are defined in accordance with the clinical descriptions and diagnostic guidelines of the World Health Organization as given in the International Statistical Classification of Diseases and Related Health Problems, 10th Edition — Classification of Mental and Behavioural Disorders, WHO 1992. This document contains detailed descriptions of the diagnostic requirements which may be useful for their application to medical assessment.

6.5.2.3 The applicant shall have no established medical history or clinical diagnosis of any of the following:

- a) a progressive or non-progressive disease of the nervous system, the effects of which are likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges;
- b) epilepsy; or
- c) any disturbance of consciousness without satisfactory medical explanation of cause.

6.5.2.4 The applicant shall not have suffered any head injury, the effects of which are likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.5.2.5 The applicant shall not possess any abnormality of the heart, congenital or acquired, which is likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.5.2.5.1 An applicant who has undergone coronary bypass grafting or angioplasty (with or without stenting) or other cardiac intervention or who has a history of myocardial infarction or who suffers from any other potentially incapacitating cardiac condition shall be assessed as unfit unless the applicant's cardiac condition has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.5.2.5.2 An applicant with an abnormal cardiac rhythm shall be assessed as unfit unless the cardiac arrhythmia has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

Note.— Guidance on cardiovascular evaluation is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.6 Electrocardiography shall form part of the heart examination for the first issue of a Medical Assessment.

6.5.2.6.1 Electrocardiography shall be included in re-examinations of applicants after the age of 50 no less frequently than every two years.

Note 1.— The purpose of routine electrocardiography is case finding. It does not provide sufficient evidence to justify disqualification without further thorough cardiovascular investigation.

Note 2.— Guidance on resting and exercise electrocardiography is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.7 The systolic and diastolic blood pressures shall be within normal limits.

6.5.2.7.1 The use of drugs for control of high blood pressure is disqualifying except for those drugs, the use of which is compatible with the safe exercise of the applicant's licence privileges.

Note.— Guidance on this subject is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.8 There shall be no significant functional nor structural abnormality of the circulatory system.

6.5.2.9 There shall be no disability of the lungs nor any active disease of the structures of the lungs, mediastinum or pleurae likely to result in incapacitating symptoms.

Note.— Chest radiography is usually not necessary but may be indicated in cases where asymptomatic pulmonary disease can be expected.

6.5.2.10 Applicants with chronic obstructive pulmonary disease shall be assessed as unfit unless the applicant's condition has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence or rating privileges.

6.5.2.11 Applicants with asthma causing significant symptoms or likely to cause incapacitating symptoms shall be assessed as unfit.

6.5.2.11.1 The use of drugs for control of asthma shall be disqualifying except for those drugs, the use of which is compatible with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

Note.— Guidance on hazards of medications is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.12 Applicants with active pulmonary tuberculosis shall be assessed as unfit.

6.5.2.12.1 Applicants with quiescent or healed lesions, known to be tuberculous or presumably tuberculous in origin, may be assessed as fit.

Note 1.— Guidance on assessment of respiratory diseases is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Note 2.— Guidance on hazards of medication and drugs is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.13 Applicants with significant impairment of the function of the gastrointestinal tract or its adnexae shall be assessed as unfit.

6.5.2.14 Applicants with sequelae of disease of or surgical intervention on any part of the digestive tract or its adnexa, likely to cause incapacitation, in particular any obstructions due to stricture or compression, shall be assessed as unfit.

6.5.2.14.1 Recommendation— An applicant who has undergone a major surgical operation on the biliary passages or the digestive tract or its adnexa, with a total or partial excision or a diversion of any of these organs should be assessed as unfit until such time as the medical assessor, having access to the details of the operation concerned, considers that the effects of the operation are not likely to cause incapacitation.

6.5.2.15 Applicants with metabolic, nutritional or endocrine disorders that are likely to interfere with the safe exercise of their licence and rating privileges shall be assessed as unfit.

6.5.2.16 Applicants with insulin-treated diabetes mellitus shall be assessed as unfit.

Note.— Guidance on assessment of Type 2 insulin-treated diabetic applicants under the provisions of 1.2.4.9 is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.16.1 Applicants with non-insulin-treated diabetes shall be assessed as unfit unless the condition is shown to be satisfactorily controlled by diet alone or by diet combined with oral anti-diabetic medication, the use of which is compatible with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

Note.— Guidance on assessment of diabetic applicants is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.17 Applicants with diseases of the blood and/or the lymphatic system shall be assessed as unfit, unless adequately investigated and their condition found unlikely to interfere with the safe exercise of their licence and rating privileges.

6.5.2.18 Applicants with renal or genitourinary disease shall be assessed as unfit unless adequately investigated and their condition found unlikely to interfere with the safe exercise of their licence and rating privileges.

6.5.2.18.1 Urine examination shall form part of the medical examination and abnormalities shall be adequately investigated.

Note.— Guidance on urine examination and evaluation of abnormalities is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.19 Applicants with sequelae of disease of, or surgical procedures on the kidneys or the genitourinary tract, in particular obstructions due to stricture or compression, shall be assessed as unfit unless the applicant's condition has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence or rating privileges.

6.5.2.19.1 Applicants who have undergone nephrectomy shall be assessed as unfit unless the condition is well compensated.

6.5.2.20 Applicants who are seropositive for human immunodeficiency virus (HIV) shall be assessed as unfit unless the applicant's condition has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed as not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence or rating privileges.

Note 1.— Early diagnosis and active management of HIV disease with antiretroviral therapy reduces morbidity and improves prognosis and thus increases the likelihood of a fit assessment.

Note 2.— Guidance on the assessment of applicants who are seropositive for human immunodeficiency virus (HIV) is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.21 Applicants who are pregnant shall be assessed as unfit unless obstetrical evaluation and continued medical supervision indicate a low-risk uncomplicated pregnancy.

6.5.2.21.1 Recommendation.— During the gestational period, precautions should be taken for the timely relief of an air traffic controller in the event of early onset of labour or other complications.

6.5.2.21.2 Recommendation.— For applicants with a low-risk uncomplicated pregnancy, evaluated and supervised in accordance with 6.5.2.21, the fit assessment should be limited to the period until the end of the 34th week of gestation.

6.5.2.22 Following confinement or termination of pregnancy the applicant shall not be permitted to exercise the privileges of her licence until she has undergone re-evaluation in accordance with best medical practice and it has been determined that she is able to safely exercise the privileges of her licence and ratings.

6.5.2.23 The applicant shall not possess any abnormality of the bones, joints, muscles, tendons or related structures which is likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

Note.— Any sequelae after lesions affecting the bones, joints, muscles or tendons, and certain anatomical defects will normally require functional assessment to determine fitness.

6.5.2.24 The applicant shall not possess any abnormality or disease of the ear or related structures which is likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.5.2.25 There shall be no malformation nor any disease of the nose, buccal cavity or upper respiratory tract which is likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.5.2.26 Applicants with stuttering or other speech defects sufficiently severe to cause impairment of speech communication shall be assessed as unfit.

6.5.3 Visual requirements

The medical examination shall be based on the following requirements.

6.5.3.1 The function of the eyes and their adnexa shall be normal. There shall be no active pathological condition, acute or chronic, nor any sequelae of surgery or trauma of the eyes or their adnexa likely to reduce proper visual function to an extent that would interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.5.3.2 Distant visual acuity with or without correction shall be 6/9 or better in each eye separately, and binocular visual acuity shall be 6/6 or better. No limits apply to uncorrected visual acuity. Where this standard of visual acuity can be obtained only with correcting lenses, the applicant may be assessed as fit provided that:

- a) such correcting lenses are worn during the exercise of the privileges of the licence or rating applied for or held; and
- b) in addition, a pair of suitable correcting spectacles is kept readily available during the exercise of the privileges of the applicant's licence.

Note.— An applicant accepted as meeting these provisions is deemed to continue to do so unless there is reason to suspect otherwise, in which case an ophthalmic report is required at the discretion of the Licensing Authority. Both uncorrected and corrected visual acuity are normally measured and recorded at each re-examination. Conditions which indicate a need to obtain an ophthalmic report include: a substantial decrease in the uncorrected visual acuity, any decrease in best corrected visual acuity, and the occurrence of eye disease, eye injury or eye surgery.

6.5.3.2.1 Applicants may use contact lenses to meet this requirement provided that:

- a) the lenses are monofocal and non-tinted;
- b) the lenses are well tolerated; and
- c) a pair of suitable correcting spectacles is kept readily available during the exercise of the licence privileges.

Note.— Applicants who use contact lenses may not need to have their uncorrected visual acuity measured at each re-examination provided the history of their contact lens prescription is known.

6.5.3.2.2 Applicants with a large refractive error shall use contact lenses or high-index spectacle lenses.

Note.— If spectacles are used, high-index lenses are needed to minimize peripheral field distortion.

6.5.3.2.3 Applicants whose uncorrected distant visual acuity in either eye is worse than 6/60 shall be required to provide a full ophthalmic report prior to initial Medical Assessment and every five years thereafter.

Note 1.— The purpose of the required ophthalmic examination is (1) to ascertain normal vision performance, and (2) to identify any significant pathology.

Note 2.— Guidance on the assessment of monocular applicants under the provisions of 1.2.4.9 is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.3.3 Applicants who have undergone surgery affecting the refractive status of the eye shall be assessed as unfit unless they are free from those sequelae which are likely to interfere with the safe exercise of their licence and rating privileges.

6.5.3.4 The applicant shall have the ability to read, while wearing the correcting lenses, if any, required by 6.5.3.2, the N5 chart or its equivalent at a distance selected by that applicant in the range of 30 to 50 cm and the ability to read the N14 chart or its equivalent at a distance of 100 cm. If this requirement is met only by the use of near correction, the applicant may be assessed as fit provided that this near correction is added to the spectacle correction already prescribed in accordance with 6.5.3.2; if no such correction is prescribed, a pair of spectacles for near use shall be kept readily available during the exercise of the privileges of the licence. When near correction is required, the applicant shall demonstrate that one pair of spectacles is sufficient to meet both distant and near visual requirements.

Note 1.— N5 and N14 refer to the size of typeface used. For further details, see the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Note 2.— An applicant who needs near correction to meet the requirement will require “look-over”, bifocal or perhaps multi-focal lenses in order to read radar screens, visual displays and written or printed material and also to make use of distant vision, through the windows, without removing the lenses. Single-vision near correction (full lenses of one power only, appropriate for reading) may be acceptable for certain air traffic control duties. However, it should be realized that single-vision near correction significantly reduces distant visual acuity.

Note 3.— Whenever there is a requirement to obtain or renew correcting lenses, an applicant is expected to advise the refractionist of reading distances for the air traffic control duties the applicant is likely to perform.

6.5.3.4.1 When near correction is required in accordance with this paragraph, a second pair of near-correction spectacles shall be kept available for immediate use.

6.5.3.5 The applicant shall be required to have normal fields of vision.

6.5.3.6 The applicant shall be required to have normal binocular function.

6.5.3.6.1 Reduced stereopsis, abnormal convergence not interfering with near vision, and ocular misalignment where the fusional reserves are sufficient to prevent asthenopia and diplopia need not be disqualifying.

6.5.4 Hearing requirements

6.5.4.1 The applicant, when tested on a pure-tone audio-meter shall not have a hearing loss, in either ear separately, of more than 35 dB at any of the frequencies 500, 1 000 or 2 000 Hz, or more than 50 dB at 3 000 Hz.

6.5.4.1.1 An applicant with a hearing loss greater than the above may be declared fit provided that the applicant has normal hearing performance against a background noise that reproduces or simulates that experienced in a typical air traffic control working environment.

Note 1.— The frequency composition of the background noise is defined only to the extent that the frequency range 600 to 4 800 Hz (speech frequency range) is adequately represented.

Note 2.— In the speech material for discrimination testing, both aviation-relevant phrases and phonetically balanced words are normally used.

6.5.4.1.2 Alternatively, a practical hearing test conducted in an air traffic control environment representative of the one for which the applicant's licence and ratings are valid may be used.

APPENDIX 2. APPROVED TRAINING ORGANIZATION

(Chapter 1, 1.2.8.2 refers)

1. Issue of approval

1.1 The issuance of an approval for a training organization and the continued validity of the approval shall depend upon the training organization being in compliance with the requirements of this Appendix.

1.2 The approval document shall contain at least the following:

- a) organization's name and location;
- b) date of issue and period of validity (where appropriate);
- c) terms of approval.

2. Training and procedures manual

2.1 The training organization shall provide a training and procedures manual for the use and guidance of personnel concerned. This manual may be issued in separate parts and shall contain at least the following information:

- a) a general description of the scope of training authorized under the organization's terms of approval;
- b) the content of the training programmes offered including the courseware and equipment to be used;
- c) a description of the organization's quality assurance system in accordance with 5;
- d) a description of the organization's facilities;

- e) the name, duties and qualification of the person designated as responsible for compliance with the requirements of the approval in 7.1;
- f) a description of the duties and qualification of the personnel designated as responsible for planning, performing and supervising the training in 7.2;
- g) a description of the procedures used to establish and maintain the competence of instructional personnel as required by 7.3;
- h) a description of the method used for the completion and retention of the training records required by 8;
- i) a description, when applicable, of additional training needed to comply with an operator's procedures and requirements; and
- j) when a State has authorized an approved training organization to conduct the testing required for the issuance of a licence or rating in accordance with 10, a description of the selection, role and duties of the authorized personnel, as well as the applicable requirements established by the Licensing Authority.

2.2 The training organization shall ensure that the training and procedures manual is amended as necessary to keep the information contained therein up to date.

2.3 Copies of all amendments to the training and procedures manual shall be furnished promptly to all organizations or persons to whom the manual has been issued.

3. Training programmes

3.1 A Licensing Authority may approve a training programme for a private pilot licence, commercial pilot licence or instrument rating that allows an alternative means of compliance with the experience requirements established by Annex 1, provided that the approved training organization demonstrates to the satisfaction of the Licensing Authority that the training provides a level of competency at least equivalent to that provided by the minimum experience requirements for personnel not receiving such approved training.

3.2 When a Licensing Authority approves a training programme for a multi-crew pilot licence, the approved training organization shall demonstrate to the satisfaction of the Licensing Authority that the training provides a level of competency in multi-crew operations at least equal to that met by holders of a commercial pilot licence, instrument rating and type rating for an aeroplane certificated for operation with a minimum crew of at least two pilots.

Note.— Guidance on the approval of training programmes can be found in the Manual on the Approval of Flight Crew Training Organizations (Doc 9841).

4. Safety management

4.1 States shall require, as part of their State safety programme, that an approved training organization that is exposed to safety risks during the provision of its services implement a safety management system acceptable to the State that, as a minimum:

- a) identifies safety hazards;
- b) ensures the implementation of remedial action necessary to maintain agreed safety performance;
- c) provides for continuous monitoring and regular assessment of the safety performance; and
- d) aims at a continuous improvement of the overall performance of the safety management system.

Note.— Guidance on defining safety performance is contained in the Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

4.2 A safety management system shall clearly define lines of safety accountability throughout the approved training organization, including a direct accountability for safety on the part of senior management.

Note 1.— The framework for the implementation and maintenance of a safety management system is contained in Appendix 4. Guidance on safety management systems is contained in the Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

Note 2.— A framework for the implementation and maintenance of a State safety programme is contained in Attachment C.

5. Quality assurance system

The training organization shall establish a quality assurance system, acceptable to the Licensing Authority granting the approval, which ensures that training and instructional practices comply with all relevant requirements.

6. Facilities

6.1 The facilities and working environment shall be appropriate for the task to be performed and be acceptable to the Licensing Authority.

6.2 The training organization shall have, or have access to, the necessary information, equipment, training devices and material to conduct the courses for which it is approved.

6.3 Synthetic training devices shall be qualified according to requirements established by the State and their use shall be approved by the Licensing Authority to ensure that they are appropriate to the task.

Note.— The Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulators (Doc 9625) provides guidance on the approval of flight simulators.

7. Personnel

7.1 The training organization shall nominate a person responsible for ensuring that it is in compliance with the requirements for an approved organization.

7.2 The organization shall employ the necessary personnel to plan, perform and supervise the training to be conducted.

7.3 The competence of instructional personnel shall be in accordance with procedures and to a level acceptable to the Licensing Authority.

7.4 The training organization shall ensure that all instructional personnel receive initial and continuation training appropriate to their assigned tasks and responsibilities. The training programme established by the training organization shall include training in knowledge and skills related to human performance.

Note.— Guidance material to design training programmes to develop knowledge and skills in human performance can be found in the Human Factors Training Manual (Doc 9683).

8. Records

8.1 The training organization shall retain detailed student records to show that all requirements of the training course have been met as agreed by the Licensing Authority.

8.2 The training organization shall maintain a system for recording the qualifications and training of instructional and examining staff, where appropriate.

8.3 The records required by 8.1 shall be kept for a minimum period of two years after completion of the training. The records required by 8.2 shall be retained for a minimum period of two years after the instructor or examiner ceases to perform a function for the training organization.

9. Oversight

Contracting States shall maintain an effective oversight programme of the approved training organization to ensure continuing compliance with the approval requirements.

Appendix 2 Annex 1 — Personnel Licensing

10. Evaluation and checking

When a State has authorized an approved training organization to conduct the testing required for the issuance of a licence or rating, the testing shall be conducted by personnel authorized by the Licensing Authority or designated by the training organization in accordance with criteria approved by the Licensing Authority.

APPENDIX 4. FRAMEWORK FOR SAFETY MANAGEMENT SYSTEMS (SMS)

(Chapter 1, 1.2.8.2 refers)

This appendix specifies the framework for the implementation and maintenance of a safety management system (SMS) by an approved training organization. An SMS is a management system for the management of safety by an organization. The framework includes four components and twelve elements representing the minimum requirements for SMS implementation. The implementation of the framework shall be commensurate with the size of the organization and the complexity of the services provided. This appendix also includes a brief description of each element of the framework.

1. Safety policy and objectives

- 1.1 Management commitment and responsibility
- 1.2 Safety accountabilities
- 1.3 Appointment of key safety personnel
- 1.4 Coordination of emergency response planning
- 1.5 SMS documentation

2. Safety risk management

- 2.1 Hazard identification
- 2.2 Safety risk assessment and mitigation

3. Safety assurance

- 3.1 Safety performance monitoring and measurement

- 3.2 The management of change
- 3.3 Continuous improvement of the SMS

4. Safety promotion

- 4.1 Training and education
- 4.2 Safety communication

1. Safety policy and objectives

1.1 Management commitment and responsibility

The approved training organization shall define the organization's safety policy which shall be in accordance with inter- national and national requirements, and which shall be signed by the accountable executive of the organization. The safety policy shall reflect organizational commitments regarding safety; shall include a clear statement about the provision of the necessary resources for the implementation of the safety policy; and shall be communicated, with visible endorsement, throughout the organization. The safety policy shall include the safety reporting procedures; shall clearly indicate which types of operational behaviours are unacceptable; and shall include the conditions under which disciplinary action would not apply. The safety policy shall be periodically reviewed to ensure it remains relevant and appropriate to the organization.

1.2 Safety accountabilities

The approved training organization shall identify the account- able executive who, irrespective of other functions, shall have ultimate responsibility and accountability, on behalf of the approved training organization, for the implementation and maintenance of the SMS. The approved training organization shall also identify the accountabilities of all members of management, irrespective of other functions, as well as of employees, with respect to the safety performance of the SMS. Safety responsibilities, accountabilities and authorities shall be documented and communicated throughout the organization, and shall include a definition of the levels of management with authority to make decisions regarding safety risk tolerability.

1.3 Appointment of key safety personnel

The approved training organization shall identify a safety manager to be the responsible individual and focal point for the implementation and maintenance of an effective SMS.

1.4 Coordination of emergency response planning

The approved training organization shall ensure that an emergency response plan that provides for the orderly and efficient transition from normal to emergency operations and the return to normal operations is properly coordinated with the emergency response plans of those organizations it must interface with during the provision of its services.

1.5 SMS documentation

The approved training organization shall develop an SMS implementation plan, endorsed by senior management of the organization, that defines the organization's approach to the management of safety in a manner that meets the organization's safety objectives. The approved training organization shall develop and maintain SMS documentation describing the safety policy and objectives, the SMS requirements, the SMS processes and procedures, the accountabilities, responsibilities and authorities for processes and procedures, and the SMS outputs. Also as part of the SMS documentation, the approved training organization shall develop and maintain a safety management systems manual (SMSM), to communicate its approach to the management of safety throughout the organization.

2. Safety risk management

2.1 Hazard identification

The approved training organization shall develop and maintain a formal process that ensures that hazards in operations are identified. Hazard identification shall be based on a combination of reactive, proactive and predictive methods of safety data collection.

2.2 Safety risk assessment and mitigation

The approved training organization shall develop and maintain a formal process that ensures analysis, assessment and control of the safety risks in training operations.

3. Safety assurance

3.1 Safety performance monitoring and measurement

The approved training organization shall develop and maintain the means to verify the safety performance of the organization and to validate the effectiveness of safety risk controls. The safety performance of the organization shall be verified in reference to the safety performance indicators and safety performance targets of the SMS.

3.2 The management of change

The approved training organization shall develop and maintain a formal process to identify changes within the organization which may affect established processes and services; to describe the arrangements to ensure safety performance before implementing changes; and to eliminate or modify safety risk controls that are no longer needed or effective due to changes in the operational environment.

3.3 Continuous improvement of the SMS

The approved training organization shall develop and maintain a formal process to identify the causes of substandard performance of the SMS, determine the implications of sub- standard performance of the SMS in operations, and eliminate or mitigate such causes.

4. Safety promotion

4.1 Training and education

The approved training organization shall develop and maintain a safety training programme that ensures that personnel are trained and competent to perform the SMS duties. The scope of the safety training shall be appropriate to each individual's involvement in the SMS.

4.2 Safety communication

The approved training organization shall develop and maintain formal means for safety communication that ensures that all personnel are fully aware of the SMS, conveys safety-critical information, and explains why particular safety actions are taken and why safety procedures are introduced or changed.

ATTACHMENT B

MULTI-CREW PILOT LICENCE — AEROPLANE LEVELS OF COMPETENCY

1. Core flying skills

The level of competency at which the applicant shall have complied with the requirements for the private pilot licence specified in Chapter 2, 2.3, including night flight requirements, and, in addition, have completed, smoothly and with accuracy, all procedures and manoeuvres related to upset training and flight with reference solely to instruments. From the outset, all training is conducted in an integrated multi-crew, competency-based and threat and error management (TEM) environment. Initial training and instructional input levels are high as core skills are being embedded in the ab initio application. Assessment at this level confirms that control of the aeroplane is maintained at all times in a manner such that the successful outcome of a procedure or a manoeuvre is assured.

2. Level 1 (Basic)

The level of competency at which assessment confirms that control of the aeroplane or situation is maintained at all times and in such a manner that if the successful outcome of a procedure or manoeuvre is in doubt, corrective action is taken. Performance in the generic cockpit environment does not yet consistently meet the Standards of knowledge, operational skills and level of achievement required in the core competencies. Continual training input is required to meet an acceptable initial operating standard. Specific performance improvement/personal development plans will be agreed and the details recorded. Applicants will be continuously assessed as to their suitability to progress to further training and assessment in successive phases.

3. Level 2 (Intermediate)

The level of competency at which assessment confirms that control of the aeroplane or situation is maintained at all times and in such a manner that the successful outcome of a procedure or manoeuvre is assured. The training received at Level 2 shall be conducted under the instrument flight rules, but need not be specific to any one type of aeroplane. On completion of Level 2, the applicant shall demonstrate levels of knowledge and operational skills that are adequate in the environment and achieves the basic standard in the core capability. Training support may be required with a specific development plan to maintain or improve aircraft handling, behavioural performance in leadership or team management. Improvement and development to attain the Standard is the key performance objective. Any core competency assessed as less than satisfactory should include supporting evidence and a remedial plan.

4. Level 3 (Advanced)

The level of competency required to operate and interact as a co-pilot in a turbine-powered aeroplane certificated for operation with a minimum crew of at least two pilots, under visual and instrument conditions. Assessment confirms that control of the aeroplane or situation is maintained at all times in such a manner that the successful outcome of a procedure or manoeuvre is assured. The applicant shall consistently demonstrate the knowledge, skills and attitudes required for the safe operation of an applicable aeroplane type as specified in the performance criteria.

Note.— Material on the development of performance criteria can be found in the Procedures for Air Navigation Services — Training (PANS-TRG, Doc 9868).

ATTACHMENT C. FRAMEWORK FOR THE STATE SAFETY PROGRAMME (SSP)

This attachment introduces a framework for the implementation and maintenance of a State safety programme (SSP) by a State. An SSP is a management system for the management of safety by the State. The framework contemplates four components and eleven elements, outlined hereunder. The implementation of an SSP is commensurate with the size and complexity of the State's aviation system, and may require coordination among multiple authorities responsible for individual elements of civil aviation functions in the State. The SSP framework introduced in this attachment, and the safety management system (SMS) framework specified in Appendix 4, must be viewed as complementary, yet distinct, frameworks. This attachment also includes a brief description of each element of the framework.

1. State safety policy and objectives

- 1.1 State safety legislative framework
- 1.2 State safety responsibilities and accountabilities
- 1.3 Accident and incident investigation
- 1.4 Enforcement policy

2. State safety risk management

- 2.1 Safety requirements for the service provider's SMS
- 2.2 Agreement on the service provider's safety performance

3. State safety assurance

- 3.1 Safety oversight
- 3.2 Safety data collection, analysis and exchange
- 3.3 Safety-data-driven targeting of oversight of areas of greater concern or need

4. State safety promotion

- 4.1 Internal training, communication and dissemination of safety information
- 4.2 External training, communication and dissemination of safety information

Note.— Within the context of this attachment the term service provider” refers to any organization providing aviation services. The term includes approved training organizations that are exposed to safety risks during the provision of their services, aircraft operators, approved maintenance organizations, organizations responsible for type design and/or manufacture of aircraft, air traffic services providers and certified aerodromes, as applicable.

1. State safety policy and objectives

1.1 State safety legislative framework

The State has promulgated a national safety legislative framework and specific regulations, in compliance with international and national standards, that define how the State will conduct the management of safety in the State. This includes the participation of State aviation organizations in specific activities related to the management of safety in the State, and the establishment of the roles, responsibilities and relationships of such organizations. The safety legislative framework and specific regulations are periodically reviewed to ensure they remain relevant and appropriate to the State.

1.2 State safety responsibilities and accountabilities

The State has identified, defined and documented the requirements, responsibilities and accountabilities regarding the establishment and maintenance of the SSP. This includes the directives to plan, organize, develop, maintain, control and continuously improve the SSP in a manner that meets the State’s safety objectives. It also includes a clear statement about the provision of the necessary resources for the implementation of the SSP.

1.3 Accident and incident investigation

The State has established an independent accident and incident investigation process, the sole objective of which is the prevention of accidents and incidents, and not the apportioning of blame or liability. Such investigations are in support of the management of safety in the State. In the operation of the SSP, the State maintains the independence of the accident and incident investigation organization from other State aviation organizations.

1.4 Enforcement policy

The State has promulgated an enforcement policy that establishes the conditions and circumstances under which service providers are allowed to deal with, and resolve, events involving certain safety deviations, internally, within the context of the service provider's safety management system (SMS), and to the satisfaction of the appropriate State authority. The enforcement policy also establishes the conditions and circumstances under which to deal with safety deviations through established enforcement procedures.

2. State safety risk management

2.1 Safety requirements for the service provider's SMS

The State has established the controls which govern how service providers will identify hazards and manage safety risks. These include the requirements, specific operating regulations and implementation policies for the service provider's SMS. The requirements, specific operating regulations and implementation policies are periodically reviewed to ensure they remain relevant and appropriate to the service providers.

2.2 Agreement on the service provider's safety performance

The State has agreed with individual service providers on the safety performance of their SMS. The agreed safety performance of an individual service provider's SMS is periodically reviewed to ensure it remains relevant and appropriate to the service providers.

3. State safety assurance

3.1 Safety oversight

The State has established mechanisms to ensure effective monitoring of the eight critical elements of the safety oversight function. The State has also established mechanisms to ensure that the identification of hazards and the management of safety risks by service providers follow established regulatory controls (requirements, specific operating regulations and implementation policies). These mechanisms include inspections, audits and surveys to ensure that regulatory safety risk controls are appropriately integrated into the service provider's SMS, that they are being practised as designed, and that the regulatory controls have the intended effect on safety risks.

3.2 Safety data collection, analysis and exchange

The State has established mechanisms to ensure the capture and storage of data on hazards and safety risks at both an individual and aggregate State level. The State has also established mechanisms to develop information from the stored data, and to actively exchange safety information with service providers and/or other States as appropriate.

3.3 Safety-data-driven targeting of oversight of areas of greater concern or need

The State has established procedures to prioritize inspections, audits and surveys towards those areas of greater safety concern or need, as identified by the analysis of data on hazards, their consequences in operations, and the assessed safety risks.

4. State safety promotion

4.1 Internal training, communication and dissemination of safety information

The State provides training and fosters awareness and two-way communication of safety-relevant information to support, within the State aviation organizations, the development of an organizational culture that fosters an effective and efficient SSP.

4.2 External training, communication and dissemination of safety information

The State provides education and promotes awareness of safety risks and two-way communication of safety-relevant information to support, among service providers, the development of an organizational culture that fosters an effective and efficient SMS.

— END —

A nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény
Annex 1. 170. módosítás hivatalos magyar nyelvű fordítása:

**170. MÓDOSÍTÁS A NEMZETKÖZI
SZABVÁNYOKHOZ ÉS AJÁNLOTT
ELJÁRÁSOKHOZ**

SZEMÉLYI ALKALMASSÁG

ANNEX 1.

**A NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSRŐL SZÓLÓ
EGYEZMÉNYHEZ**

Az Annex 1. e dokumentumban foglalt módosítását az ICAO Tanácsa **2011. március 4-én** elfogadta. A módosítás azon részei, amelyeket **2011. július 18-ig** a Szerződő Államok összlétszámának több mint fele nem hagyott jóvá, ezen a napon lépnek hatályba, és **2011. november 17-én** válnak alkalmazandóvá az elfogadó határozatban meghatározottak szerint. (AN 12/1.1.16-11/18 számú állami levél)

2011. MÁRCIUS

NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSI SZERVEZET

**170. MÓDOSÍTÁS A NEMZETKÖZI SZABVÁNYOKHOZ
ÉS AJÁNLOTT ELJÁRÁSOKHOZ**

SZEMÉLYI ALKALMASSÁG

ELFOGADÓ HATÁROZAT

A Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezményrel és különösen annak 37., 54. és 90. cikkei rendelkezéseivel összhangban eljárva,

1. *Ezennel*, 2011. március 4-én *elfogadja* a Nemzetközi szabványok és ajánlott eljárások 170. módosítását, amelyet a *Nemzetközi szabványok és ajánlott eljárások, Személyi alkalmasság* című dokumentum tartalmaz, amely az Egyezmény Annex 1. jelölést kapja;
2. *Előírja*, hogy az említett módosítás hatályba lépésének időpontja 2011. július 18., kivéve bármely olyan részét, amely tekintetében a Szerződő Államok többsége ezen időpont előtt a Tanácsnál kifogást emelt;
3. *Úgy határoz*, hogy az említett módosítást vagy annak hatályba lépett részeit 2011. november 17-től kell alkalmazni;
4. *Felkéri a Főtitkárt*:
 - a) hogy a fenti intézkedésről haladéktalanul értesítse az egyes Szerződő Államokat, és 2011. július 18-át követően haladéktalanul küldjön értesítést a módosítás hatályba lépett részeiről;
 - b) hogy kérje meg az egyes Szerződő Államokat:
 - 1) hogy értesítse a Szervezetet (az Egyezmény 38. cikkében előírt kötelezettséggel összhangban) azokról az eltérésekről, amelyek 2011. november 17-én fennállnak nemzeti szabályai vagy gyakorlatai és a mellékletben szereplő, ezúton módosított szabványok rendelkezései között; az ilyen értesítést 2011. október 17-ig kell megtenni, majd ezt követően értesíteni a Szervezetet minden további felmerülő eltérésről;
 - 2) hogy értesítse a Szervezetet 2011. október 17. előtt arról az időpontról, vagy azokról az időpontokról, amikorra megfelel az Annexben szereplő, módosított szabványok rendelkezéseinek;
 - c) hogy kérjen fel minden Szerződő Államot, hogy a fenti b) pontban a szabványoktól való eltérések tekintetében meghatározott eljárást követve további értesítést küldjenek a saját gyakorlatuk és az ajánlott gyakorlatok által meghatározott gyakorlatok közötti különbségekről, amennyiben az ilyen eltérések bejelentése fontos a légnavigáció biztonsága szempontjából.

— — — — —

AZ ANNEX 1. MÓDOSÍTÁSÁNAK BEMUTATÁSÁRA VONATKOZÓ MEGJEGYZÉSEK

1. A módosítás szövegének elrendezésében a törölt szöveget áthúzott vonallal, az új szöveget pedig szürke kiemelőszínnel jelöljük, ahogy az alábbiakban látható:

1. ~~A törölni kívánt szöveg egy vonallal van áthúzva.~~ törölni kívánt szöveg
2. A beilleszteni kívánt új szöveg szürke kiemelőszínnel van jelölve. beilleszteni kívánt új szöveg
3. ~~A törölni kívánt szöveg egy vonallal van áthúzva~~ amelyet a helyettesítő szöveg követ, szürke kiemelőszínnel jelölve.

**A NEMZETKÖZI SZABVÁNYOK ÉS
AJÁNLOTT ELJÁRÁSOK
170. MÓDOSÍTÁSÁNAK SZÖVEGE**

SZEMÉLYI ALKALMASSÁG

**ANNEX 1.
A NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSRŐL SZÓLÓ EGYEZMÉNYHEZ**

...

Szerkesztői megjegyzés.— Az Annex 1-ben a „hajtómű” vagy „hajtóművek” szavakat minden esetben „motor” vagy „motorok” szavakkal kell *helyettesíteni*.

...

**1. FEJEZET SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEKRE VONATKOZÓ MEGHATÁROZÁSOK ÉS
ÁLTALÁNOS SZABÁLYOK**

...

Jóváhagyott kiképzés (*Approved training*). Szerződő Állam által jóváhagyott speciális tanterv és felügyelet szerint végzett kiképzés.

Jogosított kiképzési szervezet (*Approved training organization*). Szerződő Állam által, az Annex 1. követelményei szerint jóváhagyott szervezet a hajózó személyzetek jóváhagyott kiképzésének végrehajtására ugyanezen Állam felügyelete alatt.

...

Szerkesztői megjegyzés.— A „Hiba” meghatározása alatt *korrigálja* a Megjegyzést: a „Megjegyzés” szó után tegyen egy pontot: „,”.

...

1.2. Szakszolgálati engedélyekre vonatkozó általános szabályok

...

1.2.5. A szakszolgálati engedélyek érvényessége

...

1.2.5.1.2 A szakszolgálati engedélyt kiadó Szerződő Államnak biztosítania kell, hogy a többi Szerződő Államnak módjában álljon a szakszolgálati engedély érvényességéről meggyőződni.

4. megjegyzés — Lásd a Repülési Szimulátor Oktatóberendezések Minősítési Kritériumai Kézikönyvet (Doc 9625).

...

1.2.8 Jóváhagyott kiképzés és jogosított kiképzési szervezet

...

1.2.8.2 Egy Állam által biztosított kiképzési szervezet jóváhagyása függ attól, hogy a folyamodó bizonyítja-e, hogy megfelel a 2. sz. függelék és a 4. sz. függelék követelményeinek.

Megjegyzés.— A kiképzési szervezet jóváhagyására iránymutatás található a Kiképzési Szervezetek Jóváhagyása Kézikönyvben (Doc 9841).

1.2.8.3 Hajózó személyzet és légiforgalmi irányítók jóváhagyott kiképzését jogosított kiképzési szervezeten belül kell elvégezni.

Megjegyzés.— Az 1.2.8.3. pontban figyelembe vett jóváhagyott kiképzés elsősorban az Annex 1. szerinti szakszolgálati engedély vagy jogosítás kiadásához szükséges jóváhagyott kiképzésre vonatkozik. Nem vonatkozik a szakszolgálati engedély vagy jogosítás első kiadása után az alkalmasság fenntartására vagy az üzemeltetési képesítés megszerzésére irányuló jóváhagyott kiképzésre, mint amilyen a légiforgalmi irányítók vagy a hajózó személyzet számára szükséges lehet, mint például az Annex 6. — Légijármű működtetése, I. rész — Nemzetközi Kereskedelmi Légiközlekedés — Repülőgépek, 9.3. pont, vagy III. rész — Nemzetközi üzemeltetés — Helikopterek, II. szakasz, 7.3. pont szerinti jóváhagyott kiképzés.

1.2.8.4 Légijármű szerelők kompetencia-alapú jóváhagyott kiképzését jogosított kiképzési szervezeten belül kell elvégezni.

Megjegyzés.— A légijármű szerelő (technikus /mérnök /műszerész) szakszolgálati engedélyre vonatkozó átfogó kiképzési program, beleértve a kompetencia különböző szintjeit, a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai — Kiképzés (PANS-TRG, Doc 9868) című kiadványban található.

...

2. FEJEZET PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEK ÉS JOGOSÍTÁSOK

...

2.1 A pilóta szakszolgálati engedélyekre és jogosításokra vonatkozó általános szabályok

2.1.1 Az engedély kiadásának általános szabályai

...

2.1.1.4 A motoros szerkezet kategóriával kapcsolatos átmeneti intézkedések

2015. március 5-ig az Engedélyező Hatóság a motoros szerkezet kategóriájába tartozó légijármű típusjogosítását bejegyezheti a repülőgépre, vagy a helikoptere rendszeresített pilóta szakszolgálati engedélybe. A szakszolgálati engedélyben a jogosításra vonatkozó bejegyzésnek jeleznie kell, hogy a légijármű a motoros szerkezet kategóriába tartozik. A motoros szerkezet kategóriára vonatkozó típusjogosítás megszerzéséhez szükséges kiképzést jóváhagyott kiképzés során kell elvégezni, figyelembe kell venni a folyamodó korábbi, repülőgépen vagy helikopteren szerzett tapasztalatait, és a kiképzésnek tartalmaznia kell a motoros szerkezet kategóriába tartozó légijármű üzemeltetésének minden lényeges szempontját.

...

4. FEJEZET A HAJÓZÓ SZEMÉLYZETBE NEM TARTOZÓ SZEMÉLYZET SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEI ÉS JOGOSÍTÁSAI

...

4.2 Légijármű szerelő (technikus /mérnök /műszerész)

4.2.1 Szakszolgálati engedély kiadására vonatkozó követelmények

...

4.2.1.2 Szakismeret

...

Emberi tényezők

- e) emberi tényezők, ideértve a légijármű szereléssel kapcsolatos fenyegető jelenségeket és a hibakezelés elveit.

Megjegyzés.— A fenyegető jelenségek és hibák kezelését is magába foglaló emberi tényezők oktatásának megtervezéséhez tájékoztató anyag Az Emberi Tényezők Kiképzési Kézikönyvben (Doc 9683) található meg.

...

4.5 Légiforgalmi irányító jogosításai

...

4.5.2. Légiforgalmi irányító jogosításaira vonatkozó követelmények

...

4.5.2.3 Jártasság

A folyamodónak a megadott jogosításoknak megfelelő szinten demonstrálnia kell, hogy rendelkezik a biztonságos, szabályos és gyors irányítási szolgáltatás biztosításához szükséges készségekkel, ítélőképességgel és teljesítménnyel, beleértve a fenyegető jelenségek és hibák felismerését és kezelését.

Megjegyzés.— A fenyegető jelenségek és hibák kezelésének alkalmazására vonatkozó tájékoztató anyag a Léginavigációs Szolgálatok – Kiképzés (Doc 9868, PANS-TRG) című kiadvány 3. Fejezet „C” Mellékletben, az Emberi Tényezők Kiképzési Kézikönyv (Doc 9683) II. Rész 2. Fejezetben és a 314. sz. Körlevélben – Fenyegető jelenségek és Hibák kezelése (TEM) a Légiforgalmi Irányításban – található meg.

Repülésüzemi tiszt/diszpécser szakszolgálati engedély

...

4.5.1 Szakszolgálati engedély kiadására vonatkozó előírások

...

4.6.1.2 Szakismeret

...

Emberi tényezők

- i) a feladatok ellátása szempontjából lényeges emberi tényezők ,ideértve a légijármű szereléssel kapcsolatos fenyegető jelenségeket és a hibakezelés elveit.

Megjegyzés.— A fenyegető jelenségek és hibák kezelését is magába foglaló emberi tényezők oktatásának megtervezéséhez tájékoztató anyag Az Emberi Tényezők Kiképzési Kézikönyvben (Doc 9683) található meg.

...

4.6.1.4 Jártasság

A folyamodónak demonstrálnia kell képességét a következőkben:

...

- d) fenyegető jelenségek és hibák felismerése

Megjegyzés.— A fenyegető jelenségek és hibakezelés alkalmazására vonatkozó tájékoztató anyag a Léginavigációs Szolgálatok – Kiképzés (Doc 9868, PANS-TRG) című kiadvány 3. Fejezet „C” Mellékletben, és az Emberi Tényezők Kiképzési Kézikönyv (Doc 9683) II. Rész 2. Fejezetben található.

...

2. sz. FÜGGELÉK JOGOSÍTOTT KIKÉPZÉSI SZERVEZET

...

3. Kiképzési programok

3.1 Az Engedélyező Hatóság jóváhagyhat olyan magánpilóta szakszolgálati engedélyre, kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedélyre, műszeres jogosításra vagy légijármű javításra (technikus /mérnök /műszerész) vonatkozó kiképzési programot, amely a megfelelés egy alternatív módját engedi meg az Annex 1-ben meghatározott tapasztalati követelmények betartása mellett, feltéve, hogy a jogosított kiképzési szervezet az Engedélyező Hatóság megaláztatására demonstrálja, hogy a kiképzés legalább egyenértékű szintű alkalmasságot biztosít ahhoz képest, mint amilyen az ilyen jóváhagyott kiképzésben nem részesülő személyzet minimális tapasztalati követelményei biztosítanak.

Megjegyzés.— A légijármű szerelő (technikus /mérnök /műszerész) szakszolgálati engedélyre vonatkozó átfogó kiképzési program, beleértve a kompetencia különböző szintjeit, a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai — Kiképzés (PANS-TRG, Doc 9868) című kiadványban található.

3.2. Ha az Engedélyező Hatóság többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély kiképzési programját hagyja jóvá, a jogosított kiképzési szervezetnek demonstrálnia kell az Engedélyező Hatóság megaláztatására, hogy a kiképzés biztosítja a többszemélyes személyzet működésének azon alkalmassági szintjét, mely legalább azonos a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély, a műszeres jogosítás és a típusjogosítás birtokosainak alkalmassági szintjével olyan repülőgépen, melyet legalább két pilótából álló minimum személyzet általi üzemeltetésre jogosítottak.

Megjegyzés.— A kiképzési programok jóváhagyására tájékoztató anyagot a Hajózó Személyzetek Kiképzési Szervezetei Jóváhagyásának Kézikönyve (Doc 9841) tartalmaz.

...

6. Felszerelések

...

6.3 A szintetikus kiképző eszközöket (szimulátor) az Állam által lefektetett követelményeknek megfelelően kell minősíteni, és használatukat az Engedélyező Hatóságnak jóvá kell hagynia annak biztosítására, hogy azok megfelelőek a feladathoz.

Megjegyzés.— A Repülési Szimulátor Oktatóberendezések Minősítési Kritériumai Kézikönyv (DOC 9625) a repülési szimulátor oktatóberendezések jóváhagyásáról-nyújt útmutatást.

...

**3. sz. FÜGGELÉK TÖBBSZEMÉLYES SZEMÉLYZET PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI
ENGEDÉLY KIADÁSÁRA VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK
— REPÜLŐGÉP**

...

4. Szimulált repülés

Megjegyzés.— A Repülési Szimulátor Oktatóberendezések Minősítési Kritériumai Kézikönyv (Doc 9625), I. Kötet – Repülőgépek, útmutatást nyújt a kiképzési programokban használt repülési szimulátor oktatóberendezések minősítéséről. A kézikönyv hét példát határoz meg a repülési szimulátor oktatóberendezésekre a konkrét képzés alapján, beleértve négy példát az Annex 1. „B” mellékletében meghatározott többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedélyre vonatkozó kiképzés négy fázisát. A Doc 9625 dokumentumban használt számozási rendszer eltér a 4.2. pontban alkalmazott számozástól.

6. melléklet a 2024. évi ... törvényhez

A nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Annex 1. 170. módosítás hiteles angol nyelvű szövege:

AMENDMENT No. 170 TO

THE

**INTERNATIONAL STANDARDS AND
RECOMMENDED PRACTICES**

PERSONNEL LICENSING

ANNEX 1

TO THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION

The amendment to Annex 1 contained in this document was adopted by the Council of ICAO on 4 **March 2011**. Such parts of this amendment as have not been disapproved by more than half of the total number of Contracting States on or before **18 July 2011** will become effective on that date and will become applicable on **17 November 2011** as specified in the Resolution of Adoption. (State letter AN 12/1.1.16-11/18 refers.)

MARCH 2011

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

**AMENDMENT 170 TO THE INTERNATIONAL
STANDARDS AND RECOMMENDED PRACTICES**

PERSONNEL LICENSING

RESOLUTION OF ADOPTION

The Council

Acting in accordance with the Convention on International Civil Aviation, and particularly with the provisions of Articles 37, 54 and 90 thereof,

5. *Hereby adopts* on 4 March 2011 Amendment 170 to the International Standards and Recommended Practices contained in the document entitled *International Standards and Recommended Practices, Personnel Licensing* which for convenience is designated Annex 1 to the Convention;

6. *Prescribes* 18 July 2011 as the date upon which the said amendment shall become effective, except for any part thereof in respect of which a majority of the Contracting States have registered their disapproval with the Council before that date;

7. *Resolves* that the said amendment or such parts thereof as have become effective shall become applicable on 17 November 2011;

8. *Requests the Secretary General:*

- a) to notify each Contracting State immediately of the above action and immediately after 18 July 2011 of those parts of the amendment which have become effective;
- b) to request each Contracting State:

- 1) to notify the Organization (in accordance with the obligation imposed by Article 38 of the Convention) of the differences that will exist on 17 November 2011 between its national regulations or practices and the provisions of the Standards in the Annex as hereby amended, such notification to be made before 17 October 2011, and thereafter to notify the Organization of any further differences that arise;
- 2) to notify the Organization before 17 October 2011 of the date or dates by which it will have complied with the provisions of the Standards in the Annex as hereby amended;
- c) to invite each Contracting State to notify additionally any differences between its own practices and those established by the Recommended Practices, when the notification of such differences is important for the safety of air navigation, following the procedure specified in subparagraph b) above with respect to differences from Standards.

— — — — —

NOTES ON THE PRESENTATION OF THE AMENDMENT TO ANNEX 1

2. The text of the amendment is arranged to show deleted text with a line through it and new text highlighted with grey shading, as shown below:

1. ~~Text to be deleted is shown with a line through it.~~ text to be deleted
2. **New text to be inserted is highlighted with grey shading.** new text to be inserted
3. ~~Text to be deleted is shown with a line through it~~ **followed by the replacement text which is highlighted with grey shading.**

TEXT OF AMENDMENT 170 TO THE

INTERNATIONAL STANDARDS
AND RECOMMENDED PRACTICES

PERSONNEL LICENSING

ANNEX 1
TO THE CONVENTION ON INTERNATIONAL AVIATION

...

Editorial Note.— Replace the words “powerplant” or “powerplants” by “engine” or “engines” in all instances in Annex 1.

...

CHAPTER 1. DEFINITIONS AND GENERAL RULES CONCERNING LICENCES

...

Approved training. Training conducted under special curricula and supervision approved by a Contracting State.

Approved training organization. An organization approved by and operating under the supervision of a Contracting State in accordance with the requirements of Annex 1 to perform flight crew approved training.

...

Editorial Note.— Correct the Note under the definition of “Error” to add a period “.” after the word “Note”.

...

1.2 General rules concerning licences

...

1.2.5 Validity of licences

...

1.2.5.1.2 A Contracting State, having issued a licence, shall ensure that other Contracting States are enabled to be satisfied as to the validity of the licence.

Note 4.— See the Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulation Training Devices (Doc 9625).

...

1.2.8 Approved training and approved training organization

...

1.2.8.5 The approval of a training organization by a State shall be dependent upon the applicant demonstrating compliance with the requirements of Appendix 2 and Appendix 4.

Note.— Guidance on approval of a training organization can be found in the Manual on the Approval of Training Organizations (Doc 9841).

1.2.8.6 Approved training for flight crew and air traffic controllers shall be conducted within an approved training organization.

Note.— The approved training considered in 1.2.8.3 relates primarily to approved training for the issuance of an Annex 1 licence or rating. It is not intended to include approved training for the maintenance of competence or for an operational qualification after the initial issuance of a licence or rating, as may be required for air traffic controllers or for flight crew, such as the approved training under Annex 6 — Operation of Aircraft, Part I — International Commercial Air Transport — Aeroplanes, 9.3 or Part III — International Operations — Helicopters, Section II, 7.3.

1.2.8.7 Competency-based approved training for aircraft maintenance personnel shall be conducted within an approved training organization.

Note.— A comprehensive training scheme for the aircraft maintenance (technician/engineer/mechanic) licence, including the various levels of competency, is contained in the Procedures for Air Navigation Services — Training (Doc 9868, PANS-TRG).

...

CHAPTER 2. LICENCES AND RATINGS FOR PILOTS

...

2.2 General rules concerning pilot licences and ratings

2.2.1 General licensing specifications

...

2.1.1.4 Transitional measures related to the powered-lift category

Until 5 March 2015, the Licensing Authority may endorse a type rating for aircraft of the powered-lift category on an aeroplane or helicopter pilot licence. The endorsement of the rating on the licence shall indicate that the aircraft is part of the powered-lift category. The training for the type rating in the powered-lift category shall be completed during a course of approved training, shall take into account the previous experience of the applicant in an aeroplane or a helicopter as appropriate and incorporate all relevant aspects of operating an aircraft of the powered-lift category.

...

CHAPTER 4. LICENCES AND RATINGS FOR PERSONNEL OTHER THAN FLIGHT CREW MEMBERS

...

4.3 Aircraft maintenance (technician/engineer/mechanic)

4.3.1 Requirements for the issue of the licence

...

4.2.1.2 *Knowledge*

...

Human performance

- e) human performance, including principles of threat and error management, relevant to aircraft maintenance.

Note.— Guidance material to design training programmes on human performance, including threat and error management, can be found in the Human Factors Training Manual (Doc 9683).

...

4.6 Air traffic controller ratings

...

4.5.2 Requirements for air traffic controller ratings

...

4.5.2.3 *Skill*

The applicant shall have demonstrated, at a level appropriate to the privileges being granted, the skill, judgement and performance required to provide a safe, orderly and expeditious control service, including the recognition and management of threats and errors.

Note.— Guidance material on the application of threat and error management is found in the Procedures for Air Navigation Services — Training (Doc 9868, PANS-TRG), Chapter 3, Attachment C, in Part II, Chapter 2, of the Human Factors Training Manual (Doc 9683) and in Cir 314, Threat and Error Management (TEM) in Air Traffic Control.

...

4.7 Flight operations officer/flight dispatcher licence

...

4.7.1 Requirements for the issue of the licence

...

4.6.1.3 Knowledge

...

Human performance

- i) human performance relevant to dispatch duties including principles of threat and error management.

Note.— Guidance material to design training programmes on human performance, including threat and error management, can be found in the Human Factors Training Manual (Doc 9683).

...

4.6.1.4 Skill

The applicant shall have demonstrated the ability to:

...

- d) recognize and manage threats and errors

Note.— Guidance material on the application of threat and error management is found in the Procedures for Air Navigation Services — Training (Doc 9868, PANS-TRG), Chapter 3, Attachment C, and in Part II, Chapter 2, of the Human Factors Training Manual (Doc 9683).

...

APPENDIX 2. APPROVED TRAINING ORGANIZATION

...

3. Training programmes

3.2 A Licensing Authority may approve a training programme for a private pilot licence, commercial pilot licence an instrument rating or an aircraft maintenance (technician/engineer/mechanic) licence that allows an alternative means of compliance with the experience requirements established by Annex 1, provided that the approved training organization demonstrates to the satisfaction of the

Licensing Authority that the training provides a level of competency at least equivalent to that provided by the minimum experience requirements for personnel not receiving such approved training.

Note.— A comprehensive training scheme for the aircraft maintenance (technician/engineer/mechanic) licence, including the various levels of competency, is contained in the Procedures for Air Navigation Services — Training (Doc 9868, PANS-TRG).

7

4.2. When a Licensing Authority approves a training programme for a multi-crew pilot licence, the approved training organization shall demonstrate to the satisfaction of the Licensing Authority that the training provides a level of competency in multi-crew operations at least equal to that met by holders of a commercial pilot licence, instrument rating and type rating for an aeroplane certificated for operation with a minimum crew of at least two pilots.

Note.— Guidance on the approval of training programmes can be found in the Manual on the Approval of Training Organizations (Doc 9841).

...

6. Facilities

...

6.3 Synthetic training devices shall be qualified according to requirements established by the State and their use shall be approved by the Licensing Authority to ensure that they are appropriate to the task.

Note.— The Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulation Training Devices (Doc 9625) provides guidance on the approval of flight-simulation training devices.

...

APPENDIX 3.REQUIREMENTS FOR THE ISSUE OF THE MULTI-CREW PILOT LICENCE - AEROPLANE

...

5. Simulated flight

Note.— The Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulation Training Devices (Doc 9625), Volume I – Aeroplanes, provides guidance on the qualification of flight simulation training devices used in training programmes. The manual defines seven examples of flight simulation training devices based on the specific training being conducted, including four examples for the four phases of multi-crew pilot licence training defined in Attachment B of Annex 1. The numbering system used in Doc 9625 is different from the numbering used in 4.2.

— END —

A nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény
Annex 1. 171. módosítás hivatalos magyar nyelvű fordítása:

+ELŐLAP A 171. MÓDOSÍTÁSHOZ

**NEMZETKÖZI
SZABVÁNYOK ÉS
AJÁNLOTT ELJÁRÁSOK**

SZEMÉLYI ALKALMASSÁG

**ANNEX 1.
A NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSRŐL SZÓLÓ
EGYEZMÉNYHEZ**

TIZENEGYEDIK KIADÁS – 2011. JÚLIUS

NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSI SZERVEZET

Az Annex 1. módosításainak jegyzéke

Az Annex 1. módosításainak jegyzéke

	<i>Hatálybalépés dátuma</i>	<i>Alkalmazás dátuma</i>
Tizenegyedik kiadás (tartalmazza az 1-től 170-ig terjedő módosításokat)	2011. július 18.	2011. november 17.
171. módosítás (a Tanács által elfogadva 2013. február 25-én) Helyettesítő oldalak (vi), (xii), 1-2, 1-5, 1-8, 1-12, 1-13, APP 2-1-től APP 2-3-ig, és ATT B-2.	2013. július 15	2013. november 14.

171. módosítás

a Nemzetközi szabványokhoz és ajánlott eljárásokhoz

SZEMÉLYI ALKALMASSÁG

(A Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezmény - Annex 1.)

1. Az Annex 1. (Tizenegyedik kiadás) a következő helyettesítő oldalakkal egészül ki a 2013. november 14-től alkalmazandó 171. módosítás átvétele érdekében:
 - a) Oldal: (vi) — Tartalomjegyzék
 - b) Oldal: (xii) — Előszó
 - c) Oldalak: 1-2, 1-5, 1-8, 1-12 és 1-13 — 1. fejezet
 - d) Oldalak: APP 2-1-től APP 2-3-ig — 2. sz. függelék
 - e) Oldal: ATT B-2 — „B” melléklet
2. A 4. sz. függelék és a „C” mellékletet teljesen törölni kell.
3. A módosítás bejegyzését az (iii) oldalon kell rögzíteni.

TARTALOMJEGYZÉK

	<i>Oldal</i>
ELŐSZÓ	(vii)
1. FEJEZET Szakszolgálati engedélyekre vonatkozó meghatározások és általános szabályok	1-1
1.1 Fogalommeghatározások.....	1-1
1.2 Szakszolgálati engedélyekre vonatkozó általános szabályok	1-6
2. FEJEZET Pilóta szakszolgálati engedélyek és jogosítások	2-1
2.1. A pilóta szakszolgálati engedélyekre és jogosításokra vonatkozó általános szabályok	2-1
2.2 Növendék pilóta	2-5
2.3 Magánpilóta szakszolgálati engedély	2-6
2.4 Kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély	2-13
2.5 Több személyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély a repülőgép kategóriának megfelelően	2-21
2.6 Közforgalmi pilóta szakszolgálati engedély	2-23
2.7 Műszeres jogosítás.....	2-29
2.8 Repülőgépekre, léghajókra, helikopterekre és motoros szerkezetekre alkalmas repülőoktató jogosítás	2-32
2.9 Vitorlázó repülőgép pilóta szakszolgálati engedély	2-34
2.10 Szabadon repülő ballon pilóta szakszolgálati engedély	2-37
3. FEJEZET Nem pilóta hajózó személyzeti tagok szakszolgálati engedélyei	3-1
3.1. A hajózó navigátor és a hajózó mérnök szakszolgálati engedélyekre vonatkozó általános szabályok	3-1
3.2 Hajózó navigátor szakszolgálati engedély	3-1
3.3 Hajózó mérnök szakszolgálati engedély	3-3
3.4 Hajózó rádiós	3-7
4. FEJEZET A hajózó személyzetbe nem tartozó személyzet szakszolgálati engedélyei és jogosításai	4-1
4.1 A hajózó személyzetbe nem tartozó személyzet tagjainak szakszolgálati engedélyére és jogosításaira vonatkozó általános szabályok	4-1
4.2 Légijármű szerelő (technikus /mérnök /műszerész)	4-1
4.3 Légiforgalmi irányító növendék	4-3
4.4 Légiforgalmi irányító szakszolgálati engedély	4-4
4.5 Légiforgalmi irányító jogosításai	4-5
4.6 Repülésüzemi tiszt/diszpécser szakszolgálati engedély	4-8
4.7 Légiforgalmi állomásüzemeltető szakszolgálati engedély	4-11
4.8 Repülés-meteorológiai személyzet	4-12
5. FEJEZET A szakszolgálati engedélyekre vonatkozó előírások	5-1
6. FEJEZET A szakszolgálati engedély kibocsátásának egészségügyi feltételei	6-1
6.1 Egészségügyi minősítések – Általános rész	6-1
6.2 Az Egészségügyi minősítés követelményei	6-2
6.3. I. osztályú Egészségügyi Minősítés	6-4
6.4. II. osztályú Egészségügyi Minősítés	6-11
6.5. III. osztályú Egészségügyi Minősítés	6-17
1. FÜGGELÉK A rádió-távbeszélő összeköttetésben használatos nyelvek ismeretének szintjére	APP 1-1

vonatkozó követelmények

2. FÜGGELÉK Jogosított Kiképzési Szervezet APP 2-1

3. FÜGGELÉK Többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély kiadására vonatkozó követelmények — APP 3-1
Repülőgépre

„A” MELLÉKLET A nyelvtudás szintjét minősítő ICAO Táblázat ATT A-1

„B” MELLÉKLET Többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély — Repülőgépre — ATT B-1
Az alkalmasság szintjei

*Elfogadva
Hatályos
Alkalmazandó*

<i>Módosítás</i>	<i>Forrás(ok)</i>	<i>Tárgy(ak)</i>	
159 (8. kiadás)	A szakszolgálati engedély kiadásával és a kiképzéssel foglalkozó Panel (PELT) 2., 3., és 4. ülése; 1983. november, 1985. április, 1986. április Léginavigációs Bizottság.	A hajózó személyzeti tagok szakszolgálati engedélyezésével foglalkozó szabványok és ajánlott gyakorlatok (SARP) módosítása. A senior kereskedelmi pilóta – repülőgép, az ellenőrzött VFR jogosítás, a hajózó fedélzeti rádiós szakszolgálati engedély és a vitorlázó és ballon repülésoktató jogosítások eltörlése. Az 5700 kg maximális felszálló tömeg határvonal eltörlése és felváltása az engedélyezéshez szükséges személyzeti összetétel szerinti határvonallal. A helikopterekre vonatkozó minden előírás szabvány jogállásúra változtatása. A két-pilótás üzemelésre jogosított légijárművekre a típusjogosítás kiadási követelményeinek megszigorítása. Minden szakszolgálati engedély és jogosítás kiadási feltételének naprakésszé tétele Repülésoktatási követelmények felállítása a magán-, a kereskedelmi-, a vitorlázó-, és a szabadon repülő ballon pilóta szakszolgálati engedélyekhez és a műszeres, illetve a repülés-oktató jogosításokhoz.	1988. március 28. 1988. július 31. 1989. november 16.
160	Léginavigációs Bizottság.	A légiforgalmi irányítókra, a légiforgalmi állomásüzemeltetőkre és a repülésüzemi tisztekre vonatkozó szabványok és ajánlott gyakorlatok (SARP-ok) módosítása.	1993. március 24. 1993. július 26. 1994. november 10.
161	Léginavigációs Bizottság.	A repülőgép karbantartó technikus/mérnök/szerelő személyekre vonatkozó szabványok és ajánlott gyakorlatok (SARP) és a szakszolgálati engedélyükre vonatkozó előírások módosítása.	1997. március 10. 1997. július 21. 1998. november 5.
162	A különféle szerekkel kapcsolatos munkahelyi visszaélések megakadályozásával foglalkozó munkacsoport (PSAWSG) 1., 2., 3., és 4. találkozója 1993. december, 1994. augusztus, 1995. január, 1995. május. Léginavigációs Bizottság.	A repülésben foglalkoztatott személyek által használt pszichoaktív szerekkel kapcsolatos szabványok és ajánlott gyakorlatok (SARP) módosítása.	1998. február 25. 1998. július 20. 1998. november 5.
163 (9. kiadás)	Repülésbiztonsági és Emberi Tényezőket Vizsgáló Bizottság (FSHFSG); 1995. május Látást és Színlátást Vizsgáló Bizottság (VCPSG); 1997. június -	1998. május Léginavigációs Bizottság. Az Emberi Tényezők ismeretére vonatkozó követelmények, a látásra és színlátásra vonatkozó követelmények, a szakszolgálati engedélyben használatos nyelv, a Melléklet törlése.	2001. február 19. 2001. július 16. 2001. november 1.

164	A Közgyűlés 32. ülése, a MET Divízió találkozója (2002), Léginavigációs Bizottság.	Meghatározások módosítása, a megkívánt nyelvtudásra vonatkozó új előírások rádiótávbeszélőt használó repülőgép- és helikopterpilótákra, valamint a légiforgalmi irányítókra és légiforgalmi állomásüzemeltetőkre vonatkozóan; a légiforgalmi meteorológiai szakszemélyzet minősítésére és kiképzésére vonatkozó előírások Megjegyzéssel való kiegészítése, a légijármű karbantartó mérnökökre vonatkozó Emberi Tényezők ismerettel kapcsolatos követelményeinek módosítása.	2003. március 5. 2003. július 14. 2003. november 27.
165	Léginavigációs Bizottság.	A típusjogosítás jóváhagyása a jogosultságoknak a repülés utazórepülési szakaszára történő korlátozásával.	2004. február 25. 2004. július 12. 2004. november 25.
166	Léginavigációs Bizottság; Orvosi Előírások Munkacsoport(MPSG); Szolgálati engedély kiadásával és a kiképzéssel foglalkozó Panel (FCLTP).	Az orvosi előírások módosítása; új előírások az oktatási/kiképzési szervezetekre vonatkozóan	21 February 2005 11 July 2005 24 November 2005
167 (10. kiadás)	A Léginavigációs Bizottság tanulmányai; A szakszolgálati engedély kiadásával és a kiképzéssel foglalkozó Panel második ülése.	Módosított és új egészségügyi előírások a hajózó személyzet tagjai életkorának felső határára vonatkozóan, léghajókra és motoros szerkezetekre vonatkozó új személyi alkalmassági követelmények, a többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély bevezetése, a jelenleg érvényes hajózó személyzet szakszolgálati engedélyére vonatkozó Szabványok részleteinek módosításai; a repülési szimulátor oktatóberendezésen történő kiképzés eszközeinek szerepére vonatkozó rendelkezések módosításai a szakszolgálati engedélyek és jogosítások különböző szintjei által megkívánt szakképzettség megszerzésében vagy fenntartásában.	2006. március 10. 2006. július 17. 2006. november 23.
168	A Léginavigációs Bizottság tanulmánya.	A módosítás az alábbiakat érinti: a) a radarbevezetés és távolkörzeti irányító jogosítás felváltása légtérellenőrző bevezetés és távolkörzeti irányító jogosításokkal, hogy tükrözze azt a tényt, hogy a légtérellenőrző rendszerek nem korlátozódnak a radarra; b) a légiforgalmi irányítókkal kapcsolatos emberi tényezők ismereteire vonatkozó követelmények harmonizálása az Annex 1. 167. módosításának részeként nemrégiben elfogadott, a hajózó személyzetre vonatkozó követelményekkel; c) a hajózó személyzet jóváhagyott kiképzésére vonatkozó meglévő Szabványok (Annex 1., 1.2.8. és 2. sz. függelék) alkalmazhatósága a légiforgalmi irányítói szakszolgálati engedélyhez és jogosításokhoz szükséges jóváhagyott kiképzésre; és d) új rendelkezések az operatív környezetben oktatásban részesülő légiforgalmi irányító növendékekre vonatkozóan.	2007. február 23. 2007. július 16. 2007. november 22.
169-A	A Titkárság az Orvosi Előírások Munkacsoport közreműködésével	Módosítás, amely a repülésbiztonságot fenyegető jelenlegi repülés-egészségügyi kockázatok jobb kezelése érdekében új koncepciókat vezet be a repülés-egészségügy területén.	2009. március 2. 2009. július 20. 2009. november 19.
169-B	Titkárság	A repülésbiztonság-irányításra vonatkozó harmonizált rendelkezések idologozására vonatkozó módosítás a Nemzeti Repülésbiztonsági Program megvalósítására és fenntartására vonatkozó keretrendszer bevezetésével 2010. november 18-tól.	2009. március 2. 2009. július 20. 2010. november 18.

170	Titkárság a Légiforgalmi Szakemberek Következő Generációja (NGAP) Munkacsoport és a Nemzetközi Légi Szállítási Szövetség (IATA) kiképzési és képesítési kezdeményezése (ITQI) segítségével.	a)	a légitárgy-karbantartó technikus szakszolgálati engedélyhez szükséges tapasztalati követelményeknek való megfelelés alternatív módjának lehetővé tétele jóváhagyott, kompetencia-alapú kiképzési programok alkalmazása esetén;	2011. március 4.
		b)	a jóváhagyott kiképzés és a jogosított kiképzési szervezet fogalom meghatározásának módosítása a megfogalmazásuk egyszerűsítése érdekében, valamint annak a követelménynek az új szabványokba történő áthelyezése érdekében, hogy a személyzet bizonyos kategóriáinak kiképzését jogosított kiképzési szervezetben kell végezni;	2011. július 18.
		c)	bizonyos szakszolgálati engedéllyel rendelkező személyzetre vonatkozó fenyegető jelenségek és hibakezelés (TEM) követelményeinek harmonizálása a repülőszemélyzet hajózó személyzet szakszolgálati engedélyére vonatkozó követelményekkel;	2011. november 17.
		d)	a motoros légi járművek szakszolgálati engedélyezési követelményeire vonatkozó átállási előírások meghosszabbítása; és	
		e)	különböző szerkesztői módosítások.	
171	A Repülésbiztonság-irányítási Bizottság (SMP) különleges ülése (SMP/SM/1)	A repülésbiztonsággal kapcsolatos biztonsági előírások átvétele az Annex 19-be		2013. február 25. 2013. július 15. 2013. november 14.

NEMZETKÖZI SZABVÁNYOK ÉS AJÁNLOTT ELJÁRÁSOK

1. FEJEZET SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEKRE VONATKOZÓ MEGHATÁROZÁSOK ÉS ÁLTALÁNOS SZABÁLYOK

1.1 Fogalommeghatározások

Ahol a Személyi alkalmasságra vonatkozó Szabványokban és ajánlott eljárásokban az alábbi kifejezéseket használtuk, azok a következő jelentéssel bírnak:

Hiteles orvosi minősítés (Accredited medical conclusion). Az Engedélyező Hatóság számára elfogadható, egy vagy több orvosszakértő által – a végeredmény elérése céljából, szükség szerint repülési, vagy egyéb szakértők bevonásával – az adott eset tárgyában levont végeredmény.

Repülőgép (Aeroplane). A levegőnél nehezebb, erőgép meghajtású légi jármű, amely repülés közben a felhajtóerőt elsősorban a repülés adott szakaszaiban rögzített helyzetben maradó felületeire ható aerodinamikai reakciók révén nyeri.

Légi jármű (Aircraft). Minden olyan szerkezet, amelynek a levegőben maradását olyan aerodinamikai reakciók biztosítják, amelyek nem azonosak a földfelszínre ható aerodinamikai reakciókkal.

Légi jármű repülési elektronika (Aircraft avionics). Olyan kifejezés, amely az adott légi jármű fedélzetén használt bármilyen elektronikus készüléket – beleértve azok elektronikus részeit is – magában foglal, mint például a rádiót, az automata repülésvezérlési és a műszer rendszereket is.

Légi jármű – osztály (Aircraft — category). A légi járművek osztályba sorolása meghatározott alapjellemzők szerint, pl. repülőgép, helikopter, vitorlázó repülőgép, szabadon repülő ballon.

Egy pilótás üzemelésre hitelesített légi jármű – (Aircraft certificated for single-pilot operation). A légi járművek azon típusa, amelyről a lajstromozó állam a légialkalmassági vizsgálatok alapján megállapította, hogy egy pilótás minimum létszámú személyzettel biztonságosan üzemeltethető.

Másodpilótával üzemeltetendő légi jármű (Aircraft required to be operated with a co-pilot). Olyan típusú légi jármű, amelyet egy másodpilótával kell üzemeltetni a repülési kézikönyvben, vagy az üzemeltetési bizonyítványban előírtak szerint.

A légi jármű típusa (Aircraft — type of). Azonos alapkonstrukciójú légi járművek összessége, beleértve azok minden változatát, kivéve, ha olyan módosításokat hajtottak végre, amelyek eredményeként a légi jármű vezetési vagy repülési jellemzői megváltoztak.

Repülési készség (Airmanship). A jó ítélőképesség és a megfelelő szintű tudás következetes alkalmazása, készségek és hozzáállás a repülési feladatok végrehajtásához.

Léghajó (Airship). A levegőnél könnyebb, erőgép meghajtással rendelkező légi jármű.

Jogosított karbantartó szervezet (Approved maintenance organization). A Szerződő Állam által az Annex 6. I. Részének 8. Fejezete – Repülőgép karbantartása – előírásai alapján jogosított, és az illető állam jóváhagyott felügyelete alatt működő szervezet, amely feladata a légi jármű, vagy részeinek karbantartása.

Megjegyzés.— Ez a meghatározás nem kívánja kizárni azt a lehetőséget, hogy a szervezetet vagy annak felügyeletét egyenél több állam hagyja jóvá.

Jóváhagyott kiképzés (Approved training). Szerződő Állam által jóváhagyott speciális tanterv és felügyelet szerint végzett kiképzés.

Jogosított kiképzési szervezet (Approved training organization). Szerződő Állam által, az Annex 1. követelményei szerint jogosított szervezet a jóváhagyott kiképzés végrehajtására ugyanezen Állam felügyelete alatt.

ATS légtérelenőrző szolgálat (ATS surveillance service). Közvetlenül ATS légtérelenőrző rendszer segítségével nyújtott szolgáltatás megjelölésére használt kifejezés.

ATS légtérelenőrző rendszer (ATS surveillance system). Általános kifejezés, amely az ADS-B-t, PSR-t, SSR-t vagy bármely hasonló földi rendszert jelent, amely lehetővé teszi a légi járművek azonosítását.

Megjegyzés.— Hasonló földi rendszer az, amelyről összehasonlító értékeléssel vagy más módszerrel bebizonyították, hogy biztonsági és teljesítményszintje megegyezik vagy jobb, mint a monopulzus SSR-é.

Ballon (Balloon). A levegőnél könnyebb, erőgép meghajtással nem rendelkező légi jármű.

Megjegyzés.— A jelen Annex céljára ez a meghatározás a szabadon repülő ballonra vonatkozik.

Légi-alkalmassá nyilvánítás (Certify as airworthy (to)). Annak igazolása, hogy a légi jármű, vagy annak részei a rajtuk elvégzett karbantartást követően az érvényes légialkalmassági előírásoknak megfelelnek.

Közforgalmú légiszállítás (Commercial air transport operation). Légi jármű üzemeltetése, beleértve utasok, áru, vagy postaküldemények szállítását, díjazás, vagy ellenszolgáltatás mellett.

Alkalmasság (Competency). Készségek, tudás és magatartásformák kombinációja, amelyek egy feladatnak az előírt standard szintjén történő végrehajtásához szükségesek.

Alkalmassági alapelem (Competency element). Olyan tevékenység, mely úgy alakít egy feladatot, melynek van egy kiváltó eseménye és egy befejező eseménye, hogy világosan értelmezi annak határait és egy meghatározható végeredményét.

Az alkalmasság egysége (Competency unit). Különálló részekből álló tevékenység, amely számos alkalmassági alapelemet foglal magába.

Másodpilóta (Co-pilot). Szakszolgálati engedéllyel rendelkező, a légijármű fedélzetén a parancsnokpilóta feladatain kívül bármely más pilóta-feladatot ellátó pilóta, kivéve azt a személyt, aki a légijármű fedélzetén kizárólag repülésoktatás céljából tartózkodik.

Beszámítható eredmény (Credit). Alternatív módozatok, vagy korábbi minősítés elismerése.

Útvonalrepülés (Cross-country). Egy indulási pont és egy érkezési pont között végrehajtott olyan repülés, amely során szabvány navigációs eljárások alkalmazásával egy előre megtervezett útvonalat követ.

Kétkormányos képzési idő (Dual instruction time). Az a repülési időtartam, amely alatt a légijármű fedélzetén egy adott személyt megfelelő jogosítással rendelkező pilóta oktat.

Hiba (Error). A hajózó személyzet részéről végrehajtott olyan tevékenység, vagy annak elmaradása, amely eltérést eredményez a szervezet, vagy a hajózó személyzet szándékaitól vagy elvárásaitól.

Megjegyzés. — A működtető személyek meghatározását lásd az Annex 19. 1. Fejezetében —
Repülésbiztonság-irányítás.

Hiba kezelése (Error management). Az a folyamat, amely során a hibák felderítése és az ellenintézkedések segítségével azokra adott válasz olyan, hogy csökkenti, vagy kiküszöböli a hibák következményeit, és csökkenti a további hibák, vagy a nemkívánatos légijármű helyzetek valószínűségét.

Parancsnokpilóta (Pilot-in-command). Az üzemeltető, vagy általános célú (kisgépes) repülésben a tulajdonos által parancsnokpilótának kijelölt pilóta, akit megbíznak a repülés biztonságos végrehajtásával

Ellenőrzés alatti parancsnokpilóta (Pilot-in-command). A parancsnokpilóta ellenőrzése alatt álló másodpilóta, aki a parancsnokpilóta feladatait hajtja végre az Engedélyező Hatóság által elfogadhatónak ítélt ellenőrzési eljárásnak megfelelően.

Motoros szerkezet (Powered-lift). A levegőnél nehezebb olyan légijármű, amely képes a függőleges felszállásra, a függőleges leszállásra és a kis sebességgel történő repülésre, és amely elsődlegesen a motormeghajtású emelőszerkezettől, vagy az emeléshez alkalmazott motor tolóerőtől függ ezen repülési tartományokban, valamint az emelésben szerepet nem játszó nem-forgó légijármű-felület(ek)től vízszintes repülés során.

Káros szerek problémát okozó használata (Problematic use of substances). A repülési szakszemélyzet által fogyasztott olyan egy vagy több pszichoaktív szer használata, amely:

- a) használójára nézve közvetlen veszélyt jelent, vagy mások életét, egészségét, illetve jólétét veszélyeztet; és/vagy
- b) foglalkozási, szociális, mentálhigiénés, fizikai problémát, vagy rendellenességet okoz, illetve azt súlyosbítja.

Pszichoaktív szerek (Psychoactive substances). Az alkohol, az ópium-rokon-, a cannabis-rokon anyagok, a nyugtató és hipnotikus anyagok, a kokain, a tudatállapotot befolyásoló egyéb szerek, a hallucinogén anyagok és az illó oldószerek a kávé és a dohány kivételével.

Minőségbiztosítási rendszer (Quality system). A szervezet dokumentált eljárásai és irányelvei, ezen irányelvek és eljárások belső auditjai, a minőség tökéletesítése érdekében hozott ajánlások és felülvizsgálatok kezelése.

Jogosított légiforgalmi irányító (Rated air traffic controller). Olyan légiforgalmi irányító, aki szakszolgálati engedéllyel és az általa gyakorolt tevékenységre érvényes jogosításokkal rendelkezik.

Jogosítás (Rating). A szakszolgálati engedélybe bejegyzett, vagy a szakszolgálati engedélyhez tartozó, annak részét képező felhatalmazás, amely a szakszolgálati engedélyt érintő külön feltételeket, jogosításokat vagy a korlátozásokat rögzíti.

Érvényesség elismerése (szakszolgálati engedély) (Rendering (a licence) valid). Valamely Szerződő Állam saját szakszolgálati engedély kiadását helyettesítő olyan tevékenység, amellyel más Szerződő Állam által kiadott szakszolgálati engedélyt a saját maga által kiadott szakszolgálati engedéllyel egyenértékűnek ismer el.

Karbantartási nyilatkozat aláírása (Sign a maintenance release (to)). Az Annex 6-ban szereplő karbantartási nyilatkozat kiadásával annak igazolása, hogy a karbantartási munkát a vonatkozó légialkalmassági szabványokkal megegyezően kielégítő módon elvégezték.

Jelentős (Significant). A 6. fejezetben szereplő egészségügyi előírások szövegösszefüggésében a ***jelentős*** olyan fokú, vagy olyan természetű dolgot jelent, mely valószínűen veszélyt jelent a repülés biztonságára.

Egyedül-repülési idő (Solo flight time). Az a repülési időtartam, amely alatt a növendék pilóta egyedül tartózkodik a légijárműben.

Nemzeti Repülésbiztonsági Program (State safety programme – SSP). A biztonság javítását célzó szabályozások és tevékenységek integrált csomagja.

Fenyegetés (Threat). Olyan események vagy hibák, amelyek a hajózó személyzet befolyásán kívül fordulnak elő, megnövelik az üzemeltetés bonyolultságát, és amelyeket kezelni kell a biztonság megfelelő szintje fenntartása érdekében.

Megjegyzés. — A működtető személyek meghatározását lásd az Annex 19. 1. Fejezetében — Repülésbiztonság-irányítás.

Fenyegetés kezelése (Threat management). A fenyegetések felderítése és az azokra adott válasz ellenintézkedések útján annak érdekében, hogy a fenyegetések következményei mérsékelhetőek, vagy kiküszöbölhetőek legyenek, valamint a hibák vagy a nemkívánatos helyzetek előfordulási valószínűsége csökkenjen.

Megjegyzés. — A nem kívánt helyzetek leírását lásd a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai – Kiképzés (PANS-TRG, Doc 9868) 3. Fejezet C. Mellékletben, valamint a 314. Körlevélben — Fenyegető jelenségek és hibák kezelése (TEM) a légiforgalmi irányításban.

1.2 Szakszolgálati engedélyekre vonatkozó általános szabályok

1. megjegyzés — Annak ellenére, hogy a Nemzetközi Polgári Repülés Egyezménye a Lajstromozó Államot olyan feladatokkal ruházza fel, amelyeket ez az állam – a helyzetnek megfelelően – jogosult, vagy köteles gyakorolni, a Közgyűlés az A23-13 Határozatában elismerte, hogy a lajstromozó állam esetenként képtelen megfelelően eleget tenni kötelezettségének akkor, amikor más állam által üzemeltetett légijárművet – elsősorban hajózó személyzet nélkül – vesz bérbe, szerződésbe vagy cserébe, és elismerte továbbá azt, hogy az Egyezmény esetleg nem megfelelően írja elő az üzemeltető államának ilyen esetekre vonatkozó jogait és kötelezettségeit mindaddig, amíg az Egyezmény függőben lévő 83. Cikkelye érvénybe nem lép. Ennek megfelelően a Tanács azt szorgalmazza, hogy amennyiben a fent említett esetekben a lajstromozó állam úgy találja, hogy nem képes megfelelően ellátni az Egyezmény által ráruházott feladatokat, akkor az üzemeltető államra ruházza át – ha ez utóbbi elfogadja – a lajstromozó állam azon feladatait, amelyeket az üzemeltető szerinti Állam megfelelőbben képes ellátni. Bár az Egyezmény függőben lévő 83. Cikkelye 1997. június 20-án életbe lépett mindazon államokra vonatkozóan, amelyek a kapcsolódó Protokolt (DOC 9318) aláírták, a fentiekben említett lépések elsősorban azokra a Szerződő Államokra vonatkoznak, amelyek a függőben lévő 83. Cikkely hatálya alá eső szerződéses kapcsolattal nem rendelkeznek. Nyilvánvaló, hogy a függőben lévő 83. Cikkely érvénybe lépése után az előzőekben említett tevékenységek a gyakorlati célszerűséget segítik elő, és nem érintik sem a Chicagói Egyezménynek a lajstromozó állam, sem bármely harmadik állam kötelezettségeket előíró rendelkezéseit. Az Egyezmény 83. Cikkelye ugyan 1997. június 20-án érvénybe lépett, azonban az ilyen átruházási egyezmények csak azokat a Szerződő Államokat fogják érinteni, amelyek a 83. Cikkelyben foglalt feltételek teljesítését követően ratifikálták a kapcsolódó Protokolt (DOC 9318).

2. megjegyzés — A nemzetközi szabványokat és ajánlott eljárásokat az alábbi szakszolgálati engedélyekre alakították ki:

a) Hajózó személyzet

- magánpilóta — repülőgép, léghajó, helikopter, vagy motoros szerkezet;*
- kereskedelmi pilóta — repülőgép, léghajó, helikopter, vagy motoros szerkezet;*
- többszemélyes személyzet pilóta – repülőgép;*
- közforgalmi pilóta — repülőgép, helikopter, vagy motoros szerkezet*
- vitorlázó repülőgép pilóta;*

- szabadon repülő ballon pilóta;
- hajózó navigátor;
- hajózó mérnök.

b) Egyéb személyzet

- légijármű szerelő (technikus /mérnök /műszerész);
- légiforgalmi irányító;
- repülésüzemi tiszt/diszpécser;
- légiforgalmi állomásüzemeltető.

1.2.1 Hajózó személyzet tagjaként való ténykedés joga

Valamely személy légijárművön csak abban az esetben tevékenykedhet hajózó személyzet tagjaként, ha rendelkezik a feladatkörének megfelelő és az ezen Annex előírásait kielégítő érvényes szakszolgálati engedéllyel. A szakszolgálati engedélyt az adott légijárművet lajstromozó államnak kell kiállítania, vagy érvényesítenie kell a más Szerződő Állam által kiadott szakszolgálati engedélyt.

Megjegyzés.— A Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezmény 29. Cikkelye előírja, hogy a hajózó személyzeti tagoknak a megfelelő engedélyeket magukkal kell vinniük a fedélzetre minden olyan légijármű esetében, amely részt vesz a nemzetközi légiforgalomban.

1.2.2 Szakszolgálati engedély érvényességének elismerése

1.2.2.1 Ha egy Szerződő Állam egy másik Állam által kibocsátott szakszolgálati engedélyt érvényesnek ismer el a saját kibocsátású szakszolgálati engedélye alternatívájaként, az érvényességet az előbbi engedéllyel együtt viselendő megfelelő kiterjesztéssel határozza meg, melyben a másik állam szakszolgálati engedélyét a sajátjával egyenértékűnek elismeri. Ha egy állam bizonyos jogokra korlátozza a kiterjesztést, akkor pontosan meg kell határozni a szakszolgálati engedély kiterjesztésének egyenértékűként elfogadható jogosításait. A kiterjesztés érvényessége nem haladhatja meg a szakszolgálati engedély érvényességi idejét. A kiterjesztés érvényessége megszűnik, ha az engedélyt, amelyre ezt kibocsátották, visszavonták, vagy felfüggesztették.

Megjegyzés.— Ez a kitétel nem szándékozik megakadályozni a szakszolgálati engedélyt kibocsátó államot abban, hogy megfelelő bejelentéssel meghosszabbítsa a szakszolgálati engedély érvényességi időtartamát anélkül, hogy megkövetelné akár a szakszolgálati engedély fizikai visszaküldését, anélkül hogy megkövetelné akár a szakszolgálati engedély fizikai visszaküldését, akár a szakszolgálati engedély tulajdonosának megjelenését az adott állam hatóságai előtt.

1.2.2.2 Ha az 1.2.2.1. pont alatti kiterjesztést közforgalmú légiszállítás tevékenységeiben történő felhasználásra bocsátották ki, az Engedélyező Hatóságnak a másik Szerződő Állam engedélyének érvényességét hitelesítenie kell a kiterjesztés megadása előtt.

1.2.2.3 Ajánlás. – *A Szerződő Állam által kibocsátott pilóta szakszolgálati engedélyt a többi Szerződő Állam részéről érvényesnek kell elismerni magánrepülések esetére.*

Megjegyzés.— *A más Szerződő Állam által kiadott szakszolgálati engedélyt magánrepülések céljára hivatalos formaságok nélkül elismerő Szerződő Államot arra ösztönözzük, hogy ezt a lehetőséget tegye közzé saját Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványában.*

1.2.3 A szakszolgálati engedély birtokosának jogosításai

A Szerződő Állam ne engedélyezze, hogy az engedély birtokosa a szakszolgálati engedélyében biztosított jogosultságain kívül egyéb jogokat is gyakorolhasson.

1.2.4 Egészségügyi alkalmasság

1. megjegyzés — *Tájékoztató anyagot a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.*

2. megjegyzés — *A folyamodónak az „Egészségügyi Minősítés”-ben foglalt és három külön osztályba sorolt követelmény közül a megfelelőt kell teljesítenie a különböző típusú szakszolgálati engedélyek egészségügyi feltételeinek kielégítéséhez. Az erre vonatkozó részleteket a 6.2., 6.3., 6.4., és 6.5. pontok tartalmazzák. Az 1.2.4.1. pontban leírt követelmények teljesítése bizonyítékaul az Engedélyező Hatóság megadja a szakszolgálati engedély birtokosának a megfelelő (I., II., illetve III. osztályú) Egészségügyi minősítést. Ez többféle módon történhet, mint például: megfelelő megnevezésű külön bizonyítvány kiadásával, a szakszolgálati engedélybe történő bejegyzéssel, állami szabályba foglalással, miszerint az egészségügyi minősítés a szakszolgálati engedély szerves része, stb.*

1.2.4.1 A szakszolgálati engedélyért folyamodónak, ahol ez alkalmazható, a 6. fejezetben részletezett követelményeknek megfelelően kiállított Egészségügyi minősítéssel kell rendelkeznie.

1.2.4.2 Ajánlás.— *Az államoknak 2010. november 18-tól – Nemzeti Repülésbiztonsági Programjuk részeként – a szakszolgálati engedély birtokosaira vonatkozó orvosi értékelési eljárás során olyan alapvető biztonságirányítási elveket kell alkalmazniuk, amelyek legalább a következőket tartalmazzák:*

- a) a repülés közbeni cselekvőképtelenségi események és az egészségügyi minősítés során tett orvosi megállapítások rutinszerű elemzése a fokozott egészségügyi kockázatot jelentő területek azonosítása érdekében; és*
- b) az egészségügyi minősítési folyamat folyamatos újraértékelése a fokozott orvosi kockázatot jelentő, azonosított területekre való összpontosítás érdekében.*

Megjegyzés — *A Nemzeti Repülésbiztonsági Program megvalósításának és fenntartásának keretrendszerét a Annex 19. „A” melléklete tartalmazza. A Nemzeti Repülésbiztonsági Programokra és a biztonságirányítási alapelvekre vonatkozó útmutatót a Repülésbiztonság-irányítási Kézikönyv (SMM) (Doc 9859) és a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyv (Doc 8984) tartalmazza.*

1.2.4.3 Az Egészségügyi minősítés érvényessége időszakaszának azzal a nappal kell kezdődnie, amelyen az egészségügyi vizsgálatot végrehajtották. Az érvényességi periódus időtartamának összhangban kell lennie az 1.2.5.2. pont előírásaival.

1.2.4.3.1 Az Egészségügyi minősítés érvényességének időtartamát egészen 45 napig lehet meghosszabbítani az Engedélyező Hatóság megítélése alapján.

Megjegyzés.— Javasolt az Egészségügyi minősítés lejáratának naptári napját változatlanul hagyni évről évre, ezáltal lehetővé válik, hogy az érvényes Egészségügyi minősítés lejárati napja legyen az új érvényességi periódus kezdőnapja azzal a feltétellel, hogy az egészségügyi felülvizsgálat az érvényes Egészségügyi minősítés érvényességi időtartama alatt történik meg, de ez nem lehet korábban, mint a lejárati időpontjától visszaszámított 45 nap.

1.2.4.4 A hajózó személyzet tagjai, vagy a légiforgalmi irányítók csak akkor gyakorolhatják a szakszolgálati engedélyükkel együtt járó jogaikat, ha a szakszolgálati engedélyüknek megfelelő, érvényes egészségügyi minősítéssel rendelkeznek, az 1.2.5.2.6. pontban foglaltak kivételével.

1.2.4.5 A Szerződő Állam jelöljön ki megfelelő képesítéssel és orvosi gyakorlattal rendelkező egészségügyi felülvizsgálókat, akik a folyamodó egészségi állapotának orvosi vizsgálatait elvégzik a 2. és a 3. fejezetben ismertetett szakszolgálati engedélyek vagy jogosítások kiadásához, megújításához, és a 4. fejezetben szereplő megfelelő engedélyek kiadásához és megújításához.

1.2.4.5.1 Az egészségügyi felülvizsgálóknak repülési orvostan képzésben kell részesülniük, és szabályos időközönként ismétlő kurzust kell elvégezniük. Kinevezésüket megelőzően az egészségügyi felülvizsgálóknak bizonyítaniuk kell, hogy megfelelő szaktudással rendelkeznek a repülési orvostan területén.

1.2.4.5.2 Az egészségügyi felülvizsgálóknak gyakorlati ismereteket és tapasztalatokat kell szerezniük azokról a körülményekről, amelyek között a szakszolgálati engedélyek és jogosítások birtokosai a feladatkörüket ellátják.

Megjegyzés.— A gyakorlati ismeretek és a tapasztalat megszerezhető repülés közben, szimulátoron, helyszíni tapasztalattal, vagy bármilyen egyéb személyesen megszerzett tapasztalattal, melyről az Engedélyező Hatóság úgy ítéli meg, hogy az kielégíti ezt a követelményt.

1.2.4.5.3 **Ajánlás.**— *Az egészségügyi minősítőnek rendszeresen értékelnie kell az egészségügyi felülvizsgáló kompetenciáját.*

1.2.4.6 Ha olyan szakszolgálati engedélyért vagy jogosításért folyamodik valaki, amelyhez előírták az orvosi alkalmasságot, akkor a folyamodó köteles aláírásával ellátott olyan nyilatkozatot eljuttatni egészségügyi felülvizsgálójának, amelyben közli, hogy korábban hasonló vizsgálaton átesett-e, és ha igen, akkor a legutolsó felülvizsgálat dátumát, helyét és eredményét is közölnie kell. Továbbá jeleznie kell a felülvizsgálónak, ha az Egészségügyi minősítését korábban visszautasították, érvénytelenítették, vagy felfüggesztették, és ha így történt, akkor a visszautasítás, érvénytelenítés vagy a felfüggesztés okát.

1.2.4.6.1 Ha a szakszolgálati engedélyért vagy jogosításért folyamodó az egészségügyi felülvizsgáló felé valótlan nyilatkozatot tesz, azt jelenteni kell az engedélyt kiadó állam Engedélyező Hatóságának, hogy az megtehesse a szükségesnek ítélt lépéseket.

1.2.4.7 Amikor a folyamodó 6. Fejezet szerinti egészségügyi felülvizsgálata befejeződött, az egészségügyi felülvizsgálónak koordinálnia kell a vizsgálat eredményeit, és egy aláírásával ellátott jelentést, vagy azzal egyező értékű beszámolót kell benyújtania az Engedélyező Hatóságnak – annak követelményeivel összhangban –, melyben részletezi a vizsgálat eredményeit és ismerteti a folyamodó orvosi alkalmasságára vonatkozó leletek értékelését.

1.2.4.7.1 Ha az egészségügyi jelentést elektronikus formában juttatja el az Engedélyező Hatósághoz, a felülvizsgáló személynek biztosítania kell az azonosítás megfelelőségét.

1.2.4.7.2 Amennyiben az egészségügyi felülvizsgálatot két vagy több felülvizsgáló végzi, a Szerződő Államoknak közülük ki kell jelölni egyet, aki felelős a vizsgálat eredményeinek koordinálásáért, az egészségügyi alkalmasságra vonatkozó leletek értékeléséért, és a jelentés aláírásáért.

Megjegyzés.— A fentiekben felsorolt érvényességi időtartamok a folyamodó arra az életkorára vonatkozik, amikor az orvosi vizsgálatoknak aláveteti magát.

1.2.5.2.6 *Az orvosi vizsgálat halaszthatóságának körülményei.* Ha a szakszolgálati engedély birtokosa a kijelölt egészségügyi felülvizsgálat helyszínétől távol tevékenykedik, az Engedélyező Hatóság döntése szerint az előírt újvizsgálat halasztható, feltéve, hogy ezt csak kivételesen alkalmazzák, és nem haladja meg az alábbi időtartamot:

- a) nem-kereskedelmi tevékenységet végző légitársaság hajózó személyzeti tagja esetében egyszeri hat hónapos időtartam;
- b) kereskedelmi tevékenységet végző légitársaság hajózó személyzeti tagja esetében két egymást követő három hónapos időtartam, feltéve, hogy mindkét esetben kedvező orvosi jelentést kapott a szóban forgó terület kijelölt egészségügyi felülvizsgálójánál végrehajtott vizsgálatot követően, vagy olyan esetekben, amikor ilyen személy nem áll rendelkezésre, akkor egy olyan orvos által elvégzett vizsgálat után, aki törvényes minősítéssel rendelkezik orvosi gyakorlat folytatására ezen a területen. Az orvosi vizsgálatról szóló jelentést ahhoz az Engedélyező Hatósághoz kell eljuttatni, ahol a szakszolgálati engedélyt kiadták;
- c) magánpilóta esetében egyetlen, de 24 hónapot meg nem haladó időtartam olyan esetben, amikor az orvosi vizsgálatot az azon a területen tevékenykedő, a Szerződő Állam által az 1.2.4.5. pontban meghatározottak szerint kijelölt vizsgáló orvos végezte el, ahol a kérelmező ideiglenesen tartózkodik. Az orvosi vizsgálatról szóló jelentést ahhoz az Engedélyező Hatósághoz kell eljuttatni, ahol a szakszolgálati engedélyt kiadták.

1.2.5 Az orvosi alkalmasság romlása

1.2.6.1 A jelen Annex-ben szereplő szakszolgálati engedélyek birtokosai nem gyakorolhatják szakszolgálati engedélyeik és a hozzá kapcsolódó jogosításokból eredő jogaikat, ha tudomásukra jut, hogy egészségi állapotuk bármilyen mértékben romlott, és ennek következtében az engedélyezett feladatkörök biztonságos és megfelelő ellátására esetleg képtelenné válhattak.

1.2.6.1.1 Ajánlás.— *A Szerződő Államoknak biztosítaniuk kell, hogy a szakszolgálati engedély birtokosai egyértelmű iránymutatást kapjanak a repülésbiztonság szempontjából releváns egészségügyi állapotokról, valamint arról, hogy mikor kérjenek felvilágosítást vagy útmutatást az egészségügyi felülvizsgálótól vagy az Engedélyező Hatóságtól.*

Megjegyzés.— *A repülésbiztonság szempontjából releváns fizikai és mentális állapotokról és kezelésekről, amelyekről információt kell továbbítani az Engedélyező Hatóságnak, a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (Doc 8984) tartalmaz útmutatást.*

1.2.6.1.2 Ajánlás.— *Minden egyes Szerződő Államnak a lehető legmesszebbmenően gondoskodnia kell arról, hogy egyetlen szakszolgálati engedély birtokosa se láthasson el a szakszolgálati engedélyben és a hozzá kapcsolódó jogosításban engedélyezett feladatköröket olyan időszakokban, amikor egészségügyi alkalmasságuk bármilyen okból olyan mértékben romlott meg, hogy az az Egészségügyi minősítés kiadását, vagy megújítását egyébként nem tenné lehetővé.*

1.2.6 Pszichoaktív szerek használata

1.2.6.1 A jelen Annex-ben előírt szakszolgálati engedélyek birtokosai nem gyakorolhatják a szakszolgálati engedélyükhöz és a kapcsolódó jogosításokhoz kapcsolódó jogosultságokat, ha olyan pszichoaktív anyag hatása alatt állnak, amely miatt képtelenek lehetnek e jogosultságok biztonságos és megfelelő használatára.

1.2.6.2 A jelen Annex-ben felsorolt szakszolgálati engedélyek birtokosai problémát okozó káros szereket nem használhatnak.

1.2.6.3 Ajánlás.— *A Szerződő Államnak a legmesszebbmenőkig gondoskodnia kell arról, hogy minden egyes szakszolgálati engedély birtokosa, aki bármilyen problémás káros szert használ, felderítésre és eltávolításra kerüljön a biztonságot veszélyeztető, kritikus funkcióiból. A biztonság szempontjából a kritikus feladatkörbe való visszatérés sikeres kezelés esetén fontolóra vehető, vagy kezelést nem igénylő esetekben, ha a problematikus szerek használatával felhagyott, és megállapítást nyert, hogy feladatköre ellátása során nem valószínű, hogy veszélyezteti a biztonságot.*

Megjegyzés.— *A Kézikönyv a légiközlekedési munkahelyeken történő problémás anyaghasználat megelőzéséről (DOC 9654) útmutatót tartalmaz a felderítés megfelelő módszereiről (amelyek bio-mechanikus ellenőrzést is magukban foglalhatnak, mint például mielőtt egy személy alkalmazására sor kerül, vagy alapos gyanú esetén, balesetet/incidenst követően, időszakosan és véletlenszerűen) továbbá más, megelőzést szolgáló témákról.*

1.2.7 Jóváhagyott kiképzés és jogosított kiképzési szervezet

Megjegyzés.— A szakszolgálati engedély kiadásához szükséges képzettség sokkal gyorsabban és könnyebben szerezhető meg, ha a folyamodó egy szigorúan ellenőrzött, szisztematikus és folyamatos kiképzési tanfolyamon vesz részt, mely egy tervezett tantervre és tematikára épült fel. A tapasztalatra vonatkozó követelmények bizonyos fokú csökkentésére már történt előkészület jelen Szabványokban és ajánlott eljárásokban ismertetett bizonyos szakszolgálati engedélyek és jogosítások kiadásához, olyan folyamodó esetében, aki már egy jóváhagyott kiképzést sikeresen befejezett.

1.2.7.1 A jóváhagyott kiképzésnek olyan képzettségi szintet kell biztosítania, mely legalább egyenértékű az olyan személyzetre vonatkozó minimális képzettségi követelményekkel, aki ilyen jóváhagyott kiképzésben nem részesült.

1.2.7.2 Egy Állam által biztosított kiképzési szervezet jóváhagyása függ attól, hogy a folyamodó bizonyítja-e, hogy megfelel a jelen Annex 2. sz. függeléké követelményeinek, valamint az Annex 19. vonatkozó előírásainak.

1. megjegyzés — Az Annex 19. olyan jogosított kiképzési szervezetekre vonatkozóan tartalmaz repülésbiztonság-irányítási rendelkezéseket, amelyek szolgáltatásaik nyújtása során ki vannak téve a légijárművek üzemeltetésével kapcsolatos biztonsági kockázatoknak. További útmutatást a Repülésbiztonság-irányítás Kézikönyv (SMM) (Doc 9859) tartalmaz.

2. megjegyzés.— A kiképzési szervezet jóváhagyására iránymutatás található a Kiképzési Szervezetek Jogosítása Kézikönyvben (Doc 9841).

1.2.7.3 Hajózó személyzet és légiforgalmi irányítók jóváhagyott kiképzését jogosított kiképzési szervezeten belül kell elvégezni.

Megjegyzés.— Az 1.2.8.3. pontban figyelembe vett jóváhagyott kiképzés elsősorban az Annex 1. szerinti szakszolgálati engedély vagy jogosítás kiadásához szükséges jóváhagyott kiképzésre vonatkozik. Nem vonatkozik a szakszolgálati engedély vagy jogosítás első kiadása után az alkalmasság fenntartására vagy az üzemeltetési képesítés megszerzésére irányuló jóváhagyott kiképzésre, mint amilyen a légiforgalmi irányítók vagy a hajózó személyzet számára szükséges lehet, mint például a Annex 6.— Légijármű működtetése, I. rész — Nemzetközi Kereskedelmi Légiközlekedés — Repülőgépek, 9.3. pont, vagy III. rész — Nemzetközi üzemeltetés — Helikopterek, II. szakasz, 7.3. pont szerinti jóváhagyott kiképzés.

1.2.7.4 Légijármű szerelők kompetencia-alapú jóváhagyott kiképzését jogosított kiképzési szervezeten belül kell elvégezni.

Megjegyzés.— A légijármű szerelő (technikus /mérnök /műszerész) szakszolgálati engedélyre vonatkozó átfogó kiképzési program, beleértve a kompetencia különböző szintjeit, a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai — Kiképzés (PANS-TRG, Doc 9868) című kiadványban található.

1.2.8 Nyelvtudás

1.2.8.1 A repülőgépen, léghajón, helikopteren és motoros szerkezeten tevékenykedő pilótáknak, valamint a légijárművön hajózó azon navigátoroknak, akiknek használniuk kell a fedélzeti rádiótelefont, bizonyítaniuk kell azt, hogy képesek beszélni és megérteni a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelvet.

Megjegyzés.— A Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezmény 42. Cikkelye értelmében az 1.2.9.1. pont nem alkalmazható azon személyre, akinek szakszolgálati engedélyét eredetileg 2004. március 5. előtt adták ki, de minden esetben vonatkozik azokra a személyzeti tagokra, akiknek szakszolgálati engedélye 2008. március 5. után is érvényben marad.

1.2.8.2 A légiforgalmi irányítóknak és a légiforgalmi állomásüzemeltetőknek bizonyítaniuk kell, hogy képesek beszélni és megérteni a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelvet.

1.2.8.3 **Ajánlás.**— *A hajózó mérnököknek és vitorlázó repülőgép pilótáknak, vagy szabadon repülő ballonok pilótáinak beszélniük és érteniük kell a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelvet.*

1.2.8.4 2008. március 5.-től a repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet pilótáinak, a légiforgalmi irányítóknak és a légiforgalmi állomásüzemeltetőknek bizonyítaniuk kell, hogy beszélnek és értik a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelvet az 1. sz. függelékben meghatározott nyelvtudás szintjén.

1.2.8.5 **Ajánlás.**— *Mindazon repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet pilótáknak, és hajózó navigátoroknak, akiknek használniuk kell a légijármű fedélzeti rádiótelefonját, valamint a légiforgalmi irányítóknak és a légiforgalmi állomásüzemeltetőknek bizonyítaniuk kell, hogy olyan szinten értik és beszélnek a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelvet, melyet az 1. sz. függelék nyelvtudás követelményként meghatároz.*

1.2.8.6 2008. március 5.-vel kezdődően mindazon repülőgép, léghajó, helikopter, és motoros szerkezet pilóták, légiforgalmi irányítók és légiforgalmi állomásüzemeltetők nyelvismeretét, akiknek nyelvtudása nem éri el a Szakértői szintet (6. szint), időszakonként az előírásoknak megfelelően értékelni kell a jártassági szint egyénileg történő bizonyításával.

1.2.8.7 **Ajánlás.**— *Mindazon repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet pilótáknak, hajózó navigátoroknak a nyelvtudását, akiknek használniuk kell a légijármű fedélzeti rádiótelefonját, valamint azon légiforgalmi irányítók és légiforgalmi állomásüzemeltetők nyelvismeretét, akik nem érik el a Szakértői szintet (6. szint), időszakonként az előírásoknak megfelelően értékelni kell a jártassági szint egyénileg történő bizonyításával a következők szerint:*

- a) *mindazokat, akiknek bizonyított nyelvtudása eléri az Operatív szintet (4. szint), három évenként legalább egyszer értékelni kell; és*
- b) *mindazokat, akiknek bizonyított nyelvtudása eléri a Kiterjesztett szintet (5. szint), hat évenként legalább egyszer értékelni kell.*

1. megjegyzés — Előírászerű értékelés nem szükséges olyan folyamodók esetében, akik bizonyítják magas szintű nyelvtudásukat, például az anyanyelvük, és akik magas szinten beszélik a nyelvet bár az nem az anyanyelvük és olyan tájszólással vagy hangsúlyozással beszélik, amelyet a nemzetközi légiforgalom közössége meg tud érteni.

2. megjegyzés — Az 1.2.9. pont előírásai hivatkoznak az Annex 10., II. kötet 5. fejezetére, ahol a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelv lehet az a nyelv, amelyet a földi állomás rendszerint használ, vagy az angol nyelv. Ezért a gyakorlatban lesznek olyan helyzetek, ahol a hajózó személyzet tagjainak csak azt a nyelvet szükséges beszélniük, amelyet a földi állomások rendszerint használnak.

2. sz. FÜGGELÉK JOGOSÍTOTT KIKÉPZÉSI SZERVEZET

(Hivatkozással az 1. fejezet, 1.2.8.2. pontra)

Megjegyzés — Az Annex 19. olyan jogosított kiképzési szervezetekre vonatkozóan tartalmaz repülésbiztonság-irányítási rendelkezéseket, amelyek szolgáltatásaik nyújtása során ki vannak téve a légi járművek üzemeltetésével kapcsolatos biztonsági kockázatoknak. További útmutatást a Repülésbiztonság-irányítás Kézikönyv (SMM) (Doc 9859) tartalmaz.

1. A jóváhagyás kiadása

1.1 Egy kiképzési szervezet számára a jóváhagyás kiadása és a jóváhagyás folyamatos érvényessége attól függ, hogy a kiképzési szervezet fenntartja-e összhangját a jelen Függelék követelményeivel.

1.2 A jóváhagyási okiratnak legalább az alábbiakat tartalmaznia kell:

- a) a szervezet neve és helye;
- b) a kiállítás dátuma és az érvényesség időtartama (ahol ez alkalmazható);
- c) a jóváhagyás időtartama.

2. Kiképzési és eljárási kézikönyv

2.1 A kiképzési szervezetnek kiképzési és eljárási kézikönyvet kell biztosítania az érdekelt személyzet használatára és tájékoztatása céljából. Ezt a kézikönyvet különálló részekben is ki lehet adni, és legalább az alábbi információkat kell tartalmaznia:

- a) a kiképzés általános leírása és terjedelme, amelyet a szervezet jóváhagyásának időtartamára engedélyeztek;
- b) a felkínált kiképzési programok tartalma, magába foglalva a tanfolyam anyagait és a használatos eszközöket;
- c) a szervezet minőségbiztosítási rendszerének leírása a 4. pont szerint;
- d) a szervezet felszereléseinek leírása;
- e) azon személy neve, kötelmei és minősítése, aki felelős a 6.1. pontban meghatározott jóváhagyási követelményeknek való megfelelésért;
- f) azon személyek kötelmeinek és minősítésének leírása, akiket felelősnek jelöltek ki a kiképzés 6.2. pont szerinti tervezéséért, végrehajtásáért és felügyeletéért;
- g) az oktatószemélyzet alkalmasságát megalapozó és fenntartó eljárások leírása a 6.3. pontban előírtaknak megfelelően;
- h) a 7. pontban előírt kiképzési személyi nyilvántartás végrehajtására és megőrzésére használatos módszerek leírása;
- i) ahol alkalmazható, kiegészítő kiképzés leírása, amely szükséges ahhoz, hogy az üzemeltető eljárásainak és követelményeinek való megfelelést biztosítsa; és
- j) ha egy Állam felhatalmazott egy jogosított kiképzési szervezetet vizsgák végrehajtására, amelyeket a szakszolgálati engedély vagy jogosítás kiadásához követelnek meg a 9. pontban foglaltaknak megfelelően, akkor a felhatalmazott személyek kiválasztásának, feladatainak és kötelmeinek leírása, valamint az Engedélyező Hatóság által megállapított alkalmazható követelmények leírása.

2.2 A kiképzési szervezetnek gondoskodnia kell arról, hogy a kiképzési és eljárási kézikönyv módosításra kerüljön amikor szükséges, annak érdekében, hogy a benne foglalt információk naprakészek legyenek.

2.3 A kiképzési és eljárási kézikönyv módosításainak példányait haladéktalanul el kell juttatni az összes szervezethez, vagy személyhez, akik számára a kézikönyvet kiadták.

3. Kiképzési programok

3.1 Az Engedélyező Hatóság jóváhagyhat olyan magánpilóta szakszolgálati engedélyre, kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedélyre, műszeres jogosításra vagy légijármű javításra (technikus /mérnök /műszerész) vonatkozó kiképzési programot, amely a megfelelés egy alternatív módját engedi meg az Annex 1-ben meghatározott tapasztalati követelmények betartása mellett, feltéve, hogy a jogosított kiképzési szervezet az Engedélyező Hatóság megaláztatására demonstrálja, hogy a kiképzés legalább egyenértékű szintű alkalmasságot biztosít ahhoz képest, mint amilyent az ilyen jóváhagyott kiképzésben nem részesülő személyzet minimális tapasztalati követelményei biztosítanak.

Megjegyzés.— A légijármű szerelő (technikus /mérnök /műszerész) szakszolgálati engedélyre vonatkozó átfogó kiképzési program, beleértve a kompetencia különböző szintjeit, a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai — Kiképzés (PANS-TRG, Doc 9868) című kiadványban található.

3.2 Ha az Engedélyező Hatóság többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély kiképzési programját hagyja jóvá, a jogosított kiképzési szervezetnek demonstrálnia kell az Engedélyező Hatóság megaláztatására, hogy a kiképzés biztosítja a többszemélyes személyzet működésének azon alkalmassági szintjét, mely legalább azonos a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély, a műszeres jogosítás és a típusjogosítás birtokosainak alkalmassági szintjével olyan repülőgépen, melyet legalább két pilótából álló minimum személyzet általi üzemeltetésre jogosítottak.

Megjegyzés.— A kiképzési programok jóváhagyására tájékoztató anyagot a Hajózó Személyzetek Kiképzési Szervezetei Jóváhagyásának Kézikönyve (Doc 9841) tartalmaz.

4. Minőségbiztosítási rendszer

A kiképzési szervezetnek olyan minőségbiztosítási rendszert kell létrehoznia, amely elfogadható a jóváhagyást kiadó Engedélyező Hatóság számára, és amely biztosítja, hogy a kiképzési és oktatási gyakorlat megfelel az összes vonatkozó követelménynek.

5. Felszerelések

5.1 A felszereléseknek és munkakörnyezetnek megfelelőnek kell lenniük a végrehajtandó feladatokhoz, és elfogadhatónak kell lenniük az Engedélyező Hatóság számára.

5.2 A kiképzési szervezetnek rendelkeznie kell, vagy hozzáféréssel kell rendelkeznie a tanfolyamok végrehajtása érdekében szükséges információkhoz, berendezésekhez és kiképzési eszközökhöz, anyagokhoz, melyre a szervezetet jóváhagyták.

5.3 A szintetikus kiképző eszközöket (szimulátor) az Állam által lefektetett követelményeknek megfelelően kell minősíteni, és használatukat az Engedélyező Hatóságnak jóvá kell hagynia annak biztosítására, hogy azok megfelelőek a feladathoz.

Megjegyzés — A repülési szimulátor oktatóberendezések jóváhagyásáról a Repülési Szimulátor Oktatóberendezések Minősítési Kritériumai Kézikönyv (Doc 9625) nyújt útmutatást.

6. Alkalmazott személyzet

6.1 A kiképzési szervezetnek ki kell neveznie azt a személyt, aki felelős annak biztosításáért, hogy a szervezet a jogosított szervezetre vonatkozó követelményeknek megfelel.

6.2 A szervezetnek alkalmaznia kell a szükséges személyzetet, mely a végrehajtandó kiképzést megtervezi, teljesíti és ellenőrzi.

6.3 A kiképző személyzet alkalmasságának összhangban kell lennie az eljárásokkal, és olyan fokúnak kell lennie, amely az Engedélyező Hatóság számára elfogadható.

6.4 A kiképzési szervezetnek biztosítania kell, hogy a kiképző személyzet minden tagja megkapja mindazokat a kezdeti és továbbképző képzéseket, amelyek kijelölt feladataikhoz és felelősségeikhez megfelelőek. A kiképzési szervezet által összeállított oktatóprogramnak tartalmaznia kell az emberi teljesítőképességre vonatkozó tudás és jártasság oktatását.

Megjegyzés.— Az emberi teljesítőképességre vonatkozó tudás és jártasság kifejlesztésére tervezett kiképzési programokhoz tájékoztató anyag az Emberi Tényezők Kiképzési Kézikönyvben (DOC 9683) található.

7. Személyi nyilvántartás

7.1 A kiképzési szervezetnek részletes személyi nyilvántartást kell vezetnie a hallgatókról annak bizonyítására, hogy a kiképző tanfolyam összes követelménye kielégítésre került, az Engedélyező Hatósággal történő megállapodás szerint.

7.2 Ahol ez megvalósítható, a kiképzési szervezetnek nyilvántartási rendszert kell vezetnie a kiképző és a vizsgáztató személyek minősítéseiről.

7.3 A 7.1. pont szerinti személyi nyilvántartásokat minimálisan 2 év időtartamig meg kell őrizni a kiképzés befejezését követően. A 7.2. pont szerinti személyi nyilvántartásokat minimálisan 2 év időtartamig meg kell őrizni azt követően, hogy az oktató, vagy a vizsgáztató személy befejezte a kiképzési szervezet számára végzett feladatának végrehajtását.

8. Felügyelet

A Szerződő Államoknak a jogosított kiképzési szervezetek felett hatékony felügyeleti programmal kell rendelkezni annak érdekében, hogy biztosítsák a jóváhagyott követelményeknek való folyamatos megfelelést.

9. Értékelés és ellenőrzés

Ha egy Állam felhatalmaz egy jogosított kiképzési szervezetet szakszolgálati engedély vagy jogosítás kibocsátásához előírt vizsgák végrehajtására, a vizsgáztatást végrehajtó személyeket az Engedélyező Hatóságnak kell felhatalmaznia, vagy a kiképzési szervezetnek kell kijelölnie az Engedélyező Hatóság által jóváhagyott kritériumoknak megfelelően.

„B” MELLÉKLET

TÖBBSZEMÉLYES SZEMÉLYZET PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY — REPÜLŐGÉPRE — AZ ALKALMASSÁG SZINTJEI

1. Repülési alap-jártasság

Az alkalmasság azon szintje, amelynél a folyamodó eleget tesz a 2. fejezet 2.3. pontjában előírt, a magánpilóta szakszolgálati engedélyre vonatkozó követelményeknek, beleértve az éjszakai repülés követelményét, és, ezen felül, a kiképzés befejezéséhez kapcsolódó összes eljárást és manővert simán és pontosan hajtja végre, és a repülést kizárólag a műszerekre alapozza. A kezdetektől az összes kiképzést egy kompetencia-alapú, integrált, többszemélyes személyzetben, és a fenyegető jelenségek és hibák kezelésének (TEM) környezetében végzi. A kezdő kiképzés és a kiképzési ráfordítás szintjei magasak, mivel a repülési alap-jártasságot beillesztették az ab initio (a kezdeti) alkalmazási területbe. A minősítés ezen a szinten azt igazolja, hogy a repülőgép irányítását mindenkor olyan módon tartja fenn, hogy biztosított az eljárás vagy a manőver sikeres végeredménye.

2. 1. Szint (Alapfokú)

Az alkalmasság azon szintje, amelynél a minősítés azt igazolja, hogy a repülőgép, vagy a szituáció irányítása folyamatosan fenntartott, és olyan módon történik, hogy ha az eljárás, vagy a manőver sikeres végeredménye kétséges, helyesbítő tevékenységet hajt végre. Az általános pilótakabin környezetben a teljesítmény még nem következetesen elégti ki a szaktudás és az üzemeltetési jártasság Szabványait, és az alapjártasságnál megkövetelt teljesítési szintet. Folyamatos kiképzési ráfordítás szükséges ahhoz, hogy egy elfogadható kezdeti üzemeltetési szabványnak meg tudjon felelni. A teljesítmény tökéletesítésére/egyéni fejlődésre specifikus terveket kell megállapítani, és azokat a személyi kartotéklapra rávezetni. A folyamodonál a további kiképzésre és minősítésre való alkalmasságot folyamatosan értékelni fogják az egymást követő fázisokban.

3. 2. Szint (Közepes)

Az alkalmasság azon szintje, amelynél a minősítés azt igazolja, hogy a repülőgép, vagy a szituáció irányítása folyamatosan fenntartott, és olyan módon történik, hogy az eljárás, vagy a manőver sikeres végeredménye biztosított. A 2. Szintnél nyújtott kiképzést a műszeres repülési szabályok alkalmazásával kell végrehajtani, de nem kell specifikusnak lennie a repülőgép típusok egyikére sem. A 2. Szint elérése után a folyamodonak demonstrálnia kell szakismeretének és üzemeltetési jártasságának azt a szintjét, amely megfelel abban a környezetben, és alap-jártasságának el kell érnie az alap szabványt. Kiképzés biztosítása válhat szükségessé specifikus haladási terv szerint annak érdekében, hogy tökéletesedjen és fejlődjön a légijármű kezelésében, a vezetési magatartás teljesítményében, vagy a csoport irányításában. A tökéletesítés és fejlődés a Szabvány elérése érdekében a teljesítmény kulcsfontosságú célja. Ha az alapvető képességek bármelyikét úgy minősítik, hogy az a kielégítőnél alacsonyabb szintű, akkor ezt a minősítést alá kell támasztani és korrigáló tervet is tartalmaznia kell.

4. 3. Szint (Haladó)

A képességek azon szintje, mely ahhoz szükséges, hogy másodpilótaként lépjen fel és működjön közre olyan turbina meghajtású repülőgépen, amelyet a gép bizonyítványa szerint minimum személyzetként legalább 2 fő pilótával kell üzemeltetni látási és műszeres körülmények között. A minősítés azt igazolja, hogy a repülőgép vagy a szituáció irányításának fenntartása folyamatos, és oly módon történik, hogy az eljárás, vagy a manőver sikeres végeredménye biztosított. A folyamodónak következetesen kell demonstrálnia, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, jártassággal és magatartásformákkal, melyek a megfelelő repülőgép típus biztonságos működtetéséhez szükségesek a teljesítmény kritériumokban meghatározottak szerint.

Megjegyzés.— A teljesítmény kritériumok kidolgozásához anyag a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai – Kiképzés (PANS-TRG, Doc 9868) című kiadványban található.

A nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény
Annex 1. 171. módosítás hiteles angol nyelvű szövege:

+COVER SHEET TO AMENDMENT 171

**INTERNATIONAL STANDARDS
AND RECOMMENDED PRACTICES**

PERSONNEL LICENSING

**ANNEX 1
TO THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION**

ELEVENTH EDITION — JULY 2011

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

	<i>Effective date</i>	<i>Date of applicability</i>
Eleventh Edition (incorporates Amendments 1 to 170)	18 July 2011	17 November 2011
Amendment 171 (adopted by the Council on 25 February 2013) Replacement pages (vi), (xii), 1-2, 1-5, 1-8, 1-12, 1-13, APP 2-1 to APP 2-3, and ATT B-2.	15 July 2013	14 November 2013

Amendment

171 to the

International
Standards and
Recommended Practices

PERSONNEL LICENSING

(Annex 1 to the Convention on International Civil Aviation)

1. Insert the following replacement pages in Annex 1 (Eleventh Edition) to incorporate Amendment 171 which becomes applicable on 14 November 2013:
 - a) Page (vi) — Table of Contents
 - b) Page (xii) — Foreword
 - c) Pages 1-2, 1-5, 1-8, 1-12 and 1-13 — Chapter 1
 - f) Pages APP 2-1 to APP 2-3 — Appendix 2
 - g) Page ATT B-2 — Attachment B
2. Delete Appendix 4 and Attachment C in their entirety.
3. Record the entry of this amendment on page (iii).

TABLE OF CONTENTS

	<i>Page</i>
FOREWORD.....	(vii)
CHAPTER 1. Definitions and General Rules Concerning Licences	1-1
1.1 Definitions	1-1
1.2 General rules concerning licences	1-6
CHAPTER 2. Licences and Ratings for Pilots.....	2-1
2.1 General rules concerning pilot licences and ratings.....	2-1
2.2 Student pilot.....	2-5
2.3 Private pilot licence	2-6
2.4 Commercial pilot licence	2-13
2.5 Multi-crew pilot licence appropriate to the aeroplane category.....	2-21
2.6 Airline transport pilot licence	2-23
2.7 Instrument rating.....	2-29
2.8 Flight instructor rating appropriate to aeroplanes, airships, helicopters and powered-lifts	2-32
2.9 Glider pilot licence	2-34
2.10 Free balloon pilot licence.....	2-37
CHAPTER 3. Licences for Flight Crew Members other than Licences for Pilots.....	3-1
3.1 General rules concerning flight navigator and flight engineer licences	3-1
3.2 Flight navigator licence	3-1
3.3 Flight engineer licence.....	3-3
3.4 Flight radiotelephone operator.....	3-7
CHAPTER 4. Licences and Ratings for Personnel other than Flight Crew Members	4-1
4.1 General rules concerning licences and ratings for personnel other than flight crew members	4-1
4.2 Aircraft maintenance (technician/engineer/mechanic)	4-1
4.3 Student air traffic controller.....	4-3
4.4 Air traffic controller licence	4-4
4.5 Air traffic controller ratings.....	4-5
4.6 Flight operations officer/flight dispatcher licence	4-8
4.7 Aeronautical station operator licence.....	4-11
4.8 Aeronautical meteorological personnel	4-12
CHAPTER 5. Specifications for Personnel Licences	5-1

CHAPTER 6. Medical Provisions for Licensing	6-1
6.1 Medical Assessments — General	6-1
6.2 Requirements for Medical Assessments	6-2
6.3 Class 1 Medical Assessment.....	6-4
6.4 Class 2 Medical Assessment.....	6-11
6.5 Class 3 Medical Assessment.....	6-17
APPENDIX 1. Requirements for Proficiency in Languages Used for Radiotelephony Communications	APP 1-1
APPENDIX 2. Approved Training Organization	APP 2-1
APPENDIX 3. Requirements for the Issue of the Multi-crew Pilot Licence — Aeroplane	APP 3-1
ATTACHMENT A. ICAO Language Proficiency Rating Scale	ATT A-1
ATTACHMENT B. Multi-crew Pilot Licence — Aeroplane — Levels of Competency	ATT B-1

<i>Amendment</i>	<i>Source(s)</i>	<i>Subject(s)</i>	<i>Adopted Effective Applicable</i>
159 (8th Edition)	Second, Third and Fourth Meetings of the Personnel Licensing and Training (PELT) Panel; November 1983, April 1985, May 1986. Air Navigation Commission.	Amendment of SARPs dealing with the licensing of flight crew members. Deletion of the senior commercial pilot licence — aeroplane, the controlled VFR rating, the flight radio operator licence and the flight instructor rating for gliders and free balloons. The dividing line of 5 700 kg maximum take-off mass is replaced by a dividing line based on the crew complement required by certification. All helicopter provisions have the status of Standards. The requirements for the issue of a type rating for aircraft certificated for two-pilot operation are strengthened. The provisions for the issue of each licence and rating have been updated. Flight instruction requirements are established for the private, commercial, glider and free balloon pilot licences and for the instrument and flight instructor ratings.	28 March 1988 31 July 1988 16 November 1989
160	Air Navigation Commission.	Amendment of SARPs for air traffic controllers, aeronautical station operators and flight operations officers.	24 March 1993 26 July 1993 10 November 1994
161	Air Navigation Commission.	Amendment of SARPs for aircraft maintenance technicians/engineers/mechanics and Specifications for Personnel Licences.	10 March 1997 21 July 1997 5 November 1998
162	First, Second, Third and Fourth Meetings of the Prevention of Substance Abuse in the Workplace Study Group (PSAWSG); December 1993, August 1994, January 1995, May 1995. Air Navigation Commission.	Amendment of SARPs dealing with the use of psychoactive substances by aviation personnel.	25 February 1998 20 July 1998 5 November 1998
163 (9th Edition)	Flight Safety and Human Factors Study Group (FSHFSG); May 1995. Vision and Colour Perception Study Group (VCPSG); June 1997 to May 1998. Air Navigation Commission.	Human Factors knowledge requirements; visual and colour perception requirements; the language used in personnel licences; deletion of the Attachment.	19 February 2001 16 July 2001 1 November 2001

<i>Amendment</i>	<i>Source(s)</i>	<i>Subject(s)</i>	<i>Adopted Effective Applicable</i>
164 (10th Edition)	Air Navigation Commission studies; Second meeting of the Flight Crew Licensing and Training Panel.	Revised and new medical provisions on the upper age limits for flight crew members; new personnel licensing requirements for airships and powered-lifts; introduction of the multi-crew pilot licence; amendments to the details of existing flight crew licensing Standards; amendments to the provisions on the role of flight simulation training devices in acquiring or maintaining the competencies required for the various levels of licences and ratings.	10 March 2006 17 July 2006 23 November 2006
165	Air Navigation Commission study.	The amendment concerns: e) the replacement of the approach and area radar control ratings by approach and area control surveillance ratings to reflect the fact that surveillance systems are not limited to radar; f) the harmonization of the Human Factors knowledge requirements for air traffic controllers with those recently adopted as part of Amendment 167 to Annex 1 for flight crew; g) the applicability of the existing Standards on approved training for flight crew (Annex 1, 1.2.8 and Appendix 2) to the approved training required for the air traffic controller licence and ratings; and h) new provisions for student air traffic controllers receiving instruction in an operational environment.	23 February 2007 16 July 2007 22 November 2007
169-A	Secretariat with the assistance of the MedicalProvisions Study Group	Amendment introducing some new concepts in the field of aviation medicine to better address current aeromedical risks to flight safety.	2 March 2009 20 July 2009 19 November 2009
169-B	Secretariat	Amendment concerning the development of harmonized provisions relating safety management by introducing a framework for the implementation and maintenance of a State safety programme as of 18 November 2010.	2 March 2009 20 July 2009 18 November 2010
170.	Secretariat with the assistance of the Next Generation of Aviation Professionals (NGAP) Task Force and the International Air Transport Association (IATA) Training and Qualifications Initiative(ITQI)	a) an enabler for an alternative means of compliance with the experience requirements for the aircraft maintenance technician licence when approved competency-based training programmes are used; b) an amendment to the definitions of approved training and approved training organization to simplify their wording and to relocate in new Standards the requirement that training for certain categories of personnel is to be conducted in an approved training organization; c) a harmonization of threat and error management (TEM) requirements for certain licensed personnel with those for flight crew licences; d) an extension of the transitional measures for licensing requirements for powered-lift aircraft; and e) various editorial amendments.	4 March 2011 18 July 2011 17 November 2011
171. Special Meeting (SMP/SM/1) of the Safety Management Panel (SMP)		The transfer of safety management provisions to Annex 19.	25 February 2013 15 July 2013 14 November 2013

INTERNATIONAL STANDARDS AND RECOMMENDED PRACTICES

CHAPTER 1. DEFINITIONS AND GENERAL RULES CONCERNING LICENCES

1.1.Definitions

When the following terms are used in the Standards and Recommended Practices for Personnel Licensing, they have the following meanings:

Accredited medical conclusion. The conclusion reached by one or more medical experts acceptable to the Licensing Authority for the purposes of the case concerned, in consultation with flight operations or other experts as necessary.

Aeroplane. A power-driven heavier-than-air aircraft, deriving its lift in flight chiefly from aerodynamic reactions on surfaces which remain fixed under given conditions of flight.

Aircraft. Any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface.

Aircraft avionics. A term designating any electronic device — including its electrical part — for use in an aircraft, including radio, automatic flight control and instrument systems.

Aircraft — category. Classification of aircraft according to specified basic characteristics, e.g. aeroplane, helicopter, glider, free balloon.

Aircraft certificated for single-pilot operation. A type of aircraft which the State of Registry has determined, during the certification process, can be operated safely with a minimum crew of one pilot.

Aircraft required to be operated with a co-pilot. A type of aircraft that is required to be operated with a co-pilot, as specified in the flight manual or by the air operator certificate.

Aircraft — type of. All aircraft of the same basic design including all modifications thereto except those modifications which result in a change in handling or flight characteristics.

Airmanship. The consistent use of good judgement and well-developed knowledge, skills and attitudes to accomplish flight objectives.

Airship. A power-driven lighter-than-air aircraft.

Approved maintenance organization. An organization approved by a Contracting State, in accordance with the requirements of Annex 6, Part I, Chapter 8 — Aeroplane Maintenance, to perform maintenance of aircraft or parts thereof and operating under supervision approved by that State.

Note.— Nothing in this definition is intended to preclude that the organization and its supervision be approved by more than one State.

Approved training. Training conducted under special curricula and supervision approved by a Contracting State.

Approved training organization. An organization approved by and operating under the supervision of a Contracting State in accordance with the requirements of Annex 1 to perform approved training.

ATS surveillance service. A term used to indicate a service provided directly by means of an ATS surveillance system.

ATS surveillance system. A generic term meaning variously, ADS-B, PSR, SSR or any comparable ground-based system that enables the identification of aircraft.

Note.— A comparable ground-based system is one that has been demonstrated, by comparative assessment or other methodology, to have a level of safety and performance equal to or better than monopulse SSR.

Balloon. A non-power-driven lighter-than-air aircraft.

Note.— For the purposes of this Annex, this definition applies to free balloons.

Certify as airworthy (to). To certify that an aircraft or parts thereof comply with current airworthiness requirements after maintenance has been performed on the aircraft or parts thereof.

Commercial air transport operation. An aircraft operation involving the transport of passengers, cargo or mail for remuneration or hire.

Competency. A combination of skills, knowledge and attitudes required to perform a task to the prescribed standard.

Competency element. An action that constitutes a task that has a triggering event and a terminating event that clearly defines its limits, and an observable outcome.

Competency unit. A discrete function consisting of a number of competency elements.

Co-pilot. A licensed pilot serving in any piloting capacity other than as pilot-in-command but excluding a pilot who is on board the aircraft for the sole purpose of receiving flight instruction.

Credit. Recognition of alternative means or prior qualifications.

Cross-country. A flight between a point of departure and a point of arrival following a pre-planned route using standard navigation procedures.

Dual instruction time. Flight time during which a person is receiving flight instruction from a properly authorized pilot on board the aircraft.

Error. An action or inaction by an operational person that leads to deviations from organizational or the operational person's intentions or expectations.

Note.— See Chapter 1 of Annex 19 — Safety Management for a definition of operational personnel.

Error management. The process of detecting and responding to errors with countermeasures that reduce or eliminate the consequences of errors and mitigate the probability of further errors or undesired states.

Pilot-in-command. The pilot designated by the operator, or in the case of general aviation, the owner, as being in command and charged with the safe conduct of a flight.

Pilot-in-command under supervision. Co-pilot performing, under the supervision of the pilot-in-command, the duties and functions of a pilot-in-command, in accordance with a method of supervision acceptable to the Licensing Authority.

Powered-lift. A heavier-than-air aircraft capable of vertical take-off, vertical landing, and low-speed flight, which depends principally on engine-driven lift devices or engine thrust for the lift during these flight regimes and on non-rotating aerofoil(s) for lift during horizontal flight.

Problematic use of substances. The use of one or more psychoactive substances by aviation personnel in a way that:

- a) constitutes a direct hazard to the user or endangers the lives, health or welfare of others; and/or
- b) causes or worsens an occupational, social, mental or physical problem or disorder.

Psychoactive substances. Alcohol, opioids, cannabinoids, sedatives and hypnotics, cocaine, other psychostimulants, hallucinogens, and volatile solvents, whereas coffee and tobacco are excluded.

Quality system. Documented organizational procedures and policies; internal audit of those policies and procedures; management review and recommendation for quality improvement.

Rated air traffic controller. An air traffic controller holding a licence and valid ratings appropriate to the privileges to be exercised.

Rating. An authorization entered on or associated with a licence and forming part thereof, stating special conditions, privileges or limitations pertaining to such licence.

Rendering (a licence) valid. The action taken by a Contracting State, as an alternative to issuing its own licence, in accepting a licence issued by any other Contracting State as the equivalent of its own licence.

Sign a maintenance release (to). To certify that maintenance work has been completed satisfactorily in accordance with the applicable Standards of airworthiness, by issuing the maintenance release referred to in Annex 6.

Significant. In the context of the medical provisions in Chapter 6, **significant** means to a degree or of a nature that is likely to jeopardize flight safety.

Solo flight time. Flight time during which a student pilot is the sole occupant of an aircraft.

State safety programme (SSP). An integrated set of regulations and activities aimed at improving safety.

Threat. Events or errors that occur beyond the influence of an operational person, increase operational complexity and must be managed to maintain the margin of safety.

Note.— See Chapter 1 of Annex 19 — Safety Management for a definition of operational personnel.

Threat management. The process of detecting and responding to threats with countermeasures that reduce or eliminate the consequences of threats and mitigate the probability of errors or undesired states.

Note.— See Attachment C to Chapter 3 of the Procedures for Air Navigation Services — Training (PANS-TRG, Doc 9868)

and Circular 314 — Threat and Error Management (TEM) in Air Traffic Control for a description of undesired states.

1.2 General rules concerning licences

Note 1.— Although the Convention on International Civil Aviation allocates to the State of Registry certain functions which that State is entitled to discharge, or obligated to discharge, as the case may be, the Assembly recognized, in Resolution A23-13, that the State of Registry may be unable to fulfil its responsibilities adequately in instances where aircraft are leased, chartered or interchanged — in particular without crew — by an operator of another State and that the Convention may not adequately specify the rights and obligations of the State of an operator in such instances until such time as Article 83 bis of the Convention enters into force. Accordingly, the Council urged that if, in the above-mentioned instances, the State of Registry finds itself unable to discharge adequately the functions allocated to it by the Convention, it delegate to the State of the Operator, subject to acceptance by the latter State, those functions of the State of Registry that can more adequately be discharged by the State of the Operator. While Article 83 bis of the Convention entered into force on 20 June 1997 in respect of Contracting States which have ratified the related Protocol (Doc 9318), the foregoing action will remain particularly relevant for those Contracting States which do not have treaty relations under Article 83 bis. It was understood that pending entry into force of Article 83 bis of the Convention, the foregoing action would only be a matter of practical convenience and would not affect either the provisions of the Chicago Convention prescribing the duties of the State of Registry or any third State. However, as Article 83 bis of the Convention entered into force on 20 June 1997, such transfer agreements will have effect in respect of Contracting States which have ratified the related Protocol (Doc 9318) upon fulfilment of the conditions established in Article 83 bis.

Note 2.— International Standards and Recommended Practices are established for licensing the following personnel:

a. Flight crew

- *private pilot — aeroplane, airship, helicopter or powered-lift;*
- *commercial pilot — aeroplane, airship, helicopter or powered-lift;*
- *multi-crew pilot — aeroplane;*
- *airline transport pilot — aeroplane, helicopter or powered-lift*
- *glider pilot;*
- *free balloon pilot;*
- *flight navigator;*
- *flight engineer.*

b. Other personnel

- *aircraft maintenance*
(technician/engineer/mechanic);
- *air traffic controller;*
- *flight operations officer/flight dispatcher;*
- *aeronautical station operator.*

1.2.1 Authority to act as a flight crew member

A person shall not act as a flight crew member of an aircraft unless a valid licence is held showing compliance with the specifications of this Annex and appropriate to the duties to be performed by that person. The licence shall have been issued by the State of Registry of that aircraft or by any other Contracting State and rendered valid by the State of Registry of that aircraft.

Note.— Article 29 of the Convention on International Civil Aviation requires that the flight crew members carry their appropriate licences on board every aircraft engaged in international air navigation.

1.2.2. Method of rendering a licence valid

1.2.2.1. When a Contracting State renders valid a licence issued by another Contracting State, as an alternative to the issuance of its own licence, it shall establish validity by suitable authorization to be carried with the former licence accepting it as the equivalent of the latter. When a State limits the authorization to specific privileges, the authorization shall specify the privileges of the licence which are to be accepted as its equivalent. The validity of the authorization shall not extend beyond the period of validity of the licence. The authorization ceases to be valid if the licence upon which it was issued is revoked or suspended.

Note.— This provision is not intended to preclude the State that issued the licence from extending, by a suitable notification, the period of validity of the licence without necessarily requiring either the physical return of the licence or the appearance of the licence holder before the Authorities of that State.

1.2.2.2. When an authorization under 1.2.2.1 is issued for use in commercial air transport operations, the Licensing Authority shall confirm the validity of the other Contracting State's licence before issuing the authorization.

1.2.2.3. **Recommendation.**— *A pilot licence issued by a Contracting State should be rendered valid by other Contracting States for use in private flights.*

Note.— Contracting States which, without formality, render valid a licence issued by another Contracting State for use in private flights are encouraged to notify this facility in their Aeronautical Information Publications.

1.2.3. Privileges of the holder of a licence

A Contracting State shall not permit the holder of a licence to exercise privileges other than those granted by that licence.

1.2.4. Medical fitness

Note 1.— Guidance material is published in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Note 2.— To satisfy the licensing requirements of medical fitness for the issue of various types of licences, the applicant must meet certain appropriate medical requirements which are specified as three classes of Medical Assessment. Details are given in 6.2, 6.3, 6.4 and 6.5. To provide the necessary evidence to satisfy the requirements of 1.2.4.1, the Licensing Authority issues the licence holder with the appropriate Medical Assessment, Class 1, Class 2 or Class 3. This can be done in several ways such as a suitably titled separate certificate, a statement on the licence, a national regulation stipulating that the Medical Assessment is an integral part of the licence, etc.

1.2.4.1. An applicant for a licence shall, when applicable, hold a Medical Assessment issued in accordance with the provisions of Chapter 6.

1.2.4.2. **Recommendation.**— *From 18 November 2010 States should apply, as part of their State safety programme, basic safety management principles to the medical assessment process of licence holders, that as a minimum include:*

- a) *routine analysis of in-flight incapacitation events and medical findings during medical assessments to identify areas of increased medical risk; and*
- b) *continuous re-evaluation of the medical assessment process to concentrate on identified areas of increased medical risk.*

Note.— A framework for the implementation and maintenance of a State safety programme is contained in Attachment A to Annex 19. Guidance on State safety programmes and safety management principles is contained in the Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859) and the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

1.2.4.3. The period of validity of a Medical Assessment shall begin on the day the medical examination is performed. The duration of the period of validity shall be in accordance with the provisions of 1.2.5.2.

1.2.4.3.1. The period of validity of a Medical Assessment may be extended, at the discretion of the Licensing Authority, up to 45 days.

Note.— It is advisable to let the calendar day on which the Medical Assessment expires remain constant year after year by allowing the expiry date of the current Medical Assessment to be the beginning of the new validity period under the proviso that the medical examination takes place during the period of validity of the current Medical Assessment but no more than 45 days before it expires.

1.2.4.4. Except as provided in 1.2.5.2.6, flight crew members or air traffic controllers shall not exercise the privileges of their licence unless they hold a current Medical Assessment appropriate to the licence.

1.2.4.5. Contracting States shall designate medical examiners, qualified and licensed in the practice of medicine, to conduct medical examinations of fitness of applicants for the issue or renewal of the licences or ratings specified in Chapters 2 and 3, and of the appropriate licences specified in Chapter 4.

1.2.4.5.1. Medical examiners shall have received training in aviation medicine and shall receive refresher training at regular intervals. Before designation, medical examiners shall demonstrate adequate competency in aviation medicine.

1.2.4.5.2. Medical examiners shall have practical knowledge and experience of the conditions in which the holders of licences and ratings carry out their duties.

Note.— Examples of practical knowledge and experience are flight experience, simulator experience, on-site observation or any other hands-on experience deemed by the Licensing Authority to meet this requirement.

1.2.4.5.3. Recommendation.— *The competence of a medical examiner should be evaluated periodically by the medical assessor.*

1.2.4.6. Applicants for licences or ratings for which medical fitness is prescribed shall sign and furnish to the medical examiner a declaration stating whether they have previously undergone such an examination and, if so, the date, place and result of the last examination. They shall indicate to the examiner whether a Medical Assessment has previously been refused, revoked or suspended and, if so, the reason for such refusal, revocation or suspension.

1.2.4.6.1. Any false declaration to a medical examiner made by an applicant for a licence or rating shall be reported to the Licensing Authority of the issuing State for such action as may be considered appropriate.

1.2.4.7. Having completed the medical examination of the applicant in accordance with Chapter 6, the medical examiner shall coordinate the results of the examination and submit a signed report, or equivalent, to the Licensing Authority, in accordance with its requirements, detailing the results of the examination and evaluating the findings with regard to medical fitness.

1.2.4.7.1. If the medical report is submitted to the Licensing Authority in electronic format, adequate identification of the examiner shall be established.

1.2.4.7.2. If the medical examination is carried out by two or more medical examiners, Contracting States shall appoint one of these to be responsible for coordinating the results of the examination, evaluating the findings with regard to medical fitness, and signing the report.

Note.— The periods of validity listed above are based on the age of the applicant at the time of undergoing the medical examination.

1.2.5.2.6 *Circumstances in which a medical examination may be deferred.* The prescribed re-examination of a licence holder operating in an area distant from designated medical examination facilities may be deferred at the discretion of the Licensing Authority, provided that such deferment shall only be made as an exception and shall not exceed:

- a) a single period of six months in the case of a flight crew member of an aircraft engaged in non-commercial operations;

- b) two consecutive periods each of three months in the case of a flight crew member of an aircraft engaged in commercial operations provided that in each case a favourable medical report is obtained after examination by a designated medical examiner of the area concerned, or, in cases where such a designated medical examiner is not available, by a physician legally qualified to practise medicine in that area. A report of the medical examination shall be sent to the Licensing Authority where the licence was issued;
- c) in the case of a private pilot, a single period not exceeding 24 months where the medical examination is carried out by an examiner designated under 1.2.4.5 by the Contracting State in which the applicant is temporarily located. A report of the medical examination shall be sent to the Licensing Authority where the licence was issued.

1.2.5. Decrease in medical fitness

1.2.6.2 Holders of licences provided for in this Annex shall not exercise the privileges of their licences and related ratings at any time when they are aware of any decrease in their medical fitness which might render them unable to safely and properly exercise these privileges.

1.2.6.2.1 Recommendation.— States should ensure that licence holders are provided with clear guidelines on medical conditions that may be relevant to flight safety and when to seek clarification or guidance from a medical examiner or Licensing Authority.

Note.— Guidance on physical and mental conditions and treatments that are relevant to flight safety about which information may need to be forwarded to the Licensing Authority is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

1.2.6.2.2 Recommendation.— Each Contracting State should, as far as practicable, ensure that licence holders do not exercise the privileges of their licences and related ratings during any period in which their medical fitness has, from any cause, decreased to an extent that would have prevented the issue or renewal of their Medical Assessment.

1.2.6. Use of psychoactive substances

1.2.6.1. Holders of licences provided for in this Annex shall not exercise the privileges of their licences and related ratings while under the influence of any psychoactive substance which might render them unable to safely and properly exercise these privileges.

1.2.6.2. Holders of licences provided for in this Annex shall not engage in any problematic use of substances.

1.2.6.3. Recommendation.— Contracting States should ensure, as far as practicable, that all licence holders who

engage in any kind of problematic use of substances are identified and removed from their safetycritical functions. Return to the safety-critical functions may be considered after successful treatment or, in cases where no treatment is necessary, after cessation of the problematic use of substances and upon determination that the person's continued performance of the function is unlikely to jeopardize safety.

Note.— Guidance on suitable methods of identification (which may include biochemical testing on such occasions as pre-employment, upon reasonable suspicion, after accidents/incidents, at intervals, and at random) and on other prevention topics is contained in the Manual on Prevention of Problematic Use of Substances in the Aviation Workplace (Doc 9654).

1.2.7. Approved training and approved training organization

Note.— The qualifications required for the issue of personnel licences can be more readily and speedily acquired by applicants who undergo closely supervised, systematic and continuous courses of training, conforming to a planned syllabus or curriculum. Provision has accordingly been made for some reduction in the experience requirements for the issue of certain licences and ratings prescribed in these Standards and Recommended Practices, in respect of an applicant who has satisfactorily completed a course of approved training.

1.2.7.1. Approved training shall provide a level of competency at least equal to that provided by the minimum experience requirements for personnel not receiving such approved training.

1.2.7.2. The approval of a training organization by a State shall be dependent upon the applicant demonstrating compliance with the requirements of Appendix 2 to this Annex and the relevant provisions contained in Annex 19.

Note 1.— Annex 19 includes safety management provisions for an approved training organization that is exposed to safety risks related to aircraft operations during the provision of its services. Further guidance is contained in the Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

Note 2.— Guidance on approval of a training organization can be found in the Manual on the Approval of Training Organizations (Doc 9841).

1.2.7.3. Approved training for flight crew and air traffic controllers shall be conducted within an approved training organization.

Note.— The approved training considered in 1.2.8.3 relates primarily to approved training for the issuance of an Annex 1 licence or rating. It is not intended to include approved training for the maintenance of competence or for an operational qualification after the initial issuance of a licence or rating, as may be required for air traffic controllers or for flight crew, such as the approved training under Annex 6 — Operation of Aircraft, Part I — International Commercial Air Transport — Aeroplanes, 9.3, or Part III — International Operations — Helicopters, Section II, 7.3.

1.2.7.4. Competency-based approved training for aircraft maintenance personnel shall be conducted within an approved training organization.

Note.— A comprehensive training scheme for the aircraft maintenance (technician/engineer/mechanic) licence, including the various levels of competency, is contained in the Procedures for Air Navigation Services — Training (Doc 9868, PANS-TRG).

1.2.8. Language proficiency

1.2.8.1. Aeroplane, airship, helicopter and powered-lift pilots and those flight navigators who are required to use the radiotelephone aboard an aircraft shall demonstrate the ability to speak and understand the language used for radiotelephony communications.

Note.— Pursuant to Article 42 of the Convention on International Civil Aviation, paragraph 1.2.9.1 does not apply to personnel whose licences are originally issued prior to 5 March 2004 but, in any case, does apply to personnel whose licences remain valid after 5 March 2008.

1.2.8.2. Air traffic controllers and aeronautical station operators shall demonstrate the ability to speak and understand the language used for radiotelephony communications.

1.2.8.3. Recommendation.— *Flight engineers, and glider and free balloon pilots should have the ability to speak and understand the language used for radiotelephony communications.*

1.2.8.4. As of 5 March 2008, aeroplane, airship, helicopter and powered-lift pilots, air traffic controllers and aeronautical station operators shall demonstrate the ability to speak and understand the language used for radiotelephony communications to the level specified in the language proficiency requirements in Appendix 1.

1.2.8.5. Recommendation.— *Aeroplane, airship, helicopter and powered-lift pilots, flight navigators required to use the radiotelephone aboard an aircraft, air traffic controllers and aeronautical station operators should demonstrate the ability to speak and understand the language used for radiotelephony communications to the level specified in the language proficiency requirements in Appendix 1.*

1.2.8.6. As of 5 March 2008, the language proficiency of aeroplane, airship, helicopter and powered-lift pilots, air traffic controllers and aeronautical station operators who demonstrate proficiency below the Expert Level (Level 6) shall be formally evaluated at intervals in accordance with an individual's demonstrated proficiency level.

*1.2.8.7. **Recommendation.**— The language proficiency of aeroplane, airship, helicopter and powered-lift pilots, flight navigators required to use the radiotelephone aboard an aircraft, air traffic controllers and aeronautical station operators who demonstrate proficiency below the Expert Level (Level 6) should be formally evaluated at intervals in accordance with an individual's demonstrated proficiency level, as follows:*

- 4. those demonstrating language proficiency at the Operational Level (Level 4) should be evaluated at least once every three years; and*
- 5. those demonstrating language proficiency at the Extended Level (Level 5) should be evaluated at least once every six years.*

Note 1.— Formal evaluation is not required for applicants who demonstrate expert language proficiency, e.g. native and very proficient non-native speakers with a dialect or accent intelligible to the international aeronautical community.

Note 2.— The provisions of 1.2.9 refer to Annex 10, Volume II, Chapter 5, whereby the language used for radiotelephony communications may be the language normally used by the station on the ground or English. In practice, therefore, there will be situations whereby flight crew members will only need to speak the language normally used by the station on the ground.

APPENDIX 2. APPROVED TRAINING ORGANIZATION

(Chapter 1, 1.2.8.2 refers)

Note.— Annex 19 includes safety management provisions for an approved training organization that is exposed to safety risks related to aircraft operations during the provision of its services. Further guidance is contained in the Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

1. Issue of approval

1.1. The issuance of an approval for a training organization and the continued validity of the approval shall depend upon the training organization being in compliance with the requirements of this Appendix.

1.2. The approval document shall contain at least the following:

- a) organization's name and location;
- b) date of issue and period of validity (where appropriate);
- c) terms of approval.

2. Training and procedures manual

2.1. The training organization shall provide a training and procedures manual for the use and guidance of personnel concerned. This manual may be issued in separate parts and shall contain at least the following information:

- a) a general description of the scope of training authorized under the organization's terms of approval;
- b) the content of the training programmes offered including the courseware and equipment to be used;
- c) a description of the organization's quality assurance system in accordance with 4;
- d) a description of the organization's facilities;
- e) the name, duties and qualification of the person designated as responsible for compliance with the requirements of the approval in 6.1;

- f) a description of the duties and qualification of the personnel designated as responsible for planning, performing and supervising the training in 6.2;
- g) a description of the procedures used to establish and maintain the competence of instructional personnel as required by 6.3;
- h) a description of the method used for the completion and retention of the training records required by 7;
- i) a description, when applicable, of additional training needed to comply with an operator's procedures and requirements; and
- j) when a State has authorized an approved training organization to conduct the testing required for the issuance of a licence or rating in accordance with 9, a description of the selection, role and duties of the authorized personnel, as well as the applicable requirements established by the Licensing Authority.

2.2. The training organization shall ensure that the training and procedures manual is amended as necessary to keep the information contained therein up to date.

2.3. Copies of all amendments to the training and procedures manual shall be furnished promptly to all organizations or persons to whom the manual has been issued.

3. Training programmes

3.1. A Licensing Authority may approve a training programme for a private pilot licence, commercial pilot licence, an instrument rating or an aircraft maintenance (technician/engineer/mechanic) licence that allows an alternative means of compliance with the experience requirements established by Annex 1, provided that the approved training organization demonstrates to the satisfaction of the Licensing Authority that the training provides a level of competency at least equivalent to that provided by the minimum experience requirements for personnel not receiving such approved training.

Note.— A comprehensive training scheme for the aircraft maintenance (technician/engineer/mechanic) licence, including the various levels of competency, is contained in the Procedures for Air Navigation Services — Training (Doc 9868, PANS-TRG).

3.2. When a Licensing Authority approves a training programme for a multi-crew pilot licence, the approved training organization shall demonstrate to the satisfaction of the Licensing Authority that the training provides a level of competency in multi-crew operations at least equal to that met by holders of a

commercial pilot licence, instrument rating and type rating for an aeroplane certificated for operation with a minimum crew of at least two pilots.

Note.— Guidance on the approval of training programmes can be found in the Manual on the Approval of Training Organizations (Doc 9841).

4. Quality assurance system

The training organization shall establish a quality assurance system, acceptable to the Licensing Authority granting the approval, which ensures that training and instructional practices comply with all relevant requirements.

5. Facilities

5.1. The facilities and working environment shall be appropriate for the task to be performed and be acceptable to the Licensing Authority.

5.2. The training organization shall have, or have access to, the necessary information, equipment, training devices and material to conduct the courses for which it is approved.

5.3. Synthetic training devices shall be qualified according to requirements established by the State and their use shall be approved by the Licensing Authority to ensure that they are appropriate to the task.

Note.— The Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulation Training Devices (Doc 9625) provides guidance on the approval of flight simulation training devices.

6. Personnel

6.1. The training organization shall nominate a person responsible for ensuring that it is in compliance with the requirements for an approved organization.

6.2. The organization shall employ the necessary personnel to plan, perform and supervise the training to be conducted.

6.3. The competence of instructional personnel shall be in accordance with procedures and to a level acceptable to the Licensing Authority.

6.4. The training organization shall ensure that all instructional personnel receive initial and continuation training appropriate to their assigned tasks and responsibilities. The training programme

established by the training organization shall include training in knowledge and skills related to human performance.

Note.— Guidance material to design training programmes to develop knowledge and skills in human performance can be found in the Human Factors Training Manual (Doc 9683).

7. Records

7.1. The training organization shall retain detailed student records to show that all requirements of the training course have been met as agreed by the Licensing Authority.

7.2. The training organization shall maintain a system for recording the qualifications and training of instructional and examining staff, where appropriate.

7.3. The records required by 7.1 shall be kept for a minimum period of two years after completion of the training. The records required by 7.2 shall be retained for a minimum period of two years after the instructor or examiner ceases to perform a function for the training organization.

8. Oversight

Contracting States shall maintain an effective oversight programme of the approved training organization to ensure continuing compliance with the approval requirements.

9. Evaluation and checking

When a State has authorized an approved training organization to conduct the testing required for the issuance of a licence or rating, the testing shall be conducted by personnel authorized by the Licensing Authority or designated by the training organization in accordance with criteria approved by the Licensing Authority.

ATTACHMENT B

MULTI-CREW PILOT LICENCE — AEROPLANE LEVELS OF COMPETENCY

9.1.1. Core flying skills

The level of competency at which the applicant shall have complied with the requirements for the private pilot licence specified in Chapter 2, 2.3, including night flight requirements, and, in addition, have completed, smoothly and with accuracy, all procedures and manoeuvres related to upset training and flight with reference solely to instruments. From the outset, all training is conducted in an integrated multi-crew, competency-based and threat and error management (TEM) environment. Initial training and instructional input levels are high as core skills are being embedded in the ab initio application. Assessment at this level confirms that control of the aeroplane is maintained at all times in a manner such that the successful outcome of a procedure or a manoeuvre is assured.

9.1.2. Level 1 (Basic)

The level of competency at which assessment confirms that control of the aeroplane or situation is maintained at all times and in such a manner that if the successful outcome of a procedure or manoeuvre is in doubt, corrective action is taken. Performance in the generic cockpit environment does not yet consistently meet the Standards of knowledge, operational skills and level of achievement required in the core competencies. Continual training input is required to meet an acceptable initial operating standard. Specific performance improvement/personal development plans will be agreed and the details recorded. Applicants will be continuously assessed as to their suitability to progress to further training and assessment in successive phases

9.1.3. Level 2 (Intermediate)

The level of competency at which assessment confirms that control of the aeroplane or situation is maintained at all times and in such a manner that the successful outcome of a procedure or manoeuvre is assured. The training received at Level 2 shall be conducted under the instrument flight rules, but need not be specific to any one type of aeroplane. On completion of Level 2, the applicant shall demonstrate levels of knowledge and operational skills that are adequate in the environment and achieves the basic standard in the core capability. Training support may be required with a specific development plan to maintain or improve aircraft handling, behavioural performance in leadership or team management. Improvement and development to attain the Standard is the key performance objective. Any core competency assessed as less than satisfactory should include supporting evidence and a remedial plan.

9.1.4. Level 3 (Advanced)

The level of competency required to operate and interact as a co-pilot in a turbine-powered aeroplane certificated for operation with a minimum crew of at least two pilots, under visual and instrument conditions. Assessment confirms that control of the aeroplane or situation is maintained at all times in such a manner that the successful outcome of a procedure or manoeuvre is assured. The applicant shall consistently demonstrate the knowledge, skills and attitudes required for the safe operation of an applicable aeroplane type as specified in the performance criteria.

Note.— Material on the development of performance criteria can be found in the Procedures for Air Navigation Services — Training (PANS-TRG, Doc 9868).

— END —

9. melléklet a 2024. évi ... törvényhez

A nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Annex 1. 172. módosítás hivatalos magyar nyelvű fordítása:

SZEMÉLYI ALKALMASSÁG

ANNEX 1.
A NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSRŐL SZÓLÓ EGYEZMÉNYHEZ

TIZENEGYEDIK KIADÁS – 2011. JÚLIUS

NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSI SZERVEZET

Az Annex 1. módosításainak jegyzéke

	<i>Hatálybalépés dátuma</i>	<i>Alkalmazás dátuma</i>
Tizenegyedik kiadás (tartalmazza az 1-től 170-ig terjedő módosításokat)	2011. július 18.	2011. november 17.
171. módosítás (a Tanács által elfogadva 2013. február 25-én)	2013. július 15.	2013. november 14.
172. módosítás (a Tanács által elfogadva 2014. március 3-án) Helyettesítő oldalak: (xii), (xiii), 1-12, 1-13, 2-1, 2-3, 2-4, 2-5, 2-15-től 2-21-ig, 2-23, 2-24, 2-34 és 5-1.	2014. július 14.	2014. november 13.

Értesítő jegyzet
172. módosítás

a Nemzetközi szabványokhoz és ajánlott eljárásokhoz

SZEMÉLYI ALKALMASSÁG

(A Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezmény - Annex 1.)

1. Az Annex 1-e (Tizenegyedik kiadás) a következő helyettesítő oldalakkal egészül ki a 2014. november 13-tól alkalmazandó 172. módosítás átvétele érdekében:
 - a) Oldalak: (xii) és (xiii) — Előszó
 - b) Oldalak: 1-12, és 1-13 — 1. fejezet
 - c) Oldalak: 2-1-től 2-5-ig, 2-15-től 2-24-ig, és 2-34 — 2. fejezet
 - d) Oldal: 5-1 — 5. fejezet
2. A módosítás bejegyzését az (iii) oldalon kell rögzíteni.

Módosítás	Forrás(ok)	Tárgy(ak)	
159 (8. kiadás)	A szakszolgálati engedély kiadásával és a kiképzéssel foglalkozó Panel (PELT) 2., 3., és 4. ülése; 1983. november, 1985. április, 1986. április Léginavigációs Bizottság.	A hajózó személyzeti tagok szakszolgálati engedélyezésével foglalkozó szabványok és ajánlott gyakorlatok (SARP) módosítása. A senior kereskedelmi pilóta – repülőgép, az ellenőrzött VFR jogosítás, a hajózó fedélzeti rádiós szakszolgálati engedély és a vitorlázó és ballon repülésoktató jogosítások eltörlése. Az 5700 kg maximális felszálló tömeg határvonal eltörlése és felváltása az engedélyezéshez szükséges személyzeti összetétel szerinti határvonallal. A helikopterekre vonatkozó minden előírás szabvány jogállására változtatása. A két-pilótás üzemelésre jogosított légijárművekre a típusjogosítás kiadási követelményeinek megszigorítása. Minden szakszolgálati engedély és jogosítás kiadási feltételének naprakésszé tétele Repülésoktatási követelmények felállítása a magán-, a kereskedelmi-, a vitorlázó-, és a szabadon repülő ballon pilóta szakszolgálati engedélyekhez és a műszeres, illetve a repülés-oktató jogosításokhoz.	1988. március 28. 1988. július 31. 1989. november 16.

160	Léginavigációs Bizottság.	A légiforgalmi irányítókra, a légiforgalmi állomásüzemeltetőkre és a repülésüzemi tisztekre vonatkozó szabványok és ajánlott gyakorlatok (SARP-ok) módosítása.	1993. március 24. 1993. július 26. 1994. november 10.
161	Léginavigációs Bizottság.	A repülőgép karbantartó technikus/mérnök/szerelő személyekre vonatkozó szabványokat és ajánlott gyakorlatok (SARP) és a szakszolgálati engedélyükre vonatkozó előírások módosítása.	1997. március 10. 1997. július 21. 1998. november 5.
162	A különféle szerekkel kapcsolatos munkahelyi visszaélések megakadályozásával foglalkozó munkacsoport (PSAWSG) 1., 2., 3., és 4. találkozója 1993. december, 1994. augusztus, 1995. január, 1995. május.	A repülésben foglalkoztatott személyek által használt pszichoaktív szerekkel kapcsolatos szabványok és ajánlott gyakorlatok (SARP) módosítása.	1998. február 25. 1998. július 20. 1998. november 5.
163 (9. kiadás)	Repülésbiztonsági és Emberi Tényezőket Vizsgáló Bizottság (FSHFSG); 1995. május Látást és Színlátást Vizsgáló Bizottság (VCPSEG); 1997. június - 1998. május Léginavigációs Bizottság.	Az Emberi Tényezők ismeretére vonatkozó követelmények, a látásra és színlátásra vonatkozó követelmények, a szakszolgálati engedélyben használatos nyelv, a Melléklet törlése.	2001. február 19. 2001. július 16. 2001. november 1.
164	A Közgyűlés 32. ülése, a MET Divízió találkozója (2002), Léginavigációs Bizottság.	Meghatározások módosítása, a megkívánt nyelvtudásra vonatkozó új előírások rádiótávbeszélőt használó repülőgép- és helikopterpilótákra, valamint a légiforgalmi irányítókra és légiforgalmi állomásüzemeltetőkre vonatkozóan; a légiforgalmi meteorológiai szakszemélyzet minősítésére és kiképzésére vonatkozó előírások Megjegyzéssel való kiegészítése, a légijármű karbantartó mérnökökre vonatkozó Emberi Tényezők ismerettel kapcsolatos követelményeinek módosítása.	2003. március 5. 2003. július 14. 2003. november 27.
165	Léginavigációs Bizottság.	A típusjogosítás jóváhagyása a jogosultságoknak a repülés utazórepülési szakaszára történő korlátozásával.	2004. február 25. 2004. július 12. 2004. november 25.
166	Léginavigációs Bizottság; Orvosi Előírások Munkacsoport (MPSG); Szakszolgálati engedély kiadásával és a kiképzéssel foglalkozó Panel (FCLTP).		
167 (10. kiadás)	A Léginavigációs Bizottság tanulmányai; A szakszolgálati engedély kiadásával és a kiképzéssel foglalkozó Panel második ülése.	Módosított és új egészségügyi előírások a hajózó személyzet tagjai életkorának felső határára vonatkozóan, léghajókra és motoros szerkezetekre vonatkozó új személyi alkalmassági követelmények, a többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély bevezetése, a jelenleg érvényes hajózó személyzet szakszolgálati engedélyére vonatkozó Szabványok részleteinek módosításai; a repülési szimulátor oktatóberendezésen történő kiképzés eszközeinek szerepére vonatkozó rendelkezések módosításai a szakszolgálati engedélyek és jogosítások különböző szintjei által megkívánt szakképzettség megszerzésében vagy fenntartásában.	2006. március 10. 2006. július 17. 2006. november 23.

168	A Léginavigációs Bizottság tanulmánya.	A módosítás az alábbiakat érinti:	2007. február 23. 2007. július 16. 2007. november 22.
		a) a radarbevezetés és távolkörzeti irányító jogosítás felváltása légtérel ellenőrző bevezetés és távolkörzeti irányító jogosításokkal, hogy tükrözze azt a tényt, hogy a légtérel ellenőrző rendszerek nem korlátozódnak a radarra;	
		b) a légiforgalmi irányítókkal kapcsolatos emberi tényezők ismereteire vonatkozó követelmények harmonizálása az Annex 1. 167. módosításának részeként nemrégiben elfogadott, a hajózó személyzetre vonatkozó követelményekkel;	
		c) a hajózó személyzet jóváhagyott kiképzésére vonatkozó meglévő Szabványok (Annex 1., 1.2.8. és 2. sz. függelék) alkalmazhatósága a légiforgalmi irányítói szakszolgálati engedélyhez és jogosításokhoz szükséges jóváhagyott kiképzésre; és	
		d) új rendelkezések az operatív környezetben oktatásban részesülő légiforgalmi irányító növendékekre vonatkozóan.	
169-A	A Titkárság az Orvosi Előírások Munkacsoport közreműködésével	Módosítás, amely a repülésbiztonságot fenyegető jelenlegi repülés-egészségügyi kockázatok jobb kezelése érdekében új koncepciókat vezet be a repülés-egészségügy területén.	2009. március 2. 2009. július 20. 2009. november 19.
169-A	A Titkárság az Orvosi Előírások Munkacsoport közreműködésével	169-B Módosítás, amely a repülésbiztonságot fenyegető jelenlegi repülés-egészségügyi kockázatok jobb kezelése érdekében új koncepciókat vezet be a repülés-egészségügy területén.	2009. március 2. 2009. július 20. 2009. november 19.

170	Titkárság a Légiforgalmi Szakemberek Következő Generációja (NGAP) Munkacsoport és a Nemzetközi Légi Szállítási Szövetség (IATA) kiképzési és képesítési kezdeményezése (ITQI) segítségével.	a) a légi jármű-karbantartó technikus szakszolgálati engedélyhez szükséges tapasztalati követelményeknek való megfelelés alternatív módjának lehetővé tétele jóváhagyott, kompetencia-alapú kiképzési programok alkalmazása esetén; b) a jóváhagyott kiképzés és a jogosított kiképzési szervezet fogalom meghatározásának módosítása a megfogalmazásuk egyszerűsítése érdekében, valamint annak a követelménynek az új szabványokba történő áthelyezése érdekében, hogy a személyzet bizonyos kategóriáinak kiképzését jogosított kiképzési szervezetben kell végezni; c) bizonyos szakszolgálati engedéllyel rendelkező személyzetre vonatkozó fenyegető jelenségek és hibakezelés (TEM) követelményeinek harmonizálása a repülőszemélyzet hajózó személyzet szakszolgálati engedélyére vonatkozó követelményekkel; d) a motoros légi járművek szakszolgálati engedélyezési követelményeire vonatkozó átállási előírások meghosszabbítása; és e) különböző szerkesztői módosítások.	2011. március 4. 2011. július 18. 2011. november 17.
171	A Repülésbiztonság-irányítási Bizottság (SMP) különleges ülése (SMP/SM/1)	A repülésbiztonsággal kapcsolatos biztonsági előírások átvétele az Annex 19-be	2013. február 25. 2013. július 15. 2013. november 14.
172	Titkárság életkorának felső határa;	a) A nemzetközi kereskedelmi célú légiközlekedésben részt vevő pilóták b) Rendellenességek megelőzésére és helyreállítására vonatkozó kiképzési rendelkezések; c) A nyelvtudási követelmények egyszerűsítése a tartalom változatlanul hagyása mellett; és d) A motoros szerkezet kategóriával kapcsolatos átállási előírások érvényességének meghosszabbítása.	2014. március 3. 2014. július 14. 2014. november 13.

Megjegyzés.— A fentiekben felsorolt érvényességi időtartamok a folyamodó arra az életkorára vonatkozik, amikor az orvosi vizsgálatoknak aláveteti magát.

1.2.5.2.6 *Az orvosi vizsgálat halaszthatóságának körülményei.* Ha a szakszolgálati engedély birtokosa a kijelölt egészségügyi felülvizsgálat helyszínétől távol tevékenykedik, az Engedélyező Hatóság döntése szerint az előírt újravizsgálat halasztható, feltéve, hogy ezt csak kivételesen alkalmazzák, és nem haladja meg az alábbi időtartamot:

- a) nem-kereskedelmi tevékenységet végző légi jármű hajózó személyzeti tagja esetében egyszeri hat hónapos időtartam;
- b) kereskedelmi tevékenységet végző légi jármű hajózó személyzeti tagja esetében két egymást követő három hónapos időtartam, feltéve, hogy mindkét esetben kedvező orvosi jelentést kapott a szóban forgó terület kijelölt egészségügyi felülvizsgálójánál végrehajtott vizsgálatot követően, vagy olyan esetekben, amikor ilyen személy nem áll rendelkezésre, akkor egy olyan orvos által elvégzett vizsgálat után, aki törvényes minősítéssel rendelkezik orvosi gyakorlat folytatására ezen a területen. Az orvosi vizsgálatról szóló jelentést ahhoz az Engedélyező Hatósághoz kell eljuttatni, ahol a szakszolgálati engedélyt kiadták;
- c) magánpilóta esetében egyetlen, de 24 hónapot meg nem haladó időtartam olyan esetben, amikor az orvosi vizsgálatot az azon a területen tevékenykedő, a Szerződő Állam által az 1.2.4.5. pontban meghatározottak szerint kijelölt vizsgáló orvos végezte el, ahol a kérelmező ideiglenesen tartózkodik. Az orvosi vizsgálatról szóló jelentést ahhoz az Engedélyező Hatósághoz kell eljuttatni, ahol a szakszolgálati engedélyt kiadták.

1.2.6 Az orvosi alkalmasság romlása

1.2.6.1 A jelen Annex-ben szereplő szakszolgálati engedélyek birtokosai nem gyakorolhatják szakszolgálati engedélyeik és a hozzá kapcsolódó jogosításokból eredő jogaikat, ha tudomásukra jut, hogy egészségi állapotuk bármilyen mértékben romlott, és ennek következtében az engedélyezett feladatkörök biztonságos és megfelelő ellátására esetleg képtelenné válhattak.

1.2.6.1.1 **Ajánlás.**— *A Szerződő Államoknak biztosítaniuk kell, hogy a szakszolgálati engedély birtokosai egyértelmű iránymutatást kapjanak a repülésbiztonság szempontjából releváns egészségügyi állapotokról, valamint arról, hogy mikor kérjenek felvilágosítást vagy útmutatást az egészségügyi felülvizsgálótól vagy az Engedélyező Hatóságtól.*

Megjegyzés.— A repülésbiztonság szempontjából releváns fizikai és mentális állapotokról és kezelésekről, amelyekről információt kell továbbítani az Engedélyező Hatóságnak, a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (Doc 8984) tartalmaz útmutatást.

1.2.6.1.2 Ajánlás.— Minden egyes Szerződő Államnak a lehető legmesszebbmenően gondoskodnia kell arról, hogy egyetlen szakszolgálati engedély birtokosa se láthasson el a szakszolgálati engedélyben és a hozzá kapcsolódó jogosításban engedélyezett feladatköröket olyan időszakokban, amikor egészségügyi alkalmasságuk bármilyen okból olyan mértékben romlott meg, hogy az az Egészségügyi minősítés kiadását, vagy megújítását egyébként nem tenné lehetővé.

1.2.7 Pszichoaktív szerek használata

1.2.7.1 A jelen Annex-ben előírt szakszolgálati engedélyek birtokosai nem gyakorolhatják a szakszolgálati engedélyükhöz és a kapcsolódó jogosításokhoz kapcsolódó jogosultságokat, ha olyan pszichoaktív anyag hatása alatt állnak, amely miatt képtelenek lehetnek e jogosultságok biztonságos és megfelelő használatára.

1.2.7.2 A jelen Annex-ben felsorolt szakszolgálati engedélyek birtokosai problémát okozó káros szereket nem használhatnak.

1.2.7.3 Ajánlás.— A Szerződő Államnak a legmesszebbmenőkig gondoskodnia kell arról, hogy minden egyes szakszolgálati engedély birtokosa, aki bármilyen problémás káros szert használ, felderítésre és eltávolításra kerüljön a biztonságot veszélyeztető, kritikus funkcióiból. A biztonság szempontjából a kritikus feladatkörbe való visszatérés sikeres kezelés esetén fontolóra vehető, vagy kezelést nem igénylő esetekben, ha a problematikus szerek használatával felhagyott, és megállapítást nyert, hogy feladatköre ellátása során nem valószínű, hogy veszélyeztetni a biztonságot.

Megjegyzés.— A Kézikönyv a légiközlekedési munkahelyeken történő problémás anyaghasználat megelőzéséről (DOC 9654) útmutatót tartalmaz a felderítés megfelelő módszereiről (amelyek bio-mechanikus ellenőrzést is magukban foglalhatnak, mint például mielőtt egy személy alkalmazására sor kerül, vagy alapos gyanú esetén, balesetet/incidenst követően, időszakosan és véletlenszerűen) továbbá más, megelőzést szolgáló témákról.

1.2.8 Jóváhagyott kiképzés és jogosított kiképzési szervezet

Megjegyzés.— A szakszolgálati engedély kiadásához szükséges képzettség sokkal gyorsabban és könnyebben szerezhető meg, ha a folyamodó egy szigorúan ellenőrzött, szisztematikus és folyamatos kiképzési tanfolyamon vesz részt, mely egy tervezett tantervre és tematikára épült fel. A tapasztalatra vonatkozó követelmények bizonyos fokú csökkentésére már történt előkészület jelen Szabványokban és ajánlott eljárásokban ismertetett bizonyos szakszolgálati engedélyek és jogosítások kiadásához, olyan folyamodó esetében, aki már egy jóváhagyott kiképzést sikeresen befejezett.

1.2.8.1 A jóváhagyott kiképzésnek olyan képzettségi szintet kell biztosítania, mely legalább egyenértékű az olyan személyzetre vonatkozó minimális képzettségi követelményekkel, aki ilyen jóváhagyott kiképzésben nem részesült.

1.2.8.2 Egy Állam által biztosított kiképzési szervezet jóváhagyása függ attól, hogy a folyamodó bizonyítja-e, hogy megfelel a jelen Annex 2. sz. függeléke követelményeinek, valamint az Annex 19. vonatkozó előírásainak.

1. megjegyzés — Az Annex 19. olyan jogosított kiképzési szervezetekre vonatkozóan tartalmaz repülésbiztonság-irányítási rendelkezéseket, amelyek szolgáltatásaik nyújtása során ki vannak téve a légijárművek üzemeltetésével kapcsolatos biztonsági kockázatoknak. További útmutatást a Repülésbiztonság-irányítás Kézikönyv (SMM) (Doc 9859) tartalmaz.

2. megjegyzés.— A kiképzési szervezet jóváhagyására iránymutatás található a Kiképzési Szervezetek Jogosítása Kézikönyvben (Doc 9841).

1.2.8.3 Hajózó személyzet és légiforgalmi irányítók jóváhagyott kiképzését jogosított kiképzési szervezeten belül kell elvégezni.

Megjegyzés.— Az 1.2.8.3. pontban figyelembe vett jóváhagyott kiképzés elsősorban az Annex 1. szerinti szakszolgálati engedély vagy jogosítás kiadásához szükséges jóváhagyott kiképzésre vonatkozik. Nem vonatkozik a szakszolgálati engedély vagy jogosítás első kiadása után az alkalmasság fenntartására vagy az üzemeltetési képesítés megszerzésére irányuló jóváhagyott kiképzésre, mint amilyen a légiforgalmi irányítók vagy a hajózó személyzet számára szükséges lehet, mint például az Annex 6.— Légijármű működtetése, I. rész — Nemzetközi Kereskedelmi Légiközlekedés — Repülőgépek, 9.3. pont, vagy III. rész — Nemzetközi üzemeltetés — Helikopterek, II. szakasz, 7.3. pont szerinti jóváhagyott kiképzés.

1.2.8.4 Légijármű szerelők kompetencia-alapú jóváhagyott kiképzését jogosított kiképzési szervezeten belül kell elvégezni.

Megjegyzés.— A légijármű szerelő (technikus /mérnök /műszerész) szakszolgálati engedélyre vonatkozó átfogó kiképzési program, beleértve a kompetencia különböző szintjeit, a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai — Kiképzés (PANS-TRG, Doc 9868) című kiadványban található.

1.2.9 Nyelvtudás

1.2.9.1 Repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet pilótáinak, a légiforgalmi irányítóknak és a légiforgalmi állomásüzemeltetőknek bizonyítaniuk kell, hogy beszélnek és értik a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelvet az 1. sz. függelékben meghatározott nyelvtudás szintjén.

1.2.9.2 Ajánlás.— A hajózó mérnököknek és vitorlázó repülőgép pilótáknak, vagy szabadon repülő ballonok pilótáinak beszélniük és érteniük kell a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelvet.

1.2.9.3 A hajózó navigátoroknak, akiknek használniuk kell a légijármű fedélzeti rádiótelefonját, bizonyítaniuk kell azt, hogy képesek beszélni és megérteni a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelvet.

1.2.9.4 Ajánlás.— *A hajózó navigátoroknak, akiknek használniuk kell a légijármű fedélzeti rádiótelefonját, bizonyítaniuk kell, hogy olyan szinten értik és beszélik a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelvet, melyet az 1. sz. függelék nyelvtudás követelményként meghatároz.*

1.2.9.5 Mindazon repülőgép, léghajó, helikopter, és motoros szerkezet pilóták, légiforgalmi irányítók és légiforgalmi állomásüzemeltetők nyelvismeretét, akiknek nyelvtudása nem éri el a Szakértői szintet (6. szint), időszakonként az előírásoknak megfelelően értékelni kell a jártassági szint egyénileg történő bizonyításával.

1.2.9.6 Ajánlás.— *Mindazon repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet pilótáknak, hajózó navigátoroknak a nyelvtudását, akiknek használniuk kell a légijármű fedélzeti rádiótelefonját, valamint azon légiforgalmi irányítók és légiforgalmi állomásüzemeltetők nyelvismeretét, akik nem érik el a Szakértői szintet (6. szint), időszakonként az előírásoknak megfelelően értékelni kell a jártassági szint egyénileg történő bizonyításával a következők szerint:*

- a) *mindazokat, akiknek bizonyított nyelvtudása eléri az Operatív szintet (4. szint), három évenként legalább egyszer értékelni kell; és*
- b) *mindazokat, akiknek bizonyított nyelvtudása eléri a Kiterjesztett szintet (5. szint), hat évenként legalább egyszer értékelni kell.*

1. megjegyzés — Előírásszerű értékelés nem szükséges olyan folyamodók esetében, akik bizonyítják magas szintű nyelvtudásukat, például az anyanyelvük, és akik magas szinten beszélik a nyelvet bár az nem az anyanyelvük és olyan tájszólással vagy hangsúlyozással beszélik, amelyet a nemzetközi légiforgalom közössége meg tud érteni.

- 3. *megjegyzés — Az 1.2.9. pont előírásai hivatkoznak az Annex 10., II. kötet 5. fejezetére, ahol a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelv lehet az a nyelv, amelyet a földi állomás rendszerint használ, vagy az angol nyelv. Ezért a gyakorlatban lesznek olyan helyzetek, ahol a hajózó személyzet tagjainak csak azt a nyelvet szükséges beszélniük, amelyet a földi állomások rendszerint használnak.*

2. FEJEZET PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEK ÉS JOGOSÍTÁSOK

2.1 A pilóta szakszolgálati engedélyekre és jogosításokra vonatkozó általános szabályok

2.1.1 Az engedély kiadásának általános szabályai

2.1.1.1 Egy személy csak akkor tevékenykedhet parancsnokpilótaként vagy másodpilótaként a légijárművek alábbi kategóriáinak bármelyikén, ha ezen személy egy olyan szakszolgálati engedély birtokosa, melyet a jelen fejezet követelményeinek megfelelően állítottak ki:

- repülőgép
- 4600 m³ feletti térfogattal rendelkező léghajó
- szabadon repülő ballon
- vitorlázó repülőgép
- helikopter
- motoros szerkezet.

2.1.1.2 A légijármű kategóriát magának a szakszolgálati engedély címének is tartalmaznia kell, vagy azt kategóriaajogosításként kell bejegyezni a szakszolgálati engedélybe.

2.1.1.2.1 Ha egy szakszolgálati engedéllyel már rendelkező pilóta további légijármű kategóriára kíván pilóta szakszolgálati engedélyt szerezni, az Engedélyező Hatóságnak az alábbiak egyike szerint kell eljárnia:

- a) vagy kibocsát egy újabb pilóta szakszolgálati engedélyt a korábbi szakszolgálati engedély birtokosa számára az újabb légijármű kategóriára, vagy
- b) az új kategóriaajogosítást bejegyzi az eredeti szakszolgálati engedélybe a 2.1.2. pont követelményeinek megfelelően.

Megjegyzés.— A kategóriaajogosításokra vonatkozó követelményeket a pilóták számára előírt engedélyezési feltételek fogalmai tartalmazzák, olyan szintekben, amelyek megfelelnek a szakszolgálati engedély birtokosának adandó jogosításoknak.

2.1.1.3 A folyamodónak az adott szakszolgálati engedélyhez vagy jogosításhoz előírt követelményeket ki kell elégítenie az életkorra, a szakmai ismeretekre, a tapasztalatra, a repülő kiképzésre, a jártasságra és az egészségi alkalmasságra vonatkozóan, mielőtt bármilyen pilóta szakszolgálati engedélyt vagy jogosítást kiadnának részére.

2.1.1.3.1 Bármilyen pilóta szakszolgálati engedélyért vagy jogosításért folyamodónak az Engedélyező Hatóság által meghatározott módon bizonyítania kell, hogy megfelel mindazon, a szakmai tudásra és jártasságra vonatkozó követelményeknek, amelyeket az adott szakszolgálati engedélyhez vagy jogosításhoz előírtak.

2.1.1.4 Motoros szerkezet kategóriával kapcsolatos átállás előírásai

2022. március 5.-ig az Engedélyező Hatóság a motoros szerkezet kategóriájába tartozó légi jármű típusjogosítását bejegyezheti a repülőgépre, vagy a helikoptere rendszerezített pilóta szakszolgálati engedélybe. A szakszolgálati engedélyben a jogosításra vonatkozó bejegyzésnek jeleznie kell, hogy a légi jármű a motoros szerkezet kategóriába tartozik. A motoros szerkezet kategóriára vonatkozó típusjogosítás megszerzéséhez szükséges kiképzést jóváhagyott kiképzés során kell elvégezni, figyelembe kell venni a folyamodó korábbi, repülőgépen vagy helikopteren szerzett tapasztalatait, és a kiképzésnek tartalmaznia kell a motoros szerkezet kategóriába tartozó légi jármű üzemeltetésének minden lényeges szempontját.

2.1.2 Kategóriaajogosítások

2.1.2.1 Amikor bevezetik, a kategóriaajogosításoknak a 2.1.1.1. pontban felsorolt légi jármű kategóriákkal kell azonosnak lenniük.

2.1.2.2 A kategóriaajogosítást nem kell bevezetni a szakszolgálati engedélybe akkor, ha magában a szakszolgálati engedély címében szerepel a kategória.

2.1.2.3 Bármely további kategóriaajogosításnak, amelyet a pilóta szakszolgálati engedélybe bevezettek, utalnia kell azon engedélyezési jogokra, melyeknek megfelelően a kategóriaajogosítást megadták.

2.1.2.4 Ha a pilóta szakszolgálati engedéllyel már rendelkező személy további kategóriaajogosítást kíván szerezni, akkor eleget kell tennie ezen Annex követelményeinek azon jogok tekintetében, amelyekre a kategóriaajogosítást kérte.

2.1.3 Osztály- és típusjogosítások

2.1.3.1 A minősítő jogosításokat az egy pilótás üzemeltetésre hitelesített repülőgépekre kell meghatározni, és az alábbiakat kell tartalmaznia:

- a) egy-motoros/hajtóműves, szárazföldi;
- b) egy-motoros/hajtóműves, vízi;
- c) több-motoros/hajtóműves, szárazföldi;
- d) több-motoros/hajtóműves, vízi.

Megjegyzés.— Ezen pont előírásai nem zárják ki más minősítő jogosítások létrehozását a fenti alapfelosztás szerkezetén belül.

2.1.3.1.1 Ajánlás.— *A Szerződő Államok számára javasolt megfontolni minősítő jogosítás létrehozását azon helikopterek és motoros szerkezetek számára, amelyeket egy pilótás személyzettel történő üzemeltetésre engedélyeztek, és amelyeknek kiszolgálása, teljesítménye és egyéb jellemzői hasonlóak.*

2.1.3.2 Típusjogosítást kell létrehozni:

- a) minden egyes olyan légitárműre, amely üzemeltetéséhez a minimális személyzet legalább két pilótából áll a hatósági bizonyítványa szerint;
- b) egy pilótás személyzetre hitelesített helikopterre és motoros szerkezetekre, kivéve, ha a 2.1.3.1.1. pontban leírtaknak megfelelő minősítő jogosítást már kiadták számára; és
- c) bármilyen típusú légitárműre, amelynél az Engedélyező Hatóság azt szükségesnek tartja.

1. megjegyzés — Ahol közös típusjogosítást honosítanak meg, az csak olyan légitárműre vonatkozhat, amelynek az üzemeltetési eljárások, rendszerek és kezelés tekintetében hasonló tulajdonságai vannak.

2. megjegyzés — A vitorlázó repülőgépekre és a szabadon repülő ballonokra a minősítési és típusjogosítások követelményrendszerét még nem határozták meg.

2.1.3.3 Ha a folyamodó bizonyítja jártasságát és szakismeretét a pilóta szakszolgálati engedély első kiadásához, az adott légitármű típusának és osztályának megfelelő kategóriát és jogosítást a szakszolgálati engedélybe be kell vezetni.

2.1.4 Osztály- és típusjogosítást igénylő körülmények

2.1.4.1 A pilóta szakszolgálati engedélyt kiadó Szerződő Állam az ilyen szakszolgálati engedély birtokosának csak akkor engedélyezheti repülőgépen, léghajón, helikopteren, vagy motoros szerkezeten parancsnokpilótaként vagy másodpilótaként való tevékenységet, ha a birtokos rendelkezik az alábbi felhatalmazással:

- a) a 2.1.3.1. pontban meghatározott megfelelő osztályjogosítással, vagy
- b) típusjogosítással, ha ezt a 2.1.3.2. pont előírásai megkövetelik.

2.1.4.1.1 Ha a típusjogosítást másodpilótai tevékenység végzésének jogára korlátozva adták ki, vagy jogait csak a pilóta tevékenységeire korlátozták, akkor ezt a korlátozást a jogosításba be kell jegyezni.

2.1.4.2 Az Engedélyező Hatóság a szakszolgálati engedély birtokosának a 2.1.4.1. pontnak megfelelő osztály-, vagy típusjogosítás helyett írásos külön engedélyt adhat ki gyakorló és próbarepüléshez, vagy meghatározott, különleges célú, bevételt nem eredményező és utasokat nem szállító repülésekre. Az engedély érvényességét az adott repülés végrehajtásához szükséges időtartamra kell korlátozni.

2.1.5 Az osztály-, és típusjogosítás kiadásának feltételei

2.1.5.1 Osztály jogosítás

A folyamodó a szakszolgálati engedélynek megfelelő szintű jártasságát abba az osztályba tartozó légijárművön köteles demonstrálni, amely osztályra jogosítást kíván szerezni.

2.1.5.2 Típusjogosítás a 2.1.3.2. a) pont szerint

A folyamodónak:

- a) megfelelő felügyelet mellett tapasztalatot kell szereznie a szóban forgó légijárművön és/vagy repülő szimulátorban, az alábbi eljárásokban:
 - a repülés minden fázisának szokványos repülési eljárásai és manőverei;
 - a berendezések, mint például a hajtómű, a rendszerek, és a váz meghibásodása és helytelen működése esetén követendő nem-szokványos és vészhelyzeti eljárások;
 - ha alkalmazható, szokványos, nem-szokványos és vészhelyzeti körülményekre vonatkozó műszerrepülési eljárások, ideértve a műszeres megközelítés, a megszakított megközelítés, a leszállás és a szimulált hajtómű-meghibásodás eljárásait;
 - repülőgép kategória típusjogosításhoz, rendellenességek megelőzésére és helyreállítására vonatkozó kiképzés; és

1. megjegyzés — A rendellenességek megelőzésére és helyreállítására vonatkozó kiképzés eljárásai a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai – Kiképzés (PANS-TRG, Doc 9868) című kiadványban találhatók.

2. megjegyzés — A rendellenességek megelőzésére és helyreállítására vonatkozó kiképzésről a Repülőgépen előforduló rendellenességek megelőzésére és helyreállítására vonatkozó Kiképzés Kézikönyve (Doc 10011) nyújt útmutatást.

3. megjegyzés — A Repülési Szimulátorok Minőségi Kritériumainak ICAO Kézikönyve (DOC 9625) tartalmaz irányelveket a repülési szimulátorok jóváhagyásához a rendellenességek megelőzésére és helyreállítására vonatkozóan.

4. megjegyzés — A repülőgéppel kapcsolatos, a rendellenességek megelőzésére és helyreállítására vonatkozó kiképzés a integrálható a jogosítási programba, vagy kiegészítő modulként közvetlenül azt követően elvégezhető.

- a hajózó személyzet cselekvőképtelensége esetére vonatkozó eljárások és a személyzet közötti koordináció, beleértve a pilóták feladatainak kijelölését, a személyzet együttműködését és az ellenőrző jegyzékek (checklists) használatát;

Megjegyzés.— Felhívjuk a figyelmet az oktató pilótákra előírt minősítő követelményekről szóló 2.1.8.1. pontra.

- b) az adott légijármű biztonságos üzemeltetéséhez szükséges jártasságot és ismereteket kell demonstrálnia akár a parancsnokpilóta, akár a másodpilóta feladatait tekintve, amelyek vonatkozik; és
- c) demonstrálnia kell közforgalmi pilóta szakszolgálati engedély szintjén az Engedélyező Hatóság által meghatározott további ismereteket a 2.6.1.2. pontban szereplő követelmények alapján.

Megjegyzés — A személyzetminősítések és a beszámítható korábbi eredmények átjárhatóságának általános sajátosságaira vonatkozó tájékoztató anyagot lásd

a Nemzeti Személyi Alkalmassági Rendszer Létrehozásának és Kezelésének Eljárásaira vonatkozó Kézikönyvet (DOC 9379).

2.1.5.3 Típusjogosítás a 2.1.3.2. b) és c) pontok szerint

A folyamodonak demonstrálnia kell az adott légijármű biztonságos üzemeltetéséhez szükséges jártasságát és szakismereteit, tekintettel az engedélyezési követelményekre és a folyamodó pilótaként végzett tevékenységeire.

2.1.6 Repülési szimulátor oktatóberendezés használata a tapasztalat megszerzéséhez és a jártasság demonstrálásához

A repülési szimulátor oktatóberendezés használatát az Engedélyező Hatóságnak kell jóváhagynia a tapasztalat megszerzéséhez, vagy a jártasság demonstrálása alatt szükséges bármely manőver végrehajtásához annak érdekében, hogy szakszolgálati engedélyt vagy jogosítást nyerjen a folyamodó, ezzel biztosítható, hogy a használt repülési szimulátor oktatóberendezés megfelel a feladatnak.

2.1.7 Műszeres jogosítást szükségessé tevő körülmények

A Szerződő Állam, amely pilóta szakszolgálati engedélyt adott ki, csak akkor engedélyezheti a szakszolgálati engedély birtokosának, hogy akár parancsnokpilótaként, akár másodpilótaként tevékenykedjen egy légijárműben műszeres repülési szabályok (IFR) szerint, ha az illető személy megfelelő felhatalmazást kapott erre az adott Szerződő Államtól. A megfelelő felhatalmazásnak magában kell foglalnia a légijármű kategóriának megfelelő műszeres jogosítást.

Megjegyzés.— A műszeres jogosítás része a közforgalmi pilóta szakszolgálati engedély – repülőgép vagy motoros szerkezet kategóriának, a többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedélynek és a kereskedelmi pilóta – léghajó szakszolgálati engedélynek. A 2.1.7. pont előírásai nem zárják ki a műszeres jogosítást integrálva tartalmazó szakszolgálati engedély kiadását.

2.1.8 Körülmények, amikor a repülőoktatás végrehajtásához felhatalmazás szükséges

2.1.8.1 A Szerződő Állam, amely pilóta szakszolgálati engedélyt adott ki, nem engedi meg az engedély birtokosának, hogy pilóta szakszolgálati engedély vagy jogosítás kiadásához szükséges repülőoktatást végezzen, feltéve, ha az engedély birtokosa megfelelő felhatalmazást kapott erre a Szerződő Államtól. A megfelelő felhatalmazásnak magába kell foglalnia:

- a) a szakszolgálati engedély birtokosának repülőoktató jogosítását; vagy
- b) az Engedélyező Hatóság által jogosított szervezet alkalmazottjaként felhatalmazást repülésoktatás feladat végrehajtására; vagy
- c) az engedélyt kibocsátó Szerződő Állam által kiadott pontosan körülírt felhatalmazást.

2.1.8.2 A Szerződő Állam ne engedélyezze egyetlen személynek se pilóta szakszolgálati engedély vagy jogosítás kiadásához szükséges oktatás végzését repülési szimulátor oktatóberendezésen, feltéve, ha ez a személy megfelelő szakszolgálati engedéllyel rendelkezik, vagy rendelkezik, vagy ha megfelelő repülésoktatói és repülési tapasztalatokkal rendelkezik, és erre a Szerződő Államtól megfelelő felhatalmazást kapott.

2.1.9 A repülési idő beszámítása

2.1.9.1 A növendék pilótának, vagy a pilóta szakszolgálati engedély birtokosának joga van teljes egészében beszámítani minden egyedül-repülésének, kétkormányos képzési időtartamának és parancsnokpilótaként végzett repüléseinek időtartamát az összes repült időbe, melyet a pilóta szakszolgálati engedély első kiadásához, vagy a pilóta szakszolgálati engedély magasabb fokozatának elnyeréséhez előírtak.

2.1.9.2 A pilóta szakszolgálati engedély azon birtokosának, aki másodpilótaként egyszemélyes pilótára jogosított légijármű pilótahelyén foglal helyet, de a Szerződő Állam előírja, hogy a légijárművet másodpilótával üzemeltessék, joga van másodpilótaként szerzett repülési idejének maximum 50 %-át beszámítani a pilóta szakszolgálati engedély magasabb fokozatához előírt összes repült időbe. A Szerződő Állam engedélyezheti a teljes repülési idő beszámítását az előírt összes repült időbe, ha a légijármű úgy van felszerelve, hogy másodpilótával üzemeltethető és a légijármű többszemélyes személyzettel működtethető.

2.1.9.3 A pilóta szakszolgálati engedély birtokosának, ha másodpilótaként másodpilótával történő üzemeltetésre engedélyezett légijárműben a pilótaülésben foglal helyet, joga van ezen tevékenység teljes idejét beszámítani a pilóta szakszolgálati engedély magasabb fokozatához előírt összes repült időbe.

2.1.9.4 A pilóta szakszolgálati engedély birtokosának, ha parancsnokpilótaként felügyelet alatt parancsnokpilótai funkciókat és feladatokat lát el, joga van ezen repülési időket teljes egészében beszámítani a magasabb fokozatú pilóta szakszolgálati engedély elnyeréséhez szükséges összes repült időbe.

2.1.10 A 60. életévüket betöltött pilóták jogainak korlátozása és
a 65. életévüket elérő pilóták jogosultságainak csökkentése

A pilóta szakszolgálati engedélyt kiadó Szerződő Állam ne engedélyezze a szakszolgálati engedély birtokosának a parancsnokpilótaként történő ténykedést nemzetközi kereskedelmi légiszállításban részt vevő légijárművön, ha az engedély birtokosa betöltötte a 60. életévét, vagy olyan tevékenységek esetében, amelyben egynél több pilóta vesz részt, és a másik pilóta 60 évnél fiatalabb, valamint a parancsnokpilóta elérte a 65. életévét.

Megjegyzés.— Felhívjuk a figyelmet az 1.2.5.2.3. pontra, mely a kereskedelmi légiközlekedés tevékenységeiben részt vevő olyan pilóták Egészségügyi Minősítésének érvényességi időszakára vonatkozik, akik betöltötték a 60. életévüket.

2.2 Növendék pilóta

2.2.1 A növendék pilótának ki kell elégítenie az adott Szerződő Állam által előírt követelményeket. Ezen követelmények megalkotása során a Szerződő Államok kötelesek gondoskodni arról, hogy a megadott jogok miatt a növendék pilóta ne jelenthessen veszélyt a léginavigációra.

2.2.2 Arra jogosítással rendelkező repülőoktató felügyelete és jóváhagyása nélkül a növendék pilóta nem repülhet egyedül.

2.2.2.1 Nemzetközi repülésben résztvevő légijárműben a növendék pilóta nem repülhet egyedül csak akkor, ha az érintett Szerződő Államok között erre vonatkozólag egy általános, vagy külön megállapodás jött létre.

2.2.3 Egészségügyi alkalmasság

A Szerződő Állam csak akkor engedélyezheti a növendék pilóta egyedül repülését, ha az megszerezte a 2. osztályú Egészségügyi Minősítést.

2.3 Magánpilóta szakszolgálati engedély

2.3.1 A repülőgépre, léghajóra, helikopterre és motoros
szerkezetre alkalmas szakszolgálati engedély
kiadásának általános feltételei

2.3.1.1 Életkor

A folyamodó nem lehet 17 évesnél fiatalabb.

2.3.1.2 Szakismeret

A folyamodónak bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, amely a magánpilóta szakszolgálati engedély birtokosára vonatkozó jogoknak megfelel, valamint a szakszolgálati engedélybe bejegyezni kívánt légijármű kategóriának megfelel minimum az alábbi témakörökben:

Légijog

- a) a magánpilóta szakszolgálati engedély birtokosára vonatkozó szabályok és előírások, repülési szabályok, magasságmérő beállítás eljárásai, a légiforgalmi szolgálatok megfelelő gyakorlatai és eljárásai;

Repülőgépekre, léghajókra, helikopterekre és motoros szerkezetekre vonatkozó általános légijármű ismeret

- b) a hajtóművek, rendszerek és műszerek működési alapelvei és funkciói;
- c) a vonatkozó légijármű kategória és a hajtóművek üzemeltetési korlátai, az erre vonatkozó üzemeltetési információk a repülési kézikönyv vagy más megfelelő dokumentáció alapján;
- d) helikopterek és motoros szerkezetek esetében transzmisszió (erőátviteli berendezések), ahol ez alkalmazható,
- e) léghajók esetében a gázok fizikai jellemzői és gyakorlati alkalmazásuk;

Repülési jellemző, repüléstervezés és terhelés

- f) a terhelés és a tömeg megoszlás hatásai a repülési jellemzőkre, tömeg és tömegközéppont számítások;
- g) a felszállási, leszállási és egyéb teljesítményadatok használata és gyakorlati alkalmazása;
- h) VFR-ben történő magánrepüléseknek megfelelő repülés-előtti és útvonalrepülés alatti tervezés, légiforgalmi szolgálatok repülési terveinek összeállítása és kitöltése, a légiforgalmi szolgálatok megfelelő eljárásai, helyzetjelentési eljárások, magasságmérő beállítási eljárások, nagy forgalmú területeken végzett műveletek;

Emberi tényezők

- i) a fenyegető jelenségek és a hibakezelés elveit magába foglaló emberi tényezők;

Megjegyzés.— A fenyegető jelenségek és hibák kezelését is magába foglaló emberi tényezők oktatásának megtervezéséhez tájékoztató anyag Az Emberi Tényezők Kiképzési Kézikönyvben (Doc 9683) található meg.

Meteorológia

- j) alapvető repülés-meteorológia alkalmazása, meteorológiai tájékoztatások beszerzésére és használatára vonatkozó eljárások, magasságmérés, veszélyes időjárási körülmények;

Repüléselmélet

- y) a repülés alapelvei;

Rádió telefónia

- z) a VFR repülésre vonatkozó kommunikációs eljárások és kifejezések, a rádióösszeköttetés megszakadása esetén követendő eljárás.

2.4.1.3 Jártasság

A folyamodónak demonstrálnia kell, hogy képes a megfelelő kategóriájú légijárműben parancsnokpilótaként végrehajtani a 2.4.3.2., vagy a 2.4.4.2.1., illetve a 2.4.5.2., vagy a 2.4.6.2. pontokban előírt eljárásokat és manővereket olyan fokú alkalmassággal, amely megfelel a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély birtokosának adott jogoknak, és képes a fenyegető jelenségek és hibák felismerésére és kezelésére;

- a)
 - Megjegyzés.— A fenyegető jelenségek és hibakezelés alkalmazására vonatkozó tájékoztató anyag a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai – Kiképzés (PANS-TRG Doc 9868) című kiadvány 3. Fejezet „C” Mellékletben, és az Emberi Tényezők Kiképzési Kézikönyv (Doc 9683) II. Rész 2. Fejezetében található.*
- b) a légijárművet a határértékeken belül üzemeltetni;
- c) minden manővert simán és pontosan végrehajtani;
- d) jó ítélőképességet és repülési készséget tanúsítani;
- e) légiforgalmi ismereteit alkalmazni; és
- f) a légijármű kormányzását mindenkor oly módon fenntartani, hogy az eljárás vagy a manőver sikeres végeredménye biztosított legyen.

2.4.1.4 Egészségügyi alkalmasság

A folyamodónak érvényes I. o. Egészségügyi Minősítéssel kell rendelkeznie.

2.4.2. A szakszolgálati engedély birtokosának jogai és a jogok gyakorlásakor figyelembe veendő körülmények

2.4.2.1 Az 1.2.5., 1.2.6., 1.2.7.1., 1.2.9. és 2.1. pontokban meghatározottak betartásának hatálya alatt a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély birtokosának joga van:

- a) a magánpilóta szakszolgálati engedély birtokos valamennyi jogosultságát gyakorolni a megfelelő légijármű kategóriába tartozó légi járművön;
- b) kereskedelmi légiszállításban részt nem vevő, a megfelelő légijármű kategóriába tartozó légijárművön parancsnokpilótaként tevékenykedni;
- c) kereskedelmi légiszállításban részt vevő, a megfelelő légijármű kategóriába tartozó és egy pilótás üzemeltetésre jogosított légijárművön parancsnokpilótaként tevékenykedni; másodpilótával üzemeltetendő, a megfelelő légijármű kategóriába tartozó bármelyik légijárművön másodpilótaként tevékenykedni; és
- d) léghajó kategória esetében, a léghajót IFR körülmények között vezetni.

2.4.2.2 Mielőtt jogait éjszaka gyakorolná, a szakszolgálati engedély birtokosának kétkormányos kiképzésben kell részesülnie éjszakai repülésre alkalmas megfelelő légijármű kategória valamely légijárművén, beleértve a felszállást, a leszállást és a navigációt.

Megjegyzés.— A szakszolgálati engedély bizonyos jogait a 2.1.10. pont lecsökkenti olyan szakszolgálati engedély birtokosok esetében, akik betöltötték a 60. és 65. életévüket.

2.4.3. Repülőgép kategória jogosítás kiadásának specifikus követelményei

2.4.3.1 Tapasztalat

2.4.3.1.1 A folyamodónak nem kevesebb, mint 200 óra repült időt kell megszereznie pilótaként repülőgépen, vagy 150 órát, ha ezt egy jóváhagyott kiképzés folyamán szerzi meg. Az Engedélyező Hatóságnak meg kell határoznia, hogy repülési szimulátor oktatóberendezésben felügyelet alatt tevékenykedő pilóta tapasztalata elfogadható-e a 200 óra, illetve adott esetben a 150 óra összes repülési idő részeként. Az ilyen tapasztalatra vonatkozó jóváírást maximum 10 órára kell korlátozni.

2.4.3.1.1.1 A folyamodónak repülőgépeken legalább az alábbi repült időket kell teljesítenie:

- a) 100 órát parancsnokpilótaként, vagy egy jóváhagyott kiképzés keretében 70 órát parancsnokpilótaként;
- b) 20 órát útvonalrepülésben parancsnokpilótaként, beleértve az olyan útvonalrepülést, amely nem kevesebb, mint 540 km (300 NM) hosszúságú, és amely során teljes megállással végződő leszállást hajt végre két különböző repülőtéren;

- c) 10 óra műszeres kiképzési időt, melyből a műszeres földi idő nem lehet több, mint 5 óra; és
- d) 5 óra éjszakai repült időt, ha a szakszolgálati engedély jogosítványait éjszaka kell gyakorolni, amelybe beletartozik parancsnokpilótaként végrehajtott 5 felszállás és 5 leszállás.

2.4.3.1.2 Amennyiben a folyamodó más kategóriába tartozó légijárművön pilótaként szerzett repülési időt, az Engedélyező Hatóságnak kell meghatároznia, hogy az ilyen tapasztalatot elfogadja-e, és ha igen, azt a mértéket, ameddig a 2.4.3.1.1. pont követelményei emiatt lecsökkenthetők.

2.4.3.2 Repülésoktatás

2.4.3.2.1 A folyamodónak kétkormányos oktatásban kell részesülnie a megszerezni kívánt osztály és/vagy típusjogosításnak megfelelő repülőgépeken, jogosított repülőoktatótól. Az oktatónak gondoskodnia kell arról, hogy a folyamodó megszerezze az üzemeltetési tapasztalatot legalább az alábbi témakörökben, a kereskedelmi pilótára előírt teljesítményszinten:

- a) fenyegető jelenségek és hibák felismerése és kezelése;

Megjegyzés.— A fenyegető jelenségek és hibakezelés alkalmazására vonatkozó tájékoztató anyag a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai – Kiképzés (PANS-TRG Doc 9868) című kiadvány 3. Fejezet „C” Mellékletben, és az Emberi Tényezők Kiképzési Kézikönyv (Doc 9683) II. Rész 2. Fejezetében található.

- b) repülés előtti tevékenységek, beleértve a tömeg és tömegközéppont meghatározását, a repülőgép szemrevételezése és kiszolgálása;
- c) repülőtéri és forgalmi kör tevékenységek, az összeütközés elkerülésére szolgáló elővigyázatossági intézkedések és eljárások;
- d) a repülőgép vezetése külső vizuális pontok segítségével;
- e) repülés kritikusan alacsony repülési sebességekkel, a dugóhúzóba kerülés elkerülése, a kezdődő és a teljes átesés felismerése és abból való visszatérés;
- f) többmotoros osztály- vagy típusjogosítás esetében aszimmetrikus teljesítménnyel történő repülés;
- g) repülés kritikusan nagy repülési sebességekkel, spirálvonalban történő süllyedés felismerése és abból való kivétel;
- h) normál és oldalszélben végrehajtott felszállások és leszállások;
- i) maximális teljesítmény melletti (rövid felszállóterület, és akadálymentesség) felszállások, rövid leszállóterületre történő leszállások;
- j) alapvető repülési manőverek, és szokatlan térbeli helyzetek kivédése kizárólag a repülési alaplászerekre támaszkodva;

- k) útvonalrepülés végrehajtása vizuális támpontok segítségével, számított hely navigáció és rádió navigációs berendezések felhasználásával; a tervezett útvonalról való letérés eljárásai;
- l) nem szokványos és veszélyhelyzeti eljárások és manőverek, beleértve a repülőgép berendezéseinek szimulált meghibásodásait;
- m) ellenőrzött repülőterekre, repülőterekről történő üzemelés, ellenőrzött repülőterek átrepülése betartva a légiforgalmi szolgálatok eljárásait; és
- n) összeköttetési eljárások és kifejezések gyűjteménye.

Megjegyzés.— A 2.4.3.1.1.1. c) és 2.4.3.2.1. j) pontokban előírt műszeres repülési tapasztalat és az éjszakai repülési tapasztalat valamint a 2.4.3.1.1.1. d) és a 2.4.2.2. pontokban előírt kétkormányos éjszakai repülés oktatás nem jogosítja fel a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély birtokosát repülőgép IFR-ben történő vezetésére.

2.4.3.2.2 Ajánlás.— *A folyamodónak tényleges repülés során az Engedélyező Hatóság által jóváhagyott rendellenességek megelőzésére és helyreállítására vonatkozó kiképzésben kell részesülnie.*

1. megjegyzés — A rendellenességek megelőzésére és helyreállítására vonatkozó kiképzés eljárásai tényleges repülés során a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai – Kiképzés (PANS-TRG, Doc 9868) című kiadványban találhatók.

2. megjegyzés — A rendellenességek megelőzésére és helyreállítására vonatkozó, tényleges repülés során történő kiképzésről a Rendellenességek Megelőzésére és Helyreállítására Vonatkozó Kiképzés a Repülőgépen Kézikönyv (Doc 10011) nyújt útmutatást.

2.4.4. Helikopter kategória jogosítás kiadásának specifikus követelményei

2.4.4.1 Tapasztalat

2.4.4.1.1 A folyamodónak nem kevesebb, mint 150 óra repülési időt kell teljesítenie, vagy 100 órát, ha ezt egy jóváhagyott kiképzés folyamán éri el. Az Engedélyező Hatóságnak meg kell határoznia, hogy repülési szimulátor oktatóberendezésben felügyelet alatt tevékenykedő pilóta tapasztalata elfogadható-e a 150 óra, illetve adott esetben a 100 óra összes repülési idő részeként. Az ilyen tapasztalatra vonatkozó jóváírást maximum 10 órára kell korlátozni.

2.4.4.1.1.1 A folyamodónak helikopterben az alábbiakat kell teljesítenie:

- a) nem kevesebb, mint 35 órát parancsnokpilótaként;
- b) 10 óra útvonalrepülést parancsnokpilótaként, beleértve egy olyan útvonalrepülést, amely során két különböző ponton leszállást hajt végre;
- c) 10 óra műszeres kiképzési időt, melyből a műszeres földi idő nem lehet több, mint 5 óra; és

- d) ha a szakszolgálati engedély jogosításait éjszaka kell gyakorolnia, 5 óra éjszakai repült idő parancsnokpilótaként, beleértve 5 felszállás és 5 leszállás végrehajtását.

2.4.4.1.2 Amennyiben a folyamodó más kategóriába tartozó légijárművön pilótaként szerzett repülési időt, az Engedélyező Hatóságnak kell meghatároznia, hogy az ilyen tapasztalatot elfogadja-e, és ha igen, azt a mértéket, ameddig a 2.4.4.1.1. pont követelményei emiatt lecsökkenthetők.

2.4.4.2 Repülésoktatás

A folyamodónak kétkormányos oktatásban kell részesülnie a megszerezni kívánt osztály és/vagy típusjogosításnak megfelelő helikopteren jogosított repülőoktatótól. Az oktatónak gondoskodnia kell arról, hogy a folyamodó megszerezze az üzemeltetési tapasztalatot legalább az alábbi témakörökben, a kereskedelmi pilótára előírt teljesítményszinten:

- a) fenyegető jelenségek és hibák felismerése és kezelése;

Megjegyzés.— A fenyegető jelenségek és hibakezelés alkalmazására vonatkozó tájékoztató anyag a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai – Kiképzés (PANS-TRG Doc 9868) című kiadvány 3. Fejezet „C” Mellékletben, és az Emberi Tényezők Kiképzési Kézikönyv (Doc 9683) II. Rész 2. Fejezetében található.

- b) repülés előtti tevékenységek, beleértve a tömeg és tömegközéppont meghatározását, a helikopter szemrevételezése és kiszolgálása;
- c) repülőtéri és forgalmi kör tevékenységek, az összeütközés elkerülésére szolgáló elővigyázatossági intézkedések és eljárások;
- d) a helikopter vezetése külső vizuális pontok segítségével;
- e) teljesítmény melletti megülés kezdeti stádiumából való kijövetel, a forgószárny alacsony fordulatszámából való kikerülés technikái a hajtómű fordulatszámának normál tartományán belül;
- f) földi manőverezés és nekifutások, lebegés, felszállások és leszállások – normál, szélcsendes körülmények között és lejtős talajról, meredek megközelítések;
- g) minimálisan szükséges teljesítménnyel történő felszállások és leszállások, maximális teljesítmény melletti felszállás és leszállás technikái, szűkre szabott helyen történő üzemelés, gyors megállások;
- h) földhatástól mentes lebegés, üzemeltetés külső teherrel, ha alkalmazható, nagy magasságokon történő repülés;
- i) alapvető repülési manőverek, és szokatlan térbeli helyzetek kivédése kizárólag a repülési alaplászerekre támaszkodva;

- j) útvonalrepülés végrehajtása vizuális támpontok segítségével, számított hely navigáció és rádió navigációs berendezések felhasználásával; a tervezett útvonalról való letérés eljárásai;
- k) nem szokványos és veszélyhelyzeti eljárások és manőverek, beleértve a helikopter berendezéseinek szimulált meghibásodásait;
- l) ellenőrzött repülőterekre, repülőterekről történő üzemelés, ellenőrzött repülőterek átrepülése betartva a légiforgalmi szolgálatok eljárásait; és
- m) összeköttetési eljárások és kifejezések gyűjteménye.

Megjegyzés.— A 2.4.4.1.1.1. c) és 2.4.4.2. j) pontokban előírt műszeres repülési tapasztalat és az éjszakai repülési tapasztalat valamint a 2.4.4.1.1.1. d) és a 2.4.2.2. pontokban előírt kétkormányos éjszakai repülés oktatás nem jogosítja fel a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély birtokosát helikopter IFR-ben történő vezetésére.

2.4.5. A motoros szerkezet kategória jogosítás kiadásának specifikus követelményei

2.4.5.1 Tapasztalat

2.4.5.1.1 Ajánlás.— *A folyamodonak a légijármű pilótájaként nem kevesebb, mint 200 óra repült időt kell megszereznie egy motoros szerkezeten, vagy 150 órát, ha ezt egy jóváhagyott kiképzés folyamán szerzi meg. Az Engedélyező Hatóságnak meg kell határoznia, hogy repülési szimulátor oktatóberendezésben felügyelet alatt tevékenykedő pilóta tapasztalata elfogadható-e a 200 óra, illetve adott esetben a 150 óra összes repülési idő részeként.*

2.4.5.1.2 Ajánlás.— *A folyamodonak motoros szerkezeten az alábbiakat kell teljesítenie:*

- a) *50 óra parancsnokpilótaként;*
- b) *10 óra parancsnok-pilótaként útvonalrepülésben, beleértve egy olyan útvonalrepülést, amely nem kevesebb, mint 540 km (300 NM) hosszúságú, amely folyamán teljes megállással befejezett leszállásokat kell végrehajtania két különböző repülőtéren;*
- c) *10 óra műszeres kiképzés, melyből nem több mint 5 óra lehet a műszeres földi idő, és*
- d) *ha a jogosítvány szerinti feladatokat éjszaka kell gyakorolni, 5 óra éjszakai repülési időt kell teljesítenie parancsnokpilótaként, beleértve 5 felszállást és 5 leszállást.*

2.4.5.1.3 Ajánlás.— *Ha a folyamodó más kategóriájú légijárművön pilótaként szerzett repülési időt, az Engedélyező Hatóságnak kell meghatároznia, hogy az ilyen tapasztalat elfogadható-e, és ha igen, annak mértékét, hogy a 2.4.5.1.1. pontban előírt repült idő követelmény emiatt lecsökkenthető-e.*

2.4.5.2 Repülésoktatás

Ajánlás.— *A folyamodonak kétkormányos oktatásban kell részesülnie motoros szerkezeten egy jogosított repülőoktatótól. Az oktatónak gondoskodnia kell arról, hogy a folyamonó megszerezze az üzemeltetési tapasztalatot legalább az alábbi témakörökben a kereskedelmi pilóta számára előírt teljesítményszinten:*

a) *fenyegető jelenségek és hibák felismerése és kezelése;*

Megjegyzés.— *A fenyegető jelenségek és hibakezelés alkalmazására vonatkozó tájékoztató anyag a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai – Kiképzés (PANS-TRG Doc 9868) című kiadvány 3. Fejezet „C” Mellékletben, és az Emberi Tényezők Kiképzési Kézikönyv (Doc 9683) II. Rész 2. Fejezetében található.*

b) *repülés előtti tevékenységek, beleértve a tömeg és tömegközéppont meghatározását, a motoros szerkezet szemrevételezése és kiszolgálása;*

c) *repülőtérről és forgalmi kör tevékenységek, az összeütközés elkerülésére szolgáló elővigyázatossági intézkedések és eljárások;*

d) *a motoros szerkezet vezetése külső vizuális pontok segítségével;*

e) *teljesítmény melletti megülés kezdeti stádiumából való kijövetel, a forgószárny alacsony fordulatszámából való kikerülés technikái a hajtómű fordulatszámának normál tartományán belül;*

f) *földi manőverezés és nekifutások, lebegés, nekifutásból történő felszállások és emelkedés, lebegés, és nekifutásból történő felszállás és leszállások – normál körülmények között, szélcsendben és lejtős talajról, meredek megközelítések;*

g) *minimálisan szükséges teljesítménnyel történő felszállások és leszállások, maximális teljesítmény melletti felszállás és leszállás technikái, szűkre szabott helyen történő üzemelés, gyors megállások;*

h) *földhatástól mentes lebegés, üzemeltetés külső teherrel, ha alkalmazható, nagy magasságokon történő repülés;*

i) *alapvető repülési manőverek, és szokatlan térbeli helyzetek kivédése kizárólag a repülési alaplmszerekre támaszkodva;*

j) *útvonalrepülés végrehajtása külső vizuális támpontok segítségével, számított hely navigáció, és ahol alkalmazható, rádió navigációs berendezések felhasználásával, beleértve egy legalább egy órányi repülést;*

- k) veszélyhelyzeti üzemeltetés, beleértve a motoros szerkezet berendezéseinek szimulált meghibásodásait, az autorotációra, és az autorotációs megközelítés visszaállítás teljesítménye, ahol alkalmazható, a transzmisszió és az összekötő hajtótengely meghibásodása, ahol alkalmazható;
- l) ellenőrzött repülőterekre, repülőterekről történő üzemelés, ellenőrzött repülőterek átrepülése betartva a légiforgalmi szolgálatok eljárásait; és
- m) összeköttetési eljárások és kifejezések gyűjteménye.

Megjegyzés.— A 2.4.5.1.2. c) és a 2.4.5.2. i) pontokban előírt műszeres repülési tapasztalat és az éjszakai repülési tapasztalat, valamint a 2.4.5.1.2. d) és a 2.4.2.2. pontokban előírt kétkormányos éjszakai repülés oktatás nem jogosítja fel a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély birtokosát motoros szerkezetek IFR-ben történő vezetésére.

2.4.6. Léghajó kategória jogosítás kiadásának specifikus követelményei

2.4.6.1 Tapasztalat

2.4.6.1.1 A folyamodónak nem kevesebb, mint 200 óra repült időt kell szereznie pilótaként.

2.4.6.1.1.1 A folyamodónak legalább az alábbi repült időkkal kell rendelkeznie:

- a) 50 óra pilótaként, léghajóban;
- b) 30 óra parancsnokpilótaként léghajóban, vagy felügyelet alatt álló parancsnokpilótaként, amely magába foglal nem kevesebb, mint:
 - 10 óra útvonalrepülést; és
 - 10 óra éjszakai repülést;
- c) 40 óra műszeres időt, amelyből 20 óra repült idő legyen, és 10 óra repülési időt léghajóban kell megszerezni; és
- d) 20 óra repülési kiképzés léghajóban a 2.4.6.2. pontban felsorolt témakörökben.

2.4.6.2 Repülésoktatás

A folyamodónak jogosított repülőoktatótól kétkormányos oktatásban kell részesülnie léghajókban. Az oktatónak gondoskodnia kell arról, hogy a folyamodó megszerezze az üzemeltetési tapasztalatot legalább az alábbi témakörökben, a kereskedelmi pilótára előírt teljesítményszinten:

- a) fenyegető jelenségek és hibák felismerése és kezelése;

Megjegyzés.— A fenyegető jelenségek és hibakezelés alkalmazására vonatkozó tájékoztató anyag a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai – Kiképzés (PANS-TRG Doc 9868) című kiadvány 3. Fejezet „C” Mellékletben, és az Emberi Tényezők Kiképzési Kézikönyv (Doc 9683) II. Rész 2. Fejezetében található.

- b) repülés előtti tevékenységek, beleértve a tömeg és tömegközéppont meghatározását, a léghajó szemrevételezése és kiszolgálása;
- c) repülőtéri és forgalmi kör tevékenységek, az összeütközés elkerülésére szolgáló elővigyázatossági intézkedések és eljárások;
- d) a felszállás technikai és eljárásai, beleértve a vonatkozó korlátozásokat, a veszélyhelyzeti eljárásokat és a használatos jelzéseket;
- e) a léghajó vezetése külső vizuális támpontok segítségével;
- f) a szivárgás felismerése;
- g) szokványos fel-és leszállások;
- h) maximális teljesítmény melletti (rövid felszállóterület, és akadálymentesség) felszállások, rövid leszállóterületre történő leszállások;
- i) IFR körülmények közötti repülés;
- j) vizuális támpontok alkalmazásával végrehajtott útvonalrepülés, számított hely navigáció, és ahol alkalmazható, rádió navigációs berendezések felhasználásával;
- k) veszélyhelyzeti üzemeltetés, beleértve a léghajó berendezéseinek szimulált meghibásodásait;
- l) ellenőrzött repülőterekre, repülőterekről történő üzemelés, ellenőrzött repülőterek átrepülése betartva a légiforgalmi szolgálatok eljárásait; és
- m) összeköttetési eljárások és kifejezések gyűjteménye.

2.5 A repülőgép kategóriának megfelelő több személyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély

2.5.1 A szakszolgálati engedély kiadásának követelményei

2.5.1.1 Életkor

A folyamodó nem lehet 18 évesnél fiatalabb.

2.5.1.2 Szakismeret

A folyamodónak a 2.6.1.2. pontban meghatározott követelményeket kell kielégíteni ahhoz, hogy a repülőgép kategóriának megfelelő közforgalmi pilóta szakszolgálati engedélyt adjanak ki részére, amely tudást egy jóváhagyott kiképzés keretében kell megszereznie.

2.5.1.3 Jártasság

2.5.1.3.1A 3. függelékben előírt alkalmassági tényezők kielégítése érdekében a folyamodónak demonstrálnia kell jártasságát olyan pilótaként, aki repüli a repülőgépet, és mint aki nem repüli a repülőgépet olyan szinten, mely szükséges ahhoz, hogy másodpilótaként olyan gázturbinás repülőgépen tevékenykedjen, amely az alkalmassági bizonyítványa szerint minimum személyzetként legalább 2 pilótával üzemeltethető VFR és IFR körülmények között, és jártasnak kell lennie az alábbi témakörökben:

- a) fenyegető jelenségek és hibák felismerése és kezelése;

Megjegyzés.— A fenyegető jelenségek és hibakezelés alkalmazására vonatkozó tájékoztató anyag a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai – Kiképzés (PANS-TRG Doc 9868) című kiadvány 3. Fejezet „C” Mellékletben, és az Emberi Tényezők Kiképzési Kézikönyv (Doc 9683) II. Rész 2. Fejezetében található.

- b) a repülőgép manuális vezetése simán és pontosan a határértékein belül, oly módon, hogy az eljárás vagy manőver sikeres végeredménye biztosított legyen;
- c) a repülőgép működtetése a repülési fázisának megfelelő automata üzemmódban, és az automatika aktív üzemmódjának folyamatos figyelemmel kísérése;
- d) a szokványos, a nem-szokványos és a veszélyhelyzeti eljárások pontos végrehajtása a repülés összes fázisában; és
- e) hatékonyan kommunikálni a hajózó személyzet többi tagjával és demonstrálni azt a képességét, hogy hatékonyan végre tudja hajtani a személyzet cselekvőképtelensége esetére és a személyzet együttműködésére vonatkozó eljárásokat, beleértve a pilóta feladatainak kijelölését, a személyzet együttműködését a szabvány üzemeltetési eljárások (SOPs) betartásával, és az ellenőrző jegyzékek használatát.

2.5.1.3.2 A 2.5.1.3.1. pontban meghatározott jártasság megszerzésében való előrehaladást folyamatosan fel kell mérni.

2.5.1.4 Egészségügyi alkalmasság

A folyamodónak érvényes I. o. Egészségügyi Minősítéssel kell rendelkeznie.

2.5.2 A szakszolgálati engedély birtokosának jogai
és a jogok gyakorlásakor figyelembe veendő körülmények

2.5.2.1 Az 1.2.5., 1.2.6., 1.2.7.1., 1.2.9. és 2.1. pontokban meghatározottak betartásának hatálya alatt a többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély birtokosának joga van:

- a) a repülőgép kategóriában a magánpilóta szakszolgálati engedély birtokosa jogainak gyakorlása feltéve, hogy kielégítette a 2.3.3. pontban előírt követelményeket;
- b) a többszemélyes személyzettel történő üzemeltetésben a műszeres jogosítás jogainak gyakorlása; és
- c) másodpilótaként tevékenykedni olyan repülőgépen, amelyet az előírás szerint másodpilótával kell üzemeltetni.

2.5.2.2 Mielőtt az egy-pilótás üzemeltetés műszeres jogosításait gyakorolná repülőgépeken, a szakszolgálati engedély birtokosának demonstrálnia kell, hogy képes parancsnokpilótaként tevékenykedni egy-pilótás üzemeltetésben, amelyet kizárólag a műszerekre támaszkodva hajt végre, és meg kell felelnie a 2.7.1.2. pontban előírt, a repülőgép kategóriának megfelelő jártassági követelményeknek.

2.5.2.3 Mielőtt a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély jogait gyakorolná egy-pilótás repülőgép üzemeltetésben, a szakszolgálati engedély birtokosának az alábbi repült időket kell megszereznie:

- a) 70 órát repülőgépen, vagy mint parancsnokpilóta, vagy nem kevesebb, mint 10 órát parancsnokpilótaként és a szükséges további repült időt felügyelet alatt tevékenykedő parancsnokpilótaként;
- b) 20 órát útvonalrepülésben parancsnokpilótaként, vagy nem kevesebb, mint 10 órát parancsnokpilótaként és 10 órát felügyelet alatt tevékenykedő parancsnokpilótaként, beleértve egy olyan útvonalrepülést, amely nem kevesebb, mint 540 km (300 NM) hosszúságú, s melynek folyamán két különböző repülőtéren kell teljes megállással végződő leszállást végrehajtania; és
- c) A 2.4.1.2., a 2.4.1.3., 2.4.3.1.1. pontokban (a 2.4.3.1.1.1. a) pont kivételével) és a repülőgép kategóriának megfelelően a 2.4.3.2. pontban a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedélyhez előírt követelmények teljesítése.

1. megjegyzés — Ha a Szerződő Állam megadja az egy-pilótás üzemeltetésre vonatkozó jogokat a többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély birtokosának, dokumentálhatja a jogokat a többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedélybe történő bejegyzéssel, a repülőgép kategóriának megfelelő kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély kiadásával.

2. megjegyzés.— A 2.1.10. pont korlátozza a szakszolgálati engedélyhez kapcsolódó bizonyos jogokat olyan szakszolgálati engedély birtokosok esetében, akik betöltötték a 65. életévüket.

2.5.3 Tapasztalat

2.5.3.1 A folyamodónak egy jóváhagyott kiképzés során nem kevesebb, mint 240 óra repült időt kell teljesítenie tényleges és szimulált repülésben repülő és nem-repülő pilótaként.

2.5.3.2 A tényleges repülés során szerzett repülési tapasztalatnak magába kell foglalnia legalább a 2.3.3.1. pontban előírt tapasztalatra vonatkozó követelményeket, a rendellenességek megelőzésére és helyreállítására vonatkozó kiképzést, az éjszakai repülést és a kizárólag a műszerekre támaszkodva végrehajtott repülést.

1. megjegyzés — A rendellenességek megelőzésére és helyreállítására vonatkozó kiképzés eljárásai tényleges repülés során a Léginavigációs Szolgáltatok Eljárásai – Kiképzés (PANS-TRG, Doc 9868) című kiadványban találhatók.

2. megjegyzés — A rendellenességek megelőzésére és helyreállítására vonatkozó, tényleges repülés során történő kiképzésről a Rendellenességek Megelőzésére és Helyreállítására Vonatkozó Kiképzés a Repülőgépen Kézikönyv (Doc 10011) nyújt útmutatást.

2.5.3.3 A 2.5.3.2. pont előírásainak kielégítésén felül, a folyamodónak olyan gázturbinás repülőgépen, melyet az alkalmassági bizonyítvány szerint minimum személyzetként legalább 2 pilótával kell működtetni, vagy egy olyan repülési szimulátor oktató-berendezésben, melyet a 3. számú Függelék 4. pontja szerint az Engedélyező Hatóság erre a célra jóváhagyott, meg kell szereznie a 3. számú Függelékben meghatározott emelt szintű alkalmasság eléréséhez szükséges tapasztalatot.

2.5.4 Repülésoktatás

2.5.4.1 A folyamodónak egy olyan jóváhagyott kiképzésben kell részesülnie, amely teljesíti a 2.5.3. pontban előírt tapasztalati követelményeket.

2.5.4.2 A folyamodónak olyan kétkormányos repülésoktatásban kell részesülnie, amely magába foglalja a 3. számú Függelékben meghatározott összes alkalmassági tényezőt a többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély kiadásához előírt szintig, és tartalmazza az IFR körülmények között repülő pilóta számára előírt alkalmassági tényezőket.

2.6 Közforgalmi pilóta szakszolgálati engedély

2.6.1 A repülőgépre, helikopterre és motoros szerkezetre alkalmas szakszolgálati engedély kiadásának általános feltételei

2.6.1.1 Életkor

A folyamodó nem lehet 21 évesnél fiatalabb.

2.6.1.2 Szakismeret

2.6.1.2.1 A folyamodónak bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, amely a közforgalmi pilóta szakszolgálati engedély birtokosára vonatkozó jogoknak megfelel, valamint a szakszolgálati engedélybe bejegyezni kívánt légijármű kategóriának megfelel minimum az alábbi témakörökben:

Légijog

- a) a közforgalmi pilóta szakszolgálati engedély birtokosára vonatkozó szabályok és előírások, repülési szabályok, a légiforgalmi szolgálatok megfelelő gyakorlatai és eljárásai;

Repülőgépekre, helikopterekre és motoros szerkezetekre vonatkozó általános légijármű ismeret

- b) elektromos, hidraulikus, túlnyomásos és egyéb légijármű rendszerek, repülésvezérlő rendszerek általános jellemzői és korlátai, beleértve a robotpilótát és a stabilitásnövelő berendezést;
- c) az üzemeltetés alapelvei, a légijármű hajtóműveinek üzemeltetési korlátai és kiszolgálási eljárásai, légköri viszonyok hatása a hajtómű teljesítményére, az erre vonatkozó üzemeltetési információk a repülési kézikönyv vagy más megfelelő dokumentáció alapján;
- d) a vonatkozó légijármű kategória üzemeltetési eljárásai és korlátai, a légköri viszonyok hatása a légijármű teljesítményére, a repülési kézikönyvből nyert vonatkozó üzemeltetési információkkal összhangban;
- e) a megfelelő légijármű berendezéseinek és rendszereinek használata és az üzemképesség ellenőrzése;
- f) repülési műszerek, iránytűk, fordulási és gyorsulási hibák, pörgettyűs műszerek, üzemeltetési határértékek és precessziós hatások, a különböző repülési műszerek és elektronikus kijelző egységek helytelen működése esetén követendő eljárások és gyakorlati teendők;
- g) a megfelelő légijármű vázának, rendszereinek és hajtóműveinek karbantartási eljárásai;
- h) helikopterek és motoros szerkezetek esetében transzmisszió (erőátviteli berendezések), ahol ez alkalmazható,

Repülési jellemző, repüléstervezés és terhelés

- i) a terhelés és a tömegelosztás hatása a légijármű kiszolgálására, repülési jellemzők és teljesítmény, tömeg és tömegközéppont számítások;
- j) a felszállási, leszállási és egyéb teljesítményadatok használata és gyakorlati alkalmazása, beleértve az utazószinten történő repülőgép vezetést;
- k) repülés előtti és útvonalrepülés alatti repüléstervezés, repülési tervek összeállítása és kitöltése a légiforgalmi szolgálatok számára, a megfelelő légiforgalmi szolgálatok eljárásai, magasságmérő beállítási eljárások;

- l) helikopterek és motoros szerkezetek esetében a külső teher hatásai a kiszolgálásra;

Emberi tényezők

- m) a fenyegető jelenségek és a hibakezelés elveit magába foglaló emberi tényezők;

Megjegyzés.— A fenyegető jelenségek és hibák kezelését is magába foglaló emberi tényezők oktatásának megtervezéséhez tájékoztató anyag Az Emberi Tényezők Kiképzési Kézikönyvben (Doc 9683) található meg.

Meteorológia

- n) repülés-meteorológiai jelentések, térképek és előrejelzések, kódok és rövidítések értelmezése és alkalmazása, meteorológiai tájékoztatások repülés előtti és repülés alatti beszerzésére és használatára vonatkozó eljárások, magasságmérés;
- o) repülési meteorológia, a vonatkozó területek éghajlattana, tekintetbe véve azokat az elemeket, amelyek befolyásolják a repülést, a nyomásrendszerek mozgása, a frontok szerkezete, a felszállás, az útvonalrepülés és a leszállás körülményeit befolyásoló jelentős időjárási jelenségek jellemzői és eredetük;
- p) a jegesedés okai, felismerése és hatásai, a frontképződési zónába történő belépés eljárásai, veszélyes időjárási jelenségek elkerülése;
- q) repülőgépek és motoros szerkezetek esetében magaslégköri gyakorlati meteorológia, beleértve az időjárás-jelentések, térképek és előrejelzések értelmezését és felhasználását, futóáramlások;
- f) a kiképzési program felépítése;
- g) a feladatok megtervezése;
- h) osztálytermi oktatás technikái;
- i) kiképzési eszközök használata, beleértve a repülési szimulátor oktató-berendezést, ha alkalmazható;
- j) a növendék hibáinak analízise és javítása;
- k) a repülésoktatásra vonatkozó emberi tényezők, beleértve a fenyegető jelenségek és hibák kezelését;

Megjegyzés.— A fenyegető jelenségek és hibák kezelését is magába foglaló emberi tényezők oktatásának megtervezéséhez tájékoztató anyag Az Emberi Tényezők Kiképzési Kézikönyvben (Doc 9683) található meg.

- l) a légijárműben a rendszer meghibásodások szimulálásával és a helytelen működéssel együtt járó veszélyek.

2.8.1.2 Jártasság

A folyamodónak demonstrálnia kell abban a légijármű kategóriában és osztályban, amelyre a repülőoktató jogosítást meg kívánja szerezni, hogy képes oktatni azokban a témakörökben, amelyben repülésoktatást kell végeznie, adott esetben beleértve a repülés előtti, a repülés utáni és földi oktatást is.

2.8.1.3 Tapasztalat

A folyamodónak meg kell felelnie a 2.4.3.1., 2.4.4.1., 2.4.5.1., és a 2.4.6.1. pontokban meghatározott, a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély kiadásához előírt tapasztalati követelményeknek az adott légijármű kategóriában.

2.8.1.4 Repülésoktatás

A folyamodónak az Engedélyező Hatóság által erre a célra elfogadott repülőoktató felügyelete alatt:

- a) repülésoktatási technikákból oktatásban kell részesülnie, beleértve a szemléltetést, a növendék gyakorlatokat, az általános növendék-hibák felismerését és javítását; és
- b) gyakorolnia kell az oktatási technikákat mindazon repülési manőverben és eljárásokban, amelyekben repülésoktatást kíván végrehajtani.

2.8.2 A szakszolgálati engedély birtokosának jogosításai és az ilyen jogok gyakorlásakor figyelembe veendő körülmények

2.8.2.1 Az 1.2.5. és 2.1. pontokban meghatározottak betartásának hatálya alatt az oktatópilóta szakszolgálati engedély birtokosának joga van:

- a) felügyelni a növendék pilóta által végrehajtott egyedül-repülést; és
- b) repülésoktatást végrehajtani magánpilóta, kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély, műszeres jogosítás és repülőoktató jogosítás kiadása céljából,

feltéve, hogy a repülőoktató:

- 1) rendelkezik legalább azzal a szakszolgálati engedéllyel és jogosítással a megfelelő légijármű kategóriában, amelyben az oktatást végre akarja hajtani;
- 2) rendelkezik az oktatandó légijármű kategórián parancsnokpilótaként történő ténykedéshez szükséges szakszolgálati engedéllyel és jogosítással; és

3) szakszolgálati engedélyébe bevezették, hogy megszerezte a repülőoktató jogosítást.

2.8.2.2 Annak érdekében, hogy többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély céljából oktatást hajthasson végre, a folyamodónak ki kell elégítenie az oktatói minősítés minden követelményét is.

Megjegyzés.— A többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély céljából oktatást végző repülőoktatókra vonatkozó speciális előírások a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai – Kiképzés (PANS-TRG, Doc 9868) című kiadvány 6. Fejezetében találhatók.

2.9

Vitorlázó repülőgép pilóta szakszolgálati engedély

2.9.1 Szakszolgálati engedély kiadására vonatkozó követelmények

2.9.1.1 Életkor

A folyamodó nem lehet 16 évesnél fiatalabb.

2.9.1.2 Szakismeret

2.9.1.2.1 A folyamodónak demonstrálni kell, hogy rendelkezik mindazon szakismerettel, mely a vitorlázó repülő szakszolgálati engedély birtokosának megadott jogosítványoknak megfelel, legalább az alábbi témakörökben:

Légijog

- a) a vitorlázó repülő szakszolgálati engedély birtokosára vonatkozó szabályok és előírások, repülési szabályok, a megfelelő légiforgalmi szolgálatok gyakorlatai és eljárásai;

Általános légijármű ismeret

- b) vitorlázó repülőgép rendszerek és műszerek működési alapelvei és funkciói;
- c) a vitorlázó repülőgép üzemi korlátai, a vonatkozó üzemeltetési információk a repülési kézikönyvből és egyéb, megfelelő dokumentumból;

Repülési jellemző, repüléstervezés és terhelés

- d) a terhelés és a tömeg megoszlásának hatásai a repülési jellemzőkre, tömeg és tömegközéppont megfontolások;
- e) a levegőbe emelés (launching), a leszállás és egyéb teljesítményadatok használata és gyakorlati alkalmazása;

5. FEJEZET A SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEKRE VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK

5.1 A jelen Annex vonatkozó rendelkezései alapján a Szerződő Állam által kiadott szakszolgalati engedélyeknek meg kell felelniük az alábbi előírásoknak:

5.1.1 Részadatok

5.1.1.1 A szakszolgalati engedélyeket kiadó Szerződő Államnak biztosítania kell azt, hogy más Szerződő Államok könnyen meg tudják határozni a szakszolgalati engedélyhez kapcsolódó jogosításokat és a jogosítások érvényességét.

Megjegyzés — Üzemeltetői feljegyzések, vagy a hajózó személyzet tagjainak személyi repülési naplói, amelyekben az alkalmasság fenntartása és a legfrissebb tapasztalat kielégítően szerepelhet, rendes körülmények között nincsenek a nemzetközi járatok fedélzetén.

5.1.1.2 A szakszolgalati engedélybe az alábbi adatokat kell bevezetni:

- I) Az Állam neve (nagybetűkkel);
- II) A szakszolgalati engedély címe (telt nagybetűkkel);
- III) A szakszolgalati engedély sorszama arab számokkal, amelyet, a szakszolgalati engedélyt kiadó hatóság ad meg;
- IV) A szakszolgalati engedély birtokosának teljes neve (latin betűkkel is, ha a nemzeti nyelv a latintól eltérő írásformát használ); IVa) Születési idő;
- V) Az engedély birtokosának lakcíme, ha ezt az Állam megkívánja;
- VI) Az engedély birtokosának nemzetisége;
- VII) A szakszolgalati engedély birtokosának aláírása;
- VIII) A szakszolgalati engedélyt kiállító hatóság, és, ahol szükséges, azok a feltételek, amelyek alapján a szakszolgalati engedélyt kiadták;
- IX) Az érvényesség igazolása és felhatalmazás a szakszolgalati engedély birtokosa számára az engedélyben foglalt jogosítások gyakorlására;
- X) A szakszolgalati engedélyt kiállító tisztviselő aláírása és a kiállítás dátuma;
- XI) A szakszolgalati engedélyt kiállító hatóság pecsétje vagy bélyegzője;

- XII) Jogosítások bejegyzése, például: kategória, osztály, légi jármű típus, légieszköz, repülőtéri irányítás, stb.;
- XIII) Megjegyzések, azaz a jogosítványokra és a korlátozásokra vonatkozó külön megjegyzések, beleértve a nyelvtudásra vonatkozó bejegyzéseket, valamint minden egyéb olyan információt, amelyet a Chicagói Egyezmény 39. Cikkelye alapján előírtak; és
- XIV) A szakszolgálati engedélyt kiállító Állam által szükségesnek tartott bármilyen további részadat.

5.1.2 A szakszolgálati engedély anyaga

Első osztályú papírt vagy más megfelelő anyagot kell használni, ideértve a plastik kártyát is, és az 5.1.1.2. pontban felsorolt tételeknek ezen tisztán olvashatóknak kell lenniük.

5.1.3 Nyelv

Ha a szakszolgálati engedélyt nem angol nyelven állítják ki, a szakszolgálati engedélynek legalább az alábbi tételeket kell angol fordításban is tartalmaznia: I), II), VI), IX), XII), XIII) és XIV). Ha a szakszolgálati engedélyt nem angol nyelven állítják ki, akkor az 1.2.2.1. pont szerinti jogosításokat angol nyelvű fordításban is fel kell tüntetni, úgymint a kiadó Állam neve, a jogosítás érvényességi határideje és bármilyen korlátozás vagy megkötés, amelyet a szakszolgálati engedélybe bejegyezhetnek.

5.1.4 A rovatok elrendezése

A rovatok fejlécét a szakszolgálati engedélyben egységesen kell számozni római számokkal, ahogy az 5.1.1. pontban fel van tüntetve, és oly módon, hogy bármilyen szakszolgálati engedélyben a számozás bármilyen csoportosítás esetén is ugyanarra a rovatra vonatkozzon.

Megjegyzés.— A rovatok fejlécei olyan sorrendbe rendezhetők, ahogy az a szakszolgálati engedélyt kiadó Szerződő Állam számára a leginkább megfelelő.

10. melléklet a 2024. évi ... törvényhez

A nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Annex 1. 172. módosítás hiteles angol nyelvű szövege:

COVER SHEET TO AMENDMENT 172

**INTERNATIONAL STANDARDS
AND RECOMMENDED PRACTICES**

PERSONNEL LICENSING

ANNEX 1 TO THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION

ELEVENTH EDITION — JULY 2011

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

Checklist of Amendments to Annex 1

	<i>Effective date</i>	<i>Date of applicability</i>
Eleventh Edition (incorporates Amendments 1 to 170)	18 July 2011	17 November 2011
Amendment 171 (adopted by the Council on 25 February 2013)	15 July 2013	14 November 2013
Amendment 172 (adopted by the Council on 3 March 2014) Replacement pages (xii), (xiii), 1-12, 1-13, 2-1, 2-3, 2-4, 2-5, 2-15 to 2-21, 2-23, 2-24, 2-34 and 5-1.	14 July 2014	13 November 2014



Transmittal note

Amendment 172

to the International Standards and

Recommended Practices

PERSONNEL LICENSING

(Annex 1 to the Convention on International Civil Aviation)

1. Insert the following replacement pages in Annex 1 (Eleventh Edition) to incorporate Amendment 172 which becomes applicable on 13 November 2014:
 - a) Pages (xii) and (xiii) — Foreword
 - b) Pages 1-12 and 1-13 — Chapter 1
 - c) Pages 2-1 to 2-5, 2-15 to 2-24, and 2-34 — Chapter 2
 - d) Page 5-1 — Chapter 5
2. Record the entry of this amendment on page (iii).

<i>Amendment</i>	<i>Source(s)</i>	<i>Subject(s)</i>	
159	Second, Third and Fourth Meetings of the Personnel Licensing and Training (PELT) Panel; November 1983,	Amendment of SARPs dealing with the licensing of flight crew members. Deletion of the senior commercial pilot licence — aeroplane, the controlled VFR rating, the flight radio operator licence and the flight instructor rating for gliders and free balloons. The dividing line of 5 700 kg maximum take-off mass is replaced by a dividing line based on the crew complement required by certification. All helicopter provisions have the status of Standards. The requirements for the issue of a type rating for aircraft certificated for two-pilot operation are strengthened. The provisions for the issue of each licence and rating have been updated. Flight instruction requirements are established for the private, commercial, glider and free balloon pilot licences and for the instrument and flight instructor ratings.	28 March 1988
(8th Edition)	April 1985, May 1986. Air Navigation Commission.		31 July 1988
			16 November 1989

160	Air Navigation Commission.	Amendment of SARPs for air traffic controllers, aeronautical station operators and flight operations officers.	24 March 1993 26 July 1993 10 November 1994
161	Air Navigation Commission.	Amendment of SARPs for aircraft maintenance technicians/engineers/mechanics and Specifications for Personnel Licences.	10 March 1997 21 July 1997 5 November 1998
162	First, Second, Third and Fourth Meetings of the Prevention of Substance Abuse in the Workplace Study Group (PSAWSG); December 1993, August 1994, January 1995, May 1995. Air Navigation Commission.	Amendment of SARPs dealing with the use of psychoactive substances by aviation personnel.	25 February 1998 20 July 1998 5 November 1998
163 (9th Edition)	Flight Safety and Human Factors Study Group (FSHFSG); May 1995. Vision and Colour Perception Study Group (VCPSG); June 1997 to May 1998. Air Navigation Commission.	Human Factors knowledge requirements; visual and colour perception requirements; the language used in personnel licences; deletion of the Attachment.	19 February 2001 16 July 2001 1 November 2001
164	32nd Session of the Assembly, MET Divisional Meeting (2002), Air Navigation Commission.	Amendment of definitions; new provisions requiring language proficiency for aeroplane and helicopter pilots, navigators using radiotelephony, air traffic controllers and aeronautical station operators; introduction of a Note on qualification and training for aeronautical meteorology personnel; amendment to the Human Factors knowledge requirements for Aircraft Maintenance Engineer.	5 March 2003 14 July 2003 27 November 2003
165	Air Navigation Commission.	Endorsement of type rating with a limitation of privileges to the cruise phase of the flight.	25 February 2004 12 July 2004 25 November 2004
166	Air Navigation Commission; Medical Provisions Study Group (MPSG); Flight Crew Licensing and Training Panel (FCLTP).	Amendment to the medical provisions; new provisions on approved training organizations.	21 February 2005 11 July 2005 24 November 2005

<i>Amendment</i>	<i>Source(s)</i>	<i>Subject(s)</i>	<i>Adopted Effective Applicable</i>
167 (10th Edition)	Air Navigation Commission studies; Second meeting of the Flight Crew Licensing and Training Panel.	Revised and new medical provisions on the upper age limits for flight crew members; new personnel licensing requirements for airships and powered-lifts; introduction of the multi-crew pilot licence; amendments to the details of existing flight crew licensing Standards; amendments to the provisions on the role of flight simulation training devices in acquiring or maintaining the competencies required for the various levels of licences and ratings.	10 March 2006 17 July 2006 23 November 2006
168. Air Navigation Commission study.		The amendment concerns: a) the replacement of the approach and area radar control ratings by approach and area control surveillance ratings to reflect the fact that surveillance systems are not limited to radar; b) the harmonization of the Human Factors knowledge requirements for air traffic controllers with those recently adopted as part of Amendment 167 to Annex 1 for flight crew; c) the applicability of the existing Standards on approved training for flight crew (Annex 1, 1.2.8 and Appendix 2) to the approved training required for the air traffic controller licence and ratings; and d) new provisions for student air traffic controllers receiving instruction in an operational environment.	23 February 2007 16 July 2007 22 November 2007
169-A Secretariat with the assistance of the Medical Provisions Study Group		Amendment introducing some new concepts in the field of aviation medicine to better address current aeromedical risks to flight safety.	2 March 2009 20 July 2009 18 November 2009
169-B Secretariat	Amendment concerning the development of harmonized provisions relating to safety management by introducing a framework for the implementation and maintenance of a State safety programme as of 18 November 2010.		2 March 2009 19 July 2009 19 November 2010

	170. Secretariat with the assistance of the Next Generation of Aviation Professionals (NGAP) Task Force and the International Air Transport Association (IATA) Training and Qualifications Initiative (ITQI)	a) an enabler for an alternative means of compliance with the experience requirements for the aircraft maintenance technician licence when approved competency-based training programmes are used; b) an amendment to the definitions of approved training and approved training organization to simplify their wording and to relocate in new Standards the requirement that training for certain categories of personnel is to be conducted in an approved training organization; c) a harmonization of threat and error management (TEM) requirements for certain licensed personnel with those for flight crew licences; d) an extension of the transitional measures for licensing requirements for powered-lift aircraft; and e) various editorial amendments.	4 March 2011 18 July 2011 17 November 2011
	171. Special Meeting (SMP/SM/1) of the Safety Management Panel (SMP)	The transfer of safety management provisions to Annex 19.	25 February 2013 15 July 2013 14 November 2013
172	Secretariat	a. Upper age limit for pilots engaged in international commercial air transport operations; b. Upset prevention and recovery training provisions; c. Streamlining of the language proficiency requirements with no change in content; and d. Extension of the validity of the transitional measures related to powered-lift category.	3 March 2014 14 July 2014 13 November 2014

Note. — The periods of validity listed above are based on the age of the applicant at the time of undergoing the medical examination.

1.2.5.2.6 *Circumstances in which a medical examination may be deferred.* The prescribed re-examination of a licence holder operating in an area distant from designated medical examination facilities may be deferred at the discretion of the Licensing Authority, provided that such deferment shall only be made as an exception and shall not exceed:

- a) a single period of six months in the case of a flight crew member of an aircraft engaged in non-commercial operations;
- b) two consecutive periods each of three months in the case of a flight crew member of an aircraft engaged in commercial operations provided that in each case a favourable medical report is obtained after examination by a designated medical examiner of the area concerned, or, in cases where such a designated medical examiner is not available, by a physician legally qualified to practise medicine in that area. A report of the medical examination shall be sent to the Licensing Authority where the licence was issued;

- c) in the case of a private pilot, a single period not exceeding 24 months where the medical examination is carried out by an examiner designated under 1.2.4.5 by the Contracting State in which the applicant is temporarily located. A report of the medical examination shall be sent to the Licensing Authority where the licence was issued.

1.2.6 Decrease in medical fitness

1.2.6.2 Holders of licences provided for in this Annex shall not exercise the privileges of their licences and related ratings at any time when they are aware of any decrease in their medical fitness which might render them unable to safely and properly exercise these privileges.

*1.2.6.2.1 **Recommendation.**— States should ensure that licence holders are provided with clear guidelines on medical conditions that may be relevant to flight safety and when to seek clarification or guidance from a medical examiner or Licensing Authority.*

Note.— Guidance on physical and mental conditions and treatments that are relevant to flight safety about which information may need to be forwarded to the Licensing Authority is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

*1.2.6.2.2 **Recommendation.**— Each Contracting State should, as far as practicable, ensure that licence holders do not exercise the privileges of their licences and related ratings during any period in which their medical fitness has, from any cause, decreased to an extent that would have prevented the issue or renewal of their Medical Assessment.*

1.2.7 Use of psychoactive substances

1.2.7.1 Holders of licences provided for in this Annex shall not exercise the privileges of their licences and related ratings while under the influence of any psychoactive substance which might render them unable to safely and properly exercise these privileges.

1.2.7.2 Holders of licences provided for in this Annex shall not engage in any problematic use of substances.

1.2.7.3 **Recommendation.**— *Contracting States should ensure, as far as practicable, that all licence holders who engage in any kind of problematic use of substances are identified and removed from their safetycritical functions. Return to the safety-critical functions may be considered after successful treatment or, in cases where no treatment is necessary, after cessation of the problematic use of substances and upon determination that the person's continued performance of the function is unlikely to jeopardize safety.*

Note.— *Guidance on suitable methods of identification (which may include biochemical testing on such occasions as pre-employment, upon reasonable suspicion, after accidents/incidents, at intervals, and at random) and on other prevention topics is contained in the Manual on Prevention of Problematic Use of Substances in the Aviation Workplace (Doc 9654).*

1.2.8 Approved training and approved training organization

Note.— *The qualifications required for the issue of personnel licences can be more readily and speedily acquired by applicants who undergo closely supervised, systematic and continuous courses of training, conforming to a planned syllabus or curriculum. Provision has accordingly been made for some reduction in the experience requirements for the issue of certain licences and ratings prescribed in these Standards and Recommended Practices, in respect of an applicant who has satisfactorily completed a course of approved training.*

1.2.8.1 Approved training shall provide a level of competency at least equal to that provided by the minimum experience requirements for personnel not receiving such approved training.

1.2.8.2 The approval of a training organization by a State shall be dependent upon the applicant demonstrating compliance with the requirements of Appendix 2 to this Annex and the relevant provisions contained in Annex 19.

Note 1.— *Annex 19 includes safety management provisions for an approved training organization that is exposed to safety risks related to aircraft operations during the provision of its services. Further guidance is contained in the Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).*

Note 2.— *Guidance on approval of a training organization can be found in the Manual on the Approval of Training Organizations (Doc 9841).*

1.2.8.3 Approved training for flight crew and air traffic controllers shall be conducted within an approved training organization.

Note.— The approved training considered in 1.2.8.3 relates primarily to approved training for the issuance of an Annex 1 licence or rating. It is not intended to include approved training for the maintenance of competence or for an operational qualification after the initial issuance of a licence or rating, as may be required for air traffic controllers or for flight crew, such as the approved training under Annex 6 — Operation of Aircraft, Part I — International Commercial Air Transport — Aeroplanes, 9.3, or Part III — International Operations — Helicopters, Section II, 7.3.

1.2.8.4 Competency-based approved training for aircraft maintenance personnel shall be conducted within an approved training organization.

Note.— A comprehensive training scheme for the aircraft maintenance (technician/engineer/mechanic) licence, including the various levels of competency, is contained in the Procedures for Air Navigation Services — Training (Doc 9868, PANS-TRG).

1.2.9 Language proficiency

1.2.9.1 Aeroplane, airship, helicopter and powered-lift pilots, air traffic controllers and aeronautical station operators shall demonstrate the ability to speak and understand the language used for radiotelephony communications to the level specified in the language proficiency requirements in Appendix 1.

1.2.9.2 Recommendation.— *Flight engineers, and glider and free balloon pilots should have the ability to speak and understand the language used for radiotelephony communications.*

1.2.9.3 Flight navigators required to use the radiotelephone aboard an aircraft shall demonstrate the ability to speak and understand the language used for radiotelephony communications.

1.2.9.4 Recommendation.— *Flight navigators required to use the radiotelephone aboard an aircraft should demonstrate the ability to speak and understand the language used for radiotelephony communications to the level specified in the language proficiency requirements in Appendix 1.*

1.2.9.5 The language proficiency of aeroplane, airship, helicopter and powered-lift pilots, air traffic controllers and aeronautical station operators who demonstrate proficiency below the Expert Level (Level 6) shall be formally evaluated at intervals in accordance with an individual's demonstrated proficiency level.

1.2.9.6 Recommendation.— *The language proficiency of aeroplane, airship, helicopter and powered-lift pilots, flight navigators required to use the radiotelephone aboard an aircraft, air traffic controllers and aeronautical station operators who demonstrate proficiency below the Expert Level (Level 6) should be formally evaluated at intervals in accordance with an individual's demonstrated proficiency level, as follows:*

- c) *those demonstrating language proficiency at the Operational Level (Level 4) should be evaluated at least once every three years; and*
- d) *those demonstrating language proficiency at the Extended Level (Level 5) should be evaluated at least once every six years.*

Note 1.— Formal evaluation is not required for applicants who demonstrate expert language proficiency, e.g. native and very proficient non-native speakers with a dialect or accent intelligible to the international aeronautical community.

Note 2.— The provisions of 1.2.9 refer to Annex 10, Volume II, Chapter 5, whereby the language used for radiotelephony communications may be the language normally used by the station on the ground or English. In practice, therefore, there will be situations whereby flight crew members will only need to speak the language normally used by the station on the ground.

CHAPTER 2. LICENCES AND RATINGS FOR PILOTS

2.2 General rules concerning pilot licences and ratings

2.2.1 General licensing specifications

2.1.1.1. A person shall not act either as pilot-in-command or as co-pilot of an aircraft in any of the following categories unless that person is the holder of a pilot licence issued in accordance with the provisions of this Chapter:

- aeroplane
- airship of a volume of more than 4 600 cubic metres
- free balloon
- glider
- helicopter
- powered-lift.

2.1.1.2. The category of aircraft shall be included in the title of the licence itself, or endorsed as a category rating on the licence.

2.1.1.2.1. When the holder of a pilot licence seeks a licence for an additional category of aircraft, the Licensing Authority shall either:

- a) issue the licence holder with an additional pilot licence for that category of aircraft; or

b) endorse the original licence with the new category rating, subject to the conditions of 2.1.2.

Note.— The requirements for category ratings are given in terms of licensing specifications for pilots and at levels appropriate to the privileges to be granted to the licence holder.

2.1.1.3. An applicant shall, before being issued with any pilot licence or rating, meet such requirements in respect of age, knowledge, experience, flight instruction, skill and medical fitness, as are specified for that licence or rating.

2.1.1.3.1. An applicant for any pilot licence or rating shall demonstrate, in a manner determined by the Licensing Authority, such requirements for knowledge and skill as are specified for that licence or rating.

2.1.1.4. Transitional measures related to the powered-lift category
Until 5 March 2022, the Licensing Authority may endorse a type rating for aircraft of the powered-lift category on an aeroplane or helicopter pilot licence. The endorsement of the rating on the licence shall indicate that the aircraft is part of the powered-lift category. The training for the type rating in the powered-lift category shall be completed during a course of approved training, shall take into account the previous experience of the applicant in an aeroplane or a helicopter as appropriate and incorporate all relevant aspects of operating an aircraft of the powered-lift category.

2.1.2 Category ratings

2.1.2.1 When established, category ratings shall be for categories of aircraft listed in 2.1.1.1.

2.1.2.2. Category ratings shall not be endorsed on a licence when the category is included in the title of the licence itself.

2.1.2.3. Any additional category rating endorsed on a pilot licence shall indicate the level of licensing privileges at which the category rating is granted.

2.1.2.4. The holder of a pilot licence seeking additional category ratings shall meet the requirements of this Annex appropriate to the privileges for which the category rating is sought.

2.1.3 Class and type ratings

2.1.3.1. Class ratings shall be established for aeroplanes certificated for single-pilot operation and shall comprise:

- a) single-engine, land;
- b) single-engine, sea;

- c) multi-engine, land;
- d) multi-engine, sea.

Note.— The provisions of this paragraph do not preclude the establishment of other class ratings within this basic structure.

2.1.3.1.1. Recommendation.— *Contracting States should consider establishing a class rating for those helicopters and powered-lifts certificated for single-pilot operations and which have comparable handling, performance and other characteristics.*

2.1.3.2. Type ratings shall be established for:

- a) aircraft certificated for operation with a minimum crew of at least two pilots;
- b) helicopters and powered-lifts certificated for single-pilot operation except where a class rating has been issued under 2.1.3.1.1; and
- c) any aircraft whenever considered necessary by the Licensing Authority.

Note 1.— Where a common type rating is established, it shall be only for aircraft with similar characteristics in terms of operating procedures, systems and handling.

Note 2.— Requirements for class and type ratings for gliders and free balloons have not been determined.

2.1.3.3. When an applicant demonstrates skill and knowledge for the initial issue of a pilot licence, the category and the ratings appropriate to the class or type of aircraft used in the demonstration shall be entered on the licence.

2.1.4 Circumstances in which class and type ratings are required

2.1.4.1. A Contracting State having issued a pilot licence shall not permit the holder of such licence to act either as pilot-in-command or as co-pilot of an aeroplane, an airship, a helicopter or a powered-lift unless the holder has received authorization as follows:

- a) the appropriate class rating specified in 2.1.3.1; or
- b) a type rating when required in accordance with the provisions of 2.1.3.2.

2.1.4.2. When a type rating is issued limiting the privileges to act as co-pilot, or limiting the privileges to act as pilot only during the cruise phase of the flight, such limitation shall be endorsed on the rating.

2.1.4.3. For the purpose of training, testing, or specific special purpose non-revenue, non-passenger carrying flights, special authorization may be provided in writing to the licence holder by the Licensing Authority in place of issuing the class or type rating in accordance with 2.1.4.1. This authorization shall be limited in validity to the time needed to complete the specific flight.

2.1.5 Requirements for the issue of class and type ratings

2.1.5.1. Class rating

The applicant shall have demonstrated a degree of skill appropriate to the licence in an aircraft of the class for which the rating is sought.

2.1.5.2. Type rating as required by 2.1.3.2 a)

The applicant shall have:

- a. gained, under appropriate supervision, experience in the applicable type of aircraft and/or flight simulator in the following:
 - normal flight procedures and manoeuvres during all phases of flight;
 - abnormal and emergency procedures and manoeuvres in the event of failures and malfunctions of equipment, such as engine, systems and airframe;
 - where applicable, instrument procedures, including instrument approach, missed approach and landing procedures under normal, abnormal and emergency conditions, including simulated engine failure;
 - for the issue of an aeroplane category type rating, upset prevention and recovery training; and

Note 1.— Procedures for upset prevention and recovery training are contained in the Procedures for Air Navigation Services — Training (PANS TRG, Doc 9868).

Note 2.— Guidance on upset prevention and recovery training is contained in the Manual on Aeroplane Upset Prevention and Recovery Training (Doc 10011).

Note 3.— The Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulation Training Devices (Doc 9625) provides guidance on the approval of flight simulation training devices for upset prevention and recovery training.

Note 4.— The aeroplane upset prevention and recovery training may be integrated in the type rating programme or be conducted immediately after, as an additional module.

- procedures for crew incapacitation and crew coordination including allocation of pilot tasks; crew cooperation and use of checklists;

Note.— Attention is called to 2.1.8.1 on the qualifications required for pilots giving flight training.

- b. demonstrated the skill and knowledge required for the safe operation of the applicable type of aircraft, relevant to the duties of a pilot-in-command or a co-pilot as applicable; and
- c. demonstrated, at the airline transport pilot licence level, an extent of knowledge determined by the Licensing Authority on the basis of the requirements specified in 2.6.1.2.

Note.— See the Manual of Procedures for Establishment and Management of a State's Personnel Licensing System

(Doc 9379) for guidance of a general nature on cross-crew qualification and cross-credit.

2.5.1.3.Type rating as required by 2.1.3.2 b) and c)

The applicant shall have demonstrated the skill and knowledge required for the safe operation of the applicable type of aircraft, relevant to the licensing requirements and piloting functions of the applicant.

2.1.6 Use of a flight simulation training device for acquisition of experience and demonstration of skill

The use of a flight simulation training device for acquiring the experience or performing any manoeuvre required during the demonstration of skill for the issue of a licence or rating shall be approved by the Licensing Authority, which shall ensure that the flight simulation training device used is appropriate to the task.

2.1.7 Circumstances in which an instrument rating is required

A Contracting State, having issued a pilot licence, shall not permit the holder thereof to act either as pilot-in-command or as co-pilot of an aircraft under instrument flight rules (IFR) unless such holder has received proper authorization from such Contracting State. Proper authorization shall comprise an instrument rating appropriate to the aircraft category.

Note.— The instrument rating is included in the airline transport pilot licence — aeroplane or powered-lift category, multi-crew pilot licence, and commercial pilot licence — airship category. The provisions of 2.1.7 do not preclude the issue of a licence having the instrument rating as an integral part thereof.

2.1.8 Circumstances in which authorization to conduct instruction is required

2.1.8.1.A Contracting State, having issued a pilot licence, shall not permit the holder thereof to carry out flight instruction required for the issue of a pilot licence or rating, unless such holder has received proper authorization from such Contracting State. Proper authorization shall comprise:

- d) a flight instructor rating on the holder's licence; or
- e) the authority to act as an agent of an approved organization authorized by the Licensing Authority to carry out flight instruction; or

f) a specific authorization granted by the Contracting State which issued the licence.

2.1.8.2.A Contracting State shall not permit a person to carry out instruction on a flight simulation training device required for the issue of a pilot licence or rating unless such person holds or has held an appropriate licence or has appropriate flight training and flight experience and has received proper authorization from such Contracting State.

2.1.9 Crediting of flight time

2.1.9.1.A student pilot or the holder of a pilot licence shall be entitled to be credited in full with all solo, dual instruction and pilot-in-command flight time towards the total flight time required for the initial issue of a pilot licence or the issue of a higher grade of pilot licence.

2.1.9.2.The holder of a pilot licence, when acting as co-pilot at a pilot station of an aircraft certificated for operation by a single pilot but required by a Contracting State to be operated with a co-pilot, shall be entitled to be credited with not more than 50 per cent of the co-pilot flight time towards the total flight time required for a higher grade of pilot licence. The Contracting State may authorize that flight time be credited in full towards the total flight time required if the aircraft is equipped to be operated by a co-pilot and the aircraft is operated in a multi-crew operation.

2.1.9.3. The holder of a pilot licence, when acting as co-pilot at a pilot station of an aircraft certificated to be operated with a co-pilot, shall be entitled to be credited in full with this flight time towards the total flight time required for a higher grade of pilot licence.

2.1.9.4. The holder of a pilot licence, when acting as pilot-in-command under supervision, shall be entitled to be credited in full with this flight time towards the total flight time required for a higher grade of pilot licence.

2.1.10 Limitation of privileges of pilots who have attained their 60th birthday and curtailment of privileges of pilots who have attained their 65th birthday

A Contracting State, having issued pilot licences, shall not permit the holders thereof to act as pilot of an aircraft engaged in international commercial air transport operations if the licence holders have attained their 60th birthday or, in the case of operations with more than one pilot, their 65th birthday.

Note.— Attention is drawn to 1.2.5.2.3 on the validity period of Medical Assessments for pilots over the age of 60 who are engaged in commercial air transport operations.

2.2. Student pilot

2.2.1. A student pilot shall meet requirements prescribed by the Contracting State concerned. In prescribing such requirements, Contracting States shall ensure that the privileges granted would not permit student pilots to constitute a hazard to air navigation.

2.2.2. A student pilot shall not fly solo unless under the supervision of, or with the authority of, an authorized flight instructor.

2.2.2.1. A student pilot shall not fly solo in an aircraft on an international flight unless by special or general arrangement between the Contracting States concerned.

2.2.3. Medical fitness

A Contracting State shall not permit a student pilot to fly solo unless that student pilot holds a current Class 2 Medical Assessment.

2.3. Private pilot licence

2.3.1 General requirements for the issue of the licence appropriate to the aeroplane, airship, helicopter and powered-lift categories

2.3.1.1. Age

The applicant shall be not less than 17 years of age.

2.3.1.2. Knowledge

The applicant shall have demonstrated a level of knowledge appropriate to the privileges granted to the holder of a private pilot licence and appropriate to the category of aircraft intended to be included in the licence, in at least the following subjects:

Air law

- a. rules and regulations relevant to the holder of a private pilot licence; rules of the air; altimeter setting procedures; appropriate air traffic services practices and procedures;

Aircraft general knowledge for aeroplanes, airships, helicopters and powered-lifts

- b. principles of operation and functioning of engines, systems and instruments;
- c. operating limitations of the relevant category of aircraft and engines; relevant operational information from the flight manual or other appropriate document;
- d. for helicopters and powered-lifts, transmission (power trains) where applicable;
- e. for airships, physical properties and practical application of gases;

Flight performance, planning and loading

- f. effects of loading and mass distribution on flight characteristics; mass and balance calculations;
- g. use and practical application of take-off, landing and other performance data;
- h. pre-flight and en-route flight planning appropriate to private operations under VFR; preparation and filing of air traffic services flight plans; appropriate air traffic services procedures; position reporting procedures; altimeter setting procedures; operations in areas of high-density traffic;

Human performance

- i. human performance including principles of threat and error management;

Note.— Guidance material to design training programmes on human performance, including threat and error management, can be found in the Human Factors Training Manual (Doc 9683).

Meteorology

- j. application of elementary aeronautical meteorology; use of, and procedures for obtaining, meteorological information; altimetry; hazardous weather conditions;

Principles of flight

- y. principles of flight;

Radiotelephony

- z. communication procedures and phraseology as applied to VFR operations; action to be taken in case of communication failure.

2.4.1.3.Skill

The applicant shall have demonstrated the ability to perform as pilot-in-command of an aircraft within the appropriate category of aircraft, the procedures and manoeuvres described in 2.4.3.2.1 or 2.4.4.2 or 2.4.5.2 or 2.4.6.2 with a degree of competency appropriate to the privileges granted to the holder of a commercial pilot licence, and to:

- a) recognize and manage threats and errors;

Note.— Guidance material on the application of threat and error management is found in the Procedures for Air Navigation Services — Training (PANS-TRG, Doc 9868), Chapter 3, Attachment C, and in Part II, Chapter 2, of the Human Factors Training Manual (Doc 9683).

- b) operate the aircraft within its limitations;

- c) complete all manoeuvres with smoothness and accuracy;
- d) exercise good judgement and airmanship;
- e) apply aeronautical knowledge; and
- f) maintain control of the aircraft at all times in a manner such that the successful outcome of a procedure or manoeuvre is assured.

2.4.1.4. Medical fitness

The applicant shall hold a current Class 1 Medical Assessment.

2.4.2. Privileges of the holder of the licence and the conditions to be observed in exercising such privileges

2.4.2.1. Subject to compliance with the requirements specified in 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1, 1.2.9 and 2.1, the privileges of the holder of a commercial pilot licence shall be:

- a) to exercise all the privileges of the holder of a private pilot licence in an aircraft within the appropriate aircraft category;
- b) to act as pilot-in-command of an aircraft within the appropriate aircraft category engaged in operations other than commercial air transportation;
- c) to act as pilot-in-command, in commercial air transportation, of an aircraft within the appropriate aircraft category and certificated for single-pilot operation; to act as co-pilot of an aircraft within the appropriate aircraft category required to be operated with a co-pilot; and
- d) for the airship category, to pilot an airship under IFR.

2.4.2.2. Before exercising the privileges at night, the licence holder shall have received dual instruction in aircraft within the appropriate category of aircraft in night flying, including take-off, landing and navigation.

Note.— Certain privileges of the licence are curtailed by 2.1.10 for licence holders when they attain their 60th and 65th birthdays.

2.4.3. Specific requirements for the issue of the aeroplane category rating

2.4.3.1. Experience

2.4.3.1.1. The applicant shall have completed not less than 200 hours of flight time, or 150 hours if completed during a course of approved training, as a pilot of aeroplanes. The Licensing Authority shall determine whether experience as a pilot under instruction in a flight simulation training device is acceptable as part of the total flight time of 200 hours or 150 hours, as the case may be. Credit for such experience shall be limited to a maximum of 10 hours.

2.4.3.1.1.1. The applicant shall have completed in aeroplanes not less than:

- a) 100 hours as pilot-in-command or, in the case of a course of approved training, 70 hours as pilot-in-command;
- b) 20 hours of cross-country flight time as pilot-in-command including a cross-country flight totalling not less than 540 km (300 NM) in the course of which full-stop landings at two different aerodromes shall be made;
- c) 10 hours of instrument instruction time of which not more than 5 hours may be instrument ground time; and
- d) if the privileges of the licence are to be exercised at night, 5 hours of night flight time including 5 take-offs and 5 landings as pilot-in-command.

2.4.3.1.2. When the applicant has flight time as a pilot of aircraft in other categories, the Licensing Authority shall determine whether such experience is acceptable and, if so, the extent to which the flight time requirements of 2.4.3.1.1 can be reduced accordingly.

2.4.3.2. Flight instruction

2.4.3.2.1. The applicant shall have received dual instruction in aeroplanes appropriate to the class and/or type rating, sought from an authorized flight instructor. The instructor shall ensure that the applicant has operational experience in at least the following areas to the level of performance required for the commercial pilot:

- a) recognize and manage threats and errors;
 - i. *Note.— Guidance material on the application of threat and error management is found in the Procedures for Air Navigation Services — Training (PANS-TRG, Doc 9868), Chapter 3, Attachment C, and in Part II, Chapter 2, of the Human Factors Training Manual (Doc 9683).*
- b) pre-flight operations, including mass and balance determination, aeroplane inspection and servicing;
- c) aerodrome and traffic pattern operations, collision avoidance precautions and procedures;
- d) control of the aeroplane by external visual reference;
- e) flight at critically slow airspeeds; spin avoidance; recognition of, and recovery from, incipient and full stalls;

- f) flight with asymmetrical power for multi-engine class or type ratings;
- g) flight at critically high airspeeds; recognition of, and recovery from, spiral dives;
- h) normal and crosswind take-offs and landings;
- i) maximum performance (short field and obstacle clearance) take-offs; short-field landings;
- j) basic flight manoeuvres and recovery from unusual attitudes by reference solely to basic flight instruments;
- k) cross-country flying using visual reference, dead reckoning and radio navigation aids; diversion procedures;
- l) abnormal and emergency procedures and manoeuvres including simulated aeroplane equipment malfunctions;
- m) operations to, from and transiting controlled aerodromes, compliance with air traffic services procedures; and
- n) communication procedures and phraseology.

Note.— The instrument experience specified in 2.4.3.1.1.1 c) and 2.4.3.2.1 j) and the night flying experience and dual instruction specified in 2.4.3.1.1.1 d) and 2.4.2.2 do not entitle the holder of a commercial pilot licence to pilot aeroplanes under IFR.

2.4.3.2.2.Recommendation.— *The applicant should have received, in actual flight, upset prevention and recovery training approved by the Licensing Authority.*

Note 1.— Procedures for upset prevention and recovery training in actual flight are contained in the Procedures for Air Navigation Services — Training (PANS-TRG, Doc 9868).

Note 2.— Guidance on upset prevention and recovery training in actual flight is contained in the Manual on Aeroplane Upset Prevention and Recovery Training (Doc 10011).

2.4.4. Specific requirements for the issue of the helicopter category rating

2.4.4.1.Experience

2.4.4.1.1. The applicant shall have completed not less than 150 hours of flight time, or 100 hours if completed during a course of approved training, as a pilot of helicopters. The Licensing Authority shall determine whether experience as a pilot under instruction in a flight simulation training device is acceptable as part of the total flight time of 150 hours or 100 hours, as the case may be. Credit for such experience shall be limited to a maximum of 10 hours.

2.4.4.1.1.1. The applicant shall have completed in helicopters not less than:

- a) 35 hours as pilot-in-command;
- b) 10 hours of cross-country flight time as pilot-in-command including a cross-country flight in the course of which landings at two different points shall be made;
- c) 10 hours of instrument instruction time of which not more than 5 hours may be instrument ground time; and
- d) if the privileges of the licence are to be exercised at night, 5 hours of night flight time including 5 take-offs and 5 landing patterns as pilot-in-command.

2.4.4.1.2. When the applicant has flight time as a pilot of aircraft in other categories, the Licensing Authority shall determine whether such experience is acceptable and, if so, the extent to which the flight time requirements of 2.4.4.1.1 can be reduced accordingly.

2.4.4.2. Flight instruction

The applicant shall have received dual instruction in helicopters from an authorized flight instructor. The instructor shall ensure that the applicant has operational experience in at least the following areas to the level of performance required for the commercial pilot:

- a) recognize and manage threats and errors;
 - i. *Note.— Guidance material on the application of threat and error management is found in the Procedures for Air Navigation Services — Training (PANS-TRG, Doc 9868), Chapter 3, Attachment C, and in Part II, Chapter 2, of the Human Factors Training Manual (Doc 9683).*
- b) pre-flight operations, including mass and balance determination, helicopter inspection and servicing;
- c) aerodrome and traffic pattern operations, collision avoidance precautions and procedures;
- d) control of the helicopter by external visual reference;
- e) recovery at the incipient stage from settling with power; recovery techniques from low-rotor rpm within the normal range of engine rpm;
- f) ground manoeuvring and run-ups; hovering; take-offs and landings — normal, out of wind and sloping ground; steep approaches;
- g) take-offs and landings with minimum necessary power; maximum performance take-off and landing techniques; restricted site operations; quick stops;
- h) hovering out of ground effect; operations with external load, if applicable; flight at high altitude;

- i) basic flight manoeuvres and recovery from unusual attitudes by reference solely to basic flight instruments;
- j) cross-country flying using visual reference, dead reckoning and radio navigation aids; diversion procedures;
- k) abnormal and emergency procedures, including simulated helicopter equipment malfunctions, autorotative approach and landing;
- l) operations to, from and transiting controlled aerodromes, compliance with air traffic services procedures; and
- m) communication procedures and phraseology.

Note.— The instrument experience specified in 2.4.4.1.1.1 c) and 2.4.4.2 i) and the night flying experience and dual instruction specified in 2.4.4.1.1.1 d) and 2.4.2.2 do not entitle the holder of a commercial pilot licence to pilot helicopters under IFR.

2.4.5 Specific requirements for the issue of the powered-lift category rating

2.4.5.3 Experience

2.4.5.1 Recommendation.— *The applicant should have completed not less than 200 hours of flight time in a powered-lift, or 150 hours if completed during a course of approved training, as a pilot of aircraft. The Licensing Authority should determine whether experience as a pilot under instruction in a flight simulation training device is acceptable as part of the total flight time of 200 hours or 150 hours, as the case may be.*

2.4.5.1.1 Recommendation.— *The applicant should have completed in a powered-lift not less than:*

- a) 50 hours as pilot-in-command;
- b) 10 hours of cross-country flying as pilot-in-command including a cross-country flight totalling not less than 540 km (300 NM) in the course of which full-stop landings at two different aerodromes should be made;
- c) 10 hours of instrument instruction of which not more than 5 hours may be instrument ground time; and
- d) if the privileges of the licence are to be exercised at night, 5 hours of night flight time including 5 take-offs and landings as pilot-in-command.

2.4.5.1.2 Recommendation.— *When the applicant has flight time as a pilot of aircraft in other categories, the Licensing Authority should determine whether such experience is acceptable and, if so, the extent to which the flight time requirements of 2.4.5.1.1 could be reduced accordingly.*

2.4.5.2 Flight instruction

Recommendation.— *The applicant should have received dual instruction time in a powered-lift from an authorized flight instructor. The instructor should ensure that the applicant has operational experience in at least the following areas to the level of performance required for the commercial pilot:*

- a) *recognize and manage threats and errors;*
 - i. *Note.— Guidance material on the application of threat and error management is found in the Procedures for Air Navigation Services — Training (PANS-TRG, Doc 9868), Chapter 3, Attachment C, and in Part II, Chapter 2, of the Human Factors Training Manual (Doc 9683).*
- b) *pre-flight operations, including mass and balance determination, powered-lift inspection and servicing;*
- c) *aerodrome and traffic pattern operations, collision avoidance precautions and procedures;*
- d) *control of the powered-lift by external visual reference;*
- e) *recovery at the incipient stage from settling with power; recovery techniques from low-rotor rpm within the normal range of engine rpm;*
- f) *ground manoeuvring and run-ups; hover and rolling take-offs and climb-out; hover and rolling approach and landings — normal, out of wind and sloping ground; steep approaches;*
- g) *take-offs and landings with minimum necessary power; maximum performance take-off and landing techniques; restricted site operations; quick stops;*
- h) *hovering out of ground effect; operations with external load, if applicable; flight at high altitude;*
- i) *basic flight manoeuvres and recovery from unusual attitudes by reference solely to basic flight instruments;*
- j) *cross-country flying using visual reference, dead reckoning and, where available, radio navigation aids, including a flight of at least one hour;*
- k) *emergency operations, including simulated powered-lift equipment malfunctions; power of reconversion to autorotation and autorotative approach, where applicable; transmission and interconnect driveshaft failure, where applicable;*
- l) *operations to, from and transiting controlled aerodromes, compliance with air traffic services procedures; and*
- m) *communication procedures and phraseology.*

Note.— The instrument experience specified in 2.4.5.1.2 c) and 2.4.5.2 i) and the night flying experience and dual instruction specified in 2.4.5.1.2 d) and 2.4.2.2 do not entitle the holder of a commercial pilot licence to pilot powered-lifts under IFR.

2.4.6 Specific requirements for the issue of the airship category rating

2.4.6.1. Experience

2.4.6.1.1. The applicant shall have completed not less than 200 hours of flight time as a pilot.

2.4.6.1.1.1 The applicant shall have completed not less than:

- a) 50 hours as a pilot of airships;
- b) 30 hours in airships as pilot-in-command or pilot-in-command under supervision, to include not less than:
 - 10 hours of cross-country flight time; and
 - 10 hours of night flight;
- c) 40 hours of instrument time, of which 20 hours shall be in flight and 10 hours in flight in airships; and
- d) 20 hours of flight training in airships in the areas of operation listed in 2.4.6.2.

2.4.6.2. Flight instruction

The applicant shall have received dual instruction in airships from an authorized flight instructor. The instructor shall ensure that the applicant has operational experience in at least the following areas to the level of performance required for the commercial pilot:

- a) recognize and manage threats and errors;
 - a. Note.— Guidance material on the application of threat and error management is found in the Procedures for Air Navigation Services — Training (PANS-TRG, Doc 9868), Chapter 3, Attachment C, and in Part II, Chapter 2, of the Human Factors Training Manual (Doc 9683).*
- b) pre-flight operations, including mass and balance determination, airship inspection and servicing;
- c) aerodrome and traffic pattern operations, collision avoidance precautions and procedures;
- d) techniques and procedures for the take-off, including appropriate limitations, emergency procedures and signals used;
- e) control of the airship by external visual reference;

- f) recognition of leaks;
- g) normal take-offs and landings;
- h) maximum performance (short field and obstacle clearance) take-offs; short-field landings;
- i) flight under IFR;
- j) cross-country flying using visual reference, dead reckoning and, where available, radio navigation aids;
- k) emergency operations, including simulated airship equipment malfunctions;
- l) operations to, from and transiting controlled aerodromes, compliance with air traffic services procedures; and
- m) communication procedures and phraseology.

2.5. Multi-crew pilot licence appropriate to the aeroplane category

2.5.1. General requirements for the issue of the licence

2.5.1.1.Age

The applicant shall be not less than 18 years of age.

2.5.1.2.Knowledge

The applicant shall have met the requirements specified in 2.6.1.2 for the airline transport pilot licence appropriate to the aeroplane category in an approved training course.

2.5.1.3.Skill

2.5.1.3.1.The applicant shall have demonstrated the skills required for fulfilling all the competency units specified in Appendix 3 as pilot flying and pilot not flying, to the level required to perform as a co-pilot of turbine-powered aeroplanes certificated for operation with a minimum crew of at least two pilots under VFR and IFR, and to:

- a) recognize and manage threats and errors;

i. *Note.— Guidance material on the application of threat and error management is found in the Procedures for AirNavigation Services — Training (PANS-TRG, Doc 9868), Chapter 3, Attachment C, and in Part II, Chapter 2, of the Human Factors Training Manual (Doc 9683).*

- b) smoothly and accurately, manually control the aeroplane within its limitations at all times, such that the successful outcome of a procedure or manoeuvre is assured;
- c) operate the aeroplane in the mode of automation appropriate to the phase of flight and to maintain awareness of the active mode of automation;
- d) perform, in an accurate manner, normal, abnormal and emergency procedures in all phases of flight; and
- e) communicate effectively with other flight crew members and demonstrate the ability to effectively perform procedures for crew incapacitation, crew coordination, including allocation of pilot tasks, crew cooperation, adherence to standard operating procedures (SOPs) and use of checklists.

2.5.1.3.2. Progress in acquiring the skills specified in 2.5.1.3.1 shall be continuously assessed.

2.5.1.4. Medical fitness

The applicant shall hold a current Class 1 medical assessment.

2.5.2. Privileges of the holder of the licence and the conditions to be observed in exercising such privileges

2.5.2.1 Subject to compliance with the requirements specified in 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1, 1.2.9 and 2.1, the privileges of the holder of a multi-crew pilot licence shall be:

- a) to exercise all the privileges of the holder of a private pilot licence in the aeroplane category provided the requirements of paragraph 2.3.3 have been met;
- b) to exercise the privileges of the instrument rating in a multi-crew operation; and
- c) to act as co-pilot of an aeroplane required to be operated with a co-pilot.

2.5.2.2. Before exercising the privileges of the instrument rating in a single-pilot operation in aeroplanes, the licence holder shall have demonstrated an ability to act as pilot-in-command in a single-pilot operation exercised by reference solely to instruments and shall have met the skill requirement specified in 2.7.1.2 appropriate to the aeroplane category.

2.5.2.3. Before exercising the privileges of a commercial pilot licence in a single-pilot operation in aeroplanes, the licence holder shall have:

- a) completed in aeroplanes 70 hours, either as pilot-in-command, or made up of not less than 10 hours as pilot-in-command and the necessary additional flight time as pilot-in-command under supervision;
- b) completed 20 hours of cross-country flight time as pilot-in-command, or made up of not less than 10 hours as pilot-in-command and 10 hours as pilot-in-command under supervision, including a cross-country flight totalling not less than 540 km (300 NM) in the course of which full-stop landings at two different aerodromes shall be made; and
- c) met the requirements for the commercial pilot licence specified in 2.4.1.2, 2.4.1.3, 2.4.3.1.1 (with the exception of 2.4.3.1.1.1 a)) and 2.4.3.2 appropriate to the aeroplane category.

Note 1.— When a Contracting State grants single-pilot operation privileges to the holder of a multi-crew pilot licence, it can document the privileges through an endorsement of the multi-crew pilot licence or through the issuance of a commercial pilot licence in the aeroplane category.

Note 2.— Certain privileges of the licence are curtailed by 2.1.10 for licence holders when they attain their 65th birthday.

2.5.3. Experience

2.5.3.1 The applicant shall have completed in an approved training course not less than 240 hours as pilot flying and pilot not flying of actual and simulated flight.

2.5.3.2 Flight experience in actual flight shall include at least the experience requirements at 2.3.3.1, upset prevention and recovery training, night flying and flight by reference solely to instruments.

Note 1.— Procedures for upset prevention and recovery training in actual flight are contained in the Procedures for Air Navigation Services — Training (PANS-TRG, Doc 9868).

Note 2.— Guidance on upset prevention and recovery training in actual flight is contained in the Manual on Aeroplane Upset Prevention and Recovery Training (Doc 10011).

2.5.3.3. In addition to meeting the provisions of 2.5.3.2, the applicant shall have gained, in a turbine-powered aeroplane certificated for operation with a minimum crew of at least two pilots, or in a flight simulation training device approved for that purpose by the Licensing Authority in accordance with Appendix 3, paragraph 4, the experience necessary to achieve the advanced level of competency defined in Appendix 3.

2.5.4. Flight instruction

2.5.4.1. The applicant shall have completed a course of approved training covering the experience requirements specified in 2.5.3.

2.5.4.2. The applicant shall have received dual flight instruction in all the competency units specified in Appendix 3, to the level required for the issue of the multi-crew pilot licence, to include the competency units required to pilot under instrument flight rules.

2.6 Airline transport pilot licence

2.6.1 General requirements for the issue of the licence appropriate to the aeroplane, helicopter and powered-lift categories

2.6.1.1. Age

The applicant shall be not less than 21 years of age.

2.6.1.2. Knowledge

2.6.1.2.1. The applicant shall have demonstrated a level of knowledge appropriate to the privileges granted to the holder of an airline transport pilot licence and appropriate to the category of aircraft intended to be included in the licence, in at least the following subjects:

Air law

- a. rules and regulations relevant to the holder of an airline transport pilot licence; rules of the air; appropriate air traffic services practices and procedures;

Aircraft general knowledge for aeroplanes, helicopters and powered-lifts

- b. general characteristics and limitations of electrical, hydraulic, pressurization and other aircraft systems; flight control systems, including autopilot and stability augmentation;
- c. principles of operation, handling procedures and operating limitations of aircraft engines; effects of atmospheric conditions on engine performance; relevant operational information from the flight manual or other appropriate document;
- d. operating procedures and limitations of the relevant category of aircraft; effects of atmospheric conditions on aircraft performance in accordance with the relevant operational information from the flight manual;
- e. use and serviceability checks of equipment and systems of appropriate aircraft;

- f. flight instruments; compasses, turning and acceleration errors; gyroscopic instruments, operational limits and precession effects; practices and procedures in the event of malfunctions of various flight instruments and electronic display units;
- g. maintenance procedures for airframes, systems and engines of appropriate aircraft;
- h. for helicopters and powered-lifts, transmission (power trains) where applicable;

Flight performance, planning and loading

- i. effects of loading and mass distribution on aircraft handling, flight characteristics and performance; mass and balance calculations;
- j. use and practical application of take-off, landing and other performance data, including procedures for cruise control;
- k. pre-flight and en-route operational flight planning; preparation and filing of air traffic services flight plans; appropriate air traffic services procedures; altimeter setting procedures;
- l. in the case of helicopters and powered-lifts, effects of external loading on handling;

Human performance

- m. human performance including principles of threat and error management;

Note.— Guidance material to design training programmes on human performance, including threat and error management, can be found in the Human Factors Training Manual (Doc 9683).

Meteorology

- n) interpretation and application of aeronautical meteorological reports, charts and forecasts; codes and abbreviations; use of, and procedures for obtaining, meteorological information, pre-flight and in-flight; altimetry;
- o) aeronautical meteorology; climatology of relevant areas in respect of the elements having an effect upon aviation; the movement of pressure systems; the structure of fronts, and the origin and characteristics of significant weather phenomena which affect take-off, en-route and landing conditions;
- p) causes, recognition and effects of icing; frontal zone penetration procedures; hazardous weather avoidance;
- q) in the case of aeroplanes and powered-lifts, practical high altitude meteorology, including interpretation and use of weather reports, charts and forecasts; jetstreams;

- f. training programme development;
- g. lesson planning;
- h. classroom instructional techniques;
 - i. use of training aids, including flight simulation training devices as appropriate;
 - j. analysis and correction of student errors;
- k. human performance relevant to flight instruction including principles of threat and error management;

Note.— Guidance material to design training programmes on human performance, including threat and error management, can be found in the Human Factors Training Manual (Doc 9683).

- l. hazards involved in simulating system failures and malfunctions in the aircraft.

2.8.1.2.Skill

The applicant shall have demonstrated, in the category and class of aircraft for which flight instructor privileges are sought, the ability to instruct in those areas in which flight instruction is to be given, including pre-flight, post-flight and ground instruction as appropriate.

2.8.1.3.Experience

The applicant shall have met the experience requirements for the issue of a commercial pilot licence as specified in 2.4.3.1, 2.4.4.1, 2.4.5.1 and 2.4.6.1 for each aircraft category, as appropriate.

2.8.1.4.Flight instruction

The applicant shall, under the supervision of a flight instructor accepted by the Licensing Authority for that purpose:

- a) have received instruction in flight instructional techniques including demonstration, student practices, recognition and correction of common student errors; and
- b) have practised instructional techniques in those flight manoeuvres and procedures in which it is intended to provide flight instruction.

2.8.2 Privileges of the holder of the rating and the conditions to be observed in exercising such privileges

2.8.2.1. Subject to compliance with the requirements specified in 1.2.5 and 2.1, the privileges of the holder of a flight instructor rating shall be:

- a) to supervise solo flights by student pilots; and
- b) to carry out flight instruction for the issue of a private pilot licence, a commercial pilot licence, an instrument rating, and a flight instructor rating provided that the flight instructor:
 - 1. holds at least the licence and rating for which instruction is being given, in the appropriate aircraft category;
 - 2. holds the licence and rating necessary to act as the pilot-in-command of the aircraft on which the instruction is given; and
 - 3. has the flight instructor privileges granted entered on the licence.

2.8.2.3 The applicant, in order to carry out instruction for the multi-crew pilot licence, shall have also met all the instructor qualification requirements.

Note.— Specific provisions for flight instructors carrying out instruction for the multi-crew pilot licence exist in Chapter 6 of the Procedures for Air Navigation Services — Training (PANS-TRG, Doc 9868).

2.9 Glider pilot licence

2.9.1 Requirements for the issue of the licence

2.9.1.1. Age

The applicant shall be not less than 16 years of age.

2.9.1.2. Knowledge

- 2.9.1.2.1. The applicant shall have demonstrated a level of knowledge appropriate to the privileges granted to the holder of a glider pilot licence, in at least the following subjects:

Air law

- a. rules and regulations relevant to the holder of a glider pilot licence; rules of the air; appropriate air traffic services practices and procedures;

Aircraft general knowledge

- b. principles of operation of glider systems and instruments;

- c. operating limitations of gliders; relevant operational information from the flight manual or other appropriatedocument;

Flight performance, planning and loading

- d. effects of loading and mass distribution on flight characteristics; mass and balance considerations;
- e. use and practical application of launching, landing and other performance data;

CHAPTER 5. SPECIFICATIONS FOR PERSONNEL LICENCES

5.1. Personnel licences issued by a Contracting State in accordance with the relevant provisions of this Annex shall conform to the following specifications:

5.1.1. Detail

5.1.1.1. A Contracting State having issued a licence shall ensure that other States are able to easily determine the licence privileges and validity of ratings.

Note.— Operator records or a flight crew member's personal log book, in which maintenance of competency and recent experience may be satisfactorily recorded, are not normally carried on international flights.

5.1.1.2. The following details shall appear on the licence:

- I. Name of State (in bold type);
- II. Title of licence (in very bold type);
- III. Serial number of the licence, in Arabic numerals, given by the authority issuing the licence;
- IV. Name of holder in full (in Roman alphabet also if script of national language is other than Roman);
- V. Date of birth;
- VI. Address of holder if desired by the State;
- VII. Nationality of holder;
- VIII. Signature of holder;
- IX. Authority and, where necessary, conditions under which the licence is issued;
- X. Certification concerning validity and authorization for holder to exercise privileges appropriate to licence;
- XI. Signature of officer issuing the licence and the date of such issue;
- XII. Seal or stamp of authority issuing the licence;
- XIII. Ratings, e.g. category, class, type of aircraft, airframe, aerodrome control, etc.;

- XIV. Remarks, i.e. special endorsements relating to limitations and endorsements for privileges, including an endorsement of language proficiency, and other information required in pursuance to Article 39 of the Chicago Convention; and
- XV. Any other details desired by the State issuing the licence.

5.1.2. Material

First quality paper or other suitable material, including plastic cards, shall be used and the items mentioned in 5.1.1.2 shown clearly thereon.

5.1.3. Language

When licences are issued in a language other than English, the licence shall include an English translation of at least items I), II), VI), IX), XII), XIII) and XIV). When provided in a language other than English, authorizations issued in accordance with

1.2.2.1 shall include an English translation of the name of the State issuing the authorization, the limit of validity of the authorization and any restriction or limitation that may be established.

5.1.4. Arrangement of items

Item headings on the licence shall be uniformly numbered in roman numerals as indicated in 5.1.1, so that on any licence the number will, under any arrangement, refer to the same item heading.

Note.— Item headings may be arranged in such order as may best suit the convenience of the Contracting State issuing the licence.

11. melléklet a 2024. évi ... törvényhez

A nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Annex 1. 173. módosítás hivatalos magyar nyelvű fordítása:

ELŐLAP A 173. MÓDOSÍTÁSHOZ

**NEMZETKÖZI SZABVÁNYOK
ÉS AJÁNLOTT ELJÁRÁSOK**

SZEMÉLYI ALKALMASSÁG

**ANNEX 1.
A NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSRŐL SZÓLÓ EGYEZMÉNYHEZ**

TIZENEGYEDIK KIADÁS – 2011. JÚLIUS

NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSI SZERVEZET

Az Annex 1. módosításainak jegyzéke

	<i>Hatálybalépés dátuma</i>	<i>Alkalmazás dátuma</i>
Tizenegyedik kiadás (tartalmazza az 1-től 170-ig terjedő módosításokat)	2011. július 18.	2011. november 17.
171. módosítás (a Tanács által elfogadva 2013. február 25-én)	2013. július 15.	2013. november 14.
172. módosítás (a Tanács által elfogadva 2014. március 3-án)	2014. július 14.	2014. november 13.
173. módosítás (a Tanács által elfogadva 2016. február 22-én) Helyettesítő oldalak: (xiii), 1-7-től 1-13-ig, 6-1, 6-2, 6-4, 6-5, 6-7, 6-8, 6-10, 6-14, 6-16, 6-20 and 6-22	2016. július 11.	2018. november 8.



Értesítő jegyzet

173. módosítás

a Nemzetközi
szabványokhoz és ajánlott
eljárásokhoz

SZEMÉLYI ALKALMASSÁG

(A Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezmény - Annex 1.)

1. Az Annex 1. (Tizenegyedik kiadás) következő helyettesítő oldalai tartalmazzák a 173. módosítást, amely 2018. november 8-tól alkalmazandó:
 - a) Oldal: (xiii) — Előszó
 - b) Oldalak: 1-7-től 1-13-ig — 1. fejezet
 - c) Oldalak: 6-1-től 6-10-ig, 6-14-től 6-16-ig és 6-20-tól 6-22-ig — 6. fejezet
2. Ezeket az oldalakat az Annex-től elkülönítve kell megőrizni az alkalmazás időpontjának eléréséig, amikor is azokat be kell építeni az Annex-be.
3. A módosítás bejegyzését az (iii) oldalon kell rögzíteni.

Módosítás	Forrás(ok)	Tárgy(ak)	Elfogadva Hatályos Alkalmazandó
172	Titkárság életkorának felső határa;	a) A nemzetközi kereskedelmi célú légitörvénykezésben részt vevő pilóták	2014. március 3.
		b) Rendellenességek megelőzésére és helyreállítására vonatkozó kiképzési rendelkezések;	2014. július 14.
		c) A nyelvtudási követelmények észszerűsítése a tartalom változatlanul hagyása mellett; és	2014. november 13.
		d) A motoros szerkezet kategóriával kapcsolatos átállási előírások érvényességének meghosszabbítása.	

173

Orvosi Előírások
Munkacsoport (MPSG)

Az egészségfejlesztéssel és a repülésbiztonság-irányítás alapelveinek alkalmazásával kapcsolatos módosítás az egészségügyi minősítési folyamatra vonatkozóan.

2016. február 22.

2016. július 11.

2018. november 8

Megjegyzés.— A Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezmény 29. Cikkelye előírja, hogy a hajózó személyzeti tagoknak a megfelelő engedélyeket magukkal kell vinniük a fedélzetre minden olyan légitármű esetében, amely részt vesz a nemzetközi légiforgalomban.

1.2.2 Szakszolgálati engedély érvényességének elismerése

1.2.2.1 Ha egy Szerződő Állam egy másik Állam által kibocsátott szakszolgálati engedélyt érvényesnek ismer el a saját kibocsátású szakszolgálati engedélye alternatívájaként, az érvényességet az előbbi engedéllyel együtt viselendő megfelelő kiterjesztéssel határozza meg, melyben a másik állam szakszolgálati engedélyét a sajátjával egyenértékűnek elismeri. Ha egy állam bizonyos jogokra korlátozza a kiterjesztést, akkor pontosan meg kell határozni a szakszolgálati engedély kiterjesztésének egyenértékűként elfogadható jogosításait. A kiterjesztés érvényessége nem haladhatja meg a szakszolgálati engedély érvényességi idejét. A kiterjesztés érvényessége megszűnik, ha az engedélyt, amelyre ezt kibocsátották, visszavonták, vagy felfüggesztették.

Megjegyzés.— Ez a kitétel nem szándékozik megakadályozni a szakszolgálati engedélyt kibocsátó államot abban, hogy megfelelő bejelentéssel meghosszabbítsa a szakszolgálati engedély érvényességi időtartamát anélkül, hogy megkövetelné akár a szakszolgálati engedély fizikai visszaküldését, anélkül hogy megkövetelné akár a szakszolgálati engedély fizikai visszaküldését, akár a szakszolgálati engedély tulajdonosának megjelenését az adott állam hatóságai előtt.

1.2.2.2 Ha az 1.2.2.1. pont alatti kiterjesztést közforgalmú légiszállítás tevékenységeiben történő felhasználásra bocsátották ki, az Engedélyező Hatóságnak a másik Szerződő Állam engedélyének érvényességét hitelesítenie kell a kiterjesztés megadása előtt.

1.2.2.3 Ajánlás. – *A Szerződő Állam által kibocsátott pilóta szakszolgálati engedélyt a többi Szerződő Állam részéről érvényesnek kell elismerni magánrepülések esetére.*

Megjegyzés.— A más Szerződő Állam által kiadott szakszolgálati engedélyt magánrepülések céljára hivatalos formaságok nélkül elismerő Szerződő Államot arra ösztönözzük, hogy ezt a lehetőséget tegye közzé saját Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványában.

1.2.3 A szakszolgálati engedély birtokosának jogosításai

A Szerződő Állam ne engedélyezze, hogy az engedély birtokosa a szakszolgálati engedélyében biztosított jogosultságain kívül egyéb jogokat is gyakorolhasson.

1.2.4 Egészségügyi alkalmasság

1. megjegyzés — Tájékoztató anyagot a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.

2. megjegyzés — A folyamodónak az „Egészségügyi Minősítés”-ben foglalt és három külön osztályba sorolt követelmény közül a megfelelőt kell teljesítenie a különböző típusú szakszolgálati engedélyek egészségügyi feltételeinek kielégítéséhez. Az erre vonatkozó részleteket a 6.2., 6.3., 6.4., és 6.5. pontok tartalmazzák. Az 1.2.4.1. pontban leírt követelmények teljesítése bizonyítékaul az Engedélyező Hatóság megadja a szakszolgálati engedély birtokosának a megfelelő (I., II., illetve III. osztályú) Egészségügyi minősítést. Ez többféle módon történhet, mint például: megfelelő megnevezésű külön bizonyítvány kiadásával, a szakszolgálati engedélybe történő bejegyzéssel, állami szabályba foglalással, miszerint az Egészségügyi minősítés a szakszolgálati engedély szerves része, stb.

1.2.4.1 A szakszolgálati engedélyért folyamodónak, ahol ez alkalmazható, a 6. fejezetben részletezett követelményeknek megfelelően kiállított Egészségügyi minősítéssel kell rendelkeznie.

1.2.4.2 Az államoknak – Nemzeti Repülésbiztonsági Programjuk részeként – a szakszolgálati engedély birtokosaira vonatkozó egészségügyi minősítési eljárás során olyan alapvető biztonságirányítási elveket kell alkalmazniuk, amelyek legalább a következőket tartalmazzák:

- a) a repülés közbeni cselekvőképtelenségi események és az egészségügyi minősítés során tett orvosi megállapítások rutinszerű elemzése a fokozott egészségügyi kockázatot jelentő területek azonosítása érdekében; és
- b) az egészségügyi minősítési folyamat folyamatos újraértékelése a fokozott orvosi kockázatot jelentő, azonosított területekre való összpontosítás érdekében.

Megjegyzés — A Nemzeti Repülésbiztonsági Program megvalósításának és fenntartásának keretrendszerét az Annex 19. „A” melléklete tartalmazza. A Nemzeti Repülésbiztonsági Programokra és a biztonságirányítási alapelvekre vonatkozó útmutatót a Repülésbiztonság-irányítási Kézikönyv (SMM) (Doc 9859) és a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyv (Doc 8984) tartalmazza.

1.2.4.3 Az Engedélyező Hatóság a repülésbiztonságot fenyegető jövőbeli egészségügyi kockázatok csökkentése érdekében megfelelő, repüléssel kapcsolatos egészségfejlesztést hajt végre Egészségügyi minősítés hatálya alá tartozó engedélyesek esetében.

1. megjegyzés — A 1.2.4.2 szabvány jelzi, hogyan lehet meghatározni az egészségfejlesztési

tevékenységek megfelelő témáit. 2. megjegyzés.— A témakörre vonatkozó irányelveket a Polgári

Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmazza.

3. megjegyzés— Az Engedélyező Hatóság és az Egészségügyi minősítés megvalósítására vonatkozó kapcsolattal kapcsolatos útmutató a Nemzeti Személyi Alkalmassági Rendszer Létrehozásának és Kezelésének Eljárásaira vonatkozó Kézikönyv (Doc 9379) tartalmazza.

1.2.4.4 Az Egészségügyi minősítés érvényessége időszakaszának azzal a nappal kell kezdődnie, amelyen az egészségügyi vizsgálatot végrehajtották. Az érvényességi periódus időtartamának összhangban kell lennie az 1.2.5.2. pont előírásaival.

1.2.4.4.1 Az Egészségügyi minősítés érvényességének időtartamát egészen 45 napig lehet meghosszabbítani az Engedélyező Hatóság megítélése alapján.

Megjegyzés.— Javasolt az Egészségügyi minősítés lejáratának naptári napját változatlanul hagyni évről évre, ezáltal lehetővé válik, hogy az érvényes Egészségügyi minősítés lejáratí napja legyen az új érvényességi periódus kezdőnapja azzal a feltétellel, hogy az egészségügyi felülvizsgálat az érvényes Egészségügyi minősítés érvényességi időtartama alatt történik meg, de ez nem lehet korábban, mint a lejárat időpontjától visszszámított 45 nap.

1.2.4.5 A hajózó személyzet tagjai, vagy a légiforgalmi irányítók csak akkor gyakorolhatják a szakszolgálati engedélyükkel együtt járó jogaikat, ha a szakszolgálati engedélyüknek megfelelő, érvényes egészségügyi minősítéssel rendelkeznek, az 1.2.5.2.6. pontban foglaltak kivételével.

1.2.4.6 A Szerződő Állam jelöljön ki megfelelő képesítéssel és orvosi gyakorlattal rendelkező egészségügyi felülvizsgálókat, akik a folyamodó egészségi állapotának orvosi vizsgálatait elvégzik a 2. és a 3. fejezetben ismertetett szakszolgálati engedélyek vagy jogosítások kiadásához, megújításához, és a 4. fejezetben szereplő megfelelő engedélyek kiadásához és megújításához.

1.2.4.6.1 Az egészségügyi felülvizsgálóknak repülési orvostan képzésben kell részesülniük, és szabályos időközönként ismétlő kurzust kell elvégezniük. Kinevezésüket megelőzően az egészségügyi felülvizsgálóknak bizonyítaniuk kell, hogy megfelelő szaktudással rendelkeznek a repülési orvostan területén.

1.2.4.6.2 Az egészségügyi felülvizsgálóknak gyakorlati ismereteket és tapasztalatokat kell szerezniük azokról a körülményekről, amelyek között a szakszolgálati engedélyek és jogosítások birtokosai a feladatkörüket ellátják.

Megjegyzés.— A gyakorlati ismeretek és a tapasztalat megszerezhető repülés közben, szimulátoron, helyszíni tapasztalattal, vagy bármilyen egyéb személyesen megszerzett tapasztalattal, melyről az Engedélyező Hatóság úgy ítéli meg, hogy az kielégíti ezt a követelményt.

1.2.4.6.3 **Ajánlás.**— *Az egészségügyi minősítőnek rendszeresen értékelnie kell az egészségügyi felülvizsgáló kompetenciáját.*

1.2.4.7 Ha olyan szakszolgálati engedélyért vagy jogosításért folyamodik valaki, amelyhez előírták az orvosi alkalmasságot, akkor a folyamodó köteles aláírásával ellátott olyan nyilatkozatot eljuttatni egészségügyi felülvizsgálójának, amelyben közli, hogy korábban hasonló vizsgálaton átesett-e, és ha igen, akkor a legutolsó felülvizsgálat dátumát, helyét és eredményét is közölnie kell. Továbbá jeleznie kell a felülvizsgálónak, ha az Egészségügyi minősítését korábban visszautasították, érvénytelenítették, vagy felfüggesztették, és ha így történt, akkor a visszautasítás, érvénytelenítés vagy a felfüggesztés okát.

1.2.4.7.1 Ha a szakszolgálati engedélyért vagy jogosításért folyamodik az egészségügyi felülvizsgáló felé valótlán nyilatkozatot tesz, azt jelenteni kell az engedélyt kiadó állam Engedélyező Hatóságának, hogy az megtehesse a szükségesnek ítélt lépéseket.

1.2.4.8 Amikor a folyamodó 6. Fejezet szerinti egészségügyi felülvizsgálata befejeződött, az egészségügyi felülvizsgálónak koordinálnia kell a vizsgálat eredményeit, és egy aláírásával ellátott jelentést, vagy azzal egyező értékű beszámolót kell benyújtania az Engedélyező Hatóságnak – annak követelményeivel összhangban –, melyben részletezi a vizsgálat eredményeit és ismerteti a folyamodó orvosi alkalmasságára vonatkozó leletek értékelését.

1.2.4.8.1 Ha az egészségügyi jelentést elektronikus formában juttatja el az Engedélyező Hatósághoz, a felülvizsgáló személynek biztosítania kell az azonosítás megfelelőségét.

1.2.4.8.2 Amennyiben az egészségügyi felülvizsgálatot két vagy több felülvizsgáló végzi, a Szerződő Államoknak közülniük kell jelölni egyet, aki felelős a vizsgálat eredményeinek koordinálásáért, az egészségügyi alkalmasságra vonatkozó leletek értékeléséért, és a jelentés aláírásáért.

1.2.4.9 A Szerződő Államoknak egészségügyi minősítők szolgálatait kell igénybe venniük azon jelentések értékeléséhez, melyeket az egészségügyi felülvizsgálók az Engedélyező Hatóságnak benyújtottak.

1.2.4.9.1 Az egészségügyi felülvizsgálóknak valóságnak megfelelő egészségügyi információt kell benyújtaniuk az Engedélyező Hatósághoz, mely lehetővé teszi, hogy a Hatóság auditálni tudja az Egészségügyi Minősítést.

Megjegyzés.— Az ilyen auditálás célja az, hogy biztosított legyen, hogy az egészségügyi felülvizsgálók eleget tegyenek a jó orvosi gyakorlat és a repülés-egészségügyi kockázatértékelés vonatkozó szabványainak. Repülés-egészségügyi kockázatértékelésre vonatkozó útmutatót a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.

1.2.4.10 Ha a 6. fejezetben foglalt, az adott szakszolgálati engedély kiadásához előírt egészségügyi Szabványok nem teljesülnek, akkor az Egészségügyi minősítést addig nem adják ki, vagy újítják meg, amíg a következő feltételek nem teljesülnek:

- a) az akkreditált orvosi szakvélemény azt jelzi, hogy különleges körülmények között a folyamodó bármely – számszerű vagy egyéb – követelménynek való megfelelésének elmulasztása olyan mértékű, hogy a kérelmezett szakszolgálati engedélyben foglalt jogosultságok gyakorlása valószínűleg nem veszélyezteti a repülésbiztonságot;
- b) a folyamodó adott képességeit, ismereteit és gyakorlottságát, illetve az üzemi körülményeket alaposan mérlegelték; és
- c) a szakszolgálati engedélyt bármilyen speciális korlátozással vagy korlátozásokkal látták el, miközben a szakszolgálati engedély birtokosának kötelességeinek biztonságos ellátása függ attól, hogy teljesíti-e az adott korlátozást vagy korlátozásokat.

1.2.4.11 Az egészségügyi anyagok bizalmas voltát mindenkor figyelembe kell venni.

1.2.4.11.1 Az összes egészségügyi jelentést és feljegyzést biztonságosan kell tárolni és hozzáférést csak a feljegyzített személyeknek szabad biztosítani.

1.2.4.11.2 Ha üzemeltetési megfontolások ezt indokolják, az egészségügyi minősítőnek kell meghatározni, hogy milyen mértékű az a helyénvaló egészségügyi információ, melyet az Engedélyező Hatóság illetékes hivatalainak bemutatnak.

1.2.5 A szakszolgálati engedélyek érvényessége

1.2.5.1 Ha üzemeltetési megfontolások ezt indokolják, az egészségügyi minősítőnek kell meghatározni, hogy milyen mértékű az a helyénvaló egészségügyi információ, melyet az Engedélyező Hatóság illetékes hivatalainak bemutatnak.

1.2.5.1.1 Ajánlás.— *A Szerződő Államnak meg kell határoznia az alkalmasság fenntartásának és a megszerzett tapasztalatnak a követelményeit a pilóta szakszolgálati engedélyekre és jogosításokra vonatkozólag, amelyek szisztematikus baleset-megelőzésen alapulnak, valamint tartalmaznia kell kockázatértékelési folyamatot és az időszerű tevékenységek analizisét, beleértve az adott Államra vonatkozó, a balesetekre és váratlan eseményekre vonatkozó adatokat.*

1.2.5.1.2 A szakszolgálati engedélyt kiadó Szerződő Államnak biztosítania kell, hogy a többi Szerződő Államnak módjában álljon a szakszolgálati engedély érvényességéről meggyőződni.

1. megjegyzés — A kereskedelmi légiszállításban részt vevő hajózó személyzeti tagok alkalmasságának meglétéről kielégítő módon lehet meggyőződni az Annex 6. szerint végrehajtott gyakorló repüléseken.

2. megjegyzés — Az alkalmasság megléte kielégítően dokumentálható az üzemeltető nyilvántartásában, vagy a hajózó személyzet tagjainak személyi repülési naplójában, vagy a szakszolgálati engedélyében.

3. megjegyzés — A hajózó személyzet tagjai – a Lajstromozó Állam által kívánatosnak tartott mértékig – bizonyíthatják alkalmasságuk folyamatos meglétét a Lajstromozó Állam által jóváhagyott repülési szimulátor oktató-berendezésen is.

4. megjegyzés — Lásd a Repülési Szimulátor Oktatóberendezések Minősítési Kritériumai Kézikönyvet (Doc 9625).

5. megjegyzés — A kockázatbecslési folyamat felépítéséhez tájékoztató anyagként használja fel az Állami Szakszolgálati Engedélyezés Rendszere Létrehozásának és Kezelésének Eljárásaira vonatkozó Kézikönyvet (Doc 9379).

1.2.5.2. Az 1.2.5.2.1., 1.2.5.2.2., 1.2.5.2.3., 1.2.5.2.4., 1.2.5.2.5. és 1.2.5.2.6. pontokban biztosítottak kivételével az 1.2.4.7. és 1.2.4.8. pontoknak megfelelően kiadott Egészségügyi minősítésnek érvényesnek kell lennie az egészségügyi vizsgálat napjától az alábbi időtartamoknál nem hosszabb ideig:

60 hónap a magánpilóta szakszolgálati engedély esetében — repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet;

12 hónap a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély esetében — repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet;

12 hónap a többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély esetében – repülőgép;

12 hónap a közforgalmi pilóta szakszolgálati engedély esetében — repülőgép, helikopter és motoros szerkezet;

60 hónap a vitorlázó repülőgép pilóta szakszolgálati engedély esetében;

60 hónap a szabadon repülő ballon pilóta szakszolgálati engedély esetében;

12 hónap a hajózó navigátor szakszolgálati engedély esetében;

12 hónap a hajózó mérnök szakszolgálati engedély esetében;

48 hónap a légiforgalmi irányító szakszolgálati engedély esetében.

1. megjegyzés — A fentiekben felsorolt érvényességi periódusok kiterjeszthetők még 45 napig az 1.2.4.4.1. pontnak megfelelően.

2. megjegyzés — Ha a számítás az 1.2.5.2. pont és annak alpontjai szerint történik, az érvényesség időtartama a legutolsó számításba vett hónapra magába foglalja azt a napot, melynek ugyanaz a naptári száma, mint amelyik az egészségügyi felülvizsgálat napjáé, vagy ha annak a hónapnak nincs ilyen számú napja, akkor a hónap legutolsó napját.

1.2.5.2.1 Az Egészségügyi Minősítés érvényességi időtartamát le lehet csökkenteni, ha klinikailag indokolt.

1.2.5.2.2 Ha a közforgalmi pilóta – repülőgép, helikopter és motoros szerkezet szakszolgálati engedély birtokosa, valamint a kereskedelmi pilóta – repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet szakszolgálati engedéllyel rendelkező személy, akit egyszemélyes személyzetként foglalkoztatnak a kereskedelmi légiszállításban, melynek során utasokat szállít, és betöltötte a 40. életévét, akkor a fenti 1.2.5.2. pontban meghatározott időtartamot hat hónapra kell csökkenteni.

1.2.5.2.3 Ha a közforgalmi pilóta – repülőgép, helikopter és motoros szerkezet szakszolgálati engedély birtokosa, a kereskedelmi pilóta – repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet szakszolgálati engedély birtokosa és a többszemélyes személyzet pilóta – repülőgép szakszolgálati engedély birtokosa, akiket a kereskedelmi légiszállításban foglalkoztatnak, betöltötte a 60. életévét, az 1.2.5.2. pontban meghatározott érvényességi időtartamot 6 (hat) hónapra kell csökkenteni.

1.2.5.2.4 Ha a magánpilóta – repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet, szabadon repülő ballon, vitorlázó repülő pilóta és légiforgalmi irányító szakszolgálati engedély birtokosa betöltötte a 40. életévét, az 1.2.5.2. pontban meghatározott érvényességi időtartamot 24 hónapra kell csökkenteni.

1.2.5.2.5 Ajánlás.— *Ha a magánpilóta – repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet szakszolgálati engedély birtokosa, valamint a szabadon repülő ballon pilóta, vitorlázó repülő pilóta és a légiforgalmi irányító szakszolgálati engedély birtokosa betöltötte az 50. életévét, az 1.2.5.2. pontban meghatározott érvényességi időtartamot tovább kell csökkenteni 12 hónapra.*

Megjegyzés.— A fentiekben felsorolt érvényességi időtartamok a folyamodó arra az életkorára vonatkozik, amikor az orvosi vizsgálatoknak aláveteti magát.

1.2.5.2.6 *Az orvosi vizsgálat halaszthatóságának feltételei.* Ha a szakszolgálati engedély birtokosa a kijelölt egészségügyi felülvizsgálat helyszínétől távol tevékenykedik, az Engedélyező Hatóság döntése szerint az előírt újravizsgálat halasztható, feltéve, hogy ezt csak kivételesen alkalmazzák, és nem haladja meg az alábbi időtartamot:

- a) nem-kereskedelmi tevékenységet végző légi jármű hajózó személyzeti tagja esetében egyszeri hat hónapos időtartam;
- b) kereskedelmi tevékenységet végző légi jármű hajózó személyzeti tagja esetében két egymást követő három hónapos időtartam, feltéve, hogy mindkét esetben kedvező orvosi jelentést kapott a szóban forgó terület kijelölt egészségügyi felülvizsgálójánál végrehajtott vizsgálatot követően, vagy olyan esetekben, amikor ilyen személy nem áll rendelkezésre, akkor egy olyan orvos által elvégzett vizsgálat után, aki törvényes minősítéssel rendelkezik orvosi gyakorlat folytatására ezen a területen. Az orvosi vizsgálatról szóló jelentést ahhoz az Engedélyező Hatósághoz kell eljuttatni, ahol a szakszolgálati engedélyt kiadták;
- c) magánpilóta esetében egyetlen, de 24 hónapot meg nem haladó időtartam olyan esetben, amikor az orvosi vizsgálatot az azon a területen tevékenykedő, a Szerződő Állam által az 1.2.4.6. pontban meghatározottak szerint kijelölt vizsgáló orvos végezte el, ahol a folyamodó ideiglenesen tartózkodik. Az orvosi vizsgálatról szóló jelentést ahhoz az Engedélyező Hatósághoz kell eljuttatni, ahol a szakszolgálati engedélyt kiadták.

1.2.6 Az orvosi alkalmasság romlása

1.2.6.1 A jelen Annex-ben szereplő szakszolgálati engedélyek birtokosai nem gyakorolhatják szakszolgálati engedélyeik és a hozzá kapcsolódó jogosításokból eredő jogaikat, ha tudomásukra jut, hogy egészségi állapotuk bármilyen mértékben romlott, és ennek következtében az engedélyezett feladatkörök biztonságos és megfelelő ellátására esetleg képtelenné válhattak.

1.2.6.1.1 **Ajánlás.**— *A Szerződő Államoknak biztosítaniuk kell, hogy a szakszolgálati engedély birtokosai egyértelmű iránymutatást kapjanak a repülésbiztonság szempontjából releváns egészségügyi állapotokról, valamint arról, hogy mikor kérjenek felvilágosítást vagy útmutatást az egészségügyi felülvizsgálótól vagy az Engedélyező Hatóságtól.*

Megjegyzés.— A repülésbiztonság szempontjából releváns fizikai és mentális állapotokról és kezelésekről, amelyekről információt kell továbbítani az Engedélyező Hatóságnak, a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (Doc 8984) tartalmaz útmutatást.

1.2.6.1.2 **Ajánlás.**— *Minden egyes Szerződő Államnak a lehető legmesszebbmenően gondoskodnia kell arról, hogy egyetlen szakszolgálati engedély birtokosa se láthasson el a szakszolgálati engedélyben és a hozzá kapcsolódó jogosításban engedélyezett feladatköröket olyan időszakokban, amikor egészségügyi alkalmasságuk bármilyen okból olyan mértékben romlott meg, hogy az az Egészségügyi minősítés kiadását, vagy megújítását egyébként nem tenné lehetővé.*

1.2.7 Pszichoaktív szerek használata

1.2.7.1 A jelen Annex-ben előírt szakszolgálati engedélyek birtokosai nem gyakorolhatják a szakszolgálati engedélyükhöz és a kapcsolódó jogosításokhoz kapcsolódó jogosultságokat, ha olyan pszichoaktív anyag hatása alatt állnak, amely miatt képtelenek lehetnek e jogosultságok biztonságos és megfelelő használatára.

1.2.7.2 A jelen Annex-ben felsorolt szakszolgálati engedélyek birtokosai problémát okozó káros szereket nem használhatnak.

1.2.7.3 Ajánlás.— *A Szerződő Államnak a legmesszebbmenőkig gondoskodnia kell arról, hogy minden egyes szakszolgálati engedély birtokosa, aki bármilyen problémás káros szert használ, felderítésre és eltávolításra kerüljön a biztonságot veszélyeztető, kritikus funkcióból. A biztonság szempontjából a kritikus feladatkörbe való visszatérés sikeres kezelés esetén fontolóra vehető, vagy kezelést nem igénylő esetekben, ha a problematikus szerek használatával felhagyott, és megállapítást nyert, hogy feladatköre ellátása során nem valószínű, hogy veszélyezteti a biztonságot.*

Megjegyzés.— A Kézikönyv a légiközlekedési munkahelyeken történő problémás anyaghasználat megelőzéséről (DOC 9654) útmutatót tartalmaz a felderítés megfelelő módszereiről (amelyek bio-mechanikus ellenőrzést is magukban foglalhatnak, mint például mielőtt egy személy alkalmazására sor kerül, vagy alapos gyanú esetén, balesetet/incidenst követően, időszakosan és véletlenszerűen) továbbá más, megelőzést szolgáló témákról.

1.2.8 Jóváhagyott kiképzés és jogosított kiképzési szervezet

Megjegyzés.— *A szakszolgálati engedély kiadásához szükséges képzettség sokkal gyorsabban és könnyebben szerezhető meg, ha a folyamodó egy szigorúan ellenőrzött, szisztematikus és folyamatos kiképzési tanfolyamon vesz részt, mely egy tervezett tantervre és tematikára épült fel. A tapasztalatra vonatkozó követelmények bizonyos fokú csökkentésére már történt előkészület jelen Szabványokban és ajánlott eljárásokban ismertetett bizonyos szakszolgálati engedélyek és jogosítások kiadásához, olyan folyamodó esetében, aki már egy jóváhagyott kiképzést sikeresen befejezett.*

1.2.8.1 A jóváhagyott kiképzésnek olyan képzettségi szintet kell biztosítania, mely legalább egyenértékű az olyan személyzetre vonatkozó minimális képzettségi követelményekkel, aki ilyen jóváhagyott kiképzésben nem részesült.

1.2.8.2 Egy Állam által biztosított kiképzési szervezet jóváhagyása függ attól, hogy a folyamodó bizonyítja-e, hogy megfelel a jelen Annex 2. sz. függeléke követelményeinek, valamint az Annex 19. vonatkozó előírásainak.

1. megjegyzés — *Az Annex 19. olyan jogosított kiképzési szervezetekre vonatkozóan tartalmaz repülésbiztonság-irányítási rendelkezéseket, amelyek szolgáltatásaik nyújtása során ki vannak téve a légijárművek üzemeltetésével kapcsolatos biztonsági kockázatoknak. További útmutatást a Repülésbiztonság-irányítás Kézikönyv (SMM) (Doc 9859) tartalmaz.*

2. megjegyzés.— A kiképzési szervezet jóváhagyására irányutatás található a Kiképzési Szervezetek Jogosítása Kézikönyvben (Doc 9841).

1.2.8.3 Hajózó személyzet és légiforgalmi irányítók jóváhagyott kiképzését jogosított kiképzési szervezeten belül kell elvégezni.

Megjegyzés.— Az 1.2.8.3. pontban figyelembe vett jóváhagyott kiképzés elsősorban az Annex 1. szerinti szakszolgálati engedély vagy jogosítás kiadásához szükséges jóváhagyott kiképzésre vonatkozik. Nem vonatkozik a szakszolgálati engedély vagy jogosítás első kiadása után az alkalmasság fenntartására vagy az üzemeltetési képesítés megszerzésére irányuló jóváhagyott kiképzésre, mint amilyen a légiforgalmi irányítók vagy a hajózó személyzet számára szükséges lehet, mint például az Annex 6. — Légitársaságok működtetése, I. rész — Nemzetközi Kereskedelmi Légitársaságok — Repülőgépek, 9.3. pont, vagy III. rész — Nemzetközi üzemeltetés — Helikopterek, II. szakasz, 7.3. pont szerinti jóváhagyott kiképzés.

1.2.8.4 Légitársaságok szerelők kompetencia-alapú jóváhagyott kiképzését jogosított kiképzési szervezeten belül kell elvégezni.

Megjegyzés.— A légitársaságok szerelő (technikus /mérnök /műszerész) szakszolgálati engedélyre vonatkozó átfogó kiképzési program, beleértve a kompetencia különböző szintjeit, a Légitársasági Szolgálatok Eljárásai — Kiképzés (PANS-TRG, Doc 9868) című kiadványban található.

1.2.9 Nyelvtudás

1.2.9.1 Repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet pilótáinak, a légiforgalmi irányítóknak és a légiforgalmi állomásüzemeltetőknek bizonyítaniuk kell, hogy beszélnek és értik a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelvet az 1. sz. függelékben meghatározott nyelvtudás szintjén.

1.2.9.2 **Ajánlás.**— *A hajózó mérnököknek és vitorlázó repülőgép pilótáknak, vagy szabadon repülő ballonok pilótáinak beszélniük és érteniük kell a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelvet.*

1.2.9.3 A hajózó navigátoroknak, akiknek használniuk kell a légitársaság fedélzeti rádiótelefonját, bizonyítaniuk kell azt, hogy képesek beszélni és megérteni a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelvet.

1.2.9.4 **Ajánlás.**— *A hajózó navigátoroknak, akiknek használniuk kell a légitársaság fedélzeti rádiótelefonját, bizonyítaniuk kell, hogy olyan szinten értik és beszélnek a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelvet, melyet az 1. sz. függelék nyelvtudás követelményként meghatároz.*

1.2.9.5 Mindazon repülőgép, léghajó, helikopter, és motoros szerkezet pilóták, légiforgalmi irányítók és légiforgalmi állomásüzemeltetők nyelvismeretét, akiknek nyelvtudása nem éri el a Szakértői szintet (6. szint), időszakonként az előírásoknak megfelelően értékelni kell a jártassági szint egyénileg történő bizonyításával.

1.2.9.6 **Ajánlás.**— *Mindazon repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet pilótáknak, hajózó navigátoroknak a nyelvtudását, akiknek használniuk kell a légitársaság fedélzeti rádiótelefonját, valamint azon légiforgalmi irányítók és légiforgalmi állomásüzemeltetők nyelvismeretét, akik nem érik el a Szakértői szintet (6. szint), időszakonként az előírásoknak megfelelően értékelni kell a jártassági szint egyénileg történő bizonyításával a következők szerint:*

- a) mindazokat, akiknek bizonyított nyelvtudása eléri az Operatív szintet (4. szint), három évenként legalább egyszer értékelni kell; és
- b) mindazokat, akiknek bizonyított nyelvtudása eléri a Kiterjesztett szintet (5. szint), hat évenként legalább egyszer értékelni kell.

1. megjegyzés — Előírásszerű értékelés nem szükséges olyan folyamodók esetében, akik bizonyítják magas szintű nyelvtudásukat, például az anyanyelvük, és akik magas szinten beszélnek a nyelvet bár az nem az anyanyelvük és olyan tájszólással vagy hangsúlyozással beszélnek, amelyet a nemzetközi légiforgalom közössége meg tud érteni.

2. megjegyzés — Az 1.2.9. pont előírásai hivatkoznak az Annex 10., II. kötet 5. fejezetére, ahol a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelv lehet az a nyelv, amelyet a földi állomás rendszerint használ, vagy az angol nyelv. Ezért a gyakorlatban lesznek olyan helyzetek, ahol a hajózó személyzet tagjainak csak azt a nyelvet szükséges beszélniük, amelyet a földi állomások rendszerint használnak.

6. FEJEZET A SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY KIBOCSÁTÁSÁNAK EGÉSZSÉGÜGYI FELTÉTELEI

1. megjegyzés — A jelen fejezetben közzétett Szabványok és javasolt gyakorlatok önmagukban nem részletezhetik teljes körűen az összes lehetséges egyedi körülményt. Természetesen az orvosi alkalmasság értékelésére vonatkozólag sok esetben kell a döntést az adott egészségügyi felülvizsgáló megítélésére hagyni. Ezért az értékelést egy olyan egészségügyi vizsgálatra kell alapozni, amelyet minden tekintetben az orvosi gyakorlat legmagasabb szintjén hajtanak végre.

2. megjegyzés — Betegsége hajlamosító tényezők ismerete, mint az elhízás és a dohányzás, fontos lehet annak eldöntéséhez, hogy további kivizsgálás vagy értékelés szükséges-e az adott egyedi esetben..

3. megjegyzés — Olyan esetekben, amikor a folyamodó nem elégíti ki teljes egészében az egészségügyi követelményeket, továbbá komplikált, vagy rendkívüli esetekben az értékelést el kell halasztani, és az esetet végső értékelés céljából az Engedélyező Hatóság egészségügyi minősítőjéhez kell továbbítani. Ilyen esetekben kellő figyelmet kell fordítani azokra a jogosítványokra, amelyeket a folyamodónak adandó, vagy a folyamodó birtokában lévő szakszolgálati engedély biztosít az Egészségügyi minősítéshez, és azokra a körülményekre, amelyek között a szakszolgálati engedély birtokosa jogosításait gyakorolva kijelölt kötelmeit majd ellátja.

4. megjegyzés — Felhívjuk a figyelmet az 1.2.4.10. pontban szereplő, a hiteles (akkreditált) egészségügyi minősítéssel foglalkozó adminisztratív záradékra.

5. megjegyzés — Az Engedélyező Hatóságot és az egészségügyi felülvizsgálókat segítő tájékoztató anyagot a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvében (DOC 8984) tették közzé. Ez a tájékoztató kiadvány tartalmazza a „valószínű” és a „jelentős” fogalmak kifejtését is, ahogy ezeket a fogalmakat a 6. fejezet egészségügyi előírásai szövegösszefüggéseiben használatos.

6. megjegyzés — A repülésbiztonság-irányítás alapelvei az egészségügyi minősítési folyamatra alkalmazva segíthetnek biztosítani a repülés-egészségügyi erőforrások hatékony felhasználását.

6.1 Egészségügyi minősítések – Általános rész

6.1.1 Az Egészségügyi minősítés

osztályai Az Egészségügyi minősítésnek három osztályát kell kialakítani, a következők szerint:

a) I. osztályú Egészségügyi minősítés;

amely vonatkozik az alábbi szakszolgálati engedélyek esetében mind a folyamodóra, mind pedig a birtokosra:

- kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedélyek – repülőgép, léghajó, helikopter, és motoros szerkezet
- többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedélyek – repülőgép
- közforgalmi pilóta szakszolgálati engedélyek – repülőgép, helikopter és motoros szerkezet

b) II. osztályú Egészségügyi minősítés;

amely vonatkozik az alábbi szakszolgálati engedélyek esetében mind a folyamodóra, mind pedig a birtokosra:

- hajózó navigátor szakszolgálati engedélyek
- hajózó mérnök szakszolgálati engedélyek
- magánpilóta szakszolgálati engedélyek – repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet
- vitorlázó repülőgép pilóta szakszolgálati engedélyek
- szabadon repülő ballon pilóta szakszolgálati engedélyek

c) III. osztályú Egészségügyi minősítés;

amely vonatkozik az alábbi szakszolgálati engedélyek esetében mind a folyamodóra, mind pedig a birtokosra:

- légiforgalmi irányító szakszolgálati engedélyek.

6.1.2 A folyamodónak Egészségügyi minősítés céljából az egészségügyi felülvizsgáló számára személyesen aláírt nyilatkozatot kell adnia a személyi, a családi és az örökletes kórelőzményekről. A folyamodót figyelmeztetni kell, hogy a tudomása szerinti legteljesebb és legpontosabb nyilatkozatot állítsa ki, és hogy minden valótlan állítást az 1.2.4.7.1. pontnak megfelelően fognak kezelni.

6.1.3 Az egészségügyi felülvizsgáló köteles az Engedélyező Hatóságot minden olyan egyedi esetről jelentésben értesíteni, amelynél megítélése szerint a folyamodó valamely követelménynek – legyen az számszerű, vagy egyéb – nem felel meg, és amely olyan természetű, hogy a szakszolgálati engedélyért folyamodó, vagy annak birtokosa ezzel a repülésbiztonságot nem valószínű, hogy veszélyeztetné (1.2.4.10. pont).

6.1.4 Az Egészségügyi minősítés megújításához előírt orvosi alkalmassági szint követelményei azonosak az első kibocsátás követelményeivel, kivéve, ha mást írtak elő.

Megjegyzés.— Az Egészségügyi minősítés megújítása céljából végzett rutin orvosi vizsgálatok közötti időtartamokat az 1.2.5.2. pont tartalmazza.

6.2 Az Egészségügyi minősítés követelményei

6.2.1 Általános rész

Az 1.2.4.1. pontnak megfelelően kiadott Egészségügyi minősítés megszerzése érdekében a folyamodónál az alábbi követelményeken alapuló orvosi vizsgálatokat kell elvégezni:

- a) fizikai és mentális vizsgálatok;
- b) látás és színlátás vizsgálatok; és
- c) hallásvizsgálat.

6.2.2. Fizikai és mentáli követelmények

Az Egészségügyi minősítés bármely osztályában a folyamodónál nem állhat fenn olyan:

- a) veleszületett vagy szerzett rendellenesség; vagy
- b) aktív, látens, akut vagy krónikus egészségkárosodás, vagy
- c) baleset vagy műtét következménye; vagy
- d) gyógykezelés illetve diagnosztikai vagy preventív célból szedett vényköteles vagy vény nélkül kapható gyógyszer hatása vagy mellékhatása;

amely olyan fokú funkcionális munkaképtelenséget eredményez, amely feltehetően akadályozza a légijármű biztonságos működtetését, vagy a szakszolgálati feladatok biztonságos ellátását.

Megjegyzés.— Növényi kivonatok és más alternatív terápiák használatakor rendkívüli figyelmet kell fordítani a lehetséges mellékhatásokra.

6.2.3 A látóélesség mérésének követelményei

6.2.3.1 A látóélesség mérésére szolgáló különféle módszerek valószínűleg eltérő értékelésekhez vezetnek. Az egységesség elérése érdekében ezért a Szerződő Államok kötelesek gondoskodni arról, hogy az értékelési módszerek azonosak legyenek.

6.2.3.2 **Ajánlás.**— *A látóélesség mérésére az alábbiakat szükséges alkalmazni:*

- a) *A látóélesség méréseket olyan környezetben szükséges elvégezni, ahol a megvilágítás szintje megfelel az átlagos irodai megvilágításnak (30-60 cd/m²).*
- b) *A látóélességet Landolt gyűrűkkel vagy hasonló típusú eszközökkel kell mérni, és olyan távolságra kell elhelyezni a folyamodótól, amely megfelel az elfogadott vizsgálati módszernek.*

6.2.4. A színlátás követelményei

6.2.4.1 A Szerződő Államoknak olyan vizsgálati módszereket kell alkalmazniuk, amelyek szavatolják a színlátás megbízható vizsgálatát.

6.2.4.2 A folyamodónak bizonyítania kell, hogy képes azonnal felismerni azokat a színeket, amelyek szakszolgálati feladatainak biztonságos végrehajtáshoz szükségesek.

6.2.4.3 A folyamodónál vizsgálni kell, hogy képes-e helyesen azonosítani a pseudoisokromatikus táblasorozatot napfényben vagy mesterséges fényben ugyanolyan színhőmérséklet mellett, mint amilyent a C vagy a D₆₅ szabvány fényforrások biztosítanak, a Nemzetközi Megvilágítási Bizottság (CIE) meghatározása szerint.

6.2.4.4 Azt a folyamodót, aki az Engedélyező Hatóság által előírt kielégítő eredményt elérte, alkalmasnak kell nyilvánítani. Ha a folyamodó nem ért el ilyen vizsgálatnál kielégítő eredményt, alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha képes a légiközlekedésben használatos színek gyors felismerésére és helyesen azonosítja a repülésben alkalmazott színes fényjelzéseket. Az a folyamodó, aki nem tud eleget tenni ezen kritériumoknak, alkalmatlannak minősül, kivéve a II. osztályú minősítést a következő korlátozással: csak nappal érvényes.

Megjegyzés.— *A színlátás vizsgálatának megfelelő módszereire vonatkozó tájékoztató anyag a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvében (DOC 8984) található.*

6.2.4.4.1 **Ajánlás.**— *Amennyiben a szakszolgálati engedély birtokosa jogosításainak gyakorlása közben napszemüveget visel, akkor annak nem-polarizálónak, és semleges halványszürke árnyalatúnak kell lennie.*

6.2.5. Hallásvizsgálatra vonatkozó követelmények

6.2.5.1 A Szerződő Államoknak olyan vizsgálati módszereket kell alkalmazniuk, amelyek szavatolják a hallás megbízható vizsgálatát.

6.2.5.2 A folyamodónak bizonyítania kell, hogy hallásképessége kielégítő a szakszolgálati engedélyében és jogosításában foglaltak biztonságos gyakorlásához.

6.2.5.3 Az I. osztályú Egészségügyi minősítésért folyamodónál tiszta-hang audiometriát kell végezni a Minősítés első kiadásakor, ezt követően 5 évente a 40. életévig, majd a 40. életév felett 2 évente.

6.2.5.3.1 Többféle vizsgálati módszer is alkalmazható, amennyiben ezek azonos értékű eredményeket biztosítanak.

6.2.5.4 A III. osztályú Egészségügyi minősítésért folyamodónál tiszta-hang audiometriát kell végezni a Minősítés első kiadásakor, ezt követően legfeljebb 4 évente a 40. életévig, majd azt követően legfeljebb 2 évente.

6.2.5.4.1 Többféle vizsgálati módszer is alkalmazható, amennyiben ezek azonos értékű eredményeket biztosítanak.

6.2.5.5 **Ajánlás.**— *A II. osztályú Egészségügyi minősítésért folyamodónál tiszta-hang audiometriát kell végezni a Minősítés első kiadásakor, majd az 50. életévet követően legfeljebb 2 évente.*

6.2.5.6 A 6.2.5.3., a 6.2.5.4. és a 6.2.5.5. pontokban felsoroltaktól eltérő egészségügyi vizsgálatoknál, ahol audiométert nem alkalmaznak, a folyamodó hallását egy csendes szobában kell vizsgálni suttogó és beszédhang vizsgálatlalt.

1. megjegyzés — A tiszta-hang audiométerek kalibrálásához a referencia nulla azonos a Nemzetközi Szabványosítási Szervezet (ISO) által kiadott Audiométerrel végzett Vizsgálati Módszerek jelenlegi kiadásának vonatkozó Szabványaival.

2. megjegyzés — A követelményeknek megfelelő hallásvizsgálat céljára csendes szobának azt a helyiséget tekintjük, amelyben a háttérzaj intenzitása kevesebb, mint 35dB (A).

3. megjegyzés — A követelményeknek megfelelő hallásvizsgálat céljára egy átlagos beszédhang hangszint értéke a kimeneti ponttól számított egy méterre (a beszélő alsó ajka) kb. 60dB (A), és a suttogásé kb. 45dB (A).

A beszélőtől számított két méterre a hangszint 6dB (A) értékkel kevesebb.

4. megjegyzés — Hallókészülékkel rendelkező folyamodók minősítéséhez tájékoztató anyagot a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyv (DOC 8984) tartalmaz.

5. megjegyzés.— Felhívjuk a figyelmet a 2.7.1.3.1. pontban foglalt követelményekre a magánpilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkező folyamodóknak történő műszeres jogosítás kiadására vonatkozóan.

6.3 I. osztályú Egészségügyi minősítés

6.3.1 A minősítés kiadása és megújítása

6.3.1.1 A kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedélyért – repülőgép, léghajó, helikopter, vagy motoros szerkezet –, és a többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedélyért – repülőgép, vagy közforgalmi pilóta szakszolgálati engedélyért – repülőgép, helikopter, vagy motoros szerkezet – folyamodónak egy kezdeti egészségügyi vizsgálaton kell részt vennie az I. osztályú Egészségügyi Minősítés kiadása céljából.

6.3.1.2 Ha e fejezetben másként nem szerepel, a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély – repülőgép, léghajó, helikopter vagy motoros szerkezet, illetve a többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély – repülőgép, vagy a közforgalmi pilóta szakszolgálati engedély – repülőgép, helikopter, vagy motoros szerkezet – birtokosainak I. osztályú Egészségügyi Minősítésüket az 1.2.5.2. pontban előírt időszakokat meg nem haladó időtartam után meg kell újítaniuk.

6.3.1.3 Ha az Engedélyező Hatóság meggyőződött arról, hogy ezen fejezet követelményei és a 6.1. és 6.2. pontban felsorolt általános előírások megvalósultak, a folyamodónak az I. osztályú Egészségügyi Minősítést ki kell adni.

6.3.2 Fizikai és mentális követelmények

6.3.2.1 A folyamodó nem szenvedhet semmiféle olyan betegségben vagy egészségkárosodásban, amely következtében valószínűleg hirtelen képtelenné válik akár valamely légi jármű biztonságos üzemeltetésére, akár a ráruházott feladatok biztonságos elvégzésére.

6.3.2.2 A folyamodó kórelőzményében, vagy klinikai diagnózisában nem szerepelhetnek az alábbiak:

- a) szervi vagy pszichikai rendellenesség;
- b) pszichoaktív szerek használata miatt bekövetkezett pszichikai vagy viselkedésbeli rendellenesség; ez magában foglalja a függőség tünetcsoportot, amelyet alkohol, vagy egyéb pszichoaktív szerek idéznek elő;
- c) skizofrénia, vagy tudathasadás-jellegű betegség vagy érzékszálódás;
- d) kedélyállapoti rendellenesség (affektív zavar);
- e) idegrendszeri zavar, stressz okozta, vagy szomatikus zavar;
- f) magatartással kapcsolatos tünetcsoport, amely pszichológiai zavarokkal vagy testi tényezőkkel társul;
- g) felnőttkori személyiség- vagy magatartás zavar, különösen, ha ismétlődő bűncselekmény-kísérletekben mutatkozik meg;
- h) szellemi lassultság;
- i) pszichológiai fejlődési rendellenesség;

- j) magatartásbeli vagy érzelmi zavar, mely a gyermekkorban vagy a serdülőkorban jelentkezett először; vagy
- k) más módon meg nem határozott mentális zavar; mely a folyamodót képtelenné teheti arra, hogy biztonságosan gyakorolja meglévő szakszolgálati engedélye vagy a kért szakszolgálati engedélye jogait.

6.3.2.2.1 Ajánlás.— *Azt a depresszióban szenvedő folyamodót, aki antidepresszáns gyógyszeres kezelés alatt áll, alkalmatlannak kell tekinteni, kivéve, ha az egészségügyi minősítő az érintett eset részleteinek ismeretében úgy ítéli meg, hogy a folyamodó állapota valószínűleg nem akadályozza a folyamodó szakszolgálati engedélyének és jogosításainak biztonságos gyakorlását.*

1. megjegyzés — Az antidepresszáns gyógyszerrel kezelt folyamodó minősítésére vonatkozó útmutatót a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmazza.

2. megjegyzés — Az pszichikai és magatartásbeli rendellenességek az Egészségügyi Világszervezet klinikai leírásai és diagnosztikai irányelvei szerint vannak meghatározva, ahogy azokat közzétették a Nemzetközi Statisztikai Betegség Osztályozás és a Kapcsolatos Egészségügyi Problémák című kiadványban, 10. kiadás – Elmebeli és Magatartásbeli zavarok, WHO 1992. Ez a dokumentum a diagnosztikai követelmények részletes leírását tartalmazza, amelyek hasznosak lehetnek az egészségügyi minősítésben történő alkalmazásra.

6.3.2.3 A folyamodó kórelőzményében, illetve klinikai diagnózisában nem szerepelhet az alábbiak közül egyik sem:

- a) az idegrendszer kifejlett (progressive) vagy nem-kifejlett (non-progressive) betegsége, melynek hatásai valószínűleg akadályozzák a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában;
- b) epilepszia; vagy
- c) bármilyen tudatzavar, az ok kielégítő orvosi magyarázata nélkül.

6.3.2.4 A folyamodó nem szenvedhet semmilyen fejsérülésben, melynek hatásai valószínűleg akadályozzák a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak gyakorlásában.

6.3.2.5 A folyamodónak nem lehet semmiféle szív-rendellenessége, se vele született, se szerzett, amely valószínűleg akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye, vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.3.2.5.1 Azt a folyamodót, aki koszorúérőér by-pass műtéten, vagy érplasztikán (angioplasztika) (stent felvezetése mellett, vagy anélkül), vagy egyéb szívben végrehajtott beavatkozáson esett át, vagy ha volt szívinfarktus kórelőzménye, vagy aki bármilyen egyéb potenciálisan cselekvőképtelenséget okozó szívbetegségben szenved, alkalmatlannak kell tekinteni, kivéve, ha a folyamodó szívének állapotát a legjobb orvosi gyakorlat szerint megvizsgálták és értékelték, és úgy minősítették, hogy nem valószínű, hogy ez akadályozni fogja a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.3.2.5.2 Azt a flyamodót, akinek abnormális a szívritmusa, alkalmatlannak kell tekinteni, kivéve, ha a szabálytalan szív működést (aritmia) a legjobb orvosi gyakorlat szerint kivizsgálták és értékelték, és úgy minősítették, hogy nem valószínű, hogy ez akadályozni fogja a flyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása biztonságos gyakorlásában.

Megjegyzés.— Tájékoztató anyag a szív érrendszerének (cardiovascular) értékeléséhez a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvében (DOC 8984) található.

6.3.2.6 Az EKG vizsgálatnak (elektrocardiográfia) az Egészségügyi minősítés első alkalommal történő kiadásához szükséges szív-vizsgálat részét kell képeznie.

6.3.2.6.1 Az EKG vizsgálatot az ismételt vizsgálatok során is el kell végezni az 50. életévüket betöltött flyamodóknál nem ritkábban, mint éves gyakorisággal.

6.3.2.6.2 **Ajánlás.**— *Az EKG vizsgálatot az ismételt vizsgálatok során is el kell végezni a 30. és az 50. életév közötti flyamodóknál nem ritkábban, mint két éves gyakorisággal.*

1. megjegyzés — A rutin EKG vizsgálatot diagnosztikus célra végzik. Ez nem szolgál elegendő bizonyítékul az alkalmatlanság megítéléséhez további alapos érrendszeri kivizsgálás nélkül.

2. megjegyzés — A nyugalmi és a terheléses EKG-ra vonatkozó tájékoztató anyag a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvében (DOC8984) található.

6.3.2.7 A szisztolés és a diaszisztolés vérnyomásnak a normál határokon belül kell tartózkodnia.

6.3.2.7.1 A magas vérnyomás beállítására alkalmazott gyógyszerek használata kizáró ok, kivéve azon gyógyszereket, melyeknek a használata összeegyeztethető a flyamodó szakszolgálati engedélye és jogosítása biztonságos gyakorlásával.

Megjegyzés.— Ezen témakörben irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.

6.3.2.8 Az érrendszernek sem jelentős működésbeli, sem felépítésbeli rendellenessége nem lehet.

6.3.2.9 A tüdőnek nem lehet sem akut elváltozása, sem a tüdő bármely részegységének, a mediasstinumnak vagy a mellhártyának semmilyen aktív betegsége, amely valószínűleg a cselekvőképesség tüneteit eredményezi normál és veszélyhelyzetekben.

6.3.2.9.1 **Ajánlás.**— *A mellkas radiográfia-vizsgálatának az első és a további rendszeres vizsgálatok részét kell képeznie.*

Megjegyzés.— Időszakosan ismétlődő mellkas radiográfia-vizsgálatra rendszerint nincs szükség, de szükségessé válhat olyan esetekben, amikor tünetmentes tüdőbaj valószínűsége áll fenn.

6.3.2.10 Krónikus elzáródásos tüdőbajban (obstructive pulmonary disease) szenvedő flyamodót alkalmatlannak kell tekinteni kivéve, ha a flyamodó állapotát kivizsgálták és a lehető legjobb orvosi gyakorlatnak megfelelően értékelték, és olyan minősítést kapott, mely szerint nem valószínű, hogy ez akadályozza a flyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.3.2.11 Azt a folyamodót, akinek asztmája van, mely jelentős tüneteket okoz, vagy valószínű, hogy a cselekvőképtelenség tüneteit idézi elő a normál, vagy veszélyhelyzeti üzemelés alatt, alkalmatlannak kell tekinteni.

6.3.2.11.1 Az asztma kezelésére szolgáló drogok használata kizáró ok, kivéve azokat a gyógyszereket, melyeknek alkalmazása összeegyeztethető a folyamodó szakszolgálati engedélye vagy jogosítványa biztonságos gyakorlásával.

Megjegyzés — A gyógyszerek és drogok veszélyeiről irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvben (DOC 8984) lehet megtalálni.

6.3.2.12 Az aktív tüdőtuberkulózisban szenvedő folyamodót alkalmatlannak kell tekinteni.

6.3.2.12.1 Azt a folyamodót, akinél nyugvó vagy gyógyult léziók vannak, melyekről ismert, hogy tuberkulózis okozta, vagy feltehetően ilyen eredetű, alkalmasnak lehet minősíteni.

1. megjegyzés — A légzőszervi betegségek minősítéséhez irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyv (DOC 8984) tartalmaz.

2. megjegyzés — A gyógyszerek és drogok veszélyeire vonatkozó útmutatót a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmazza.

6.3.2.13 A folyamodót, akinél jelentős károsodás áll fenn a gyomor és bélrendszer működésében, vagy a hasi szervek működését károsító betegség fordul elő, alkalmatlannak kell minősíteni.

6.3.2.13.1 A folyamodónak teljesen mentesnek kell lennie olyan típusú sérvektől, melyek a cselekvőképtelenség tüneteinek előfordulását idézhetik elő.

6.3.2.14 Az emésztőcsatorna, vagy a hasi szervek bármely betegsége, vagy műtét utáni állapota, mely repülés közben valószínűleg cselekvőképtelenséget okoz, különösképpen a szűkület vagy összenyomódás következtében létrejövő elzáródás esetében, a folyamodót alkalmatlannak kell minősíteni.

6.3.2.14.1 **Ajánlás.**— *Azt a folyamodót, akinél az epevezetékben, vagy az emésztőszervekben és védőszerveiben nagyobb sebészi beavatkozás történt, melynek során ezen szervek bármelyikét részben vagy egészben eltávolították, vagy elvezették, alkalmatlannak kell minősíteni addig, amíg az egészségügyi minősítő, hozzáférve az adott operáció részleteihez, úgy ítéli meg, hogy az operáció következményei nem valószínű, hogy cselekvőképtelenséget okoznak repülés közben.*

6.3.2.15 A folyamodót alkalmatlannak kell minősíteni, ha anyagcsere, táplálkozási, vagy belső elválasztású mirigyek zavara áll fenn, melyek valószínűleg gátolják a folyamodó szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.3.2.16 Az inzulin-kezelt cukorbeteg (diabetes mellitus) folyamodót alkalmatlannak kell minősíteni.

Megjegyzés.— Az 1.2.4.10. pont előírásai szerinti, inzulinnal kezelt, 2. típusú cukorbetegségben szenvedő folyamadók minősítésére vonatkozó irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.

6.3.2.16.1 Azt a folyamadót, akinél nem inzulin-kezelt cukorbetegség (diabetes mellitus) áll fenn, alkalmatlannak kell minősíteni feltéve, ha a körülmények azt mutatják, hogy ez csak diétával, vagy diéta és szájon át szedhető olyan anti-diabetikus gyógyszer kombinációjával kielégítően ellenőrzés alatt tartható, mely összeegyeztethető a folyamadó szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásával.

Megjegyzés.— A cukorbeteg folyamadók minősítéséhez irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.

6.3.2.17 Azokat a folyamadókat, akik a vér- és/vagy a nyirokrendszer betegségeiben szenvednek, alkalmatlannak kell minősíteni feltéve, ha kellően kivizsgálták, és állapotukat olyannak találták, mely nem valószínű, hogy megakadályozza a folyamadó szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

Megjegyzés.— A sarlósejt egyéni jellegzetesség, vagy egyéb vörös vérfestékből származó egyéni jellegzetesség rendszerint összeegyeztethető az alkalmas minősítéssel.

6.3.2.18 A vese, vagy húgy- és ivarszervi betegségben szenvedő folyamadót alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha megfelelően kivizsgálták, és állapotát olyannak találták, amely nem valószínű, hogy megakadályozza a folyamadó szakszolgálati engedélye és jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.3.2.18.1 A húgyutak vizsgálata része kell, hogy legyen az egészségügyi felülvizsgálatnak és a rendellenességeket megfelelően fel kell deríteni.

Megjegyzés.— A húgyutak vizsgálatához és a rendellenességek felderítéséhez irányelvek a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvben (DOC 8984) találhatók.

6.3.2.19 A folyamadót, aki veséjében vagy a húgyutakban és ivarszervekben betegség, vagy sebészi beavatkozás fordult elő, különösen, ha szűkület, vagy összenyomódás okozta elzáródás tapasztalható, alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha a folyamadó állapotát kivizsgálták és a lehető legjobb orvosi gyakorlatnak megfelelően kiértékelik, és úgy minősítik, hogy nem áll fenn a valószínűsége annak, hogy a folyamadót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában ez akadályozná.

6.3.2.19.1 Azokat a folyamadókat, akiknek az egyik veséjét eltávolították, alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha az állapota jól kompenzált.

6.3.2.20 A folyamadót, aki szérum pozitív az emberi immunhiányos vírusra (HIV), alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha a folyamadó állapotát a legjobb orvosi gyakorlatnak megfelelően kivizsgálták és értékelték, és úgy ítélték meg, hogy az valószínűleg nem akadályozza a folyamadó szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlását.

1. megjegyzés — A HIV-betegség korai diagnózisa és aktív kezelése antiretrovirális terápiával csökkenti a morbiditást és javítja a prognózist, és így növeli az alkalmas minősítés valószínűségét.

2. megjegyzés — *Irányelvek azon folyamodók minősítésére, akik szérumpozitívak az emberi immunhiányos vírusra (HIV), a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvében (DOC 8984) találhatók.*

6.3.2.21 A folyamodót, akik terhes, alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha a szülészeti értékelés és a folyamatos orvosi felülvizsgálat azt mutatja, hogy alacsony kockázatú és komplikációmentes terhességről van szó.

6.3.2.21.1 **Ajánlás.**— *Azon folyamodónál, akinek terhessége alacsony kockázatú komplikációmentes, és a 6.3.2.21. pontnak megfelelően értékelték és felülvizsgálták, alkalmasságának minősítését a terhesség 12. hetének végétől a 26. hét végéig terjedő időszakra kell korlátozni.*

6.3.2.22 A terhesség végét, vagy a szülést követően a folyamodónak nem engedélyezett szakszolgálati engedélye jogainak gyakorlása addig, amíg egy értékelésen át nem esett, melyet a lehető legjobb orvosi gyakorlat szerint hajtottak végre, és meg nem állapították, hogy a folyamodó képes a szakszolgálati engedélye és jogosításai jogainak biztonságos gyakorlására.

6.3.2.23 A folyamodó nem szenvedhet a csontokat, ízületeket, izmokat, ínakat, vagy a hozzájuk kapcsolódó struktúrákat illetően semmilyen rendellenességben, mely valószínűleg akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

Megjegyzés.— *Bármely, a csontokat, ízületeket, izmokat vagy ínakat érintő sérülés következménye, és bizonyos anatómiai fogyatékségek rendszerint funkcionális minősítést igényelnek az alkalmasság meghatározása céljából.*

6.3.2.24 A folyamodó nem szenvedhet semmilyen a füllel, és a hozzá tartozó struktúrákkal kapcsolatos rendellenességben vagy betegségben, mely valószínűleg akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.3.2.25 Nem lehet:

- a) a vesztibuláris funkció bármilyen jellegű zavara;
- b) az Eustach kürtök számottevően rendellenes működése; és
- c) be nem gyógyult perforáció a dobhártyán.

6.3.2.25.1 Egyoldali száraz perforáció a dobhártyán nem szükségszerűen jelenti azt, hogy a folyamodó alkalmatlan.

Megjegyzés.— *A vesztibuláris funkció vizsgálatára vonatkozó irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmazza.*

6.3.2.26 Nem lehet:

- a) semmiféle elzáródás az orrban; és

- b) a szájúregnek, vagy a felső légutaknak semmiféle betegsége vagy deformáltsága,

amely valószínűleg akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.3.2.27 Azt a folyamodót, aki dadog, vagy egyéb olyan beszédhibával rendelkezik, amely eléggé súlyos ahhoz, hogy zavart okozzon a beszéd útján történő kommunikációban, alkalmatlannak kell minősíteni.

6.3.3. Látással kapcsolatos követelmények

Az egészségügyi vizsgálatot az alábbi követelményekre kell alapozni:

6.3.3.1 A szem és a védőszerveinek működése legyen kielégítő állapotú. Ezek nem lehetnek aktív kóros állapotban, akut vagy krónikus formában, sem sebészeti beavatkozás, vagy trauma következményei a szemben, vagy annak védőszervein, melyek valószínűleg csökkentik a megfelelő látási funkciót oly mértékben, mely már akadályozza a folyamodót abban, hogy szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogait biztonságosan gyakorolja.

6.3.3.2 A folyamodó látásélessége korrekcióval vagy korrekció nélkül legalább 6/9 legyen, vagy ettől több, mindkét szemet külön mérve, és a két szemmel látás élességének 6/6 értékűnek, vagy ettől jobbnak kell lennie. A nem korrigált látásélességre korlátozás nem vonatkozik. Ha ezt a szabvány látásélességet korrigáló lencsékkel (szemüveggel) el lehet érni, a folyamodót alkalmasnak lehet minősíteni feltéve, ha:

- a) az ilyen korrigáló szemüveget mindvégig viseli, mialatt szakszolgálati engedélyének jogosítványait és jogosítását gyakorolja, és
- b) ezen felül egy megfelelő tartalék szemüveget állandóan magánál tart szakszolgálati engedélye jogosítványainak gyakorlása alatt.

1. megjegyzés — A 6.3.3.2. b) pont az Annex 6. I. részében szereplő szabványok tárgyát képezi.

2. megjegyzés — A folyamodót mindaddig úgy tekintik, mint aki eleget tesz ezen előírásoknak, ameddig nincs ok a gyanúra, mely esetben egy szemészeti jelentés szükséges az Engedélyező Hatóság döntéséhez. Mind a korrigált, mind a nem korrigált látásélességet rendszeresen mérik és naplózzák minden egyes újbóli vizsgálatnál. A szemészeti jelentést igénylő körülmények magukba foglalják a nem korrigált látásélesség lényeges romlását, a legoptimálisabban korrigált látásélesség bármilyen romlását, és a szem megbetegedésének esetét, a szemsérülést, vagy a szemműtétet.

6.3.3.2.1 A folyamodó viselhet kontaktlencsét ezen követelmény kielégítésére feltéve, ha:

- a) a szemüveglencse egyfókuszú (monofocal) és nem színezett,
- b) a szemüveg viselését jól tolerálja, és

- c) egy megfelelő tartalék szemüveget állandóan magánál tart szakszolgálati engedélye jogosítványainak gyakorlása alatt.

Megjegyzés.— A folyamodónak, aki kontaktlencsét visel, nem feltétlenül kell korrekció nélküli látásélességet mérni minden egyes újbóli vizsgálatnál feltéve, hogy a kontaktlencse felírás előzményei ismertek.

- 6.3.3.2.2 A nagy fénytörési hibában szenvedő folyamodónak kontaktlencsét, vagy nagy törésű szemüveget kell használnia.

Megjegyzés.— Ha szemüveget használ, nagy törésű lencsék szükségesek a periférikus mezőtorzítás minimalizálására.

- 6.3.3.2.3 Annak a folyamodónak, akinek korrigálás nélküli távollátás élessége bármelyik szeménél 6/60-nál rosszabb értékű, egy teljes szemészeti bizonyítványt kell beszereznie az első Egészségügyi Minősítés előtt, és ezután minden 5. évben.

1. megjegyzés — Az előírt szemvizsgálat célja (1) a normál látásképességről meggyőződni, és (2) bármilyen szignifikáns kóros állapotot azonosítani.

2. megjegyzés — Az 1.2.4.10. pont előírásainak megfelelően az egy szemmel látó (monocular) folyamodók minősítésére vonatkozó irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.

- 6.3.3.3 Ha a folyamodó olyan műtéten esett át, mely befolyásolja a szem törésállapotát, akkor őt alkalmatlannak kell minősíteni egészen addig, amíg mentesek nem lesznek szemei mindazon következményektől, melyek valószínűleg akadályozzák szakszolgálati engedélye jogosítványainak és jogosításának biztonságos gyakorlásában.

- 6.3.3.4 A folyamodónak képesnek kell lennie arra, hogy elolvassa az N5 táblát vagy ennek megfelelő – ha korrigálás céljából szemüveget visel – melyet a 6.3.3.2. pontban írnak elő, a folyamodó által megválasztott 30-50 cm-es távolságból és képesnek kell lennie arra, hogy 100 cm távolságból elolvassa az N14 táblát, vagy ennek megfelelőt. Ha ennek a követelménynek csak a közellátás korrekciójával tud megfelelni, a folyamodót alkalmasnak lehet minősíteni feltéve, ha ezt hozzáadják a 6.3.3.2. pontnak megfelelően már előírt szemüveg korrekció értékéhez; ha ilyet nem írtak elő, egy olvasó szemüveget használatra készen mindig magánál kell tartania mindvégig, amíg a szakszolgálati engedély jogosítványait gyakorolja. Ha közel-látás korrekció szükséges, a folyamodónak demonstrálnia kell, hogy egyetlen szemüveg elegendő számára mind a közel-látási, mind a távol-látási követelmények kielégítésére.

1. megjegyzés — Az „N5” és „N14” a használatos betűtípust jelöli. További részletek a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvében (DOC 8984) találhatók.

2. megjegyzés — Azon folyamodónak, akinek közellátás korrekcióra van szüksége ahhoz, hogy megfeleljen ezen előírásnak, „átnéző”, bifokális vagy multifokális szemüvegre van szüksége mind a műszerek jelzéseinek leolvasásához, mind pedig egy térkép vagy könyv olvasásához, melyet a kezében tart, és ahhoz, hogy a szemüveg levétele nélkül az ablakon keresztül a távolba is élesen tudjon látni. A csak egyféle, közellátás korrekciót biztosító szemüveg (teljes felületén azonos dioptriájú lencse, olvasáshoz való) jelentősen csökkenti a távolbalátás élességét és ezért nem elfogadható.

3. megjegyzés — Ha korrekciós lencse beszerzésére vagy megújítására van szükség, a folyamodótól elvárt, hogy a szemüveget készítő optikust tájékoztassa arról, mekkorák az olvasási távolságok a fedélzeti feladatok látással történő végrehajtásához azokon a légijárműveken, amelyeken várhatóan dolgozni fog.

6.3.3.4.1 Ha ezen pont előírásai értelmében közellátás korrekció szükséges, egy második közellátó szemüveget kell a folyamodónak magánál tartania azonnali használatra készen.

6.3.3.5 A folyamodótól megkövetelik, hogy normál látótérrel rendelkezzen.

6.3.3.6 A folyamodótól megkövetelik, hogy mindkét szemmel való látása normál legyen.

6.3.3.6.1 Csökkent stereopsis, abnormális konvergencia, mely akadályozza a közellátást, és a szemtengelytől való eltérés, ahol a fuzionális tartalékok elegendőek ahhoz, hogy meggátolják az asthenopia-t és a diplopia-t, nem feltétlenül jelentenek alkalmatlansági okot.

6.4.2.5.2 Azt a folyamodót, akinek abnormális a szívritmusa, alkalmatlannak kell tekinteni, kivéve, ha a szabálytalan szív működést (aritmia) a legjobb orvosi gyakorlat szerint kivizsgálták és értékelték, és úgy minősítették, hogy nem valószínű, hogy ez akadályozni fogja a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása biztonságos gyakorlásában.

Megjegyzés.— Tájékoztató anyag a szív érrendszerének (cardiovascular) értékeléséhez a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvében (DOC 8984) található.

6.4.2.6 Az EKG vizsgálatnak (elektrocardiográfia) az Egészségügyi minősítés első alkalommal történő kiadásához szükséges szív-vizsgálat részét kell képeznie 40 éves kor felett.

6.4.2.6.1 Az EKG vizsgálatot az ismételt vizsgálatok során is el kell végezni az 50. életévüket betöltött folyamodóknál nem kevesebb, mint éves gyakorisággal.

6.4.2.6.2 **Ajánlás.**— *A szívvizsgálatnak az EKG vizsgálat részét kell képeznie az Egészségügyi minősítés első kiadásakor.*

1. megjegyzés — *A rutin EKG vizsgálatot diagnosztikus célra végzik. Ez nem szolgál elegendő bizonyítékkal az alkalmatlanság megítéléséhez további alapos érrendszeri kivizsgálás nélkül.*

2. megjegyzés — *A nyugalmi és a terheléses EKG-ra vonatkozó tájékoztató anyag a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvében (DOC8984) található.*

6.4.2.7 A szisztolés és a diaszisztolés vérnyomásnak a normál határokon belül kell tartózkodnia.

6.4.2.7.1 A magas vérnyomás beállítására alkalmazott gyógyszerek használata kizáró ok, kivéve azon gyógyszereket, melyeknek a használata összeegyeztethető a folyamodó szakszolgálati engedélye és jogosítása biztonságos gyakorlásával.

Megjegyzés.— Ezen témakörben irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.

6.4.2.8 Az érrendszernek sem jelentős működésbeli, sem felépítésbeli rendellenessége nem lehet.

6.4.2.9 A tüdőnek nem lehet sem akut elváltozása, sem a tüdő bármely részegységének, a mediasztinumnak vagy a mellhártyának semmilyen aktív betegsége, mely valószínűleg a cselekvőképesség tüneteit eredményezi normál és veszélyhelyzetekben.

6.4.2.9.1 **Ajánlás.**— *Olyan esetekben, amikor tünetmentes tüdőbaj feltételezhető, a mellkas radiográfia-vizsgálata része kell, hogy legyen az első és a további újbóli vizsgálatoknak.*

6.4.2.10 Krónikus elzáródásos tüdőbajban (obstructive pulmonary disease) szenvedő folyamodót alkalmatlannak kell tekinteni kivéve, ha a folyamodó állapotát kivizsgálták és a lehető legjobb orvosi gyakorlatnak megfelelően értékelték, és olyan minősítést kapott, mely szerint nem valószínű, hogy ez akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.4.2.11 Azt a folyamodót, akinek asztmája van, mely jelentős tüneteket okoz, vagy valószínű, hogy a cselekvőképtelenség tüneteit idézi elő a normál, vagy veszélyhelyzeti üzemelés alatt, alkalmatlannak kell tekinteni.

6.4.2.11.1 Az asztma kezelésére szolgáló drogok használata kizáró ok, kivéve azokat a gyógyszereket, melyeknek alkalmazása összeegyeztethető a folyamodó szakszolgálati engedélye vagy jogosítványa biztonságos gyakorlásával.

Megjegyzés — A gyógyszerek és drogok veszélyeiről irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvben (DOC 8984) lehet megtalálni.

6.4.2.12 Az aktív tüdőtuberkulózisban szenvedő folyamodót alkalmatlannak kell tekinteni.

6.4.2.12.1 Azt a folyamodót, akinél nyugvó vagy gyógyult maradványok vannak, melyekről ismert, hogy tuberkulózis okozta, vagy feltehetően ilyen eredetű, alkalmasnak lehet minősíteni.

1. megjegyzés — A légzőszervi betegségek minősítéséhez irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyv (DOC 8984) tartalmaz.

2. megjegyzés — A gyógyszerek és drogok veszélyeire vonatkozó útmutatót a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmazza.

6.4.2.13 A folyamodónak teljesen mentesnek kell lennie olyan típusú sérvektől, melyek a cselekvőképtelenség tüneteinek előfordulását idézhetik elő.

6.4.2.13.1 Azokat a folyamodókat, akiknél a gyomor- béltraktusban, vagy annak védőszerveiben jelentős funkciócsökkenés áll fenn, alkalmatlannak kell minősíteni.

6.4.2.14 A folyamodót alkalmatlannak kell minősíteni, ha az emésztőszervek, vagy védőszerveinek bármely része betegség következtében, vagy sebészi beavatkozás következtében valószínűleg cselekvőképzetlenséget okoz repülés közben, különösen, ha bármilyen elzáródás alakul ki szűkület vagy összenyomódás által.

6.4.2.14.1 **Ajánlás.**— *Azt a folyamodót, akinél az epevezetékben, vagy az emésztőszervekben és védőszerveiben nagyobb sebészi beavatkozás történt, melynek során ezen szervek bármelyikét részben vagy egészben eltávolították, vagy elvezették, alkalmatlannak kell minősíteni addig, amíg az egészségügyi minősítő, hozzáférve az adott operáció részleteihez, úgy ítéli meg, hogy az operáció következményei nem valószínű, hogy cselekvőképzetlenséget okoznak repülés közben.*

6.4.2.15 A folyamodót alkalmatlannak kell minősíteni, ha anyagcsere, táplálkozási, vagy belső elválasztású mirigyek zavara áll fenn, melyek valószínűleg gátolják a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.4.2.16 Az inzulin-kezelt cukorbeteg (diabetes mellitus) folyamodót alkalmatlannak kell minősíteni.

Megjegyzés.— *Az 1.2.4.10. pont előírásai szerinti, inzulinnal kezelt, 2. típusú cukorbetegségben szenvedő folyamodók minősítésére vonatkozó irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.*

6.4.2.16.1 Azt a folyamodót, akinél nem inzulin-kezelt cukorbetegség (diabetes mellitus) áll fenn, alkalmatlannak kell minősíteni feltéve, ha a körülmények azt mutatják, hogy ez csak diétával, vagy diéta és szájon át szedhető olyan anti-diabetikus gyógyszer kombinációjával kielégítően ellenőrzés alatt tartható, mely összeegyeztethető a folyamodó szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásával.

Megjegyzés.— *A cukorbeteg folyamodók minősítéséhez irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.*

6.4.2.17 Azokat a folyamodókat, akik a vér- és/vagy a nyirokrendszer betegségeiben szenvednek, alkalmatlannak kell minősíteni feltéve, ha kellően kivizsgálták, és állapotukat olyannak találták, mely nem valószínű, hogy megakadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

Megjegyzés.— *A sarlósejt egyéni jellegzetesség, vagy egyéb vörös vérfestékből származó egyéni jellegzetesség rendszerint összeegyeztethető az alkalmas minősítéssel.*

6.4.2.18 Vese, vagy húgy- és ivarszervi betegségben szenvedő folyamodókat alkalmatlannak kell minősíteni, feltéve, ha megfelelően kivizsgálták, és állapotukat olyannak találták, melynél nem valószínű, hogy szakszolgálati engedélyük vagy jogosításuk jogainak biztonságos gyakorlását akadályozná.

6.4.2.18.1 A húgyutak vizsgálata része kell, hogy legyen az egészségügyi felülvizsgálatnak és a rendellenességeket megfelelően fel kell deríteni.

Megjegyzés.— A húgyutak vizsgálatához és a rendellenességek felderítéséhez irányelvek a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvben (DOC 8984) találhatók.

6.4.2.19 Azokat a folyamodókat, akiknek a veséjében vagy a húgyutakban és ivarszervekben betegség, vagy sebészi beavatkozás fordult elő, különösen, ha szűkület vagy összenyomódás okozta elzáródás tapasztalható, alkalmatlannak kell minősíteni feltéve, ha a folyamodó állapotát kivizsgálják és a lehető legjobb orvosi gyakorlatnak megfelelően értékelik ki, és úgy minősítik, hogy nem áll fenn a valószínűsége annak, hogy a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában ez akadályozná.

6.4.2.19.1 Azokat a folyamodókat, akiknek az egyik veséjét eltávolították, alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha az állapota jól kompenzált.

6.4.2.20 A folyamodót, aki szérum pozitív az emberi immunhiányos vírusra (HIV), alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha a folyamodó állapotát a legjobb orvosi gyakorlatnak megfelelően kivizsgálták és értékelték, és úgy ítélték meg, hogy az valószínűleg nem akadályozza a folyamodó szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlását.

1. megjegyzés — A HIV-betegség korai diagnózisa és aktív kezelése antiretrovirális terápiával csökkenti a morbiditást és javítja a prognózist, és így növeli az alkalmas minősítés valószínűségét.

2. megjegyzés — Irányelvek azon folyamodók minősítésére, akik szérumpozitívak az emberi immunhiányos vírusra (HIV), a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvében (DOC 8984) találhatók.

6.4.2.21 A folyamodót, akik terhes, alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha a szülészeti értékelés és a folyamatos orvosi felülvizsgálat azt mutatja, hogy alacsony kockázatú és komplikációmentes terhességről van szó.

6.4.2.21.1 Ajánlás.— *A folyamodónál, akinek terhessége alacsony kockázatú és komplikációmentes, és a 6.4.2.21. pontnak megfelelően értékelték és felülvizsgálták, alkalmasságának minősítését a terhesség 12. hetének végétől a 26. hét végéig terjedő időszakra kell korlátozni.*

6.4.2.22 A terhesség végét, vagy a szülést követően a folyamodónak nem engedélyezett szakszolgálati engedélye jogainak gyakorlása addig, amíg egy értékelésen át nem esett, melyet a lehető legjobb orvosi gyakorlat szerint hajtottak végre, és meg nem állapították, hogy a folyamodó képes a szakszolgálati engedélye és jogosításai jogainak biztonságos gyakorlására.

6.4.2.23 A folyamodó nem szenvedhet a csontokat, ízületeket, izmokat, ínakat, vagy a hozzájuk kapcsolódó struktúrákat illetően semmilyen rendellenességben, mely valószínűleg akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

Megjegyzés.— Bármely, a csontokat, ízületeket, izmokat vagy ínakat érintő sérülés következménye, és bizonyos anatómiai fogyatékoságok rendszerint funkcionális minősítést igényelnek az alkalmasság meghatározása céljából.

6.4.2.24 A folyamodó nem szenvedhet semmilyen a füllel, és a hozzá tartozó struktúrákkal kapcsolatos rendellenességben vagy betegségben, mely valószínűleg akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.4.2.25 Nem lehet:

- a) a vesztibuláris funkció bármilyen jellegű zavara;
- b) az Eustach kürtök számottevően rendellenes működése; és
- c) be nem gyógyult perforáció a dobhártyán.

6.4.2.25.1 Egyoldali száraz perforáció a dobhártyán nem szükségszerűen jelenti azt, hogy a folyamodó alkalmatlan.

Megjegyzés.— A vesztibuláris funkció vizsgálatára vonatkozó irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmazza.

6.4.2.26 Nem lehet:

- a) semmiféle elzáródás az orrban; és
- b) a szájüregnek, vagy a felső légutaknak semmiféle betegsége vagy deformáltsága, amely valószínűleg akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.4.2.27 Azt a folyamodót, aki dadog, vagy egyéb olyan beszédhibával rendelkezik, amely eléggé súlyos ahhoz, hogy zavart okozzon a beszéd útján történő kommunikációban, alkalmatlannak kell minősíteni.

6.4.3 Látással kapcsolatos követelmények

Az egészségügyi vizsgálatot az alábbi követelményekre kell alapozni.

6.4.3.1 A szem és a védőszerveinek működése legyen kielégítő állapotú. Ezek nem lehetnek aktív kóros állapotban, akut vagy krónikus formában, sem sebészeti beavatkozás, vagy trauma következményei a szemben, vagy annak védőszervein, melyek valószínűleg csökkentik a megfelelő látási funkciót oly mértékben, mely már akadályozza a folyamodót abban, hogy szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogait biztonságosan gyakorolja.

6.4.3.2 A folyamodó távolbalátás élessége korrekcióval vagy korrekció nélkül legalább 6/12 legyen, vagy ennél jobb, mindkét szemet külön mérve, és a két szemmel látás élességének 6/9 értékűnek, vagy ettől jobbnak kell lennie. A nem korrigált látásélességre korlátozás nem vonatkozik. Ha ezt a szabvány látásélességet korrigáló lencsékkel (szemüveggel) el lehet érni, a folyamodót alkalmasnak lehet minősíteni feltéve, ha:

- a) az ilyen korrigáló szemüveget mindvégig viseli, mialatt szakszolgálati engedélyének jogosítványait és jogosítását gyakorolja, és

- b) ezen felül egy megfelelő tartalék szemüveget állandóan magánál tart szakszolgálati engedélye jogosítványainak gyakorlása alatt.

Megjegyzés.— A folyamodót mindaddig úgy tekintik, mint aki eleget tesz ezen előírásoknak, ameddig nincs ok a gyanúra, mely esetben egy szemészeti jelentés szükséges az Engedélyező Hatóság döntéséhez. Mind a korrigált, mind a nem korrigált látásélességet rendszeresen mérik és naplózzák minden egyes újbóli vizsgálatnál. A szemészeti jelentést igénylő körülmények magukba foglalják a nem korrigált látásélesség lényeges romlását, a legoptimálisabban korrigált látásélesség bármilyen romlását, és a szem megbetegedésének esetét, a szemsérülést, vagy a szemműtétet.

6.4.3.2.1 A folyamodó viselhet kontaktlencsét ezen követelmény kielégítésére feltéve, ha:

- a) a szemüveglencse egyfókuszú (monofocal) és nem színezett,
- b) a szemüveg viselését jól tolerálja, és
- c) egy megfelelő tartalék szemüveget állandóan magánál tart szakszolgálati engedélye jogosítványainak gyakorlása alatt.

Megjegyzés.— A folyamodónak, aki kontaktlencsét visel, nem feltétlenül kell korrekció nélküli látásélességet mérni minden egyes újbóli vizsgálatnál feltéve, hogy a kontaktlencse felírás előzményei ismertek.

6.4.3.2.2 A nagy fénytörési hibában szenvedő folyamodónak kontaktlencsét, vagy nagy törésű szemüveget kell használnia.

Megjegyzés.— Ha szemüveget használ, nagy törésű lencsék szükségesek a periférikus meztörzítés minimalizálására.

6.4.3.2.3 **Ajánlás.**— *Annak a folyamodónak, akinek korrigálás nélküli távolbalátás élessége bármelyik szeménél 6/60-nál rosszabb értékű, teljes szemészeti vizsgálati jelentést kell szereznie az első Egészségügyi minősítés előtt és ezután minden 5. évben.*

1. megjegyzés — Az előírt szemvizsgálat célja (1) a normál látásképességről meggyőződni, és (2) bármilyen szignifikáns kóros állapotot azonosítani.

2. megjegyzés — Az 1.2.4.10. pont előírásainak megfelelően az egy szemmel látó (monocular) folyamodók minősítésére vonatkozó irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.

6.4.3.3 Ha a folyamodó olyan műtéten esett át, mely befolyásolja a szem törésállapotát, akkor őt alkalmatlannak kell minősíteni egészen addig, amíg mentesek nem lesznek szemei mindazon következményektől, melyek valószínűleg akadályozzák szakszolgálati engedélye jogosítványainak és jogosításának biztonságos gyakorlásában.

6.5.2.3 A folyamodó kórelőzményében, illetve klinikai diagnózisában nem szerepelhet az alábbiak közül egyik sem:

- a) az idegrendszer kifejlett (progressive) vagy nem-kifejlett (non-progressive) betegsége, melynek hatásai valószínűleg akadályozzák a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában;
- b) epilepszia; vagy
- c) bármilyen tudatzavar, az ok kielégítő orvosi magyarázata nélkül.

6.5.2.4 A folyamodó nem szenvedhet semmilyen fejsérülésben, melynek hatásai valószínűleg akadályozzák a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak gyakorlásában.

6.5.2.5 A folyamodónak nem lehet semmiféle szív-rendellenessége, se vele született, se szerzett, amely valószínűleg akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye, vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.5.2.5.1 Azt a folyamodót, aki koszorúérőér by-pass műtéten, vagy érplasztikán (angioplasztika) (stent felvezetése mellett, vagy anélkül), vagy egyéb szívben végrehajtott beavatkozáson esett át, vagy ha volt szívinfarktus kórelőzménye, vagy aki bármilyen egyéb potenciálisan cselekvőképtelenséget okozó szívbetegségben szenved, alkalmatlannak kell tekinteni, kivéve, ha a folyamodó szívének állapotát a legjobb orvosi gyakorlat szerint megvizsgálták és értékelték, és úgy minősítették, hogy nem valószínű, hogy ez akadályozni fogja a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.5.2.5.2 Azt a folyamodót, akinek abnormális a szívritmusa, alkalmatlannak kell tekinteni, kivéve, ha a szabálytalan szívműködést (aritmia) a legjobb orvosi gyakorlat szerint kivizsgálták és értékelték, és úgy minősítették, hogy nem valószínű, hogy ez akadályozni fogja a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása biztonságos gyakorlásában.

Megjegyzés.— Tájékoztató anyag a szív érrendszerének (cardiovascular) értékeléséhez a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvében (DOC 8984) található.

6.5.2.6 Az EKG vizsgálatnak (elektrocardiográfia) az Egészségügyi minősítés első alkalommal történő kiadásához szükséges szív-vizsgálat részét kell képeznie.

6.5.2.6.1 Az EKG vizsgálatot az ismételt vizsgálatok során is el kell végezni az 50. életévüket betöltött folyamodóknál nem kevesebb, mint éves gyakorisággal.

1. megjegyzés — A rutin EKG vizsgálatot diagnosztikus célra végzik. Ez nem szolgál elegendő bizonyítékkal az alkalmatlanság megítéléséhez további alapos érrendszeri kivizsgálás nélkül.

2. megjegyzés — A nyugalmi és a terheléses EKG-ra vonatkozó tájékoztató anyag a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvében (DOC8984) található.

6.5.2.7 A szisztolés és a diaszisztolés vérnyomásnak a normál határokon belül kell tartózkodnia.

6.5.2.7.1 A magas vérnyomás beállítására alkalmazott gyógyszerek használata kizáró ok, kivéve azon gyógyszereket, melyeknek a használata összeegyeztethető a folyamodó szakszolgálati engedélye és jogosítása biztonságos gyakorlásával.

Megjegyzés.— Ezen témakörben részletes irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.

6.5.2.8 Az érrendszernek sem jelentős működésbeli, sem felépítésbeli rendellenessége nem lehet.

6.5.2.9 A tüdőnek nem lehet sem akut elváltozása, sem a tüdő bármely részegységének, a mediasstinumnak vagy a mellhártyának semmilyen aktív betegsége, amely valószínűleg a cselekvőképesség tüneteit eredményezi normál és veszélyhelyzetekben.

Megjegyzés.— Mellkasröntgen-vizsgálat általában nem szükséges, de indokolt lehet olyan esetekben, amikor tünetmentes tüdőbetegségre lehet számítani.

6.5.2.10 Krónikus elzáródásos tüdőbajban (obstructive pulmonary disease) szenvedő folyamodót alkalmatlannak kell tekinteni kivéve, ha a folyamodó állapotát kivizsgálták és a lehető legjobb orvosi gyakorlatnak megfelelően értékelték, és olyan minősítést kapott, mely szerint nem valószínű, hogy ez akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.5.2.11 Azt a folyamodót, akinek asztmája van, mely jelentős tüneteket okoz, vagy valószínű, hogy cselekvőképzetlenség tüneteit idézi elő a normál, vagy veszélyhelyzeti üzemelés alatt, alkalmatlannak kell tekinteni.

6.5.2.11.1 Az asztma kezelésére szolgáló drogok használata kizáró ok, kivéve azokat a gyógyszereket, melyeknek alkalmazása összeegyeztethető a folyamodó szakszolgálati engedélye vagy jogosítványa biztonságos gyakorlásával.

Megjegyzés.— A gyógyszerek veszélyeiről irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvben (DOC 8984) lehet megtalálni.

6.5.2.12 Az aktív tüdőtuberkulózisban szenvedő folyamodót alkalmatlannak kell tekinteni.

6.5.2.12.1 Azt a folyamodót, akinél nyugvó vagy gyógyult maradványok vannak, melyekről ismert, hogy tuberkulózis okozta, vagy feltehetően ilyen eredetű, alkalmasnak lehet minősíteni.

1. megjegyzés — A légzőszervi betegségek minősítéséhez irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyv (DOC 8984) tartalmaz.

2. megjegyzés — A gyógyszerek és drogok veszélyeire vonatkozó útmutatót a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmazza.

6.5.2.13 Azt a folyamodót, akinél jelentős károsodás áll fenn a gyomor és bélrendszer működésében, vagy a hasi szervek működését károsító betegség fordul elő, alkalmatlannak kell minősíteni.

6.5.2.14 Az emésztőcsatorna, vagy a hasi szervek bármely betegsége, vagy műtét utáni állapota, amely valószínűleg cselekvőképtelenséget okoz, különösképpen a szűkület vagy összenyomódás következtében létrejövő elzáródás esetében, a folyamodót alkalmatlannak kell minősíteni.

6.5.2.14.1 Ajánlás.— *Ha a folyamodó emésztőszervi, vagy hasi szervein olyan nagyobb sebészeti műtétet végeztek, melynek során ezen szervek bármelyikét részlegesen vagy teljesen kioperálták, vagy áthelyezték, a folyamodót alkalmatlannak kell minősíteni addig, amíg az egészségügyi minősítő, miután szabad betekintést nyert az adott operáció részletes anyagába, úgy ítéli meg, hogy az operáció hatásai valószínűleg nem vezetnek cselekvőképtelenséghez.*

6.5.2.15 A folyamodót alkalmatlannak kell minősíteni, ha anyagcsere, táplálkozási, vagy belső elválasztású mirigyek zavara áll fenn, melyek valószínűleg gátolják a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.5.2.16 Az inzulin-kezelt cukorbeteg (diabetes mellitus) folyamodót alkalmatlannak kell minősíteni.

Megjegyzés.— *Az 1.2.4.10. pont előírásai szerinti, inzulinnal kezelt, 2. típusú cukorbetegségben szenvedő folyamodók minősítésére vonatkozó irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.*

6.5.2.16.1 Azt a folyamodót, akinek cukorbetegségét (diabetes mellitus) nem inzulinnal kezelik, alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha a körülmények azt mutatják, hogy azt kizárólag diétával, vagy diéta és olyan szájon át szedhető anti-diabetikus gyógyszer kombinációjával kielégítően karban lehet tartani, amely használata összeegyeztethető a folyamodó szakszolgálati engedélye és jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásával.

Megjegyzés.— *A cukorbeteg folyamodók minősítéséhez irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.*

6.5.2.17 A folyamodót, aki a vér- és/vagy a nyirokrendszer betegségeiben szenved, alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha kellően kivizsgálták, és állapotát olyannak találják, amely nem valószínű, hogy megakadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye és jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.5.2.18 A vese, vagy húgy- és ivarszervi betegségben szenvedő folyamodót alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha megfelelően kivizsgálták, és állapotát olyannak találták, amely nem valószínű, hogy megakadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye és jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.5.2.18.1 A húgyutak vizsgálata része kell, hogy legyen az egészségügyi felülvizsgálatnak és a rendellenességeket megfelelően fel kell deríteni.

Megjegyzés.— *A húgyutak vizsgálatához és a rendellenességek felderítéséhez irányelvek a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvben (DOC 8984) találhatók.*

6.5.2.19 A folyamodót, aki veséjében vagy a húgyutakban és ivarszervekben betegség, vagy sebészi beavatkozás fordult elő, különösen, ha szűkület, vagy összenyomódás okozta elzáródás tapasztalható, alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha a folyamodó állapotát kivizsgálták és a lehető legjobb orvosi gyakorlatnak megfelelően kiértékelik, és úgy minősítik, hogy nem áll fenn a valószínűsége annak, hogy a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában ez akadályozná.

6.5.2.19.1 Azokat a folyamodókat, akiknek az egyik veséjét eltávolították, alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha az állapota jól kompenzált.

6.5.2.20 A folyamodót, aki szérum pozitív az emberi immunhiányos vírusra (HIV), alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha a folyamodó állapotát a legjobb orvosi gyakorlatnak megfelelően kivizsgálták és értékelték, és úgy ítélték meg, hogy az valószínűleg nem akadályozza a folyamodó szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlását.

1. megjegyzés — A HIV-betegség korai diagnózisa és aktív kezelése antiretrovirális terápiával csökkenti a morbiditást és javítja a prognózist, és így növeli az alkalmas minősítés valószínűségét.

2. megjegyzés — Irányelvek azon folyamodók minősítésére, akik szérumpozitívak az emberi immunhiányos vírusra (HIV), a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyvében (DOC 8984) találhatók.

6.5.2.21 A folyamodót, akik terhes, alkalmatlannak kell minősíteni, kivéve, ha a szülészeti értékelés és a folyamatos orvosi felülvizsgálat azt mutatja, hogy alacsony kockázatú és komplikációmentes terhességről van szó.

6.5.2.21.1 Ajánlás.— *A terhesség kihordási ideje alatt óvintézkedéseket kell tenni a légiforgalmi irányító kellő időben történő tehermentesítésére a szülés idő előtti megindulása, vagy egyéb komplikációk esetében.*

6.5.2.21.2 Ajánlás.— *A folyamodónál, akinek terhessége alacsony kockázatú és komplikációmentes, és a 6.5.2.21. pontnak megfelelően értékelték és felülvizsgálták, alkalmasságának minősítését a terhesség 34. hetének végéig terjedő időszakra kell korlátozni.*

6.5.2.22 A terhesség végét, vagy a szülést követően a folyamodónak nem engedélyezett a szakszolgálati engedélye jogainak gyakorlása egészen addig, amíg a lehető legjobb orvosi gyakorlat szerint végrehajtott, ismételt orvosi értékelésen át nem esett, és meg nem állapították, hogy a folyamodó képes a szakszolgálati engedélye és jogosításai jogainak biztonságos gyakorlására.

6.5.2.23 A folyamodó nem szenvedhet a csontokat, ízületeket, izmokat, ínakat, vagy a hozzájuk kapcsolódó struktúrákat illetően semmilyen rendellenességben, mely valószínűleg akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

Megjegyzés.— Bármely, a csontokat, ízületeket, izmokat vagy ínakat érintő sérülés következménye, és bizonyos anatómiai fogyatékoságok rendszerint funkcionális minősítést igényelnek az alkalmasság meghatározása céljából.

6.5.2.24 A folyamodó nem szenvedhet semmilyen a füllel, és a hozzá tartozó struktúrákkal kapcsolatos rendellenességben vagy betegségben, mely valószínűleg akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.5.2.25 A folyamodó nem szenvedhet semmilyen a füllel, szájüreggel, vagy a felső légutakkal kapcsolatos rendellenességben vagy betegségben, mely valószínűleg akadályozza a folyamodót szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogainak biztonságos gyakorlásában.

6.5.2.26 Azt a folyamodót, aki dadog, vagy egyéb olyan beszédhibával rendelkezik, amely eléggé súlyos ahhoz, hogy zavart okozzon a beszéd útján történő kommunikációban, alkalmatlannak kell minősíteni.

6.5.3 Látással kapcsolatos követelmények

Az egészségügyi vizsgálatot az alábbi követelményekre kell alapozni.

6.5.3.1 A szem és a védőszerveinek működése legyen kielégítő állapotú. Ezek nem lehetnek aktív kóros állapotban, akut vagy krónikus formában, sem sebészeti beavatkozás, vagy trauma következményei a szemben, vagy annak védőszervein, melyek valószínűleg csökkentik a megfelelő látási funkciót oly mértékben, mely már akadályozza a folyamodót abban, hogy szakszolgálati engedélye vagy jogosítása jogait biztonságosan gyakorolja.

6.5.3.2 A folyamodó látásélessége korrekcióval vagy korrekció nélkül legalább 6/9 legyen, vagy ettől több, mindkét szemet külön mérve, és a két szemmel látás élességének 6/6 értékűnek, vagy ettől jobbnak kell lennie. A nem korrigált látásélességre korlátozás nem vonatkozik. Ha ezt a szabvány látásélességet korrigáló lencsékkel (szemüveggel) el lehet érni, a folyamodót alkalmasnak lehet minősíteni feltéve, ha:

- a) az ilyen korrigáló szemüveget mindvégig viseli, mialatt szakszolgálati engedélyének jogosítványait és jogosítását gyakorolja, és
- b) ezen felül egy megfelelő tartalék szemüveget állandóan magánál tart szakszolgálati engedélye jogosítványainak gyakorlása alatt.

Megjegyzés.— A folyamodót mindaddig úgy tekintik, mint aki eleget tesz ezen előírásoknak, ameddig nincs ok a gyanúra, mely esetben egy szemészeti jelentés szükséges az Engedélyező Hatóság döntéséhez. Mind a korrigált, mind a nem korrigált látásélességet rendszeresen mérik és naplózzák minden egyes újbóli vizsgálatnál. A szemészeti jelentést igénylő körülmények magukba foglalják a nem korrigált látásélesség lényeges romlását, a legoptimálisabban korrigált látásélesség bármilyen romlását, és a szem megbetegedésének esetét, a szemsérülést, vagy a szemműtétet.

6.5.3.2.1 A folyamodó viselhet kontaktlencsét ezen követelmény kielégítésére feltéve, ha:

- a) a szemüveglencse egyfókuszú (monofocal) és nem színezett,
- b) a szemüveg viselését jól tolerálja, és
- c) egy megfelelő tartalék szemüveget állandóan magánál tart szakszolgálati engedélye jogosítványainak gyakorlása alatt.

Megjegyzés.— A folyamodónak, aki kontaktlencsét visel, nem feltétlenül kell korrekció nélküli látásélességet mérni minden egyes újbóli vizsgálatnál feltéve, hogy a kontaktlencse felírás előzményei ismertek.

6.5.3.2.2 A nagy fénytörési hibában szenvedő folyamodónak kontaktlencsét, vagy nagy törésű szemüveget kell használnia.

Megjegyzés.— Ha szemüveget használ, nagy törésű lencsék szükségesek a periférikus meztörítés minimalizálására.

6.5.3.2.3 Annak a folyamodónak, akinek korrigálás nélküli távollátás élessége bármelyik szeménél 6/60-nál rosszabb értékű, egy teljes szemészeti bizonyítványt kell beszereznie az első Egészségügyi Minősítés előtt, és ezután minden 5. évben.

1. megjegyzés — Az előírt szemvizsgálat célja (1) meggyőződni a normál látásképességről, és (2) felismerni bármilyen jelentős kóros állapotot.

2. megjegyzés — Az 1.2.4.10. pont előírásainak megfelelően az egy szemmel látó (monocular) folyamodók minősítésére vonatkozó irányelveket a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.

6.5.3.3 Ha a folyamodó olyan műtéten esett át, mely befolyásolja a szem törésállapotát, akkor őt alkalmatlannak kell minősíteni egészen addig, amíg mentesek nem lesznek szemei mindazon következményektől, melyek valószínűleg akadályozzák szakszolgálati engedélye jogosítványainak és jogosításának biztonságos gyakorlásában.

6.5.3.4 A folyamodónak képesnek kell lennie arra, hogy elolvassa az N5 táblát vagy ennek megfelelőt – ha korrigálás céljából szemüveget visel – melyet a 6.5.3.2. pontban írnak elő, a folyamodó által megválasztott 30-50 cm-es távolságból és képesnek kell lennie arra, hogy 100 cm távolságból elolvassa az N14 táblát, vagy ennek megfelelőt. Ha ennek a követelménynek csak a közellátás korrekciójával tud megfelelni, a folyamodó minősíthető.

12. melléklet a 2024. évi ... törvényhez

A nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Annex 1. 173. módosítás hiteles angol nyelvű szövege:

COVER SHEET TO AMENDMENT 173

**INTERNATIONAL STANDARDS
AND RECOMMENDED PRACTICES**

PERSONNEL LICENSING

**ANNEX 1
TO THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION**

ELEVENTH EDITION — JULY 2011

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

Checklist of Amendments to Annex 1

	<i>Effective date</i>	<i>Date of applicability</i>
Eleventh Edition (incorporates Amendments 1 to 170)	18 July 2011	17 November 2011
Amendment 171 (adopted by the Council on 25 February 2013)	15 July 2013	14 November 2013
Amendment 172 (adopted by the Council on 3 March 2014)	14 July 2014	13 November 2014
Amendment 173 (adopted by the Council on 22 February 2016) Replacement pages (xiii), 1-7 to 1-13, 6-1, 6-2, 6-4, 6-5, 6-7, 6-8, 6-10, 6-14, 6-16, 6-20 and 6-22	11 July 2016	8 November 2018

Amendment 173

to the

International Standards
and Recommended Practices

PERSONNEL LICENSING

(Annex 1 to the Convention on International Civil Aviation)

1. The following replacement pages in Annex 1 (Eleventh Edition) incorporate Amendment 173 which becomes applicable on 8 November 2018:
 - a) Page (xiii) — Foreword
 - b) Pages 1-7 to 1-13 — Chapter 1
 - c) Pages 6-1 to 6-10, 6-14 to 6-16
and 6-20 to 6-22 — Chapter 6
2. These pages should be retained separately from the Annex proper until the applicability date is reached, at which time they should be incorporated into the Annex.
3. Record the entry of this amendment on page (iii).

<i>Amendment</i>	<i>Source(s)</i>	<i>Subject(s)</i>	<i>Adopted Effective Applicable</i>
172	Secretariat	a) Upper age limit for pilots engaged in international commercial air transport operations; b) Upset prevention and recovery training provisions; c) Streamlining of the language proficiency requirements with no change in content; and d) Extension of the validity of the transitional measures related to powered-lift category.	3 March 2014 14 July 2014 13 November 2014
173	Medical Provisions Study Group (MPSG)	Amendment relating to health promotion and the application of basic safety management principles to the medical assessment process.	22 February 2016 11 July 2016 8 November 2018

Note.— Article 29 of the Convention on International Civil Aviation requires that the flight crew members carry their appropriate licences on board every aircraft engaged in international air navigation.

1.2.2 Method of rendering a licence valid

1.2.2.1. When a Contracting State renders valid a licence issued by another Contracting State, as an alternative to the issuance of its own licence, it shall establish validity by suitable authorization to be carried with the former licence accepting it as the equivalent of the latter. When a State limits the authorization to specific privileges, the authorization shall specify the privileges of the licence which are to be accepted as its equivalent. The validity of the authorization shall not extend beyond the period of validity of the licence. The authorization ceases to be valid if the licence upon which it was issued is revoked or suspended.

Note.— This provision is not intended to preclude the State that issued the licence from extending, by a suitable notification, the period of validity of the licence without necessarily requiring either the physical return of the licence or the appearance of the licence holder before the Authorities of that State.

1.2.2.2. When an authorization under 1.2.2.1 is issued for use in commercial air transport operations, the Licensing Authority shall confirm the validity of the other Contracting State's licence before issuing the authorization.

1.2.2.3. Recommendation.— *A pilot licence issued by a Contracting State should be rendered valid by other Contracting States for use in private flights.*

Note.— Contracting States which, without formality, render valid a licence issued by another Contracting State for use in private flights are encouraged to notify this facility in their Aeronautical Information Publications.

1.2.3 Privileges of the holder of a licence

A Contracting State shall not permit the holder of a licence to exercise privileges other than those granted by that licence.

1.2.4 Medical fitness

Note 1.— Guidance material is published in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Note 2.— To satisfy the licensing requirements of medical fitness for the issue of various types of licences, the applicant must meet certain appropriate medical requirements which are specified as three classes of Medical Assessment. Details are given in 6.2, 6.3, 6.4 and 6.5. To provide the necessary evidence to satisfy the requirements of 1.2.4.1, the Licensing Authority issues the licence holder with the appropriate Medical Assessment, Class 1, Class 2 or Class 3. This can be done in several ways such as a suitably titled separate certificate, a statement on the licence, a national regulation stipulating that the Medical Assessment is an integral part of the licence, etc.

1.2.4.1. An applicant for a licence shall, when applicable, hold a Medical Assessment issued in accordance with the provisions of Chapter 6.

1.2.4.2. States shall apply, as part of their State safety programme, basic safety management principles to the medical assessment process of licence holders, that as a minimum include:

- a) routine analysis of in-flight incapacitation events and medical findings during medical assessments to identify areas of increased medical risk; and
- b) continuous re-evaluation of the medical assessment process to concentrate on identified areas of increased medical risk.

Note.— A framework for the implementation and maintenance of a State safety programme is contained in Attachment A to Annex 19. Guidance on State safety programmes and safety management principles is contained in the Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859) and the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

1.2.4.3. The Licensing Authority shall implement appropriate aviation-related health promotion for licence holders subject to a Medical Assessment to reduce future medical risks to flight safety.

Note 1.— Standard 1.2.4.2 indicates how appropriate topics for health promotion activities may be determined. Note 2.— Guidance on the subject is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Note 3.— Guidance on the relationship between the Licensing Authority and the implementation of Medical Assessment for licence holders is contained in the Manual of Procedures for Establishment and Management of a State's Personnel Licensing System (Doc 9379).

1.2.4.4. The period of validity of a Medical Assessment shall begin on the day the medical examination is performed. The duration of the period of validity shall be in accordance with the provisions of 1.2.5.2.

1.2.4.4.1. The period of validity of a Medical Assessment may be extended, at the discretion of the Licensing Authority, up to 45 days.

Note.— It is advisable to let the calendar day on which the Medical Assessment expires remain constant year after year by allowing the expiry date of the current Medical Assessment to be the beginning of the new validity period under the proviso that the medical examination takes place during the period of validity of the current Medical Assessment but no more than 45 days before it expires.

1.2.4.5. Except as provided in 1.2.5.2.6, flight crew members or air traffic controllers shall not exercise the privileges of their licence unless they hold a current Medical Assessment appropriate to the licence.

1.2.4.6. Contracting States shall designate medical examiners, qualified and licensed in the practice of medicine, to conduct medical examinations of fitness of applicants for the issue or renewal of the licences or ratings specified in Chapters 2 and 3, and of the appropriate licences specified in Chapter 4.

1.2.4.6.1. Medical examiners shall have received training in aviation medicine and shall receive refresher training at regular intervals. Before designation, medical examiners shall demonstrate adequate competency in aviation medicine.

1.2.4.6.2. Medical examiners shall have practical knowledge and experience of the conditions in which the holders of licences and ratings carry out their duties.

Note.— Examples of practical knowledge and experience are flight experience, simulator experience, on-site observation or any other hands-on experience deemed by the Licensing Authority to meet this requirement.

1.2.4.6.3. **Recommendation.**— *The competence of a medical examiner should be evaluated periodically by the medical assessor.*

1.2.4.7. Applicants for licences or ratings for which medical fitness is prescribed shall sign and furnish to the medical examiner a declaration stating whether they have previously undergone such an examination and, if so, the date, place and result of the last examination. They shall indicate to the examiner whether a Medical Assessment has previously been refused, revoked or suspended and, if so, the reason for such refusal, revocation or suspension.

1.2.4.7.1. Any false declaration to a medical examiner made by an applicant for a licence or rating shall be reported to the Licensing Authority of the issuing State for such action as may be considered appropriate.

1.2.4.8. Having completed the medical examination of the applicant in accordance with Chapter 6, the medical examiner shall coordinate the results of the examination and submit a signed report, or equivalent, to the Licensing Authority, in accordance with its requirements, detailing the results of the examination and evaluating the findings with regard to medical fitness.

1.2.4.8.1. If the medical report is submitted to the Licensing Authority in electronic format, adequate identification of the examiner shall be established.

1.2.4.8.2. If the medical examination is carried out by two or more medical examiners, Contracting States shall appoint one of these to be responsible for coordinating the results of the examination, evaluating the findings with regard to medical fitness, and signing the report.

1.2.4.9. Contracting States shall use the services of medical assessors to evaluate reports submitted to the Licensing Authorities by medical examiners.

1.2.4.9.1. The medical examiner shall be required to submit sufficient information to the Licensing Authority to enable that Authority to undertake Medical Assessment audits.

Note.— The purpose of such auditing is to ensure that medical examiners meet applicable standards for good medical practice and aeromedical risk assessment. Guidance on aeromedical risk assessment is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

1.2.4.10. If the medical Standards prescribed in Chapter 6 for a particular licence are not met, the appropriate Medical Assessment shall not be issued or renewed unless the following conditions are fulfilled:

- a) accredited medical conclusion indicates that in special circumstances the applicant's failure to meet any requirement, whether numerical or otherwise, is such that exercise of the privileges of the licence applied for is not likely to jeopardize flight safety;
- b) relevant ability, skill and experience of the applicant and operational conditions have been given due consideration; and
- c) the licence is endorsed with any special limitation or limitations when the safe performance of the licence holder's duties is dependent on compliance with such limitation or limitations.

1.2.4.11. Medical confidentiality shall be respected at all times.

1.2.4.11.1. All medical reports and records shall be securely held with accessibility restricted to authorized personnel.

1.2.4.11.2. When justified by operational considerations, the medical assessor shall determine to what extent pertinent medical information is presented to relevant officials of the Licensing Authority.

1.2.5 Validity of licences

1.2.5.1. A Contracting State, having issued a licence, shall ensure that the privileges granted by that licence, or by related ratings, are not exercised unless the holder maintains competency and meets the requirements for recent experience established by that State.

1.2.5.1.1. **Recommendation.**— *A Contracting State should establish maintenance of competency and recent experience requirements for pilot licences and ratings based on a systematic approach to accident prevention and should include a risk assessment process and analysis of current operations, including accident and incident data appropriate to that State.*

1.2.5.1.2. A Contracting State, having issued a licence, shall ensure that other Contracting States are enabled to be satisfied as to the validity of the licence.

Note 1.— The maintenance of competency of flight crew members, engaged in commercial air transport operations, may be satisfactorily established by demonstration of skill during proficiency flight checks completed in accordance with Annex 6.

Note 2.— Maintenance of competency may be satisfactorily recorded in the operator's records, or in the flight crew member's personal log book or licence.

Note 3.— Flight crew members may, to the extent deemed feasible by the State of Registry, demonstrate their continuing competency in flight simulation training devices approved by that State.

Note 4.— See the Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulation Training Devices (Doc 9625).

Note 5.— See the Manual of Procedures for Establishment and Management of a State's Personnel Licensing System (Doc 9379) for guidance material on the development of a risk assessment process.

1.2.5.2 Except as provided in 1.2.5.2.1, 1.2.5.2.2, 1.2.5.2.3, 1.2.5.2.4, 1.2.5.2.5 and 1.2.5.2.6, a Medical Assessment issued in accordance with 1.2.4.7 and 1.2.4.8 shall be valid from the date of the medical examination for a period not greater than:

60 months for the private pilot licence — aeroplane, airship, helicopter and powered-lift;

12 months for the commercial pilot licence — aeroplane, airship, helicopter and powered-lift;

12 months for the multi-crew pilot licence — aeroplane;

12 months for the airline transport pilot licence — aeroplane, helicopter and powered-lift;

60 months for the glider pilot licence;

60 months for the free balloon pilot licence;

12 months for the flight navigator licence;

12 months for the flight engineer licence;

48 months for the air traffic controller licence.

Note 1.— The periods of validity listed above may be extended by up to 45 days in accordance with 1.2.4.4.1.

Note 2.— When calculated in accordance with 1.2.5.2 and its sub-paragraphs, the period of validity will, for the last month counted, include the day that has the same calendar number as the date of the medical examination or, if that month has no day with that number, the last day of that month.

1.2.5.2.1. The period of validity of a Medical Assessment may be reduced when clinically indicated.

1.2.5.2.2. When the holders of airline transport pilot licences — aeroplane, helicopter and powered-lift, and commercial pilot licences — aeroplane, airship, helicopter and powered-lift, who are engaged in single-crew commercial air transport operations carrying passengers, have passed their 40th birthday, the period of validity specified in 1.2.5.2 shall be reduced to six months.

1.2.5.2.3. When the holders of airline transport pilot licences — aeroplane, helicopter and powered-lift, commercial pilot licences — aeroplane, airship, helicopter and powered-lift, and multi-crew pilot licences — aeroplane, who are engaged in commercial air transport operations, have passed their 60th birthday, the period of validity specified in 1.2.5.2 shall be reduced to six months.

1.2.5.2.4. When the holders of private pilot licences — aeroplane, airship, helicopter and powered-lift, free balloon pilot licences, glider pilot licences and air traffic controller licences have passed their 40th birthday, the period of validity specified in 1.2.5.2 shall be reduced to 24 months.

1.2.5.2.5.Recommendation.— *When the holders of private pilot licences — aeroplane, airship, helicopter and powered-lift, free balloon pilot licences, glider pilot licences and air traffic controller licences have passed their 50th birthday, the period of validity specified in 1.2.5.2 should be further reduced to 12 months.*

Note.— *The periods of validity listed above are based on the age of the applicant at the time of undergoing the medical examination.*

1.2.5.2.6.Circumstances in which a medical examination may be deferred. The prescribed re-examination of a licence holder operating in an area distant from designated medical examination facilities may be deferred at the discretion of the Licensing Authority, provided that such deferment shall only be made as an exception and shall not exceed:

- a) a single period of six months in the case of a flight crew member of an aircraft engaged in non-commercial operations;
- b) two consecutive periods each of three months in the case of a flight crew member of an aircraft engaged in commercial operations provided that in each case a favourable medical report is obtained after examination by a designated medical examiner of the area concerned, or, in cases where such a designated medical examiner is not available, by a physician legally qualified to practise medicine in that area. A report of the medical examination shall be sent to the Licensing Authority where the licence was issued;
- c) in the case of a private pilot, a single period not exceeding 24 months where the medical examination is carried out by an examiner designated under 1.2.4.6 by the Contracting State in which the applicant is temporarily located. A report of the medical examination shall be sent to the Licensing Authority where the licence was issued.

1.2.6 Decrease in medical fitness

1.2.6.1 Holders of licences provided for in this Annex shall not exercise the privileges of their licences and related ratings at any time when they are aware of any decrease in their medical fitness which might render them unable to safely and properly exercise these privileges.

1.2.6.1.1 Recommendation.— *States should ensure that licence holders are provided with clear guidelines on medical conditions that may be relevant to flight safety and when to seek clarification or guidance from a medical examiner or Licensing Authority.*

Note.— *Guidance on physical and mental conditions and treatments that are relevant to flight safety about which information may need to be forwarded to the Licensing Authority is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).*

1.2.6.1.2 Recommendation.— *Each Contracting State should, as far as practicable, ensure that licence holders do not exercise the privileges of their licences and related ratings during any period in which their medical fitness has, from any cause, decreased to an extent that would have prevented the issue or renewal of their Medical Assessment.*

1.2.7 Use of psychoactive substances

1.2.7.1 Holders of licences provided for in this Annex shall not exercise the privileges of their licences and related ratings while under the influence of any psychoactive substance which might render them unable to safely and properly exercise these privileges.

1.2.7.2 Holders of licences provided for in this Annex shall not engage in any problematic use of substances.

1.2.7.3 Recommendation.— *Contracting States should ensure, as far as practicable, that all licence holders who engage in any kind of problematic use of substances are identified and removed from their safetycritical functions. Return to the safety-critical functions may be considered after successful treatment or, in cases where no treatment is necessary, after cessation of the problematic use of substances and upon determination that the person's continued performance of the function is unlikely to jeopardize safety.*

Note.— *Guidance on suitable methods of identification (which may include biochemical testing on such occasions as pre-employment, upon reasonable suspicion, after accidents/incidents, at intervals, and at random) and on other prevention topics is contained in the Manual on Prevention of Problematic Use of Substances in the Aviation Workplace (Doc 9654).*

1.2.8. Approved training and approved training organization

Note.— *The qualifications required for the issue of personnel licences can be more readily and speedily acquired by applicants who undergo closely supervised, systematic and continuous courses of training, conforming to a planned syllabus or curriculum. Provision has accordingly been made for some reduction in the experience requirements for the issue of certain licences and ratings prescribed in these Standards and Recommended Practices, in respect of an applicant who has satisfactorily completed a course of approved training.*

1.2.8.1. Approved training shall provide a level of competency at least equal to that provided by the minimum experience requirements for personnel not receiving such approved training.

1.2.8.2. The approval of a training organization by a State shall be dependent upon the applicant demonstrating compliance with the requirements of Appendix 2 to this Annex and the relevant provisions contained in Annex 19.

Note 1.— *Annex 19 includes safety management provisions for an approved training organization that is exposed to safety risks related to aircraft operations during the provision of its services. Further guidance is contained in the Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).*

Note 2.— *Guidance on approval of a training organization can be found in the Manual on the Approval of Training Organizations (Doc 9841).*

1.2.8.3. Approved training for flight crew and air traffic controllers shall be conducted within an approved training organization.

Note.— The approved training considered in 1.2.8.3 relates primarily to approved training for the issuance of an Annex 1 licence or rating. It is not intended to include approved training for the maintenance of competence or for an operational qualification after the initial issuance of a licence or rating, as may be required for air traffic controllers or for flight crew, such as the approved training under Annex 6 — Operation of Aircraft, Part I — International Commercial Air Transport — Aeroplanes, 9.3, or Part III — International Operations — Helicopters, Section II, 7.3.

1.2.8.4. Competency-based approved training for aircraft maintenance personnel shall be conducted within an approved training organization.

Note.— A comprehensive training scheme for the aircraft maintenance (technician/engineer/mechanic) licence, including the various levels of competency, is contained in the Procedures for Air Navigation Services — Training (Doc 9868, PANS-TRG).

1.2.9 Language proficiency

1.2.9.1 Aeroplane, airship, helicopter and powered-lift pilots, air traffic controllers and aeronautical station operators shall demonstrate the ability to speak and understand the language used for radiotelephony communications to the level specified in the language proficiency requirements in Appendix 1.

1.2.9.2 **Recommendation.**— *Flight engineers, and glider and free balloon pilots should have the ability to speak and understand the language used for radiotelephony communications.*

1.2.9.3 Flight navigators required to use the radiotelephone aboard an aircraft shall demonstrate the ability to speak and understand the language used for radiotelephony communications.

1.2.9.4 **Recommendation.**— *Flight navigators required to use the radiotelephone aboard an aircraft should demonstrate the ability to speak and understand the language used for radiotelephony communications to the level specified in the language proficiency requirements in Appendix 1.*

1.2.9.5 The language proficiency of aeroplane, airship, helicopter and powered-lift pilots, air traffic controllers and aeronautical station operators who demonstrate proficiency below the Expert Level (Level 6) shall be formally evaluated at intervals in accordance with an individual's demonstrated proficiency level.

1.2.9.6 **Recommendation.**— *The language proficiency of aeroplane, airship, helicopter and powered-lift pilots, flight navigators required to use the radiotelephone aboard an aircraft, air traffic controllers and aeronautical station operators who demonstrate proficiency below the Expert Level (Level 6) should be formally evaluated at intervals in accordance with an individual's demonstrated proficiency level, as follows:*

- a) those demonstrating language proficiency at the Operational Level (Level 4) should be evaluated at least once every three years; and*
- b) those demonstrating language proficiency at the Extended Level (Level 5) should be evaluated at least once every six years.*

Note 1.— Formal evaluation is not required for applicants who demonstrate expert language proficiency, e.g. native and very proficient non-native speakers with a dialect or accent intelligible to the international aeronautical community.

Note 2.— The provisions of 1.2.9 refer to Annex 10, Volume II, Chapter 5, whereby the language used for radiotelephony communications may be the language normally used by the station on the ground or English. In practice, therefore, there will be situations whereby flight crew members will only need to speak the language normally used by the station on the ground.

CHAPTER 6. MEDICAL PROVISIONS FOR LICENSING

Note 1.— The Standards and Recommended Practices established in this chapter cannot, on their own, be sufficiently detailed to cover all possible individual situations. Of necessity, many decisions relating to the evaluation of medical fitness must be left to the judgement of the individual medical examiner. The evaluation must, therefore, be based on a medical examination conducted throughout in accordance with the highest standards of medical practice.

Note 2.— Predisposing factors for disease, such as obesity and smoking, may be important for determining whether further evaluation or investigation is necessary in an individual case.

Note 3.— In cases where the applicant does not fully meet the medical requirements and in complicated and unusual cases, the evaluation may have to be deferred and the case submitted to the medical assessor of the Licensing Authority for final evaluation. In such cases due regard must be given to the privileges granted by the licence applied for or held by the applicant for the Medical Assessment, and the conditions under which the licence holder is going to exercise those privileges in carrying out assigned duties.

Note 4.— Attention is called to the administrative clause in 1.2.4.10 dealing with accredited medical conclusion.

Note 5.— Guidance material to assist Licensing Authorities and medical examiners is published separately in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984). This guidance material also contains a discussion of the terms “likely” and “significant” as used in the context of the medical provisions in Chapter 6.

Note 6.— Basic safety management principles, when applied to the medical assessment process, can help ensure that aeromedical resources are utilized effectively.

6.3. Medical Assessments — General

6.3.1. Classes of

Medical Assessment Three classes of Medical Assessment

shall be established as follows:

a. Class 1 Medical Assessment;

applies to applicants for, and holders of:

- commercial pilot licences — aeroplane, airship, helicopter and powered-lift
- multi-crew pilot licences — aeroplane
- airline transport pilot licences — aeroplane, helicopter and powered-lift

b. Class 2 Medical Assessment;

applies to applicants for, and holders of:

- flight navigator licences
- flight engineer licences
- private pilot licences — aeroplane, airship, helicopter and powered-lift
- glider pilot licences
- free balloon pilot licences

c. Class 3 Medical Assessment;

applies to applicants for, and holders of:

- air traffic controller licences.

6.1.2. The applicant for a Medical Assessment shall provide the medical examiner with a personally certified statement of medical facts concerning personal, familial and hereditary history. The applicant shall be made aware of the necessity for giving a statement that is as complete and accurate as the applicant's knowledge permits, and any false statement shall be dealt with in accordance with 1.2.4.7.1.

6.1.3. The medical examiner shall report to the Licensing Authority any individual case where, in the examiner's judgement, an applicant's failure to meet any requirement, whether numerical or otherwise, is such that exercise of the privileges of the licence being applied for, or held, is not likely to jeopardize flight safety (1.2.4.10).

6.1.4. The level of medical fitness to be met for the renewal of a Medical Assessment shall be the same as that for the initial assessment except where otherwise specifically stated.

Note.— The intervals between routine medical examinations for the purpose of renewing Medical Assessments are specified in 1.2.5.2.

6.2. Requirements for Medical Assessments

6.2.1. General

An applicant for a Medical Assessment issued in accordance with the terms of 1.2.4.1 shall undergo a medical examination based on the following requirements:

- a) physical and mental;
- b) visual and colour perception; and
- c) hearing.

6.2.2 Physical and mental requirements

An applicant for any class of Medical Assessment shall be required to be free from:

- a) any abnormality, congenital or acquired; or
- b) any active, latent, acute or chronic disability; or
- c) any wound, injury or sequelae from operation; or
- d) any effect or side-effect of any prescribed or non-prescribed therapeutic, diagnostic or preventive medication taken;

such as would entail a degree of functional incapacity which is likely to interfere with the safe operation of an aircraft or with the safe performance of duties.

Note.— Use of herbal medication and alternative treatment modalities requires particular attention to possible side-effects.

6.2.3. Visual acuity test requirements

6.2.3.1. The methods in use for the measurement of visual acuity are likely to lead to differing evaluations. To achieve uniformity, therefore, Contracting States shall ensure that equivalence in the methods of evaluation be obtained.

6.2.3.2. **Recommendation.**— *The following should be adopted for tests of visual acuity:*

- a) *Visual acuity tests should be conducted in an environment with a level of illumination that corresponds to ordinary office illumination (30-60 cd/m²).*
- b) *Visual acuity should be measured by means of a series of Landolt rings or similar optotypes, placed at a distance from the applicant appropriate to the method of testing adopted.*

6.2.4 Colour perception requirements

6.2.4.1. Contracting States shall use such methods of examination as will guarantee reliable testing of colour perception.

6.2.4.2. The applicant shall be required to demonstrate the ability to perceive readily those colours the perception of which is necessary for the safe performance of duties.

6.2.4.3. The applicant shall be tested for the ability to correctly identify a series of pseudoisochromatic plates in daylight or in artificial light of the same colour temperature such as that provided by CIE standard illuminants C or D₆₅ as specified by the International Commission on Illumination (CIE).

6.2.4.4. An applicant obtaining a satisfactory result as prescribed by the Licensing Authority shall be assessed as fit. An applicant failing to obtain a satisfactory result in such a test shall be assessed as unfit unless able to readily distinguish the colours used in air navigation and correctly identify aviation coloured lights. Applicants who fail to meet these criteria shall be assessed as unfit except for Class 2 assessment with the following restriction: valid daytime only.

Note.— Guidance on suitable methods of assessing colour vision is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.2.4.4.1. **Recommendation.**— *Sunglasses worn during the exercise of the privileges of the licence or rating held should be non-polarizing and of a neutral grey tint.*

6.2.5 Hearing test requirements

6.2.5.1 Contracting States shall use such methods of examination as will guarantee reliable testing of hearing.

6.2.5.2 Applicants shall be required to demonstrate a hearing performance sufficient for the safe exercise of their licence and rating privileges.

6.2.5.3 Applicants for Class 1 Medical Assessments shall be tested by pure-tone audiometry at first issue of the Assessment, not less than once every five years up to the age of 40 years, and thereafter not less than once every two years.

6.2.5.3.1 Alternatively, other methods providing equivalent results may be used.

6.2.5.4 Applicants for Class 3 Medical Assessments shall be tested by pure-tone audiometry at first issue of the Assessment, not less than once every four years up to the age of 40 years, and thereafter not less than once every two years.

6.2.5.4.1 Alternatively, other methods providing equivalent results may be used.

6.2.5.5 **Recommendation.**— *Applicants for Class 2 Medical Assessment should be tested by pure-tone audiometry at first issue of the Assessment and, after the age of 50 years, not less than once every two years.*

6.2.5.6 At medical examinations, other than those mentioned in 6.2.5.3, 6.2.5.4 and 6.2.5.5, where audiometry is not performed, applicants shall be tested in a quiet room by whispered and spoken voice tests.

Note 1.— The reference zero for calibration of pure-tone audiometers is that of the pertinent Standards of the current edition of the Audiometric Test Methods, published by the International Organization for Standardization (ISO).

Note 2.— For the purpose of testing hearing in accordance with the requirements, a quiet room is a room in which the intensity of the background noise is less than 35 dB(A).

Note 3.— For the purpose of testing hearing in accordance with the requirements, the sound level of an average conversational voice at 1 m from the point of output (lower lip of the speaker) is c. 60 dB(A) and that of a whispered voice c. 45dB(A). At 2 m from the speaker, the sound level is 6 dB(A) lower.

Note 4.— Guidance on assessment of applicants who use hearing aids is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Note 5.— Attention is called to 2.7.1.3.1 on requirements for the issue of instrument rating to applicants who hold a private pilot licence.

6.3 Class 1 Medical Assessment

6.3.1 Assessment issue and renewal

6.3.1.1. An applicant for a commercial pilot licence — aeroplane, airship, helicopter or powered-lift, a multi-crew pilot licence — aeroplane, or an airline transport pilot licence — aeroplane, helicopter or powered-lift shall undergo an initial medical examination for the issue of a Class 1 Medical Assessment.

6.3.1.2. Except where otherwise stated in this section, holders of commercial pilot licences — aeroplane, airship, helicopter or powered-lift, multi-crew pilot licences — aeroplane, or airline transport pilot licences — aeroplane, helicopter or powered-lift shall have their Class 1 Medical Assessments renewed at intervals not exceeding those specified in 1.2.5.2.

6.3.1.3. When the Licensing Authority is satisfied that the requirements of this section and the general provisions of 6.1 and 6.2 have been met, a Class 1 Medical Assessment shall be issued to the applicant.

6.3.2 Physical and mental requirements

6.3.2.1 The applicant shall not suffer from any disease or disability which could render that applicant likely to become suddenly unable either to operate an aircraft safely or to perform assigned duties safely.

6.3.2.2 The applicant shall have no established medical history or clinical diagnosis of:

- a) an organic mental disorder;

- b) a mental or behavioural disorder due to use of psychoactive substances; this includes dependence syndrome induced by alcohol or other psychoactive substances;
- c) schizophrenia or a schizotypal or delusional disorder;
- d) a mood (affective) disorder;
- e) a neurotic, stress-related or somatoform disorder;
- f) a behavioural syndrome associated with physiological disturbances or physical factors;
- g) a disorder of adult personality or behaviour, particularly if manifested by repeated overt acts;
- h) mental retardation;
- i) a disorder of psychological development;
- j) a behavioural or emotional disorder, with onset in childhood or adolescence; or
- k) a mental disorder not otherwise specified;

such as might render the applicant unable to safely exercise the privileges of the licence applied for or held.

6.3.2.2.1 Recommendation.— *An applicant with depression, being treated with antidepressant medication, should be assessed as unfit unless the medical assessor, having access to the details of the case concerned, considers the applicant's condition as unlikely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.*

Note 1.— Guidance on assessment of applicants treated with antidepressant medication is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Note 2.— Mental and behavioural disorders are defined in accordance with the clinical descriptions and diagnostic guidelines of the World Health Organization as given in the International Statistical Classification of Diseases and Related Health Problems, 10th Edition — Classification of Mental and Behavioural Disorders, WHO 1992. This document contains detailed descriptions of the diagnostic requirements, which may be useful for their application to medical assessment.

6.3.2.3 The applicant shall have no established medical history or clinical diagnosis of any of the following:

- a) a progressive or non-progressive disease of the nervous system, the effects of which are likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges;
- b) epilepsy; or
- c) any disturbance of consciousness without satisfactory medical explanation of cause.

6.3.2.4 The applicant shall not have suffered any head injury, the effects of which are likely to ~~interfere~~ with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.3.2.5 The applicant shall not possess any abnormality of the heart, congenital or acquired, which is likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.3.2.5.1 An applicant who has undergone coronary bypass grafting or angioplasty (with or without stenting) or other cardiac intervention or who has a history of myocardial infarction or who suffers from any other potentially incapacitating cardiac condition shall be assessed as unfit unless the applicant's cardiac condition has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence or rating privileges.

6.3.2.5.2 An applicant with an abnormal cardiac rhythm shall be assessed as unfit unless the cardiac arrhythmia has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence or rating privileges.

Note.— Guidance on cardiovascular evaluation is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.6 Electrocardiography shall form part of the heart examination for the first issue of a Medical Assessment.

6.3.2.6.1 Electrocardiography shall be included in re-examinations of applicants over the age of 50 no less frequently than annually.

6.3.2.6.2 **Recommendation.**— *Electrocardiography should be included in re-examinations of applicants between the ages of 30 and 50 no less frequently than every two years.*

Note 1.— The purpose of routine electrocardiography is case finding. It does not provide sufficient evidence to justify disqualification without further thorough cardiovascular investigation.

Note 2.— Guidance on resting and exercise electro-cardiography is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.7 The systolic and diastolic blood pressures shall be within normal limits.

6.3.2.7.1 The use of drugs for control of high blood pressure shall be disqualifying except for those drugs, the use of which is compatible with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

Note.— Guidance on the subject is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.8 There shall be no significant functional nor structural abnormality of the circulatory system.

6.3.2.9 There shall be no acute disability of the lungs nor any active disease of the structures of the lungs, mediastinum or pleurae likely to result in incapacitating symptoms during normal or emergency operations.

6.3.2.9.1 **Recommendation.**— *Chest radiography should form part of the initial examination.*

Note.— Periodic chest radiography is usually not necessary but may be a necessity in situations where asymptomatic pulmonary disease can be expected.

6.3.2.10 Applicants with chronic obstructive pulmonary disease shall be assessed as unfit unless the applicant's condition has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence or rating privileges.

6.3.2.11 Applicants with asthma causing significant symptoms or likely to cause incapacitating symptoms during normal or emergency operations shall be assessed as unfit.

6.3.2.11.1 The use of drugs for control of asthma shall be disqualifying except for those drugs, the use of which is compatible with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

Note.— Guidance on hazards of medication and drugs is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.12 Applicants with active pulmonary tuberculosis shall be assessed as unfit.

6.3.2.12.1 Applicants with quiescent or healed lesions which are known to be tuberculous, or are presumably tuberculous in origin, may be assessed as fit.

Note 1.— Guidance on assessment of respiratory diseases is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Note 2.— Guidance on hazards of medications and drugs is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.13 Applicants with significant impairment of function of the gastrointestinal tract or its adnexa shall be assessed as unfit.

6.3.2.13.1 Applicants shall be completely free from those hernias that might give rise to incapacitating symptoms.

6.3.2.14 Applicants with sequelae of disease of, or surgical intervention on, any part of the digestive tract or its adnexa, likely to cause incapacitation in flight, in particular any obstruction due to stricture or compression, shall be assessed as unfit.

6.3.2.14.1 Recommendation.— *An applicant who has undergone a major surgical operation on the biliary passages or the digestive tract or its adnexa with a total or partial excision or a diversion of any of these organs should be assessed as unfit until such time as the medical assessor, having access to the details of the operation concerned, considers that the effects of the operation are not likely to cause incapacitation in flight.*

6.3.2.15 Applicants with metabolic, nutritional or endocrine disorders that are likely to interfere with the safe exercise of their licence and rating privileges shall be assessed as unfit.

6.3.2.16 Applicants with insulin-treated diabetes mellitus shall be assessed as unfit.

Note.— Guidance on assessment of Type 2 insulin-treated diabetic applicants under the provisions of 1.2.4.10 is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.16.1 Applicants with non-insulin-treated diabetes mellitus shall be assessed as unfit unless the condition is shown to be satisfactorily controlled by diet alone or by diet combined with oral anti-diabetic medication, the use of which is compatible with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

Note.— Guidance on assessment of diabetic applicants is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.17 Applicants with diseases of the blood and/or the lymphatic system shall be assessed as unfit unless adequately investigated and their condition found unlikely to interfere with the safe exercise of their licence and rating privileges.

Note.— Sickle cell trait or other haemoglobinopathic traits are usually compatible with a fit assessment.

6.3.2.18 Applicants with renal or genito-urinary disease shall be assessed as unfit, unless adequately investigated and their condition found unlikely to interfere with the safe exercise of their licence and rating privileges.

6.3.2.18.1 Urine examination shall form part of the medical examination and abnormalities shall be adequately investigated.

Note.— Guidance on urine examination and evaluation of abnormalities is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.19 Applicants with sequelae of disease of or surgical procedures on the kidneys or the genito-urinary tract, in particular obstructions due to stricture or compression, shall be assessed as unfit unless the applicant's condition has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence or rating privileges.

6.3.2.19.1 Applicants who have undergone nephrectomy shall be assessed as unfit unless the condition is well compensated.

6.3.2.20 Applicants who are seropositive for human immunodeficiency virus (HIV) shall be assessed as unfit unless the applicant's condition has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed as not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence or rating privileges.

Note 1.— Early diagnosis and active management of HIV disease with antiretroviral therapy reduces morbidity and improves prognosis and thus increases the likelihood of a fit assessment.

Note 2.— Guidance on the assessment of applicants who are seropositive for human immunodeficiency virus (HIV) is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.2.21 Applicants who are pregnant shall be assessed as unfit unless obstetrical evaluation and continued medical supervision indicate a low-risk uncomplicated pregnancy.

6.3.2.21.1 Recommendation.— *For applicants with a low-risk uncomplicated pregnancy, evaluated and supervised in accordance with 6.3.2.21, the fit assessment should be limited to the period from the end of the 12th week until the end of the 26th week of gestation.*

6.3.2.22 Following confinement or termination of pregnancy, the applicant shall not be permitted to exercise the privileges of her licence until she has undergone re-evaluation in accordance with best medical practice and it has been determined that she is able to safely exercise the privileges of her licence and ratings.

6.3.2.23 The applicant shall not possess any abnormality of the bones, joints, muscles, tendons or related structures which is likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

Note.— *Any sequelae after lesions affecting the bones, joints, muscles or tendons, and certain anatomical defects will normally require functional assessment to determine fitness.*

6.3.2.24 The applicant shall not possess any abnormality or disease of the ear or related structures which is likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.3.2.25 There shall be:

- a) no disturbance of vestibular function;
- b) no significant dysfunction of the Eustachian tubes; and
- c) no unhealed perforation of the tympanic membranes.

6.3.2.25.1 A single dry perforation of the tympanic membrane need not render the applicant unfit.

Note.— *Guidance on testing of the vestibular function is contained in Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).*

6.3.2.26 There shall be:

- a) no nasal obstruction; and
- b) no malformation nor any disease of the buccal cavity or upper respiratory tract

which is likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.3.2.27 Applicants with stuttering or other speech defects sufficiently severe to cause impairment of speech communication shall be assessed as unfit.

6.3.3. Visual requirements

The medical examination shall be based on the following requirements.

6.3.3.1. The function of the eyes and their adnexa shall be normal. There shall be no active pathological condition, acute or chronic, nor any sequelae of surgery or trauma of the eyes or their adnexa likely to reduce proper visual function to an extent that would interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.3.3.2. Distant visual acuity with or without correction shall be 6/9 or better in each eye separately, and binocular visual acuity shall be 6/6 or better. No limits apply to uncorrected visual acuity. Where this standard of visual acuity can be obtained only with correcting lenses, the applicant may be assessed as fit provided that:

- a) such correcting lenses are worn during the exercise of the privileges of the licence or rating applied for or held; and
- b) in addition, a pair of suitable correcting spectacles is kept readily available during the exercise of the privileges of the applicant's licence.

Note 1.— 6.3.3.2 b) is the subject of Standards in Annex 6, Part I.

Note 2.— An applicant accepted as meeting these provisions is deemed to continue to do so unless there is reason to suspect otherwise, in which case an ophthalmic report is required at the discretion of the Licensing Authority. Both uncorrected and corrected visual acuity are normally measured and recorded at each re-examination. Conditions which indicate a need to obtain an ophthalmic report include: a substantial decrease in the uncorrected visual acuity, any decrease in best corrected visual acuity, and the occurrence of eye disease, eye injury or eye surgery.

6.3.3.2.1. Applicants may use contact lenses to meet this requirement provided that:

- a) the lenses are monofocal and non-tinted;
- b) the lenses are well tolerated; and
- c) a pair of suitable correcting spectacles is kept readily available during the exercise of the licence privileges.

Note.— Applicants who use contact lenses may not need to have their uncorrected visual acuity measured at each re-examination provided the history of their contact lens prescription is known.

6.3.3.2.2. Applicants with a large refractive error shall use contact lenses or high-index spectacle lenses.

Note.— If spectacles are used, high-index lenses are needed to minimize peripheral field distortion.

6.3.3.2.3. Applicants whose uncorrected distant visual acuity in either eye is worse than 6/60 shall be required to provide a full ophthalmic report prior to initial Medical Assessment and every five years thereafter.

Note 1.— The purpose of the required ophthalmic examination is (1) to ascertain normal visual performance, and (2) to identify any significant pathology.

Note 2.— Guidance on the assessment of monocular applicants under the provisions of 1.2.4.10 is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.3.3.3. Applicants who have undergone surgery affecting the refractive status of the eye shall be assessed as unfit unless they are free from those sequelae which are likely to interfere with the safe exercise of their licence and rating privileges.

6.3.3.4. The applicant shall have the ability to read, while wearing the correcting lenses, if any, required by 6.3.3.2, the N5 chart or its equivalent at a distance selected by that applicant in the range of 30 to 50 cm and the ability to read the N14 chart or its equivalent at a distance of 100 cm. If this requirement is met only by the use of near correction, the applicant may be assessed as fit provided that this near correction is added to the spectacle correction already prescribed in accordance with 6.3.3.2; if no such correction is prescribed, a pair of spectacles for near use shall be kept readily available during the exercise of the privileges of the licence. When near correction is required, the applicant shall demonstrate that one pair of spectacles is sufficient to meet both distant and near visual requirements.

Note 1.— N5 and N14 refer to the size of typeface used. For further details, see the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Note 2.— An applicant who needs near correction to meet this requirement will require “look-over”, bifocal or perhaps multifocal lenses in order to read the instruments and a chart or manual held in the hand, and also to make use of distant vision, through the windscreen, without removing the lenses. Single-vision near correction (full lenses of one power only, appropriate for reading) significantly reduces distant visual acuity and is therefore not acceptable.

Note 3.— Whenever there is a requirement to obtain or renew correcting lenses, an applicant is expected to advise the refractionist of reading distances for the visual flight deck tasks relevant to the types of aircraft in which the applicant is likely to function.

6.3.3.4.1. When near correction is required in accordance with this paragraph, a second pair of near-correction spectacles shall be kept available for immediate use.

6.3.3.5. The applicant shall be required to have normal fields of vision.

6.3.3.6. The applicant shall be required to have normal binocular function.

6.3.3.6.1. Reduced stereopsis, abnormal convergence not interfering with near vision, and ocular misalignment where the fusional reserves are sufficient to prevent asthenopia and diplopia need not be disqualifying.

6.4.2.5.2 An applicant with an abnormal cardiac rhythm shall be assessed as unfit unless the cardiac arrhythmia has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence or rating privileges.

Note.— Guidance on cardiovascular evaluation is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.6. Electrocardiography shall form part of the heart examination for the first issue of a Medical Assessment after the age of 40.

6.4.2.6.1. Electrocardiography shall be included in re-examinations of applicants after the age of 50 no less than every two years.

6.4.2.6.2. Recommendation.— *Electrocardiography should form part of the heart examination for the first issue of a Medical Assessment.*

Note 1.— The purpose of routine electrocardiography is case finding. It does not provide sufficient evidence to justify disqualification without further thorough cardiovascular investigation.

Note 2.— Guidance on resting and exercise electrocardiography is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.7. The systolic and diastolic blood pressures shall be within normal limits.

6.4.2.7.1. The use of drugs for control of high blood pressure shall be disqualifying except for those drugs, the use of which is compatible with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

Note.— Guidance on the subject is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.8. There shall be no significant functional nor structural abnormality of the circulatory system.

6.4.2.9. There shall be no disability of the lungs nor any active disease of the structures of the lungs, mediastinum or pleura likely to result in incapacitating symptoms during normal or emergency operations.

6.4.2.9.1. Recommendation.— *Chest radiography should form part of the initial and periodic examinations in cases where asymptomatic pulmonary disease can be expected.*

6.4.2.10. Applicants with chronic obstructive pulmonary disease shall be assessed as unfit unless the applicant's condition has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence or rating privileges.

6.4.2.11. Applicants with asthma causing significant symptoms or likely to cause incapacitating symptoms during normal or emergency operations shall be assessed as unfit.

6.4.2.11.1. The use of drugs for control of asthma shall be disqualifying except for those drugs, the use of which is compatible with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

Note.— Guidance on hazards of medication and drugs is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.12. Applicants with active pulmonary tuberculosis shall be assessed as unfit.

6.4.2.12.1. Applicants with quiescent or healed lesions, known to be tuberculous or presumably tuberculous in origin, may be assessed as fit.

Note 1.— Guidance on assessment of respiratory diseases is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Note 2.— Guidance on hazards of medication and drugs is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.13. Applicants shall be completely free from those hernias that might give rise to incapacitating symptoms.

6.4.2.13.1. Applicants with significant impairment of the function of the gastrointestinal tract or its adnexa shall be assessed as unfit.

6.4.2.14. Applicants with sequelae of disease of or surgical intervention on any part of the digestive tract or its adnexa, likely to cause incapacitation in flight, in particular any obstruction due to stricture or compression, shall be assessed as unfit.

6.4.2.14.1. **Recommendation.**— *An applicant who has undergone a major surgical operation on the biliary passages or the digestive tract or its adnexa with a total or partial excision or a diversion of any of these organs should be assessed as unfit until such time as the medical assessor, having access to the details of the operation concerned, considers that the effects of the operation are not likely to cause incapacitation in flight.*

6.4.2.15. Applicants with metabolic, nutritional or endocrine disorders that are likely to interfere with the safe exercise of their licence and rating privileges shall be assessed as unfit.

6.4.2.16. Applicants with insulin-treated diabetes mellitus shall be assessed as unfit.

Note.— Guidance on assessment of Type 2 insulin-treated diabetic applicants under the provisions of 1.2.4.10 is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.16.1. Applicants with non-insulin-treated diabetes mellitus shall be assessed as unfit unless the condition is shown to be satisfactorily controlled by diet alone or by diet combined with oral anti-diabetic medication, the use of which is compatible with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

Note.— Guidance on assessment of diabetic applicants is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.17. Applicants with diseases of the blood and/or the lymphatic system shall be assessed as unfit unless adequately investigated and their condition found unlikely to interfere with the safe exercise of their licence and rating privileges.

Note.— Sickle cell trait and other haemoglobinopathic traits are usually compatible with fit assessment.

6.4.2.18. Applicants with renal or genitourinary disease shall be assessed as unfit unless adequately investigated and their condition found unlikely to interfere with the safe exercise of their licence and rating privileges.

6.4.2.18.1. Urine examination shall form part of the medical examination and abnormalities shall be adequately investigated.

Note.— Guidance on urine examination and evaluation of abnormalities is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.19. Applicants with sequelae of disease of, or surgical procedures on, the kidneys or the genitourinary tract, in particular obstructions due to stricture or compression, shall be assessed as unfit unless the applicant's condition has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence or rating privileges.

6.4.2.19.1. Applicants who have undergone nephrectomy shall be assessed as unfit unless the condition is well compensated.

6.4.2.20. Applicants who are seropositive for human immunodeficiency virus (HIV) shall be assessed as unfit unless the applicant's condition has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed as not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence or rating privileges.

Note 1.— Early diagnosis and active management of HIV disease with antiretroviral therapy reduces morbidity and improves prognosis and thus increases the likelihood of a fit assessment.

Note 2.— Guidance on the assessment of applicants who are seropositive for human immunodeficiency virus (HIV) is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.21. Applicants who are pregnant shall be assessed as unfit unless obstetrical evaluation and continued medical supervision indicate a low-risk uncomplicated pregnancy.

6.4.2.21.1. **Recommendation.**— *For applicants with a low-risk uncomplicated pregnancy, evaluated and supervised in accordance with 6.4.2.21, the fit assessment should be limited to the period from the end of the 12th week until the end of the 26th week of gestation.*

6.4.2.22. Following confinement or termination of pregnancy, the applicant shall not be permitted to exercise the privileges of her licence until she has undergone re-evaluation in accordance with best medical practice and it has been determined that she is able to safely exercise the privileges of her licence and ratings.

6.4.2.23. The applicant shall not possess any abnormality of the bones, joints, muscles, tendons or related structures which is likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

Note.— Any sequelae after lesions affecting the bones, joints, muscles or tendons, and certain anatomical defects will normally require functional assessment to determine fitness.

6.4.2.24. The applicant shall not possess any abnormality or disease of the ear or related structures which is likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.4.2.25. There shall be:

- a) no disturbance of the vestibular function;
- b) no significant dysfunction of the Eustachian tubes; and
- c) no unhealed perforation of the tympanic membranes.

6.4.2.25.1. A single dry perforation of the tympanic membrane need not render the applicant unfit.

Note.—Guidance on testing of the vestibular function is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.2.26. There shall be:

- a) no nasal obstruction; and
- b) no malformation nor any disease of the buccal cavity or upper respiratory tract
- c) which is likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.4.2.27. Applicants with stuttering and other speech defects sufficiently severe to cause impairment of speech communication shall be assessed as unfit.

6.4.3 Visual requirements

The medical examination shall be based on the following requirements.

6.4.3.1. The function of the eyes and their adnexa shall be normal. There shall be no active pathological condition, acute or chronic, nor any sequelae of surgery or trauma of the eyes or their adnexa likely to reduce proper visual function to an extent that would interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.4.3.2. Distant visual acuity with or without correction shall be 6/12 or better in each eye separately, and binocular visual acuity shall be 6/9 or better. No limits apply to uncorrected visual acuity. Where this standard of visual acuity can be obtained only with correcting lenses, the applicant may be assessed as fit provided that:

- a) such correcting lenses are worn during the exercise of the privileges of the licence or rating applied for or held; and
- b) in addition, a pair of suitable correcting spectacles is kept readily available during the exercise of the privileges of the applicant's licence.

Note.— An applicant accepted as meeting these provisions is deemed to continue to do so unless there is reason to suspect otherwise, in which case an ophthalmic report is required at the discretion of the Licensing Authority. Both uncorrected and corrected visual acuity are normally measured and recorded at each re-examination. Conditions which indicate a need to obtain an ophthalmic report include: a substantial decrease in the uncorrected visual acuity, any decrease in best corrected visual acuity, and the occurrence of eye disease, eye injury or eye surgery.

6.4.3.2.1. Applicants may use contact lenses to meet this requirement provided that:

- a) the lenses are monofocal and non-tinted;
- b) the lenses are well tolerated; and
- c) a pair of suitable correcting spectacles is kept readily available during the exercise of the licence privileges.

Note.— Applicants who use contact lenses may not need to have their uncorrected visual acuity measured at each reexamination provided the history of their contact lens prescription is known.

6.4.3.2.2. Applicants with a large refractive error shall use contact lenses or high-index spectacle lenses.

Note.— If spectacles are used, high-index lenses are needed to minimize peripheral field distortion.

6.4.3.2.3. Recommendation.— Applicants whose uncorrected distant visual acuity in either eye is worse than 6/60 should be required to provide a full ophthalmic report prior to initial Medical Assessment and every five years thereafter.

Note 1.— The purpose of the required ophthalmic examination is (1) to ascertain normal visual performance, and (2) to identify any significant pathology.

Note 2.— Guidance on the assessment of monocular applicants under the provisions of 1.2.4.10 is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.4.3.3. Applicants who have undergone surgery affecting the refractive status of the eye shall be assessed as unfit unless they are free from those sequelae which are likely to interfere with the safe exercise of their licence and rating privileges.

6.5.2.3. The applicant shall have no established medical history or clinical diagnosis of any of the following:

- a) a progressive or non-progressive disease of the nervous system, the effects of which are likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges;
- b) epilepsy; or
- c) any disturbance of consciousness without satisfactory medical explanation of cause.

6.5.2.4. The applicant shall not have suffered any head injury, the effects of which are likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.5.2.5. The applicant shall not possess any abnormality of the heart, congenital or acquired, which is likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.5.2.5.1. An applicant who has undergone coronary bypass grafting or angioplasty (with or without stenting) or other cardiac intervention or who has a history of myocardial infarction or who suffers from any other potentially incapacitating cardiac condition shall be assessed as unfit unless the applicant's cardiac condition has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.5.2.5.2. An applicant with an abnormal cardiac rhythm shall be assessed as unfit unless the cardiac arrhythmia has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

Note.— Guidance on cardiovascular evaluation is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.6. Electrocardiography shall form part of the heart examination for the first issue of a Medical Assessment.

6.5.2.6.1. Electrocardiography shall be included in re-examinations of applicants after the age of 50 no less frequently than every two years.

Note 1.— The purpose of routine electrocardiography is case finding. It does not provide sufficient evidence to justify disqualification without further thorough cardiovascular investigation.

Note 2.— Guidance on resting and exercise electrocardiography is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.7. The systolic and diastolic blood pressures shall be within normal limits.

6.5.2.7.1. The use of drugs for control of high blood pressure is disqualifying except for those drugs, the use of which is incompatible with the safe exercise of the applicant's licence privileges.

Note.— Guidance on this subject is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.8. There shall be no significant functional nor structural abnormality of the circulatory system.

6.5.2.9. There shall be no disability of the lungs nor any active disease of the structures of the lungs, mediastinum or pleurae likely to result in incapacitating symptoms.

Note.— Chest radiography is usually not necessary but may be indicated in cases where asymptomatic pulmonary disease can be expected.

6.5.2.10. Applicants with chronic obstructive pulmonary disease shall be assessed as unfit unless the applicant's condition has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence or rating privileges.

6.5.2.11. Applicants with asthma causing significant symptoms or likely to cause incapacitating symptoms shall be assessed as unfit.

6.5.2.11.1. The use of drugs for control of asthma shall be disqualifying except for those drugs, the use of which is compatible with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

Note.— Guidance on hazards of medications is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.12. Applicants with active pulmonary tuberculosis shall be assessed as unfit.

6.5.2.12.1. Applicants with quiescent or healed lesions, known to be tuberculous or presumably tuberculous in origin, may be assessed as fit.

Note 1.— Guidance on assessment of respiratory diseases is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Note 2.— Guidance on hazards of medication and drugs is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.13. Applicants with significant impairment of the function of the gastrointestinal tract or its adnexae shall be assessed as unfit.

6.5.2.14. Applicants with sequelae of disease of or surgical intervention on any part of the digestive tract or its adnexa, likely to cause incapacitation, in particular any obstructions due to stricture or compression, shall be assessed as unfit.

6.5.2.14.1. **Recommendation.**— *An applicant who has undergone a major surgical operation on the biliary passages or the digestive tract or its adnexa, with a total or partial excision or a diversion of any of these organs should be assessed as unfit until such time as the medical assessor, having access to the details of the operation concerned, considers that the effects of the operation are not likely to cause incapacitation.*

6.5.2.15. Applicants with metabolic, nutritional or endocrine disorders that are likely to interfere with the safe exercise of their licence and rating privileges shall be assessed as unfit.

6.5.2.16. Applicants with insulin-treated diabetes mellitus shall be assessed as unfit.

Note.— Guidance on assessment of Type 2 insulin-treated diabetic applicants under the provisions of 1.2.4.10 is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.16.1. Applicants with non-insulin-treated diabetes shall be assessed as unfit unless the condition is shown to be satisfactorily controlled by diet alone or by diet combined with oral anti-diabetic medication, the use of which is compatible with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

Note.— Guidance on assessment of diabetic applicants is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.17. Applicants with diseases of the blood and/or the lymphatic system shall be assessed as unfit, unless adequately investigated and their condition found unlikely to interfere with the safe exercise of their licence and rating privileges.

6.5.2.18. Applicants with renal or genito-urinary disease shall be assessed as unfit unless adequately investigated and their condition found unlikely to interfere with the safe exercise of their licence and rating privileges.

6.5.2.18.1. Urine examination shall form part of the medical examination and abnormalities shall be adequately investigated.

Note.— Guidance on urine examination and evaluation of abnormalities is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.19. Applicants with sequelae of disease of, or surgical procedures on the kidneys or the genito-urinary tract, in particular obstructions due to stricture or compression, shall be assessed as unfit unless the applicant's condition has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence or rating privileges.

6.5.2.19.1. Applicants who have undergone nephrectomy shall be assessed as unfit unless the condition is well compensated.

6.5.2.20. Applicants who are seropositive for human immunodeficiency virus (HIV) shall be assessed as unfit unless the applicant's condition has been investigated and evaluated in accordance with best medical practice and is assessed as not likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence or rating privileges.

Note 1.— Early diagnosis and active management of HIV disease with antiretroviral therapy reduces morbidity and improves prognosis and thus increases the likelihood of a fit assessment.

Note 2.— Guidance on the assessment of applicants who are seropositive for human immunodeficiency virus (HIV) is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.2.21. Applicants who are pregnant shall be assessed as unfit unless obstetrical evaluation and continued medical supervision indicate a low-risk uncomplicated pregnancy.

6.5.2.21.1. **Recommendation.**— *During the gestational period, precautions should be taken for the timely relief of an airtraffic controller in the event of early onset of labour or other complications.*

6.5.2.21.2. **Recommendation.**— *For applicants with a low-risk uncomplicated pregnancy, evaluated and supervised in accordance with 6.5.2.21, the fit assessment should be limited to the period until the end of the 34th week of gestation.*

6.5.2.22. Following confinement or termination of pregnancy the applicant shall not be permitted to exercise the privileges of her licence until she has undergone re-evaluation in accordance with best medical practice and it has been determined that she is able to safely exercise the privileges of her licence and ratings.

6.5.2.23. The applicant shall not possess any abnormality of the bones, joints, muscles, tendons or related structures which is likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

Note.— Any sequelae after lesions affecting the bones, joints, muscles or tendons, and certain anatomical defects will normally require functional assessment to determine fitness.

6.5.2.24. The applicant shall not possess any abnormality or disease of the ear or related structures which is likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.5.2.25. There shall be no malformation nor any disease of the nose, buccal cavity or upper respiratory tract which is likely to interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.5.2.26. Applicants with stuttering or other speech defects sufficiently severe to cause impairment of speech communication shall be assessed as unfit.

6.5.3 Visual requirements

The medical examination shall be based on the following requirements.

6.5.3.1. The function of the eyes and their adnexa shall be normal. There shall be no active pathological condition, acute or chronic, nor any sequelae of surgery or trauma of the eyes or their adnexa likely to reduce proper visual function to an extent that would interfere with the safe exercise of the applicant's licence and rating privileges.

6.5.3.2. Distant visual acuity with or without correction shall be 6/9 or better in each eye separately, and binocular visual acuity shall be 6/6 or better. No limits apply to uncorrected visual acuity. Where this standard of visual acuity can be obtained only with correcting lenses, the applicant may be assessed as fit provided that:

- a) such correcting lenses are worn during the exercise of the privileges of the licence or rating applied for or held; and
- b) in addition, a pair of suitable correcting spectacles is kept readily available during the exercise of the privileges of the applicant's licence.

Note.— An applicant accepted as meeting these provisions is deemed to continue to do so unless there is reason to suspect otherwise, in which case an ophthalmic report is required at the discretion of the Licensing Authority. Both uncorrected and corrected visual acuity are normally measured and recorded at each re-examination. Conditions which indicate a need to obtain an ophthalmic report include: a substantial decrease in the uncorrected visual acuity, any decrease in best corrected visual acuity, and the occurrence of eye disease, eye injury or eye surgery.

6.5.3.2.1. Applicants may use contact lenses to meet this requirement provided that:

- a) the lenses are monofocal and non-tinted;
- b) the lenses are well tolerated; and

- c) a pair of suitable correcting spectacles is kept readily available during the exercise of the licence privileges.

Note.— Applicants who use contact lenses may not need to have their uncorrected visual acuity measured at each re-examination provided the history of their contact lens prescription is known.

6.5.3.2.2. Applicants with a large refractive error shall use contact lenses or high-index spectacle lenses.

Note.— If spectacles are used, high-index lenses are needed to minimize peripheral field distortion.

6.5.3.2.3. Applicants whose uncorrected distant visual acuity in either eye is worse than 6/60 shall be required to provide a full ophthalmic report prior to initial Medical Assessment and every five years thereafter.

Note 1.— The purpose of the required ophthalmic examination is (1) to ascertain normal vision performance, and (2) to identify any significant pathology.

Note 2.— Guidance on the assessment of monocular applicants under the provisions of 1.2.4.10 is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

6.5.3.3. Applicants who have undergone surgery affecting the refractive status of the eye shall be assessed as unfit unless they are free from those sequelae which are likely to interfere with the safe exercise of their licence and rating privileges.

6.5.3.4. The applicant shall have the ability to read, while wearing the correcting lenses, if any, required by 6.5.3.2, the N5 chart or its equivalent at a distance selected by that applicant in the range of 30 to 50 cm and the ability to read the N14 chart or its equivalent at a distance of 100 cm. If this requirement is met only by the use of near correction, the applicant may be

13. melléklet a 2024. évi ... törvényhez

A nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Annex 1. 174. módosítás hivatalos magyar nyelvű fordítása:

ELŐLAP A 174. MÓDOSÍTÁSHOZ

NEMZETKÖZI SZABVÁNYOK ÉS AJÁNLOTT ELJÁRÁSOK

SZEMÉLYI ALKALMASSÁG

A NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSRŐL SZÓLÓ EGYEZMÉNYHEZ

TIZENEGYEDIK KIADÁS – 2011. JÚLIUS

NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSI SZERVEZET

Az Annex 1. módosításainak jegyzéke

	<i>Hatálybalépés dátuma</i>	<i>Alkalmazás dátuma</i>
Tizenegyedik kiadás (tartalmazza az 1-től 170-ig terjedő módosításokat)	2011. július 18.	2011. november 17.
171. módosítás (a Tanács által elfogadva 2013. február 25-én)	2013. július 15.	2013. november 14.
172. módosítás (a Tanács által elfogadva 2014. március 3-án)	2014. július 14.	2014. november 13.
173. módosítás (a Tanács által elfogadva 2016. február 22-én)	2016. július 11.	2018. november 8.
174. módosítás (a Tanács által elfogadva 2017. február 27-én) Helyettesítő oldalak: (vi), (xiii), 1-7-től 1-14-ig, 4-12, ATT B-1, új oldalak: ATT C-1 és ATT C-2	2017. július 10.	2017. november 9.

174. módosítás

a Nemzetközi
szabványokhoz és
ajánlott
eljárásokhoz

**SZEMÉLYI
ALKALMASSÁG**

(A Nemzetközi Polgári
Repülésről szóló
Egyezmény Annex 1.)

1. Az Annex 1. (Tizenegyedik kiadás) következő új és helyettesítő oldalai tartalmazzák a 174. módosítást, amely 2017. november 9-től alkalmazandó:
 - a) Oldal: (vi) — Tartalomjegyzék
 - b) Oldal: (xiii) — Előszó
 - c) Oldalak: 1-7-től 1-14-ig — 1. fejezet
 - d) Oldal: 4-12 — 4. fejezet
 - e) Oldal: ATT B-2 — „B” melléklet
 - f) Oldalak: ATT C-1 és ATT C-2 — „C” melléklet
2. A módosítás bejegyzését az (iii) oldalon kell rögzíteni.

TARTALOMJEGYZÉK

Oldal

ELŐSZÓ	(vii)
1. FEJEZET Szakszolgálati engedélyekre vonatkozó meghatározások és általános szabályok	1-1
1.1 Fogalommeghatározások.....	1-1
1.2 Szakszolgálati engedélyekre vonatkozó általános szabályok	1-6
2. FEJEZET Pilóta szakszolgálati engedélyek és jogosítások	2-1
2.1. A pilóta szakszolgálati engedélyekre és jogosításokra vonatkozó általános szabályok.....	2-1
2.2 Növendék pilóta	2-5
2.3 Magánpilóta szakszolgálati engedély	2-6
2.4 Kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély	2-13
2.5 Több személyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély a repülőgép kategóriának megfelelően	2-21
2.6 Közforgalmi pilóta szakszolgálati engedély -----.....	2-23
2.7 Műszeres jogosítás.....	2-29
2.8 Repülőgépekre, léghajókra, helikopterekre és motoros szerkezetekre alkalmas repülőoktató jogosítás	2-32
2.9 Vitorlázó repülőgép pilóta szakszolgálati engedély	2-34
2.10 Szabadon repülő ballon pilóta szakszolgálati engedély	2-37
3. FEJEZET Nem pilóta hajózó személyzeti tagok szakszolgálati engedélyei	3-1
3.1. A hajózó navigátor és a hajózó mérnök szakszolgálati engedélyekre vonatkozó általános szabályok	3-1
3.2 Hajózó navigátor szakszolgálati engedély	3-1
3.3 Hajózó mérnök szakszolgálati engedély	3-3
3.4 Hajózó rádiós	3-7
4. FEJEZET A hajózó személyzetbe nem tartozó személyzet szakszolgálati engedélyei és jogosításai	4-1
4.1 A hajózó személyzetbe nem tartozó személyzet tagjainak szakszolgálati engedélyére és jogosításaira vonatkozó általános szabályok	4-1
4.2 Légijármű szerelő (technikus /mérnök /műszerész)	4-1
4.3 Légiforgalmi irányító növendék	4-3
4.4 Légiforgalmi irányító szakszolgálati engedély	4-4
4.5 Légiforgalmi irányító jogosításai	4-5
4.6 Repülésüzemi tiszt/diszpécser szakszolgálati engedély	4-8
4.7 Légiforgalmi állomásüzemeltető szakszolgálati engedély	4-11
4.8 Repülés-meteorológiai személyzet	4-12
5. FEJEZET A szakszolgálati engedélyekre vonatkozó előírások	5-1

6. FEJEZET A szakszolgálati engedély kibocsátásának egészségügyi feltételei 6-1

6.1 Egészségügyi minősítések – Általános rész 6-1

6.2 Az Egészségügyi minősítés követelményei 6-2

6.3. I. osztályú Egészségügyi Minősítés 6-4

6.4. II. osztályú Egészségügyi Minősítés 6-11

6.5. III. osztályú Egészségügyi Minősítés 6-17

1. FÜGGELÉK A rádió-távbeszélő összeköttetésben használatos nyelvek ismeretének APP 1-1
szintjére vonatkozó követelmények

2. SZ. FÜGGELÉK Jogosított Kiképzési Szervezet APP 2-1

3. FÜGGELÉK Többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély kiadására vonatkozó
követelmények — APP 3-1

Repülőgépre

„A” MELLÉKLET A nyelvtudás szintjét minősítő ICAO Táblázat ATT A-1

„B” MELLÉKLET Többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély — Repülőgépre —ATT B-1

Az alkalmasság szintjei

„C” MELLÉKLET Automatikusan érvényesített engedélyek jóváhagyása ATT C-1

<i>Módosítás</i>	<i>Forrás(ok)</i>	<i>Tárgy(ak)</i>	<i>Elfogadva Hatályos Alkalmazandó</i>
172	Titkárság életkorának felső határa;	a) A nemzetközi kereskedelmi célú légiközlekedésben részt vevő pilóták b) Rendellenességek megelőzésére és helyreállítására vonatkozó kiképzési rendelkezések; c) A nyelvtudási követelmények észszerűsítése a tartalom változatlanul hagyása mellett; és d) A motoros szerkezet kategóriával kapcsolatos átállási előírások érvényességének meghosszabbítása.	2014. március 3. 2014. július 14. 2014. november 13.
173	Orvosi Előírások Munkacsoport (MPSG)	Az egészségfejlesztéssel és a repülésbiztonság-irányítás alapelveinek alkalmazásával kapcsolatos módosítás az egészségügyi minősítési folyamatra vonatkozóan.	2016. február 22. 2016. július 11. 2018. november 8.
174	Titkárság hogyan	A módosítás a Titkárság által kidolgozott javaslatra vonatkozik, amelynek célja, összhangba hozza egyes Államok által alkalmazott gyakorlatot, amely szerint az egyik Állam által kiadott pilóta szakszolgálati engedélyeket a közös engedélyezési szabályok alapján kötött hivatalos megállapodásban részes többi Állam automatikusan érvényesíti.	2017. február 27. 2017. július 10. 2017. november 9.

Megjegyzés.— A Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezmény 29. Cikkelye előírja, hogy a hajózó személyzeti tagoknak a megfelelő engedélyeket magukkal kell vinniük a fedélzetre minden olyan légi jármű esetében, amely részt vesz a nemzetközi légiforgalomban.

1.2.2 Szakszolgálati engedély érvényességének elismerése

1.2.2.1 Ha egy Szerződő Állam egy másik Állam által kibocsátott szakszolgálati engedélyt érvényesnek ismer el a saját kibocsátású szakszolgálati engedélye alternatívájaként, az érvényességet az előbbi engedéllyel együtt viselendő megfelelő kiterjesztéssel határozza meg, melyben a másik állam szakszolgálati engedélyét a sajátjával egyenértékűnek elismeri. Ha egy állam bizonyos jogokra korlátozza a kiterjesztést, akkor pontosan meg kell határozni a szakszolgálati engedély kiterjesztésének egyenértékűként elfogadható jogosításait. A kiterjesztés érvényessége nem haladhatja meg a szakszolgálati engedély érvényességi idejét. A kiterjesztés érvényessége megszűnik, ha az engedélyt, amelyre ezt kibocsátották, visszavonták, vagy felfüggesztették.

Megjegyzés.— Ez a kitétel nem szándékozik megakadályozni a szakszolgálati engedélyt kibocsátó államot abban, hogy megfelelő bejelentéssel meghosszabbítsa a szakszolgálati engedély érvényességi időtartamát anélkül, hogy megkövetelné akár a szakszolgálati engedély fizikai visszaküldését, anélkül hogy megkövetelné akár a szakszolgálati engedély fizikai visszaküldését, akár a szakszolgálati engedély tulajdonosának megjelenését az adott állam hatóságai előtt.

1.2.2.2 Ha az 1.2.2.1. pont alatti kiterjesztést közforgalmú légiszállítás tevékenységeiben történő felhasználásra bocsátották ki, az Engedélyező Hatóságnak a másik Szerződő Állam engedélyének érvényességét hitelesítenie kell a kiterjesztés megadása előtt.

1.2.2.3 Szakszolgálati engedély érvényességének elismerése Szerződő Államok közötti hivatalos megállapodás szerint, általános engedélyezési szabályoknak megfelelően

1.2.2.3.1 Az 1.2.2.1. és 1.2.2.2. pont rendelkezései ellenére a Szerződő Államok automatikusan elismerhetik egymás szakszolgálati engedélyeinek érvényességét, feltéve, hogy az Államok:

- a) olyan közös engedélyezési szabályokat fogadtak el, amelyek megfelelnek a jelen Annex-nek;
- b) hivatalos megállapodást kötöttek az automatikus érvényesítési eljárás elismeréséről;
- c) felügyeleti rendszert hoztak létre a közös engedélyezési szabályok folyamatos végrehajtásának biztosítására; és
- d) a megállapodást a Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezmény 83. cikke alapján bejegyeztették az ICAO-nál.

1. megjegyzés — A megállapodások nyilvántartása és a hozzájuk tartozó Szerződő Államok listája megtalálható az ICAO Légiközlekedési megállapodások és egyezmények adatbázisában.

2. megjegyzés — A közös engedélyezési szabályok olyan közös engedélyezési szabályozási keretrendszerre utalnak, amely jogilag kötelező érvényű, és közvetlenül alkalmazandó a megállapodásban részes Szerződő Államokra, elismerve az automatikus érvényesítési eljárást. Az ezen Államok által alkalmazott közös engedélyezési szabályok azonos követelményeket tartalmaznak szakszolgálati engedély kiadására, az alkalmasság fenntartására és a közelmúltban szerzett tapasztalatra vonatkozóan. Regionális repülésbiztonsági testület dolgozhatja ki és tarthatja fenn ezeket a közös szabályokat tagállamai számára.

1.2.2.3.2 Az 1.2.2.3.1. pontban leírt eljárás alapján érvényesnek elismert szakszolgálati engedélybe be kell jegyezni, hogy az engedélyt az 1.2.2.3.1. pontban leírt megállapodás alapján automatikusan érvényesítik, és hivatkozik a megállapodás ICAO-nyilvántartási számára. A bejegyzésnek tartalmaznia kell továbbá a megállapodásban részes valamennyi Állam felsorolását. Az 1.2.2.3.2.1. pont átállási időszakot biztosít azon Államok számára, amelyek megfelelnek az 1.2.2.3.1. pont követelményeinek, és e szabvány alkalmazhatósága előtt adtak ki szakszolgálati engedélyeket.

1.2.2.3.2.1 2022. december 31-ig azok az Államok, amelyek megfelelnek az 1.2.2.3.1. pontban foglalt követelményeknek, és 2017. november 9. előtt bocsátottak ki szakszolgálati engedélyeket, a légi jármű fedélzetén rendelkezésre álló, vagy hozzáférhető egyéb hatékony eszközökkel jelezhetik, hogy az Állam által kiadott engedély az 1.2.2.3.1. pontban foglalt megállapodással összhangban érvényesként elismertté váltak.

Megjegyzés.— A bejegyzés formátumára vonatkozó útmutatást a „C” melléklet tartalmazza. Az iránymutatás tartalmazza azt is, hogy a bejegyzés részeként hogyan lehet a szakszolgálati engedélyhez csatolt mellékletet alkalmazni az idővel esetleg változó információk esetében – pl. a megállapodás ICAO-nyilvántartási száma és a megállapodásban részes Államok listája.

1.2.2.4 Ajánlás. – *A Szerződő Állam által kibocsátott pilóta szakszolgálati engedélyt a többi Szerződő Állam részéről érvényesnek kell elismerni magánrepülések esetére.*

Megjegyzés.— A más Szerződő Állam által kiadott szakszolgálati engedélyt magánrepülések céljára hivatalos formaságok nélkül elismerő Szerződő Államot arra ösztönözzük, hogy ezt a lehetőséget tegye közzé saját Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványában.

1.2.3 A szakszolgálati engedély birtokosának jogosításai

A Szerződő Állam ne engedélyezze, hogy az engedély birtokosa a szakszolgálati engedélyében biztosított jogosultságain kívül egyéb jogokat is gyakorolhasson.

1.2.4 Egészségügyi alkalmasság

1. megjegyzés — Tájékoztató anyagot a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.

2. megjegyzés — A folyamodónak az „Egészségügyi Minősítés”-ben foglalt és három külön osztályba sorolt követelmény közül a megfelelőt kell teljesítenie a különböző típusú szakszolgálati engedélyek egészségügyi feltételeinek kielégítéséhez. Az erre vonatkozó részleteket a 6.2., 6.3., 6.4., és 6.5. pontok tartalmazzák. Az 1.2.4.1. pontban leírt követelmények teljesítése bizonyítékaul az Engedélyező Hatóság megadja a szakszolgálati engedély birtokosának a megfelelő (I., II., illetve III. osztályú) Egészségügyi minősítést. Ez többféle módon történhet, mint például: megfelelő megnevezésű külön bizonyítvány kiadásával, a szakszolgálati engedélybe történő bejegyzéssel, állami szabályba foglalással, miszerint az Egészségügyi minősítés a szakszolgálati engedély szerves része, stb.

1.2.4.1 A szakszolgálati engedélyért folyamodónak, ahol ez alkalmazható, a 6. fejezetben részletezett követelményeknek megfelelően kiállított Egészségügyi minősítéssel kell rendelkeznie.

1.2.4.2 **Ajánlás.**— Az államoknak 2010. november 18-tól – Nemzeti Repülésbiztonsági Programjuk részeként – a szakszolgálati engedély birtokosaira vonatkozó orvosi értékelési eljárás során olyan alapvető biztonságirányítási elveket kell alkalmazniuk, amelyek legalább a következőket tartalmazzák:

- a) a repülés közbeni cselekvőképtelenségi események és az egészségügyi minősítés során tett orvosi megállapítások rutinszerű elemzése a fokozott egészségügyi kockázatot jelentő területek azonosítása érdekében; és
- b) az egészségügyi minősítési folyamat folyamatos újraértékelése a fokozott orvosi kockázatot jelentő, azonosított területekre való összpontosítás érdekében.

Megjegyzés — A Nemzeti Repülésbiztonsági Program megvalósításának és fenntartásának keretrendszerét az Annex 19. „A” melléklete tartalmazza. A Nemzeti Repülésbiztonsági Programokra és a biztonságirányítási alapelvekre vonatkozó útmutatót a Repülésbiztonság-irányítási Kézikönyv (SMM) (Doc 9859) és a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyv (Doc 8984) tartalmazza.

1.2.4.3 Az Egészségügyi minősítés érvényessége időszakaszának azzal a nappal kell kezdődnie, amelyen az egészségügyi vizsgálatot végrehajtották. Az érvényességi periódus időtartamának összhangban kell lennie az 1.2.5.2. pont előírásaival.

1.2.4.3.1 Az Egészségügyi minősítés érvényességének időtartamát egészen 45 napig lehet meghosszabbítani az Engedélyező Hatóság megítélése alapján.

Megjegyzés.— Javasolt az Egészségügyi minősítés lejáratának naptári napját változatlanul hagyni évről évre, ezáltal lehetővé válik, hogy az érvényes Egészségügyi minősítés lejárati napja legyen az új érvényességi periódus kezdőnapja azzal a feltétellel, hogy az egészségügyi felülvizsgálat az érvényes Egészségügyi minősítés érvényességi időtartama alatt történik meg, de ez nem lehet korábban, mint a lejárati időpontjától visszaszámított 45 nap.

1.2.4.4 A hajózó személyzet tagjai, vagy a légiforgalmi irányítók csak akkor gyakorolhatják a szakszolgálati engedélyükkel együtt járó jogait, ha a szakszolgálati engedélyüknek megfelelő, érvényes egészségügyi minősítéssel rendelkeznek, az 1.2.5.2.6. pontban foglaltak kivételével.

1.2.4.5 A Szerződő Állam jelöljön ki megfelelő képesítéssel és orvosi gyakorlattal rendelkező egészségügyi felülvizsgálókat, akik a folyamodó egészségi állapotának orvosi vizsgálatait elvégzik a 2. és a 3. fejezetben ismertetett szakszolgálati engedélyek vagy jogosítások kiadásához, megújításához, és a 4. fejezetben szereplő megfelelő engedélyek kiadásához és megújításához.

1.2.4.5.1 Az egészségügyi felülvizsgálóknak repülési orvostan képzésben kell részesülniük, és szabályos időközönként ismétlő kurzust kell elvégezniük. Kinevezésüket megelőzően az egészségügyi felülvizsgálóknak bizonyítaniuk kell, hogy megfelelő szaktudással rendelkeznek a repülési orvostan területén.

1.2.4.5.2 Az egészségügyi felülvizsgálóknak gyakorlati ismereteket és tapasztalatokat kell szereznüik azokról a körülményekről, amelyek között a szakszolgálati engedélyek és jogosítások birtokosai a feladatkörüket ellátják.

Megjegyzés.— A gyakorlati ismeretek és a tapasztalat megszerezhető repülés közben, szimulátoron, helyszíni tapasztalattal, vagy bármilyen egyéb személyesen megszerzett tapasztalattal, melyről az Engedélyező Hatóság úgy ítéli meg, hogy az kielégíti ezt a követelményt.

1.2.4.5.3 **Ajánlás.**— *Az egészségügyi minősítőnek rendszeresen értékelnie kell az egészségügyi felülvizsgáló kompetenciáját.*

1.2.4.6 Ha olyan szakszolgálati engedélyért vagy jogosításért folyamodik valaki, amelyhez előírták az orvosi alkalmasságot, akkor a folyamodó köteles aláírásával ellátott olyan nyilatkozatot eljuttatni egészségügyi felülvizsgálójának, amelyben közli, hogy korábban hasonló vizsgálaton átesett-e, és ha igen, akkor a legutolsó felülvizsgálat dátumát, helyét és eredményét is közölnie kell. Továbbá jeleznie kell a felülvizsgálónak, ha az Egészségügyi minősítését korábban visszautasították, érvénytelenítették, vagy felfüggesztették, és ha így történt, akkor a visszautasítás, érvénytelenítés vagy a felfüggesztés okát.

1.2.4.6.1 Ha a szakszolgálati engedélyért vagy jogosításért folyamodó az egészségügyi felülvizsgáló felé valótlan nyilatkozatot tesz, azt jelenteni kell az engedélyt kiadó állam Engedélyező Hatóságának, hogy az megtehesse a szükségesnek ítélt lépéseket.

1.2.4.7 Amikor a folyamodó 6. Fejezet szerinti egészségügyi felülvizsgálata befejeződött, az egészségügyi felülvizsgálónak koordinálnia kell a vizsgálat eredményeit, és egy aláírásával ellátott jelentést, vagy azzal egyező értékű beszámolót kell benyújtania az Engedélyező Hatóságnak – annak követelményeivel összhangban –, melyben részletezi a vizsgálat eredményeit és ismerteti a folyamodó orvosi alkalmasságára vonatkozó leletek értékelését.

1.2.4.7.1 Ha az egészségügyi jelentést elektronikus formában juttatja el az Engedélyező Hatósághoz, a felülvizsgáló személynek biztosítania kell az azonosítás megfelelőségét.

1.2.4.7.2 Amennyiben az egészségügyi felülvizsgálatot két vagy több felülvizsgáló végzi, a Szerződő Államoknak közülniük kell jelölni egyet, aki felelős a vizsgálat eredményeinek koordinálásáért, az egészségügyi alkalmasságra vonatkozó leletek értékeléséért, és a jelentés aláírásáért.

1.2.4.8 A Szerződő Államoknak egészségügyi minősítők szolgáltatásait kell igénybe venniük azon jelentések értékeléséhez, amelyeket

1.2.4.9 az egészségügyi felülvizsgálók az Engedélyező Hatóságnak benyújtanak.

1.2.4.9.1 Az egészségügyi felülvizsgálóknak valóságnak megfelelő egészségügyi információt kell benyújtaniuk az Engedélyező Hatósághoz, mely lehetővé teszi, hogy a Hatóság auditálni tudja az Egészségügyi Minősítést.

Megjegyzés.— Az ilyen auditálás célja az, hogy biztosított legyen, hogy az egészségügyi felülvizsgálók eleget tegyenek a jó orvosi gyakorlat és a repülés-egészségügyi kockázatértékelés vonatkozó szabványainak. Repülés-egészségügyi kockázatértékelésre vonatkozó útmutatót a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz. Annex 1. – Személyi alkalmasság 1. fejezet

1.2.4.10 Ha a 6. fejezetben foglalt, az adott szakszolgálati engedély kiadásához előírt egészségügyi Szabványok nem teljesülnek, akkor az Egészségügyi minősítést addig nem adják ki, vagy újítják meg, amíg a következő feltételek nem teljesülnek:

- a) az akkreditált orvosi szakvélemény azt jelzi, hogy különleges körülmények között a folyamodó bármely – számszerű vagy egyéb – követelménynek való megfelelésének elmulasztása olyan mértékű, hogy a kérelmezett szakszolgálati engedélyben foglalt jogosultságok gyakorlása valószínűleg nem veszélyezteti a repülésbiztonságot;
- b) a folyamodó adott képességeit, ismereteit és gyakorlottságát, illetve az üzemi körülményeket alaposan mérlegelték; és
- c) a szakszolgálati engedélyt bármilyen speciális korlátozással vagy korlátozásokkal látták el, miközben a szakszolgálati engedély birtokosának kötelességeinek biztonságos ellátása függ attól, hogy teljesíti-e az adott korlátozást vagy korlátozásokat.

1.2.4.11 Az egészségügyi anyagok bizalmas voltát mindenkor figyelembe kell venni.

1.2.4.11.1 Az összes egészségügyi jelentést és feljegyzést biztonságosan kell tárolni és hozzáférést csak a feljogosított személyeknek szabad biztosítani.

1.2.4.11.2 Ha üzemeltetési megfontolások ezt indokolják, az egészségügyi minősítőnek kell meghatározni, hogy milyen mértékű az a helyénvaló egészségügyi információ, melyet az Engedélyező Hatóság illetékes hivatalainak bemutatnak.

1.2.5 A szakszolgálati engedélyek érvényessége

1.2.5.1 Ha üzemeltetési megfontolások ezt indokolják, az egészségügyi minősítőnek kell meghatározni, hogy milyen mértékű az a helyénvaló egészségügyi információ, melyet az Engedélyező Hatóság illetékes hivatalainak bemutatnak.

1.2.5.1.1 **Ajánlás.**— *A Szerződő Államnak meg kell határoznia az alkalmasság fenntartásának és a megszerzett tapasztalatnak a követelményeit a pilóta szakszolgálati engedélyekre és jogosításokra vonatkozólag, amelyek szisztematikus baleset-megelőzésen alapulnak, valamint tartalmaznia kell kockázatértékelési folyamatot és az időszzerű tevékenységek analizését, beleértve az adott Államra vonatkozó, a balesetekre és váratlan eseményekre vonatkozó adatokat.*

1.2.5.1.2 A szakszolgálati engedélyt kiadó Szerződő Államnak biztosítania kell, hogy a többi Szerződő Államnak módjában álljon a szakszolgálati engedély érvényességéről meggyőződni.

1. megjegyzés — A kereskedelmi légiszállításban részt vevő hajózó személyzeti tagok alkalmasságának megítéléről kielégítő módon lehet meggyőződni az Annex 6. szerint végrehajtott gyakorló repüléseken.

2. megjegyzés — Az alkalmasság megléte kielégítően dokumentálható az üzemeltető nyilvántartásában, vagy a hajózó személyzet tagjainak személyi repülési naplójában, vagy a szakszolgálati engedélyében.

3. megjegyzés — A hajózó személyzet tagjai – a Lajstromozó Állam által kívánatosnak tartott mértékig – bizonyíthatják alkalmasságuk folyamatos meglétét a Lajstromozó Állam által jóváhagyott repülési szimulátor oktató-berendezésen is.

4. megjegyzés — Lásd a Repülési Szimulátor Oktatóberendezések Minősítési Kritériumai Kézikönyvet (Doc 9625).

5. megjegyzés — A kockázatbecslési folyamat felépítéséhez tájékoztató anyagként használja fel az Állami Szakszolgálati Engedélyezés Rendszere Létrehozásának és Kezelésének Eljárásaira vonatkozó Kézikönyvet (Doc 9379).

1.2.5.2. Az 1.2.5.2.1., 1.2.5.2.2., 1.2.5.2.3., 1.2.5.2.4., 1.2.5.2.5. és 1.2.5.2.6. pontokban biztosítottak kivételével az 1.2.4.6. és 1.2.4.7. pontoknak megfelelően kiadott Egészségügyi Minősítésnek érvényesnek kell lennie az egészségügyi vizsgálat napjától az alábbi időtartamoknál nem hosszabb ideig:

60 hónap a magánpilóta szakszolgálati engedély esetében — repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet;

12 hónap a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély esetében — repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet;

12 hónap a többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély esetében – repülőgép;

12 hónap a közforgalmi pilóta szakszolgálati engedély esetében — repülőgép, helikopter és motoros szerkezet;

60 hónap a vitorlázó repülőgép pilóta szakszolgálati engedély esetében;

60 hónap a szabadon repülő ballon pilóta szakszolgálati engedély esetében;

12 hónap a hajózó navigátor szakszolgálati engedély esetében;

12 hónap a hajózó mérnök szakszolgálati engedély esetében;

48 hónap a légiforgalmi irányító szakszolgálati engedély esetében.

1. megjegyzés — A fentiekben felsorolt érvényességi periódusok kiterjeszthetők még 45 napig az 1.2.4.3.1. pontnak megfelelően.

2. megjegyzés — Ha a számítás az 1.2.5.2. pont és annak alpontjai szerint történik, az érvényesség időtartama a legutolsó számításba vett hónapra magába foglalja azt a napot, melynek ugyanaz a naptári száma, mint amelyik az egészségügyi felülvizsgálat napjává, vagy ha annak a hónapnak nincs ilyen számú napja, akkor a hónap legutolsó napját.

1.2.5.2.1 Az Egészségügyi Minősítés érvényességi időtartamát le lehet csökkenteni, ha klinikailag indokolt.

1.2.5.2.2 Ha a közforgalmi pilóta – repülőgép, helikopter és motoros szerkezet szakszolgálati engedély birtokosa, valamint a kereskedelmi pilóta – repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet szakszolgálati engedéllyel rendelkező személy, akit egyszemélyes személyzetként foglalkoztatnak a kereskedelmi légiszállításban, melynek során utasokat szállít, és betöltötte a 40. életévét, akkor a fenti 1.2.5.2. pontban meghatározott időtartamot hat hónapra kell csökkenteni.

1.2.5.2.3 Ha a közforgalmi pilóta – repülőgép, helikopter és motoros szerkezet szakszolgálati engedély birtokosa, a kereskedelmi pilóta – repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet szakszolgálati engedély birtokosa és a többszemélyes személyzet pilóta – repülőgép szakszolgálati engedély birtokosa, akiket a kereskedelmi légiszállításban foglalkoztatnak, betöltötte a 60. életévét, az 1.2.5.2. pontban meghatározott érvényességi időtartamot 6 (hat) hónapra kell csökkenteni.

1.2.5.2.4 Ha a magánpilóta – repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet, szabadon repülő ballon, vitorlázó repülő pilóta és légiforgalmi irányító szakszolgálati engedély birtokosa betöltötte a 40. életévét, az 1.2.5.2. pontban meghatározott érvényességi időtartamot 24 hónapra kell lecsökkenteni.

1.2.5.2.5 Ajánlás.— Ha a magánpilóta – repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet szakszolgálati engedély birtokosa, valamint a szabadon repülő ballon pilóta, vitorlázó repülő pilóta és a légiforgalmi irányító szakszolgálati engedély birtokosa betöltötte az 50. életévét, az 1.2.5.2. pontban meghatározott érvényességi időtartamot tovább kell csökkenteni 12 hónapra.

Megjegyzés.— A fentiekben felsorolt érvényességi időtartamok a folyamodó arra az életkorára vonatkozik, amikor az orvosi vizsgálatoknak aláveteti magát.

1.2.5.2.6 *Az orvosi vizsgálat halaszthatóságának feltételei.* Ha a szakszolgálati engedély birtokosa a kijelölt egészségügyi felülvizsgálat helyszínétől távol tevékenykedik, az Engedélyező Hatóság döntése szerint az előírt újvizsgálat halasztható, feltéve, hogy ezt csak kivételesen alkalmazzák, és nem haladja meg az alábbi időtartamot:

- a) nem-kereskedelmi tevékenységet végző légijármű hajózó személyzeti tagja esetében egyszeri hat hónapos időtartam;
- b) kereskedelmi tevékenységet végző légijármű hajózó személyzeti tagja esetében két egymást követő három hónapos időtartam, feltéve, hogy mindkét esetben kedvező orvosi jelentést kapott a szóban forgó terület kijelölt egészségügyi felülvizsgálójánál végrehajtott vizsgálatot követően, vagy olyan esetekben, amikor ilyen személy nem áll rendelkezésre, akkor egy olyan orvos által elvégzett vizsgálat után, aki törvényes minősítéssel rendelkezik orvosi gyakorlat folytatására ezen a területen. Az orvosi vizsgálatról szóló jelentést ahhoz az Engedélyező Hatósághoz kell eljuttatni, ahol a szakszolgálati engedélyt kiadták;
- c) magánpilóta esetében egyetlen, de 24 hónapot meg nem haladó időtartam olyan esetben, amikor az orvosi vizsgálatot az azon a területen tevékenykedő, a Szerződő Állam által az 1.2.4.5. pontban meghatározottak szerint kijelölt vizsgáló orvos végezte el, ahol a kérelmező ideiglenesen tartózkodik. Az orvosi vizsgálatról szóló jelentést ahhoz az Engedélyező Hatósághoz kell eljuttatni, ahol a szakszolgálati engedélyt kiadták.

1.2.6 Az orvosi alkalmasság romlása

1.2.6.1 A jelen Annex-ben szereplő szakszolgálati engedélyek birtokosai nem gyakorolhatják szakszolgálati engedélyeik és a hozzá kapcsolódó jogosításokból eredő jogaikat, ha tudomásukra jut, hogy egészségi állapotuk bármilyen mértékben romlott, és ennek következtében az engedélyezett feladatkörök biztonságos és megfelelő ellátására esetleg képtelenné válhattak.

1.2.6.1.1 **Ajánlás.**— *A Szerződő Államoknak biztosítaniuk kell, hogy a szakszolgálati engedély birtokosai egyértelmű iránymutatást kapjanak a repülésbiztonság szempontjából releváns egészségügyi állapotokról, valamint arról, hogy mikor kérjenek felvilágosítást vagy útmutatást az egészségügyi felülvizsgálótól vagy az Engedélyező Hatóságtól.*

Megjegyzés.— *A repülésbiztonság szempontjából releváns fizikai és mentális állapotokról és kezelésekről, amelyekről információt kell továbbítani az Engedélyező Hatóságnak, a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (Doc 8984) tartalmaz útmutatást.*

1.2.6.1.2 **Ajánlás.**— *Minden egyes Szerződő Államnak a lehető legmesszebbmenően gondoskodnia kell arról, hogy egyetlen szakszolgálati engedély birtokosa se láthasson el a szakszolgálati engedélyben és a hozzá kapcsolódó jogosításban engedélyezett feladatköröket olyan időszakokban, amikor egészségügyi alkalmasságuk bármilyen okból olyan mértékben romlott meg, hogy az az Egészségügyi minősítés kiadását, vagy megújítását egyébként nem tenné lehetővé.*

1.2.7 Pszichoaktív szerek használata

1.2.7.1 A jelen Annex-ben előírt szakszolgálati engedélyek birtokosai nem gyakorolhatják a szakszolgálati engedélyükhöz és a kapcsolódó jogosításokhoz kapcsolódó jogosultságokat, ha olyan pszichoaktív anyag hatása alatt állnak, amely miatt képtelenek lehetnek e jogosultságok biztonságos és megfelelő használatára.

1.2.7.2 A jelen Annex-ben felsorolt szakszolgálati engedélyek birtokosai problémát okozó káros szereket nem használhatnak.

1.2.7.3 **Ajánlás.**— *A Szerződő Államnak a legmesszebbmenőig gondoskodnia kell arról, hogy minden egyes szakszolgálati engedély birtokosa, aki bármilyen problémás káros szert használ, felderítésre és eltávolításra kerüljön a biztonságot veszélyeztető, kritikus funkcióiból. A biztonság szempontjából a kritikus feladatkörbe való visszatérés sikeres kezelés esetén fontolóra vehető, vagy kezelést nem igénylő esetekben, ha a problematikus szerek használatával felhagyott, és megállapítást nyert, hogy feladatköre ellátása során nem valószínű, hogy veszélyeztetni a biztonságot.*

Megjegyzés.— *A Kézikönyv a légiközlekedési munkahelyeken történő problémás anyaghasználat megelőzéséről (DOC 9654) útmutatót tartalmaz a felderítés megfelelő módszereiről (amelyek bio-mechanikus ellenőrzést is magukban foglalhatnak, mint például mielőtt egy személy alkalmazására sor kerül, vagy alapos gyanú esetén, balesetet/incidenst követően, időszakosan és véletlenszerűen) továbbá más, megelőzést szolgáló témákról.*

1.2.8 Jóváhagyott kiképzés és jogosított kiképzési szervezet

Megjegyzés.— A szakszolgálati engedély kiadásához szükséges képzettség sokkal gyorsabban és könnyebben szereshető meg, ha a folyamodó egy szigorúan ellenőrzött, szisztematikus és folyamatos kiképzési tanfolyamon vesz részt, mely egy tervezett tantervre és tematikára épült fel. A tapasztalatra vonatkozó követelmények bizonyos fokú csökkentésére már történt előkészület jelen Szabványokban és ajánlott eljárásokban ismertetett bizonyos szakszolgálati engedélyek és jogosítások kiadásához, olyan folyamodó esetében, aki már egy jóváhagyott kiképzést sikeresen befejezett.

1.2.8.1 A jóváhagyott kiképzésnek olyan képzettségi szintet kell biztosítania, mely legalább egyenértékű az olyan személyzetre vonatkozó minimális képzettségi követelményekkel, aki ilyen jóváhagyott kiképzésben nem részesült.

1.2.8.2 Egy Állam által biztosított kiképzési szervezet jóváhagyása függ attól, hogy a folyamodó bizonyítja-e, hogy megfelel a jelen Annex 2. sz. függeléke követelményeinek, valamint az Annex 19. vonatkozó előírásainak.

1. megjegyzés — Az Annex 19. olyan jogosított kiképzési szervezetekre vonatkozóan tartalmaz repülésbiztonság-irányítási rendelkezéseket, amelyek szolgáltatásaik nyújtása során ki vannak téve a légijárművek üzemeltetésével kapcsolatos biztonsági kockázatoknak. További útmutatást a Repülésbiztonság-irányítás Kézikönyv (SMM) (Doc 9859) tartalmaz.

2. megjegyzés.— A kiképzési szervezet jóváhagyására iránymutatás található a Kiképzési Szervezetek Jogosítása Kézikönyvben (Doc 9841).

1.2.8.3 Hajózó személyzet és légiforgalmi irányítók jóváhagyott kiképzését jogosított kiképzési szervezeten belül kell elvégezni.

Megjegyzés.— Az 1.2.8.3. pontban figyelembe vett jóváhagyott kiképzés elsősorban az Annex 1. szerinti szakszolgálati engedély vagy jogosítás kiadásához szükséges jóváhagyott kiképzésre vonatkozik. Nem vonatkozik a szakszolgálati engedély vagy jogosítás első kiadása után az alkalmasság fenntartására vagy az üzemeltetési képesítés megszerzésére irányuló jóváhagyott kiképzésre, mint amilyen a légiforgalmi irányítók vagy a hajózó személyzet számára szükséges lehet, mint például az Annex 6. — Légijármű működtetése, I. rész — Nemzetközi Kereskedelmi Légiközlekedés — Repülőgépek, 9.3. pont, vagy III. rész — Nemzetközi üzemeltetés — Helikopterek, II. szakasz, 7.3. pont szerinti jóváhagyott kiképzés.

1.2.8.4 Légijármű szerelők kompetencia-alapú jóváhagyott kiképzését jogosított kiképzési szervezeten belül kell elvégezni.

Megjegyzés.— A légijármű szerelő (technikus /mérnök /műszerész) szakszolgálati engedélyre vonatkozó átfogó kiképzési program, beleértve a kompetencia különböző szintjeit, a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai — Kiképzés (PANS-TRG, Doc 9868) című kiadványban található.

1.2.9 Nyelvtudás

1.2.9.1 Repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet pilótáinak, a légiforgalmi irányítóknak és a légiforgalmi állomásüzemeltetőknek bizonyítaniuk kell, hogy beszélnek és értik a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelvet az 1. sz. függelékben meghatározott nyelvtudás szintjén.

1.2.9.2 Ajánlás.— *A hajózó mérnököknek és vitorlázó repülőgép pilótáknak, vagy szabadon repülő ballonok pilótáinak beszélniük és érteniük kell a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelvet.*

1.2.9.3 A hajózó navigátoroknak, akiknek használniuk kell a légijármű fedélzeti rádiótelefonját, bizonyítaniuk kell azt, hogy képesek beszélni és megérteni a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelvet.

1.2.9.4 Ajánlás.— *A hajózó navigátoroknak, akiknek használniuk kell a légijármű fedélzeti rádiótelefonját, bizonyítaniuk kell, hogy olyan szinten értik és beszélnek a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelvet, melyet az 1. sz. függelék nyelvtudás követelményként meghatároz.*
Annex 1. – Személyi alkalmasság

1. fejezet

1.2.9.5 Mindazon repülőgép, léghajó, helikopter, és motoros szerkezet pilóták, légiforgalmi irányítók és légiforgalmi állomásüzemeltetők nyelvismeretét, akiknek nyelvtudása nem éri el a Szakértői szintet (6. szint), időszakonként az előírásoknak megfelelően értékelni kell a jártassági szint egyénileg történő bizonyításával.

1.2.9.6 Ajánlás.— *Mindazon repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet pilótáknak, hajózó navigátoroknak a nyelvtudását, akiknek használniuk kell a légijármű fedélzeti rádiótelefonját, valamint azon légiforgalmi irányítók és légiforgalmi állomásüzemeltetők nyelvismeretét, akik nem érik el a Szakértői szintet (6. szint), időszakonként az előírásoknak megfelelően értékelni kell a jártassági szint egyénileg történő bizonyításával a következők szerint:*

- a) *mindazokat, akiknek bizonyított nyelvtudása eléri az Operatív szintet (4. szint), három évenként legalább egyszer értékelni kell; és*
- b) *mindazokat, akiknek bizonyított nyelvtudása eléri a Kiterjesztett szintet (5. szint), hat évenként legalább egyszer értékelni kell.*

1. megjegyzés — Előírásszerű értékelés nem szükséges olyan folyamodók esetében, akik bizonyítják magas szintű nyelvtudásukat, például az anyanyelvük, és akik magas szinten beszélnek a nyelvet bár az nem az anyanyelvük és olyan tájszólással vagy hangsúlyozással beszélnek, amelyet a nemzetközi légiforgalom közössége meg tud érteni.

2. megjegyzés — Az 1.2.9. pont előírásai hivatkoznak az Annex 10., II. kötet 5. fejezetére, ahol a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelv lehet az a nyelv, amelyet a földi állomás rendszerint használ, vagy az angol nyelv. Ezért a gyakorlatban lesznek olyan helyzetek, ahol a hajózó személyzet tagjainak csak azt a nyelvet szükséges beszélniük, amelyet a földi állomások rendszerint használnak.

4.6.2 A szakszolgálati engedély birtokosának jogosításai
és az ilyen jogok gyakorlásakor figyelembe veendő körülmények

Az 1.2.5. pontban meghatározottak betartásának hatálya alatt a repülésüzemi tiszt szakszolgálati engedély birtokosának joga van ebbeli minőségében szolgálatot ellátni bármely olyan körzetre kiterjedő felelősséggel, amelyre nézve a folyamodó eleget tett az Annex 6-ban meghatározott feltételeknek.

4.7 Légiforgalmi állomásüzemeltető szakszolgálati engedély

Megjegyzés.— Ez a szakszolgálati engedély nem a repülőtéri repüléstájékoztató szolgálat (AFIS) személyzete számára szolgál. Az ilyen személyzetek képzésére vonatkozó tájékoztató anyag a 211 számú Körlevélben Repülőtéri Repüléstájékoztató Szolgálat (AFIS) címmel található meg.

4.7.1 Szakszolgálati engedély kiadására vonatkozó követelmények

4.7.1.1 A légiforgalmi állomásüzemeltető szakszolgálati engedély kiadása előtt a Szerződő Állam kötelezi a folyamodót arra, hogy tegyen eleget a 4.7.1. pont követelményeinek. Szakszolgálati engedély nélküli személyek azzal a feltétellel tevékenykedhetnek légiforgalmi állomásüzemeltetőként, hogy az az Állam, amelynek területéről üzemelnek biztosítja, hogy ezen személyek megfelelnek ugyanezen követelményeknek.

4.7.1.2 Életkor

A folyamodó nem lehet 18 évesnél fiatalabb.

4.7.1.3 Szakismeret

A folyamodónak demonstrálnia kell a légiforgalmi állomásüzemeltető szakszolgálati engedély birtokosára előírt tudásszintet legalább az alábbi témakörökben:

Általános ismeretek

- a) az Állam területén belül biztosított légiforgalmi szolgálatok;

Üzemeltetési eljárások

- b) rádiótávbeszélő eljárások, kifejezések, távközlési hálózat;

Szabályok és előírások

- c) a légiforgalmi állomásüzemeltetőre vonatkozó szabályok és előírások; és

Távközlési berendezések

- d) a légiforgalmi állomáson lévő távközlési berendezések alapelvei, használata és korlátai.

4.7.1.4 Tapasztalat

A folyamodónak:

- a) sikeresen el kell végeznie egy jóváhagyott kiképzési tanfolyamot az alkalmazását közvetlenül megelőző 12 hónapos időszak alatt, és kielégítően kell tevékenykednie egy minősített légiforgalmi állomásüzemeltető mellett nem kevesebb, mint két hónapig; vagy
- b) egy minősített légiforgalmi állomásüzemeltető mellett kielégítően kell tevékenykednie nem kevesebb, mint hat hónap időtartamig az alkalmazását közvetlenül megelőző 12 hónapon belül.

4.7.1.5 Jártasság

A kérelmezőnek demonstrálnia kell, vagy már előzőleg demonstrálta jártasságát a:

- a) a használatos távközlési berendezések üzemeltetésében; és
- b) a rádiótelefon üzenetek hatékony és pontos adásában és vételében.

4.7.2 A légiforgalmi állomásüzemeltető jogosításai és az ilyen jogok gyakorlásakor figyelembe veendő körülmények

Az 1.2.5. és 1.2.9. pontokban meghatározott követelmények betartásának hatálya alatt a légiforgalmi állomásüzemeltető szakszolgálati engedély birtokosának joga van légiforgalmi állomáson üzemeltetőként eljárni. A szakszolgálati engedélyben foglalt jogosultságok gyakorlása előtt a jogosultnak meg kell ismernie az adott légiforgalmi állomáson használt berendezések típusaira és az üzemeltetési eljárásokra vonatkozó valamennyi vonatkozó és aktuális információt.

4.8 Légiforgalmi meteorológiai személyzet

Megjegyzés.— Minden légiforgalmi meteorológiai személyzet kiképzési és minősítési követelményeinek meghatározása a Meteorológiai Világszervezet (WMO) felelőssége a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet és a Meteorológiai Világszervezet közötti Működési Megállapodásban (Doc 7475) foglaltaknak megfelelően. A követelmények a WMO 1083. dokumentumában találhatók meg – A meteorológiai és hidrológiai oktatási és kiképzési szabványai megvalósításának kézikönyve – I. kötet: Meteorológia.

„B” MELLÉKLET

TÖBBSZEMÉLYES SZEMÉLYZET PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY — REPÜLŐGÉPRE — AZ ALKALMASSÁG SZINTJEI

1. Repülési alap-jártasság

Az alkalmasság azon szintje, amelynél a folyamodó eleget tesz a 2. fejezet 2.3. pontjában előírt, a magánpilóta szakszolgálati engedélyre vonatkozó követelményeknek, beleértve az éjszakai repülés követelményét, és, ezen felül, a kiképzés befejezéséhez kapcsolódó összes eljárást és manővert simán és pontosan hajtja végre, és a repülést kizárólag a műszerekre alapozza. A kezdetektől az összes kiképzést egy kompetencia-alapú, integrált, többszemélyes személyzetben, és a fenyegető jelenségek és hibák kezelésének (TEM) környezetében végzi. A kezdő kiképzés és a kiképzési ráfordítás szintjei magasak, mivel a repülési alap-jártasságot beillesztették az ab initio (a kezdeti) alkalmazási területbe. A minősítés ezen a szinten azt igazolja, hogy a repülőgép irányítását mindenkor olyan módon tartja fenn, hogy biztosított az eljárás vagy a manőver sikeres végeredménye.

2. 1. Szint (Alapfokú)

Az alkalmasság azon szintje, amelynél a minősítés azt igazolja, hogy a repülőgép, vagy a szituáció irányítása folyamatosan fenntartott, és olyan módon történik, hogy ha az eljárás, vagy a manőver sikeres végeredménye kétséges, helyesbítő tevékenységet hajt végre. Az általános pilótakabin környezetben a teljesítmény még nem következetesen elégti ki a szaktudás és az üzemeltetési jártasság Szabványait, és az alapjártasságnál megkövetelt teljesítési szintet. Folyamatos kiképzési ráfordítás szükséges ahhoz, hogy egy elfogadható kezdeti üzemeltetési szabványnak meg tudjon felelni. A teljesítmény tökéletesítésére/egyéni fejlődésre specifikus terveket kell megállapítani, és azokat a személyi kartotéklapra rávezetni. A folyamodonál a további kiképzésre és minősítésre való alkalmasságot folyamatosan értékelni fogják az egymást követő fázisokban.

3. 2. Szint (Közepes)

Az alkalmasság azon szintje, amelynél a minősítés azt igazolja, hogy a repülőgép, vagy a szituáció irányítása folyamatosan fenntartott, és olyan módon történik, hogy az eljárás, vagy a manőver sikeres végeredménye biztosított. A 2. Szintnél nyújtott kiképzést a műszeres repülési szabályok alkalmazásával kell végrehajtani, de nem kell specifikusnak lennie a repülőgép típusok egyikére sem. A 2. Szint elérése után a folyamodonak demonstrálnia kell szakismeretének és üzemeltetési jártasságának azt a szintjét, amely megfelel abban a környezetben, és alap-jártasságának el kell érnie az alap szabványt. Kiképzés biztosítása válhat szükségessé specifikus haladási terv szerint annak érdekében, hogy tökéletesedjen és fejlődjön a légijármű kezelésében, a vezetési magatartás teljesítményében, vagy a csoport irányításában. A tökéletesítés és fejlődés a Szabvány elérése érdekében a teljesítmény kulcsfontosságú célja. Ha az alapvető képességek bármelyikét úgy minősítik, hogy az a kielégítőnél alacsonyabb szintű, akkor ezt a minősítést alá kell támasztani és korrigáló tervet is tartalmaznia kell.

„B” melléklet

4. 3. Szint (Haladó)

A képességek azon szintje, mely ahhoz szükséges, hogy másodpilótaként lépjen fel és működjön közre olyan turbina meghajtású repülőgépen, amelyet a gép bizonyítványa szerint minimum személyzetként legalább 2 fő pilótával kell üzemeltetni látási és műszeres körülmények között. A minősítés azt igazolja, hogy a repülőgép vagy a szituáció irányításának fenntartása folyamatos, és oly módon történik, hogy az eljárás, vagy a manőver sikeres végeredménye biztosított. A folyamodonak következetesen kell demonstrálnia, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, jártassággal és magatartásformákkal, melyek a megfelelő repülőgép típus biztonságos működtetéséhez szükségesek a teljesítmény kritériumokban meghatározottak szerint.

Megjegyzés.— A teljesítmény kritériumok kidolgozásához anyag a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai – Kiképzés (PANS-TRG, Doc 9868) című kiadványban található.

„C” MELLÉKLET

BEJEGYZÉS AUTOMATIKUSAN ÉRVÉNYESÍTETT SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEK ESETÉBEN

Ez a melléklet példát tartalmaz a következők szerint automatikusan érvényesített szakszolgálati engedélyek esetében szükséges bejegyzésre.

1.2.2.3. A szakszolgálati engedélyhez csatolt XXX mellékletre is példát biztosít, amely tartalmazza az 1.2.2.3. pontban előírt szükséges adatokat, ahol az XXX egy szám vagy egy jel lenne.

1. Példa szakszolgálati engedély bejegyzésére

1.1 A következő bejegyzést kell feltüntetni az Államok közötti hivatalos megállapodás alapján automatikusan érvényesített szakszolgálati engedélyeken: „A XXX. melléklet szerint érvényesnek elismerve”.

1.2 A jogosultságok és a szakszolgálati engedély automatikus érvényesítésének használata során a szakszolgálati engedély XXX. mellékletének hozzáférhetőnek kell lennie (bármilyen formátumban, például elektronikus vagy nyomtatott formában).

1.3 A XXX. mellékletet az engedélyt kiállító Állam vagy az a regionális biztonságfelügyeleti szervezet teszi közzé, amely a hivatalos megállapodásban részes Államok nevében a közös engedélyezési szabályokat kezeli, és amely valamennyi kiadott szakszolgálati engedély esetében azonos lehet.

1.4 Amikor a regionális biztonságfelügyeleti szervezet közzéteszi a XXX. mellékletet, a XXX. mellékletben fel kell sorolnia a regionális biztonságfelügyeleti szervezet tagállamait.

1.5 Ha a XXX. mellékletet nem angol nyelven adják ki, az 5.1.3. pont alkalmazandó, mivel a XXX. melléklet a szakszolgálati engedélyben szereplő bejegyzés részét képezi.

2. Példa XXX mellékletre

*	<i>Állami vagy Regionális Biztonságfelügyeleti Szervezet</i>	*
	XXX melléklet automatikusan érvényesített szakszolgálati engedélyekhez	
1. A szakszolgálati engedélyt a 2. pontban felsorolt valamennyi állam automatikusan érvényesíti az ICAO-nál nyilvántartásba vett megállapodás alapján. Az ICAO nyilvántartási szám: _ _ _ _.		
2. A jelen szakszolgálati engedélyt automatikusan érvényesítő ICAO Szerződő Államok a következők:		
.....		
.....		
(aláírás vagy bélyegző)		
.....		
**		

* A szakszolgálati engedélyt kiállító Állam vagy a regionális biztonságfelügyeleti szervezet általi használatra.

** Ha a XXX. mellékletet egy regionális biztonságfelügyeleti szervezet állítja ki, ennek a rovatnak a következőket kell tartalmaznia: „A regionális biztonságfelügyeleti szervezet tagállamai: [a regionális biztonságfelügyeleti szervezet tagállamainak listája].”

— VÉGE —

14. melléklet a 2024. évi ... törvényhez

A nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény
Annex 1. 174. módosítás hiteles angol nyelvű szövege:

COVER SHEET TO AMENDMENT 174

**INTERNATIONAL STANDARDS
AND RECOMMENDED PRACTICES**

PERSONNEL LICENSING

**ANNEX 1
TO THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION**

ELEVENTH EDITION — JULY 2011

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

Checklist of Amendments to Annex 1

Effective date

Date of applicability

Eleventh Edition (incorporates Amendments 1 to 170)	18 July 2011	17 November 2011
Amendment 171 (adopted by the Council on 25 February 2013)	15 July 2013	14 November 2013
Amendment 172 (adopted by the Council on 3 March 2014)	14 July 2014	13 November 2014
Amendment 173 (adopted by the Council on 22 February 2016)	11 July 2016	8 November 2018
Amendment 174 (adopted by the Council on 27 February 2017) Replacement pages (vi), (xiii), 1-7 to 1-14, 4-12, ATT B-2, new pages ATT C-1 and ATT C-2	10 July 2017	9 November 2017



Transmittal note

Amendment

174 to the

International Standards
and Recommended
Practices

PERSONNEL LICENSING

(Annex 1 to the Convention on International Civil Aviation)

5. The following new and replacement pages in Annex 1 (Eleventh Edition) incorporate Amendment 174 which becomes applicable on 9 November 2017:

a) Page (vi)	— Table of Contents
b) Page (xiii)	— Foreword
c) Pages 1-7 to 1-14	— Chapter 1

d) Page 4-12

— Chapter 4

e) Page ATT B-2

— Attachment B

f) Pages ATT C-1 and ATT C-2

— Attachment C

6. Record the entry of this amendment on page (iii).

TABLE OF CONTENTS

FOREWORD	(vii)
CHAPTER 1. Definitions and General Rules Concerning Licences	1-1
1.1 Definitions	1-1
1.2 General rules concerning licences	1-6
CHAPTER 2. Licences and Ratings for Pilots.....	2-1
2.1 General rules concerning pilot licences and ratings.....	2-1
2.2 Student pilot.....	2-5
2.3 Private pilot licence	2-6
2.4 Commercial pilot licence	2-13
2.5 Multi-crew pilot licence appropriate to the aeroplane category.....	2-21
2.6 Airline transport pilot licence	2-23
2.7 Instrument rating.....	2-29
2.8 Flight instructor rating appropriate to aeroplanes, airships, helicopters and powered-lifts	2-32
2.9 Glider pilot licence	2-34
2.10 Free balloon pilot licence.....	2-37
CHAPTER 3. Licences for Flight Crew Members other than Licences for Pilots.....	3-1
3.1 General rules concerning flight navigator and flight engineer licences	3-1
3.2 Flight navigator licence	3-1
3.3 Flight engineer licence.....	3-3
3.4 Flight radiotelephone operator.....	3-7
CHAPTER 4. Licences and Ratings for Personnel other than Flight Crew Members.....	4-1
4.1 General rules concerning licences and ratings for personnel other than flight crew members	4-1
4.2 Aircraft maintenance (technician/engineer/mechanic)	4-1
4.3 Student air traffic controller.....	4-3
4.4 Air traffic controller licence	4-4
4.5 Air traffic controller ratings.....	4-5
4.6 Flight operations officer/flight dispatcher licence	4-8
4.7 Aeronautical station operator licence.....	4-11
4.8 Aeronautical meteorological personnel	4-12
CHAPTER 5. Specifications for Personnel Licences	5-1
CHAPTER 6. Medical Provisions for Licensing.....	6-1
6.1 Medical Assessments — General	6-1
6.2 Requirements for Medical Assessments	6-2
6.3 Class 1 Medical Assessment.....	6-4
6.4 Class 2 Medical Assessment.....	6-11
6.5 Class 3 Medical Assessment.....	6-17
APPENDIX 1. Requirements for Proficiency in Languages Used for Radiotelephony Communications	APP 1-1
APPENDIX 2. Approved Training Organization	APP 2-1
APPENDIX 3. Requirements for the Issue of the Multi-crew Pilot Licence — Aeroplane	APP 3-1

ATTACHMENT A.	ICAO Language Proficiency Rating Scale	ATT A-1
ATTACHMENT B.	Multi-crew Pilot Licence — Aeroplane — Levels of Competency	ATT B-1
ATTACHMENT C.	Endorsement for Automatically Validated Licences	ATT C-1

			<i>Adopted Effective Applicable</i>
<i>Amendment</i>	<i>Source(s)</i>	<i>Subject(s)</i>	
175	Secretariat	a) Upper age limit for pilots engaged in international commercial air transport operations;	3 March 2014 14 July 2014
		b) Upset prevention and recovery training provisions;	13 November 2014
		c) Streamlining of the language proficiency requirements with no change in content; and	
		d) Extension of the validity of the transitional measures related to powered-lift category.	
176	Medical Provisions Study Group (MPSPG)	Amendment relating to health promotion and the application of basic safety management principles to the medical assessment process.	22 February 2016 11 July 2016 8 November 2018
177	Secretariat	Amendment concerns a proposal developed by the Secretariat to render compliant a practice used by some States whereby pilot licences issued by one State are automatically validated by the other States party to a formal agreement under common licensing regulations.	27 February 2017 10 July 2017 9 November 2017

Note.— Article 29 of the Convention on International Civil Aviation requires that the flight crew members carry their appropriate licences on board every aircraft engaged in international air navigation.

1.2.2 Method of rendering a licence valid

1.2.2.1. When a Contracting State renders valid a licence issued by another Contracting State, as an alternative to the issuance of its own licence, it shall establish validity by suitable authorization to be carried with the former licence accepting it as the equivalent of the latter. When a State limits the authorization to specific privileges, the authorization shall specify the privileges of the licence which are to be accepted as its equivalent. The validity of the authorization shall not extend beyond the period of validity of the licence. The authorization ceases to be valid if the licence upon which it was issued is revoked or suspended.

Note.— This provision is not intended to preclude the State that issued the licence from extending, by a suitable notification, the period of validity of the licence without necessarily requiring either the physical return of the licence or the appearance of the licence holder before the Authorities of that State.

1.2.2.2. When an authorization under 1.2.2.1 is issued for use in commercial air transport operations, the Licensing Authority shall confirm the validity of the other Contracting State's licence before issuing the authorization.

1.2.2.3. Rendering a licence valid pursuant to a formal agreement between Contracting States under common licensing regulations

1.2.2.3.1. Notwithstanding the provisions in 1.2.2.1 and 1.2.2.2, Contracting States may automatically render valid each other's licences, provided that the States shall have:

- a) adopted common licensing regulations that are compliant with this Annex;
- b) entered into a formal agreement recognizing the automatic validation process;
- c) established a surveillance system to ensure the continuing implementation of the common licensing regulations; and
- d) registered the agreement with ICAO pursuant to Article 83 of the Convention on International Civil Aviation.

Note 1.— The registry of agreements with their associated list of Contracting States can be found in ICAO's Database of Aeronautical Agreements and Arrangements.

Note 2.— Common licensing regulations refer to a common licensing regulatory framework that is legally binding and directly applicable to Contracting States party to the agreement, recognizing the automatic validation process. Common licensing regulations used by those States contain identical requirements for licence issuance, maintenance of competency and recent experience. A regional aviation safety body can develop and maintain these common regulations for its member States.

1.2.2.3.2. An endorsement shall appear on licences rendered valid under the process of 1.2.2.3.1 indicating that the licence is automatically validated under the agreement described in 1.2.2.3.1 and referencing the ICAO registration number of the agreement. The endorsement shall further include a list of all States that are party to the agreement. 1.2.2.3.2.1 provides a transition period for States that meet the requirements in 1.2.2.3.1 and have issued licences prior to the applicability of this Standard.

1.2.2.3.2.1. until 31 December 2022, States that meet the requirements in 1.2.2.3.1 and have issued licences prior to 9 November 2017 may use other effective means, carried on board the aircraft or accessible, to indicate that the licences issued by the State are rendered valid in accordance with the agreement in 1.2.2.3.1.

Note.— Guidance on the format for the endorsement is contained in Attachment C. The guidance also includes how to make use of an attachment to the licence, as part of the endorsement, for information that may change over time, i.e. the ICAO registration number of the agreement and the list of all States that are party to the agreement.

1.2.2.4. Recommendation.— A pilot licence issued by a Contracting State should be rendered valid by other Contracting States for use in private flights.

Note.— Contracting States which, without formality, render valid a licence issued by another Contracting State for use in private flights are encouraged to notify this facility in their Aeronautical Information Publications.

1.2.3. Privileges of the holder of a licence

A Contracting State shall not permit the holder of a licence to exercise privileges other than those granted by that licence.

1.2.4. Medical fitness

Note 1.— Guidance material is published in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

Note 2.— To satisfy the licensing requirements of medical fitness for the issue of various types of licences, the applicant must meet certain appropriate medical requirements which are specified as three classes of Medical Assessment. Details are given in 6.2, 6.3, 6.4 and 6.5. To provide the necessary evidence to satisfy the requirements of 1.2.4.1, the Licensing Authority issues the licence holder with the appropriate Medical Assessment, Class 1, Class 2 or Class 3. This can be done in several ways such as a suitably titled separate certificate, a statement on the licence, a national regulation stipulating that the Medical Assessment is an integral part of the licence, etc.

1.2.4.1. An applicant for a licence shall, when applicable, hold a Medical Assessment issued in accordance with the provisions of Chapter 6.

1.2.4.2. **Recommendation.**— *From 18 November 2010 States should apply, as part of their State safety programme, basic safety management principles to the medical assessment process of licence holders, that as a minimum include:*

- a) routine analysis of in-flight incapacitation events and medical findings during medical assessments to identify areas of increased medical risk; and*
- b) continuous re-evaluation of the medical assessment process to concentrate on identified areas of increased medical risk.*

Note.— A framework for the implementation and maintenance of a State safety programme is contained in Attachment A to Annex 19. Guidance on State safety programmes and safety management principles is contained in the Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859) and the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

1.2.4.3. The period of validity of a Medical Assessment shall begin on the day the medical examination is performed. The duration of the period of validity shall be in accordance with the provisions of 1.2.5.2.

1.2.4.3.1. The period of validity of a Medical Assessment may be extended, at the discretion of the Licensing Authority, up to 45 days.

Note.— It is advisable to let the calendar day on which the Medical Assessment expires remain constant year after year by allowing the expiry date of the current Medical Assessment to be the beginning of the new validity period under the proviso that the medical examination takes place during the period of validity of the current Medical Assessment but no more than 45 days before it expires.

1.2.4.4. Except as provided in 1.2.5.2.6, flight crew members or air traffic controllers shall not exercise the privileges of their licence unless they hold a current Medical Assessment appropriate to the licence.

1.2.4.5. Contracting States shall designate medical examiners, qualified and licensed in the practice of medicine, to conduct medical examinations of fitness of applicants for the issue or renewal of the licences or ratings specified in Chapters 2 and 3, and of the appropriate licences specified in Chapter 4.

1.2.4.5.1. Medical examiners shall have received training in aviation medicine and shall receive refresher training at regular intervals. Before designation, medical examiners shall demonstrate adequate competency in aviation medicine.

1.2.4.5.2. Medical examiners shall have practical knowledge and experience of the conditions in which the holders of licences and ratings carry out their duties.

Note.— Examples of practical knowledge and experience are flight experience, simulator experience, on-site observation or any other hands-on experience deemed by the Licensing Authority to meet this requirement.

1.2.4.5.3. Recommendation.— *The competence of a medical examiner should be evaluated periodically by the medical assessor.*

1.2.4.6. Applicants for licences or ratings for which medical fitness is prescribed shall sign and furnish to the medical examiner a declaration stating whether they have previously undergone such an examination and, if so, the date, place and result of the last examination. They shall indicate to the examiner whether a Medical Assessment has previously been refused, revoked or suspended and, if so, the reason for such refusal, revocation or suspension.

1.2.4.6.1. Any false declaration to a medical examiner made by an applicant for a licence or rating shall be reported to the Licensing Authority of the issuing State for such action as may be considered appropriate.

1.2.4.7. Having completed the medical examination of the applicant in accordance with Chapter 6, the medical examiners shall coordinate the results of the examination and submit a signed report, or equivalent, to the Licensing Authority, in accordance with its requirements, detailing the results of the examination and evaluating the findings with regard to medical fitness.

1.2.4.7.1. If the medical report is submitted to the Licensing Authority in electronic format, adequate identification of the examiner shall be established.

1.2.4.7.2. If the medical examination is carried out by two or more medical examiners, Contracting States shall appoint one of these to be responsible for coordinating the results of the examination, evaluating the findings with regard to medical fitness, and signing the report.

1.2.4.8. Contracting States shall use the services of medical assessors to evaluate reports submitted to

1.2.4.9. the Licensing Authorities by medical examiners.

1.2.4.9.1. The medical examiner shall be required to submit sufficient information to the Licensing Authority to enable that Authority to undertake Medical Assessment audits.

Note.— The purpose of such auditing is to ensure that medical examiners meet applicable standards for good medical practice and aeromedical risk assessment. Guidance on aeromedical risk assessment is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984). Annex 1 — Personnel Licensing Chapter 1

1.2.4.10. If the medical Standards prescribed in Chapter 6 for a particular licence are not met, the appropriate Medical Assessment shall not be issued or renewed unless the following conditions are fulfilled:

- a) accredited medical conclusion indicates that in special circumstances the applicant's failure to meet any requirement, whether numerical or otherwise, is such that exercise of the privileges of the licence applied for is not likely to jeopardize flight safety;
- b) relevant ability, skill and experience of the applicant and operational conditions have been given due consideration; and
- c) the licence is endorsed with any special limitation or limitations when the safe performance of the licence holder's duties is dependent on compliance with such limitation or limitations.

1.2.4.11. Medical confidentiality shall be respected at all times.

1.2.4.11.1. All medical reports and records shall be securely held with accessibility restricted to authorized personnel.

1.2.4.11.2. When justified by operational considerations, the medical assessor shall determine to what extent pertinent medical information is presented to relevant officials of the Licensing Authority.

1.2.5. Validity of licences

1.2.5.1. A Contracting State, having issued a licence, shall ensure that the privileges granted by that licence, or by related ratings, are not exercised unless the holder maintains competency and meets the requirements for recent experience established by that State.

1.2.5.1.1. **Recommendation.**— *A Contracting State should establish maintenance of competency and recent experience requirements for pilot licences and ratings based on a systematic approach to accident prevention and should include a risk assessment process and analysis of current operations, including accident and incident data appropriate to that State.*

1.2.5.1.2. A Contracting State, having issued a licence, shall ensure that other Contracting States are enabled to be satisfied as to the validity of the licence.

Note 1.— The maintenance of competency of flight crew members, engaged in commercial air transport operations, may be satisfactorily established by demonstration of skill during proficiency flight checks completed in accordance with Annex 6.

Note 2.— Maintenance of competency may be satisfactorily recorded in the operator's records, or in the flight crewmember's personal log book or licence.

Note 3.— Flight crew members may, to the extent deemed feasible by the State of Registry, demonstrate their continuing competency in flight simulation training devices approved by that State.

Note 4.— See the Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulation Training Devices (Doc 9625).

Note 5.— See the Manual of Procedures for Establishment and Management of a State's Personnel Licensing System

(Doc 9379) for guidance material on the development of a risk assessment process.

1.2.5.2 Except as provided in 1.2.5.2.1, 1.2.5.2.2, 1.2.5.2.3, 1.2.5.2.4, 1.2.5.2.5 and 1.2.5.2.6, a Medical Assessment issued in accordance with 1.2.4.6 and 1.2.4.7 shall be valid from the date of the medical examination for a period not greater than:

60 months for the private pilot licence — aeroplane, airship, helicopter and powered-lift;

12 months for the commercial pilot licence — aeroplane, airship, helicopter and powered-lift;

12 months for the multi-crew pilot licence — aeroplane;

12 months for the airline transport pilot licence — aeroplane, helicopter and powered-lift;

60 months for the glider pilot licence;

60 months for the free balloon pilot licence;

12 months for the flight navigator licence;

12 months for the flight engineer licence;

48 months for the air traffic controller licence.

Note 1.— The periods of validity listed above may be extended by up to 45 days in accordance with 1.2.4.3.1.

Note 2.— When calculated in accordance with 1.2.5.2 and its sub-paragraphs, the period of validity will, for the last month counted, include the day that has the same calendar number as the date of the medical examination or, if that month has no day with that number, the last day of that month.

1.2.5.1.1. The period of validity of a Medical Assessment may be reduced when clinically indicated.

1.2.5.1.2. When the holders of airline transport pilot licences — aeroplane, helicopter and powered-lift, and commercial pilot licences — aeroplane, airship, helicopter and powered-lift, who are engaged in single-crew commercial air transport operations carrying passengers, have passed their 40th birthday, the period of validity specified in 1.2.5.2 shall be reduced to six months.

1.2.5.1.3. When the holders of airline transport pilot licences — aeroplane, helicopter and powered-lift, commercial pilot licences — aeroplane, airship, helicopter and powered-lift, and multi-crew pilot licences — aeroplane, who are engaged in commercial air transport operations, have passed their 60th birthday, the period of validity specified in 1.2.5.2 shall be reduced to six months.

1.2.5.1.4. When the holders of private pilot licences — aeroplane, airship, helicopter and powered-lift, free balloon pilot licences, glider pilot licences and air traffic controller licences have passed their 40th birthday, the period of validity specified in 1.2.5.2 shall be reduced to 24 months.

1.2.5.1.5. Recommendation.— *When the holders of private pilot licences — aeroplane, airship, helicopter and powered-lift, free balloon pilot licences, glider pilot licences and air traffic controller licences have passed their 50th birthday, the period of validity specified in 1.2.5.2 should be further reduced to 12 months.*

Note.— The periods of validity listed above are based on the age of the applicant at the time of undergoing the medical examination.

1.2.5.1.6. *Circumstances in which a medical examination may be deferred.* The prescribed re-examination of a licence holder operating in an area distant from designated medical examination facilities may be deferred at the discretion of the Licensing Authority, provided that such deferment shall only be made as an exception and shall not exceed:

- a) a single period of six months in the case of a flight crew member of an aircraft engaged in non-commercial operations;
- b) two consecutive periods each of three months in the case of a flight crew member of an aircraft engaged in commercial operations provided that in each case a favourable medical report is obtained after examination by a designated medical examiner of the area concerned, or, in cases where such a designated medical examiner is not available, by a physician legally qualified to practise medicine in that area. A report of the medical examination shall be sent to the Licensing Authority where the licence was issued;
- c) in the case of a private pilot, a single period not exceeding 24 months where the medical examination is carried out by an examiner designated under 1.2.4.5 by the Contracting State in which the applicant is temporarily located. A report of the medical examination shall be sent to the Licensing Authority where the licence was issued.

1.2.6. Decrease in medical fitness

1.2.6.1. Holders of licences provided for in this Annex shall not exercise the privileges of their licences and related ratings at any time when they are aware of any decrease in their medical fitness which might render them unable to safely and properly exercise these privileges.

*1.2.6.1.1. **Recommendation.**— States should ensure that licence holders are provided with clear guidelines on medical conditions that may be relevant to flight safety and when to seek clarification or guidance from a medical examiner or Licensing Authority.*

Note.— *Guidance on physical and mental conditions and treatments that are relevant to flight safety about which information may need to be forwarded to the Licensing Authority is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).*

*1.2.6.1.2. **Recommendation.**— Each Contracting State should, as far as practicable, ensure that licence holders do not exercise the privileges of their licences and related ratings during any period in which their medical fitness has, from any cause, decreased to an extent that would have prevented the issue or renewal of their Medical Assessment.*

1.2.7. Use of psychoactive substances

1.2.7.1. Holders of licences provided for in this Annex shall not exercise the privileges of their licences and related ratings while under the influence of any psychoactive substance which might render them unable to safely and properly exercise these privileges.

1.2.7.2. Holders of licences provided for in this Annex shall not engage in any problematic use of substances.

1.2.7.3. Recommendation.— *Contracting States should ensure, as far as practicable, that all licence holders who engage in any kind of problematic use of substances are identified and removed from their safety-critical functions. Return to the safety-critical functions may be considered after successful treatment or, in cases where no treatment is necessary, after cessation of the problematic use of substances and upon determination that the person's continued performance of the function is unlikely to jeopardize safety.*

Note.— *Guidance on suitable methods of identification (which may include biochemical testing on such occasions as pre-employment, upon reasonable suspicion, after accidents/incidents, at intervals, and at random) and on other prevention topics is contained in the Manual on Prevention of Problematic Use of Substances in the Aviation Workplace (Doc 9654).*

1.2.8. Approved training and approved training organization

Note.— *The qualifications required for the issue of personnel licences can be more readily and speedily acquired by applicants who undergo closely supervised, systematic and continuous courses of training, conforming to a planned syllabus or curriculum. Provision has accordingly been made for some reduction in the experience requirements for the issue of certain licences and ratings prescribed in these Standards and Recommended Practices, in respect of an applicant who has satisfactorily completed a course of approved training.*

1.2.8.1. Approved training shall provide a level of competency at least equal to that provided by the minimum experience requirements for personnel not receiving such approved training.

1.2.8.2. The approval of a training organization by a State shall be dependent upon the applicant demonstrating compliance with the requirements of Appendix 2 to this Annex and the relevant provisions contained in Annex 19.

Note 1.— *Annex 19 includes safety management provisions for an approved training organization that is exposed to safety risks related to aircraft operations during the provision of its services. Further guidance is contained in the Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).*

Note 2.— *Guidance on approval of a training organization can be found in the Manual on the Approval of Training Organizations (Doc 9841).*

1.2.8.3. Approved training for flight crew and air traffic controllers shall be conducted within an approved training organization.

Note.— The approved training considered in 1.2.8.3 relates primarily to approved training for the issuance of an Annex 1 licence or rating. It is not intended to include approved training for the maintenance of competence or for an operational qualification after the initial issuance of a licence or rating, as may be required for air traffic controllers or for flight crew, such as the approved training under Annex 6 — Operation of Aircraft, Part I — International Commercial Air Transport — Aeroplanes, 9.3, or Part III — International Operations — Helicopters, Section II, 7.3.

1.2.8.4. Competency-based approved training for aircraft maintenance personnel shall be conducted within an approved training organization.

Note.— A comprehensive training scheme for the aircraft maintenance (technician/engineer/mechanic) licence, including the various levels of competency, is contained in the Procedures for Air Navigation Services — Training (Doc 9868, PANS-TRG).

1.2.9. Language proficiency

1.2.9.1. Aeroplane, airship, helicopter and powered-lift pilots, air traffic controllers and aeronautical station operators shall demonstrate the ability to speak and understand the language used for radiotelephony communications to the level specified in the language proficiency requirements in

Annex 1 — Personnel Licensing

Chapter 1

Appendix 1.

1.2.9.2. **Recommendation.**— *Flight engineers, and glider and free balloon pilots should have the ability to speak and understand the language used for radiotelephony communications.*

1.2.9.3. Flight navigators required to use the radiotelephone aboard an aircraft shall demonstrate the ability to speak and understand the language used for radiotelephony communications.

1.2.9.4. **Recommendation.**— *Flight navigators required to use the radiotelephone aboard an aircraft should demonstrate the ability to speak and understand the language used for radiotelephony communications to the level specified in the language proficiency requirements in Appendix 1*

1.2.9.5. The language proficiency of aeroplane, airship, helicopter and powered-lift pilots, air traffic controllers and aeronautical station operators who demonstrate proficiency below the Expert Level (Level 6) shall be formally evaluated at intervals in accordance with an individual's demonstrated proficiency level.

1.2.9.6. **Recommendation.**— *The language proficiency of aeroplane, airship, helicopter and powered-lift pilots, flight navigators required to use the radiotelephone aboard an aircraft, air traffic controllers and aeronautical station operators who demonstrate proficiency below the Expert Level (Level 6) should be formally evaluated at intervals in accordance with an individual's demonstrated proficiency level, as follows:*

- a) those demonstrating language proficiency at the Operational Level (Level 4) should be evaluated at least once every three years; and*
- b) those demonstrating language proficiency at the Extended Level (Level 5) should be evaluated at least once every six years.*

Note 1.— Formal evaluation is not required for applicants who demonstrate expert language proficiency, e.g. native and very proficient non-native speakers with a dialect or accent intelligible to the international aeronautical community.

Note 2.— The provisions of 1.2.9 refer to Annex 10, Volume II, Chapter 5, whereby the language used for radiotelephony communications may be the language normally used by the station on the ground or English. In practice, therefore, there will be situations whereby flight crew members will only need to speak the language normally used by the station on the ground.

4.6.2 Privileges of the holder of the licence and
the conditions to be observed in exercising such privileges

Subject to compliance with the requirements specified in 1.2.5, the privileges of the holder of a flight operations officer licence shall be to serve in that capacity with responsibility for each area for which the applicant meets the requirements specified in Annex 6.

4.7. Aeronautical station operator licence

Note.— This licence is not intended for personnel providing Aerodrome Flight Information Service (AFIS). Guidance on the qualifications to be met by these personnel can be found in Circular 211, Aerodrome Flight Information Service (AFIS).

4.7.1. Requirements for the issue of the licence

4.7.1.1. Before issuing an aeronautical station operator licence, a Contracting State shall require the applicant to meet the requirements of 4.7.1. Unlicensed individuals may operate as aeronautical station operators on the condition that the State from which they operate ensures that they meet the same requirements.

4.7.1.2. *Age*

The applicant shall be not less than 18 years of age.

4.7.1.3. *Knowledge*

The applicant shall have demonstrated a level of knowledge appropriate to the holder of an aeronautical station operator, in at least the following subjects:

General knowledge

4.7.1.3.1. air traffic services provided within the State;

Operational procedures

4.7.1.3.2. radiotelephony procedures; phraseology; telecommunication network;

Rules and regulations

4.7.1.3.3. rules and regulations applicable to the aeronautical station operator; and

Telecommunication equipment

4.7.1.3.4. principles, use and limitations of telecommunication equipment in an aeronautical station.

4.7.1.4. Experience

The applicant shall have:

4.7.1.4.1. satisfactorily completed an approved training course within the 12-month period immediately preceding application, and have served satisfactorily under a qualified aeronautical station operator for not less than two months; or

4.7.1.4.2. satisfactorily served under a qualified aeronautical station operator for not less than six months during the 12-month period immediately preceding application.

4.7.1.5. Skill

The applicant shall demonstrate, or have demonstrated, competency in:

4.7.1.5.1. operating the telecommunication equipment in use; and

4.7.1.5.2. transmitting and receiving radiotelephony messages with efficiency and accuracy.

4.7.2. Privileges of the aeronautical station operator and the conditions to be observed in exercising such privileges

Subject to compliance with the requirements specified in 1.2.5 and 1.2.9, the privileges of the holder of an aeronautical station operator licence shall be to act as an operator in an aeronautical station. Before exercising the privileges of the licence, the holder shall be familiar with all pertinent and current information regarding the types of equipment and operating procedures used at that aeronautical station.

4.8. Aeronautical meteorological personnel

Note.— The requirements for training and qualifications for all aeronautical meteorological personnel are the responsibility of the World Meteorological Organization (WMO) in accordance with the Working Arrangements between the International Civil Aviation Organization and the World Meteorological Organization (Doc 7475). The requirements can be found in WMO Document 1083 — Manual on the implementation of education and training standards in Meteorology and Hydrology, Volume I – Meteorology.

ATTACHMENT B

MULTI-CREW PILOT LICENCE — AEROPLANE LEVELS OF COMPETENCY

1. Core flying skills

The level of competency at which the applicant shall have complied with the requirements for the private pilot licence specified in Chapter 2, 2.3, including night flight requirements, and, in addition, have completed, smoothly and with accuracy, all procedures and manoeuvres related to upset training and flight with reference solely to instruments. From the outset, all training is conducted in an integrated multi-crew, competency-based and threat and error management (TEM) environment. Initial training and instructional input levels are high as core skills are being embedded in the ab initio application. Assessment at this level confirms that control of the aeroplane is maintained at all times in a manner such that the successful outcome of a procedure or a manoeuvre is assured.

2. Level 1 (Basic)

The level of competency at which assessment confirms that control of the aeroplane or situation is maintained at all times and in such a manner that if the successful outcome of a procedure or manoeuvre is in doubt, corrective action is taken. Performance in the generic cockpit environment does not yet consistently meet the Standards of knowledge, operational skills and level of achievement required in the core competencies. Continual training input is required to meet an acceptable initial operating standard. Specific performance improvement/personal development plans will be agreed and the details recorded. Applicants will be continuously assessed as to their suitability to progress to further training and assessment in successive phases.

3. Level 2 (Intermediate)

The level of competency at which assessment confirms that control of the aeroplane or situation is maintained at all times and in such a manner that the successful outcome of a procedure or manoeuvre is assured. The training received at Level 2 shall be conducted under the instrument flight rules, but need not be specific to any one type of aeroplane. On completion of Level 2, the applicant shall demonstrate levels of knowledge and operational skills that are adequate in the environment and achieves the basic standard in the core capability. Training support may be required with a specific development plan to maintain or improve aircraft handling, behavioural performance in leadership or team management. Improvement and development to attain the Standard is the key performance objective. Any core competency assessed as less than satisfactory should include supporting evidence and a remedial plan.

ANNEX 1

ATT B-1

17/11/11

4. Level 3 (Advanced)

The level of competency required to operate and interact as a co-pilot in a turbine-powered aeroplane certificated for operation with a minimum crew of at least two pilots, under visual and instrument conditions. Assessment confirms that control of the aeroplane or situation is maintained at all times in such a manner that the successful outcome of a procedure or manoeuvre is assured. The applicant shall consistently demonstrate the knowledge, skills and attitudes required for the safe operation of an applicable aeroplane type as specified in the performance criteria.

Note.— Material on the development of performance criteria can be found in the Procedures for Air Navigation Services — Training (PANS-TRG, Doc 9868)

ATTACHMENT C

ENDORSEMENT FOR AUTOMATICALLY VALIDATED LICENCES

This attachment contains an example of the licence endorsement required for those licences automatically validated as per

It also provides an example for an attachment XXX to the licence that includes the necessary details required by 1.2.2.3 where XXX would be a number or a mark.

1. Licence endorsement example

1.1. The following endorsement should be on those licences automatically validated under a formal agreement between States: “Rendered valid as per Attachment XXX”.

1.2. Attachment XXX to the licence must be accessible (in any format, such as electronic or hard copy) when using the privileges and the automatic validation of the licence.

1.3. Attachment XXX is published by the State issuing the licence or by the Regional Safety Oversight Organization that manages the common set of licensing regulations on behalf of the States party to the formal agreement, and may be identical for all issued licences.

1.4. When the Regional Safety Oversight Organization publishes Attachment XXX, it should list the member States of the Regional Safety Oversight Organization in Attachment XXX.

1.5. When Attachment XXX is issued in a language other than English, 5.1.3 is applicable as Attachment XXX is part of the endorsement on the licence.

ANNEX 1

ATT C-1

9/11/17

Annex 1 — Personnel Licensing

Attachment C

- **Example of Attachment XXX**

*	<i>State or Regional Safety Oversight Organization</i>	*
	Attachment XXX to automatically validated licences	
1. The licence is automatically validated by all the States listed in 2 under an agreement registered with ICAO. The ICAO Registration Number is: _ _ _ _ .		
2. The ICAO Contracting States that automatically validate this licence are:		
(Signature or stamp)		
**		

* For use by the State of issuance of the licence or the Regional Safety Oversight Organization.

** When Attachment XXX is issued by a Regional Safety Oversight Organization, this box should contain the following: “The Regional Safety Oversight Organization member States are: [list of States members of the Regional Safety Oversight Organization].”

— END —

9/11/17

ATT C-2

15. melléklet a 2024. évi ... törvényhez

A nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Annex 1. 175. módosítás hivatalos magyar nyelvű fordítása:

175. sz. MÓDOSÍTÁS

**A NEMZETKÖZI SZABVÁNYOKHOZ ÉS
AJÁNLOTT ELJÁRÁSOKHOZ**

SZEMÉLYI ALKALMASSÁG

ANNEX 1.

**A NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSRŐL SZÓLÓ
EGYEZMÉNYHEZ**

Az Annex 1. e dokumentumban foglalt módosítását az ICAO Tanácsa **2018. március 7-én** fogadta el. A módosítás azon részei, amelyeket **2018. július 16-ig** a Szerződő Államok összlétszámának több mint fele nem hagyott jóvá, ezen a napon lépnek hatályba, és **2018. november 8-án** válnak alkalmazandóvá az elfogadó határozatban meghatározottak szerint. (AN 12/1.1.23-18/11 számú állami levél)

2018. MÁRCIUS

NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSI SZERVEZET

**175. MÓDOSÍTÁS A NEMZETKÖZI SZABVÁNYOKHOZ ÉS
AJÁNLOTT ELJÁRÁSOKHOZ**

ANNEX 1. — SZEMÉLYI ALKALMASSÁG

ELFOGADÓ HATÁROZAT

A Tanács

A Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezményrel és különösen annak 37., 54. és 90. cikkei rendelkezéseivel összhangban eljárva,

1. *Ezennel*, 2018. március 7-én *elfogadja* a Nemzetközi szabványok és ajánlott eljárások 175. módosítását, amelyet a *Nemzetközi szabványok és ajánlott eljárások, Személyi alkalmasság* című dokumentum tartalmaz, amely az Egyezmény Annex 1. jelölést kapja;

2. *Előírja*, hogy az említett módosítás hatályba lépésének időpontja 2018. július 16., kivéve bármely olyan részét, amely tekintetében a Szerződő Államok többsége ezen időpont előtt a Tanácsnál kifogást emelt;

3. *Úgy határoz*, hogy az említett módosítást vagy annak hatályba lépett részeit 2018. november 8-tól kell alkalmazni;

4. *Felkéri a Főtitkárt*:

a) hogy a fenti intézkedésről haladéktalanul értesítse az egyes Szerződő Államokat, és 2018. július 16-át követően haladéktalanul küldjön értesítést a módosítás hatályba lépett részeiről;

b) hogy kérje meg az egyes Szerződő Államokat:

1) hogy értesítse a Szervezetet (az Egyezmény 38. cikkében előírt kötelezettséggel összhangban) azokról az eltérésekről, amelyek 2018. november 8-án fennállnak nemzeti szabályai vagy gyakorlatai és a mellékletben szereplő, ezúton módosított szabványok rendelkezései között; az ilyen értesítést 2018. október 8-ig¹ kell megtenni, majd ezt követően értesíteni a Szervezetet minden további felmerülő eltérésről;

2) hogy értesítse a Szervezetet 2018. október 8.¹ előtt arról az időpontról, vagy azokról az időpontokról, amikor megfelel az Annexben szereplő, módosított szabványok rendelkezéseinek;

c) hogy kérjen fel minden Szerződő Államot, hogy a fenti b) pontban a szabványoktól való eltérések tekintetében meghatározott eljárást követve további értesítést küldjenek a saját gyakorlatuk és az ajánlott gyakorlatok által meghatározott gyakorlatok közötti különbségekről, amennyiben az ilyen eltérések bejelentése fontos a léginnavigáció biztonsága szempontjából.

— — — — —

¹ 2020. október 5. a 2020. november 5-től alkalmazandó rendelkezések esetében; és

2022. október 3. a 2022. november 3-tól alkalmazandó rendelkezések esetében.

**AZ ANNEX 1. MÓDOSÍTÁSÁNAK
BEMUTATÁSÁRA VONATKOZÓ
MEGJEGYZÉSEK**

A módosítás szövegének elrendezésében a törölt szöveget áthúzott vonallal, az új szöveget pedig szürke kiemelőszínnel jelöljük, ahogy az alábbiakban látható:

~~A törölni kívánt szöveg egy vonallal van áthúzva.~~

törölni kívánt szöveg

A beilleszteni kívánt új szöveg szürke kiemelőszínnel van jelölve.

beilleszteni kívánt új szöveg

~~A törölni kívánt szöveg egy vonallal van áthúzva.~~
amelyet a helyettesítő szöveg követ, szürke kiemelőszínnel jelölve.

a meglévő szöveget
helyettesítő új szöveg

**A NEMZETKÖZI
SZABVÁNYOK ÉS
AJÁNLOTT ELJÁRÁSOK
175. MÓDOSÍTÁSÁNAK
SZÖVEGE**

SZEMÉLYI ALKALMASSÁG

ANNEX 1.

A NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSRŐL SZÓLÓ EGYEZMÉNYHEZ

...

**1. FEJEZET SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEKRE
VONATKOZÓ MEGHATÁROZÁSOK ÉS
ÁLTALÁNOS SZABÁLYOK**

1.1 Fogalommeghatározások

...

Elfogadott alkalmassági modell (Adapted competency model). Az ICAO alkalmassági keretrendszerből átvett kompetenciák csoportja a hozzájuk tartozó leírással és teljesítménykritériumokkal, amelyet egy szervezet egy adott szerepkörre vonatkozó, kompetencia-alapú kiképzés és értékelés kialakítására használ.

...

Megfelelő légialkalmassági követelmények (Appropriate airworthiness requirements). Azok az átfogó és részletes légialkalmassági előírások, amelyeket egy Szerződő Állam a vizsgált légijármű-, hajtómű- vagy légcsavarosztályra vonatkozóan megállapított, átvett, vagy elfogadott.

Jogosított karbantartó szervezet (Approved maintenance organization).[†] A Szerződő Állam által az Annex 6. I. Részének 8. Fejezete – Repülőgép karbantartása – előírásai alapján jogosított, és az illető Állam jóváhagyott felügyelete alatt működő szervezet, amely feladata a légijármű, vagy részeinek karbantartása.

Megjegyzés.— Ez a meghatározás nem kívánja kizárni azt a lehetőséget, hogy a szervezetet vagy annak felügyeletét egynél több állam hagyja jóvá.

Jogosított karbantartó szervezet (Approved maintenance organization).^{††} A Szerződő Állam által az ~~Annex 6. I. részének 8. Fejezete — Repülőgép karbantartása, és az Annex 8. II. Részének 6. Fejezete — Karbantartó Szervezet jogosítása~~ előírásai alapján jogosított, és az illető Állam jóváhagyott felügyelete alatt működő szervezet, amely feladata a légijármű, a hajtómű, a légcsavar, vagy részeinek karbantartása.

Megjegyzés.— Ez a meghatározás nem kívánja kizárni azt a lehetőséget, hogy a szervezetet vagy annak felügyeletét egynél több állam hagyja jóvá.

[†] 2020. november 4-ig alkalmazandó.

^{††} 2020. november 5-től alkalmazandó.

...

Írányítási és vezetési (C2) kapcsolat (Command and control (C2) link). A távoli vezérlésű légi jármű és a távpilóta állomás közötti adatkapcsolat a repülési művelet irányítása céljából.

...

Észlelés és elkerülés (Detect and avoid). A konfliktust jelentő forgalom vagy más veszélyek vizuális észlelésének, érzékelésének vagy észlelésének képessége, és a megfelelő intézkedés megtétele.

...

Kétkormányos képzési idő (Dual instruction time).^{†††} Az a repülési időtartam, amely alatt a légi jármű fedélzetén egy adott személyt megfelelő jogosítással rendelkező pilóta oktat.

Kétkormányos képzési idő (Dual instruction time).^{††††} Az a repülési időtartam, amely alatt a légi jármű fedélzetén egy adott személyt megfelelő jogosítással rendelkező pilóta, vagy arra megfelelően felhatalmazott távpilóta oktat, távpilóta állomás használatával távoli vezérlésű légi jármű repülése során.

...

Repülési szimulátor oktatóberendezés (Flight simulation training device).^{†††} Az alábbi három berendezéstípus bármelyike, amelyben a repülési körülményeket a földön leutánozzák (szimulálják):

Repülési szimulátor (Flight simulator), amely egy bizonyos típusú légi jármű pilótakabinjának pontos utánzata oly mértékben, hogy a mechanikus, elektromos és elektronikai stb. légi jármű rendszerek működtetésének funkciói, a hajózó személyzet normál környezete, valamint az adott légi jármű teljesítmény- és repülési jellemzői valósághűen utánozhatók;

Repülési eljárást gyakorló berendezés (Flight procedures trainer), amely valósághű fedélzeti környezetet biztosít, és valószerűen utánozza a műszerjelzéseket, a légi jármű mechanikus, elektromos, elektronikus, stb. rendszereinek egyszerű vezérlési funkcióit és az adott osztályba sorolható légi járművek teljesítmény- és repülési jellemzőit;

Műszeres repülést gyakorló alapberendezés (Basic instrument flight trainer) , olyan berendezés, mely megfelelő műszerekkel van felszerelve, és valósághűen utánozza a légi jármű fedélzeti környezetét műszeres repülési körülmények között.

Repülési szimulátor oktatóberendezés (Flight simulation training device). †††† Az alábbi három berendezéstípus bármelyike, amelyben a repülési körülményeket a földön leutánozzák (szimulálják):

Repülési szimulátor (Flight simulator), amely egy bizonyos típusú légi jármű pilótakabinjának pontos utánzata, vagy távoli vezérlésű légi jármű rendszerek (RPAS) pontos utánzata oly mértékben, hogy a mechanikus, elektromos és elektronikai stb. légi jármű rendszerek működtetésének funkciói, a hajózó személyzet normál környezete, valamint az adott légi jármű teljesítmény- és repülési jellemzői valósághűen utánozhatók;

Repülési eljárást gyakorló berendezés (Flight procedures trainer), amely valósághű fedélzeti környezetet, vagy a valósághű távoli vezérlésű légi jármű rendszerek (RPAS) környezetét biztosítja, és valószerűen leutánozza a műszerjelzéseket, a légi jármű mechanikus,

††† 2022. november 2-ig alkalmazandó.

†††† 2022. november 3-tól alkalmazandó.

Műszeres repülést gyakorló alapberendezés (Basic instrument flight trainer) , amely megfelelő műszerekkel van felszerelve, és valósághűen utánozza a légijármű fedélzeti környezetét, vagy a távoli vezérlésű légijármű rendszerek (RPAS) környezetet műszeres repülési körülmények között.

...

Repülési idő – távoli vezérlésű légijármű rendszerek (Flight time — remotely piloted aircraft systems). A teljes idő attól a pillanattól kezdve, amikor az RPS (távoli vezérlőállomás) és az RPA (távoli vezérlésű légijármű) között C2-kapcsolat jön létre a felszállás céljából, vagy attól a pillanattól kezdve, amikor a távpilóta átadást követően átveszi az irányítást, addig a pillanatig, amikor a távoli pilóta befejezi az átadást, vagy amikor a C2-kapcsolat az RPS és az RPA között a repülés végén megszűnik.

...

Átadás (Handover). Az irányítás átadása az egyik távpilóta-állomásról a másikra.

...

Műszeres repülési idő (Instrument flight time).^{†††} Az az időtartam, amely alatt a pilóta valamely légijárművet kizárólag a műszerek alapján vezet, külső vizuális támpontok felhasználása nélkül.

Műszeres repülési idő (Instrument flight time).^{††††} Az az időtartam, amely alatt a pilóta valamely légijárművet, vagy távpilóta a távoli vezérlésű légijárművet kizárólag a műszerek alapján vezet, külső vizuális támpontok felhasználása nélkül.

...

Táv-másodpilóta (Remote co-pilot). Szakszolgálati engedéllyel rendelkező, a távpilóta parancsnokpilóta feladatain kívül bármely más pilóta-feladatot ellátó távpilóta, kivéve azt a távpilótát, aki kizárólag repülésoktatás céljából tartózkodik a távoli vezérlőállomáson.

Távhajózó személyzeti tag (Remote flight crew member). Szakszolgálati engedéllyel rendelkező hajózó személyzeti tag, akit a repülési szolgálati idő alatt a távoli vezérlésű légijármű rendszer üzemeltetéséhez szükséges feladatokkal bíztak meg.

Távpilóta (Remote pilot). Az üzemeltető által a távoli vezérlésű légijármű üzemeltetése szempontjából lényeges feladatokkal megbízott személy, aki a repülési idő alatt adott esetben a repülési kormánysszerkezetet kezeli.

Táv-parancsnokpilóta (Remote pilot-in-command). Az üzemeltető által parancsnokpilótának kijelölt távpilóta, akit a repülés biztonságos végrehajtásával bíznak meg.

Távoli vezérlőállomás (RPS). A távoli vezérlésű légi jármű rendszer azon része, amely a távoli vezérlésű légi jármű vezetésére használt berendezést tartalmazza.

Távoli vezérlésű légi jármű (Remotely piloted aircraft (RPA)). Személyzet nélküli légi jármű, amelyet a távoli vezérlőállomásról vezetnek.

††† 2022. november 2-ig alkalmazandó.

†††† 2022. november 3-tól alkalmazandó.

Távoli vezérlésű légi jármű rendszerek (RPAS). Távoli vezérlésű légi jármű, a hozzá tartozó távoli vezérlőállomás(ok), a szükséges parancsnoki és vezérlőkapcsolatok és a típustervben meghatározott bármely más komponens.

...

Forgószárnyas légi jármű (Rotorcraft). Motoros meghajtású, levegőnél nehezebb légi jármű, amely levegőben maradását egy vagy több forgószárnyra ható aerodinamikai erő biztosítja.

Karbantartási nyilatkozat aláírása (Sign a maintenance release (to)).[†] Az Annex 6-ban szereplő karbantartási nyilatkozat kiadásával annak igazolása, hogy a karbantartási munkát a vonatkozó légialkalmassági szabványokkal megegyezően kielégítő módon elvégezték.

Karbantartási nyilatkozat aláírása (Sign a maintenance release (to)).^{††} Az Annex 6-ban szereplő karbantartási nyilatkozat (amennyiben a nyilatkozatot nem jogosított karbantartó szervezet adta ki) vagy az Annex 8-ban szereplő karbantartási nyilatkozat (amennyiben a nyilatkozatot jogosított karbantartó szervezet adta ki) kiadásával annak igazolása, hogy a karbantartási munkát a vonatkozó légialkalmassági szabványokkal megegyezően kielégítő módon elvégezték .

...

Egyedül repülési idő – távoli vezérlésű légi jármű rendszerek (Solo flight time — remotely piloted aircraft systems). Az a repülési időtartam, amely alatt a növendék távpilóta egyedül irányítja a távoli vezérlésű légi jármű rendszereket (RPAS).

...

1.2 Szakszolgálati engedélyekre vonatkozó általános szabályok

...

2. megjegyzés — A nemzetközi szabványokat és ajánlott eljárásokat az alábbi szakszolgálati engedélyekre alakították ki:

a) Hajózó személyzet

- magánpilóta — repülőgép, léghajó, helikopter, vagy motoros szerkezet;
- kereskedelmi pilóta — repülőgép, léghajó, helikopter, vagy motoros szerkezet;
- többszemélyes személyzet pilóta – repülőgép;

- közforgalmi pilóta — repülőgép, helikopter, vagy motoros szerkezet
- vitorlázó repülőgép pilóta;
- szabadon repülő ballon pilóta;
- hajózó navigátor;
- hajózó mérnök; és
- 2022. november 3-tól alkalmazandóan, távpilóta — repülőgép, léghajó, vitorlázó repülőgép, forgószárnyas légijármű, motoros szerkezet, vagy szabadon repülő ballon.

...

[†]2020. november 4-ig alkalmazandó.

^{††} 2020. november 5-től alkalmazandó.

1.2.1 Hajózó személyzet tagjaként való ténykedés joga *

...

1.2.1.1 — 2022. november 2-ig valamely személy légijárművön csak abban az esetben tevékenykedhet hajózó személyzet tagjaként, ha rendelkezik a feladatkörének megfelelő és az ezen Annex előírásait kielégítő érvényes szakszolgálati engedéllyel. A szakszolgálati engedélyt az adott légijárművet lajstromozó államnak kell kiállítania, vagy érvényesítenie kell a más Szerződő Állam által kiadott szakszolgálati engedélyt.

1.2.1.1. 2022. november 3-tól valamely személy légijárművön csak abban az esetben tevékenykedhet hajózó személyzet tagjaként, vagy távoli vezérlésű légijármű rendszerek (RPAS) hajózó személyzete tagjaként, ha rendelkezik a feladatkörének megfelelő és ezen Annex előírásait kielégítő érvényes szakszolgálati engedéllyel. A szakszolgálati engedélyt az adott légijárművet lajstromozó államnak vagy bármely más Szerződő Államnak kell kiállítania, és az adott légijármű lajstromozó államának kell érvényesítenie.

1.2.1.2. Valamely személy légijárművön csak abban az esetben tevékenykedhet hajózó személyzet tagjaként, ha rendelkezik a feladatkörének megfelelő és ezen Annex előírásait kielégítő érvényes szakszolgálati engedéllyel. 2022. november 3-tól a hajózó személyzet szakszolgálati engedélyét az adott légijárművet lajstromozó államnak vagy más Szerződő Államnak kell kiállítania, és az adott légijármű lajstromozó államának kell érvényesítenie.

1.2.1.3 2022. november 3-tól a távoli vezérlésű légijármű szakszolgálati engedélyt az adott távoli vezérlésű légijármű rendszereket (RPAS) üzemeltető Állam Engedélyező Hatóságának, vagy más Szerződő Államnak kell kiállítania, és azt az RPAS üzemeltetője szerinti Állam Engedélyező Hatóságának kell

1.2.1.4 2022. november 3-tól a nemzetközi légiközlekedésben résztvevő távpilóták a műveletek során kötelesek maguknál tartani megfelelő szakszolgálati engedélyüket.

Megjegyzés.— A Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezmény 29. Cikkelye előírja, hogy a hajózó személyzeti tagoknak a megfelelő engedélyeket magukkal kell vinniük a fedélzetre minden olyan légi jármű esetében, amely részt vesz a nemzetközi légiforgalomban.

...

1.2.4 Egészségügyi alkalmasság

...

1.2.4.4. 2022. november 2-ig, az 1.2.5.2.6. pontban foglaltak kivételével a hajózó személyzet tagjai, vagy a légiforgalmi irányítók csak akkor gyakorolhatják a szakszolgálati engedélyükkel együtt járó jogosultságaikat, ha a szakszolgálati engedélyüknek megfelelő, érvényes Egészségügyi minősítéssel rendelkeznek.

1.2.4.4. 2022. november 3-tól, az 1.2.5.2.6. pontban foglaltak kivételével a hajózó személyzet tagjai, a távhajózó személyzet tagjai, vagy a légiforgalmi irányítók csak akkor gyakorolhatják a szakszolgálati engedélyükkel együtt járó jogosultságaikat, ha a szakszolgálati engedélyüknek megfelelő, érvényes Egészségügyi minősítéssel rendelkeznek.

...

* 2022. november 3-tól az 1.2.1 szakasz címe: *Hajózó személyzet tagjaként vagy távhajózó személyzet tagjaként való ténykedés joga.*

1.2.5 A szakszolgálati engedélyek érvényessége

1.2.5.1.2 A szakszolgálati engedélyt kiadó Szerződő Államnak biztosítania kell, hogy a többi Szerződő Államnak módjában álljon a szakszolgálati engedély érvényességéről meggyőződni.

1. megjegyzés — 2022. november 2-ig a A kereskedelmi légiszállításban részt vevő hajózó személyzeti tagok alkalmasságának meglétéről kielégítő módon lehet meggyőződni az Annex 6. szerint végrehajtott gyakorló repüléseken.

1. megjegyzés — 2022. november 3-tól a kereskedelmi légiszállításban részt vevő hajózó személyzeti tagok és a távhajózó személyzeti tagok alkalmasságának meglétéről kielégítő módon lehet meggyőződni az Annex 6. szerint végrehajtott gyakorló repüléseken.

2. megjegyzés — 2022. november 2-ig Az alkalmasság megléte kielégítően dokumentálható az üzemeltető nyilvántartásában, vagy a hajózó személyzet tagjainak személyi repülési naplójában, vagy szakszolgálati engedélyében.

2. megjegyzés — 2022. november 3-tól Az alkalmasság megléte kielégítően dokumentálható az üzemeltető nyilvántartásában, illetve a hajózó személyzet, vagy a távhajózó személyzet tagjainak személyi repülési naplójában, vagy szakszolgálati engedélyében.

3. megjegyzés — 2022. november 2-ig A hajózó személyzet tagjai – a lajstromozó állam által kívánatosnak tartott mértékig – az adott Állam által jóváhagyott repülési szimulátor oktatóberendezésen is bizonyíthatják alkalmasságuk folyamatos meglétét.

3. megjegyzés — 2022. november 3-tól A hajózó személyzet és a távhajózó személyzet tagjai – a lajstromozó állam, vagy az üzemeltető szerinti Állam Engedélyező Hatósága által kívánatosnak tartott mértékig – az adott Állam által jóváhagyott repülési szimulátor oktatóberendezésen is bizonyíthatják alkalmasságuk folyamatos meglétét.

...

1.2.5.2. Az 1.2.5.2.1., 1.2.5.2.2., 1.2.5.2.3., 1.2.5.2.4., 1.2.5.2.5. és 1.2.5.2.6. pontokban biztosítottak kivételével

az 1.2.4.6. és 1.2.4.7. pontoknak megfelelően kiadott Egészségügyi minősítésnek érvényesnek kell lennie az egészségügyi vizsgálat napjától az alábbi időtartamoknál nem hosszabb ideig:

60 hónap a magánpilóta szakszolgálati engedély esetében — repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet;

12 hónap a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély esetében — repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet;

12 hónap a többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély esetében – repülőgép;

12 hónap a közforgalmi pilóta szakszolgálati engedély esetében — repülőgép, helikopter és motoros szerkezet;

48 hónap a távpilóta szakszolgálati engedély esetében – repülőgép, léghajó, vitorlázó repülőgép, forgószárnyas légijármű, motoros szerkezet, vagy szabadon repülő ballon (2022. november 3-tól alkalmazandó);

...

1.2.5.2.4. 2022. november 2-ig, Ha a magánpilóta – repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet, szabadon repülő ballon, vitorlázó repülő pilóta és légiforgalmi irányító szakszolgálati engedély birtokosa betöltötte a 40. életévét, az 1.2.5.2. pontban meghatározott érvényességi időtartamot 24 hónapra kell lecsökkenteni.

1.2.5.2.4 2022. november 3-tól, ha Ha a magánpilóta szakszolgálati engedély birtokosa — repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet, távpilóta szakszolgálati engedély – repülőgép, léghajó, vitorlázó repülőgép, forgószárnyas légijármű, motoros szerkezet vagy szabadon repülő ballon, vitorlázó repülő pilóta és légiforgalmi irányító szakszolgálati engedély birtokosa betöltötte a 40. életévét, az 1.2.5.2. pontban meghatározott érvényességi időtartamot 24 hónapra kell lecsökkenteni.

1.2.5.2.5 **Ajánlás.**— 2022. november 2-ig, ha a magánpilóta – repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet szakszolgálati engedély birtokosa, valamint a szabadon repülő ballon pilóta, vitorlázó repülő pilóta és a légiforgalmi irányító szakszolgálati engedély birtokosa betöltötte az 50. életévét, az 1.2.5.2. pontban meghatározott érvényességi időtartamot tovább kell csökkenteni 12 hónapra.

Megjegyzés.— A fentiekben felsorolt érvényességi időtartamok a folyamodó arra az életkorára vonatkozik, amikor az orvosi vizsgálatoknak aláveteti magát.

1.2.5.2.5 **Ajánlás.**— 2022. november 3-tól, ha a magánpilóta szakszolgálati engedély – repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet , távpilóta szakszolgálati engedély – repülőgép, léghajó, vitorlázó repülőgép, forgószárnyas légijármű, motoros szerkezet, vagy szabadon repülő ballon pilóta szakszolgálati engedély, birtokosa, valamint a szabadon repülő ballon pilóta, vitorlázó repülő pilóta és a légiforgalmi irányító szakszolgálati engedély birtokosa betöltötte az 50. életévét, az 1.2.5.2. pontban meghatározott érvényességi időtartamot tovább kell csökkenteni 12 hónapra.

Megjegyzés.— A fentiekben felsorolt érvényességi időtartamok a folyamodó arra az életkorára vonatkozik, amikor az orvosi vizsgálatoknak aláveteti magát.

1.2.5.2.6 *Az orvosi vizsgálat halaszthatóságának feltételei.* Ha a szakszolgálati engedély birtokosa a kijelölt egészségügyi felülvizsgálat helyszínétől távol tevékenykedik, az Engedélyező Hatóság döntése szerint az előírt újravizsgálat halasztható, feltéve, hogy ezt csak kivételesen alkalmazzák, és nem haladja meg az alábbi időtartamot:

- a) nem-kereskedelmi tevékenységet végző légi jármű hajózó személyzeti tagja esetében egyszeri hat hónapos időtartam;
- b) kereskedelmi tevékenységet végző légi jármű hajózó személyzeti tagja esetében két egymást követő három hónapos időtartam, feltéve, hogy mindkét esetben kedvező orvosi jelentést kapott a szóban forgó terület kijelölt egészségügyi felülvizsgálójánál végrehajtott vizsgálatot követően, vagy olyan esetekben, amikor ilyen személy nem áll rendelkezésre, akkor egy olyan orvos által elvégzett vizsgálat után, aki törvényes minősítéssel rendelkezik orvosi gyakorlat folytatására ezen a területen. Az orvosi vizsgálatról szóló jelentést ahhoz az Engedélyező Hatósághoz kell eljuttatni, ahol a szakszolgálati engedélyt kiadták;
- c) magánpilóta esetében egyetlen, de 24 hónapot meg nem haladó időtartam olyan esetben, amikor az orvosi vizsgálatot az azon a területen tevékenykedő, a Szerződő Állam által az 1.2.4.5. pontban meghatározottak szerint kijelölt vizsgáló orvos végezte el, ahol a kérelmező ideiglenesen tartózkodik. Az orvosi vizsgálatról szóló jelentést ahhoz az Engedélyező Hatósághoz kell eljuttatni, ahol a szakszolgálati engedélyt kiadták;

d) 2022. november 3-tól két egymást követő, egyenként három hónapos időszak a távolhajózó személyzet tagja esetében.

...

1.2.8.4 2022. november 2-ig, légi jármű szerelők kompetencia-alapú ~~Kompetencia-alapú~~ jóváhagyott kiképzését jogosított kiképzési szervezeten belül kell elvégezni.

Megjegyzés.— A légi jármű szerelő (technikus /mérnök /műszerész) szakszolgálati engedélyre vonatkozó átfogó kiképzési program, beleértve a kompetencia különböző szintjeit, a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai — Kiképzés (PANS-TRG, Doc 9868) című kiadványban található.

1.2.8.4 2022. november 3-tól, légi jármű és távoli vezérlésű légi jármű rendszerek (RPAS) szerelők kompetencia-alapú ~~Kompetencia-alapú~~ jóváhagyott kiképzését jogosított kiképzési szervezeten belül kell elvégezni.

Megjegyzés.— A légijármű szerelő (technikus /mérnök /műszerész) szakszolgálati engedélyre vonatkozó átfogó kiképzési program, beleértve a kompetencia különböző szintjeit, a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai — Kiképzés (PANS-TRG, Doc 9868) című kiadványban található.

1.2.8.5 2022. november 3-tól, távhajózó személyzet kompetencia-alapú jóváhagyott kiképzését jogosított kiképzési szervezeten belül kell elvégezni.

1.2.9 Nyelvtudás

1.2.9.1 2022. november 2-ig repülőgép, ~~Repülőgép~~, léghajó, helikopter és motoros szerkezet pilótáinak, a légiforgalmi irányítóknak és a légiforgalmi állomásüzemeltetőknek bizonyítaniuk kell, hogy beszélik és értik a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelvet az 1. sz. függelékben meghatározott nyelvtudás szintjén.

1.2.9.1 2022. november 3-tól repülőgép, ~~Repülőgép~~, léghajó, helikopter és motoros szerkezet pilótáinak, repülőgép, léghajó, vitorlázó repülőgép, forgószárnyas légijármű, motoros szerkezet vagy szabadon repülő ballon távpilótáinak, a légiforgalmi irányítóknak és a légiforgalmi állomásüzemeltetőknek bizonyítaniuk kell, hogy beszélik és értik a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelvet az 1. sz. függelékben meghatározott nyelvtudás szintjén.

...

1.2.9.5 2022. november 2-ig mindazon repülőgép, léghajó, helikopter, és motoros szerkezet pilóták, légiforgalmi irányítók és légiforgalmi állomásüzemeltetők nyelvismeretét, akiknek nyelvtudása nem éri el a Szakértői szintet (6. szint), időszakonként az előírásoknak megfelelően értékelni kell a jártassági szint egyénileg történő bizonyításával.

1.2.9.5 2022. november 3-tól mindazon repülőgép, léghajó, helikopter, és motoros szerkezet pilóták, repülőgép, léghajó, vitorlázó repülőgép, forgószárnyas légijármű, motoros szerkezet vagy szabadon repülő ballon távpilóták, légiforgalmi irányítók és légiforgalmi állomásüzemeltetők nyelvismeretét, akiknek nyelvtudása nem éri el a Szakértői szintet (6. szint), időszakonként az előírásoknak megfelelően értékelni kell a jártassági szint egyénileg történő bizonyításával.

...

1.2.9.6 **Ajánlás.**— 2022. november 2-ig mindazon repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet pilótáknak, hajózó navigátoroknak a nyelvtudását, akiknek használniuk kell a légijármű fedélzeti rádiótelefonját, valamint azon légiforgalmi irányítók és légiforgalmi állomásüzemeltetők nyelvismeretét, akik nem érik el a Szakértői szintet (6. szint), időszakonként az előírásoknak megfelelően értékelni kell a jártassági szint egyénileg történő bizonyításával a következők szerint:

- a) mindazokat, akiknek bizonyított nyelvtudása eléri az Operatív szintet (4. szint), három évenként legalább egyszer értékelni kell; és
- b) mindazokat, akiknek bizonyított nyelvtudása eléri a Kiterjesztett szintet (5. szint), hat évenként legalább egyszer értékelni kell.

1. megjegyzés — Előírászerű értékelés nem szükséges olyan folyamatok esetében, akik bizonyítják magas szintű nyelvtudásukat, például az anyanyelvük, és akik magas szinten beszélnek a nyelvet bár az nem az anyanyelvük és olyan tájszólással vagy hangsúlyozással beszélnek, amelyet a nemzetközi légiforgalom közössége meg tud érteni.

2. megjegyzés — Az 1.2.9. pont előírásai hivatkoznak az Annex 10., II. kötet 5. fejezetére, ahol a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelv lehet az a nyelv, amelyet a földi állomás rendszerint használ, vagy az angol nyelv. Ezért a gyakorlatban lesznek olyan helyzetek, ahol a hajózó személyzet tagjainak csak azt a nyelvet szükséges beszélniük, amelyet a földi állomások rendszerint használnak.

1.2.9.6 Ajánlás.—

2022. november 3-tól mindazon repülőgép,

léghajó, helikopter és motoros szerkezet pilótáknak, repülőgép, léghajó, vitorlázó repülőgép, forgósárnyas légijármű, motoros szerkezet vagy szabadon repülő ballon távpilótáknak, hajózó navigátoroknak a nyelvtudását, akiknek használniuk kell a légijármű fedélzeti rádiótelefonját, valamint azon légiforgalmi irányítók és légiforgalmi állomásüzemeltetők nyelvismeretét, akik nem érik el a Szakértői szintet (6. szint), időszakonként az előírásoknak megfelelően értékelni kell a jártassági szint egyénileg történő bizonyításával a következők szerint:

- a) mindazokat, akiknek bizonyított nyelvtudása eléri az Operatív szintet (4. szint), három évenként legalább egyszer értékelni kell; és
- b) mindazokat, akiknek bizonyított nyelvtudása eléri a Kiterjesztett szintet (5. szint), hat évenként legalább egyszer értékelni kell.

1. megjegyzés — Előírászerű értékelés nem szükséges olyan folyamatok esetében, akik bizonyítják magas szintű nyelvtudásukat, például az anyanyelvük, és akik magas szinten beszélnek a nyelvet bár az nem az anyanyelvük és olyan tájszólással vagy hangsúlyozással beszélnek, amelyet a nemzetközi légiforgalom közössége meg tud érteni.

2. megjegyzés — Az 1.2.9. pont előírásai hivatkoznak az Annex 10., II. kötet 5. fejezetére, ahol a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelv lehet az a nyelv, amelyet a földi állomás rendszerint használ, vagy az angol nyelv. Ezért a gyakorlatban lesznek olyan helyzetek, ahol a hajózó személyzet tagjainak, a távhajózó személyzet tagjainak csak azt a nyelvet szükséges beszélniük, amelyet a földi állomások rendszerint használnak.

2. FEJEZET PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEK ÉS JOGOSÍTÁSOK*

A. Pilóta szakszolgálati engedélyek és jogosítások

2.1 A pilóta szakszolgálati engedélyekre és jogosításokra vonatkozó általános szabályok

2.1.1 Az engedély kiadásának általános szabályai

...

2.1.3.2 Típusjogosítást kell létrehozni:

...

1. megjegyzés — Ahol közös típusjogosítást honosítanak meg, az ~~csak~~ olyan légitársaságra vonatkozhat, amelynek az üzemeltetési eljárások, rendszerek és kezelés tekintetében hasonló tulajdonságai vannak.

2. megjegyzés — A vitorlázó repülőgépekre és a szabadon repülő ballonokra a minősítési és típusjogosítások követelményrendszerét még nem határozták meg.

...

*2022. november 3-tól a 2. Fejezet címe: 2. Fejezet Pilóta és távpilóta szakszolgálati engedélyek és jogosítások

*Szerkesztői megjegyzés.– Illessze be a B. szakaszt
a 2.10.2.2. pont után a következők szerint:*

B. Távpilóta szakszolgálati engedélyek és jogosítások *2022. november 3-tól alkalmazandó*

2.11 A távpilóta szakszolgálati engedélyekre és jogosításokra vonatkozó általános szabályok

Megjegyzés.— A 2. fejezet B. bekezdésének rendelkezései a távoli vezérlésű légitármű rendszerek (RPAS) nemzetközi műszeres repülési szabályoknak (IFR) megfelelő üzemeltetésére vonatkoznak.

2.11.1 Az engedély kiadásának általános szabályai

2.11.1.1 Egy személy csak akkor tevékenykedhet táv-parancsnokpilótaként vagy távmásodpilótaként az alábbi RPA kategóriáinak bármelyikén, ha ezen személy egy olyan távpilóta szakszolgálati engedély birtokosa, amelyet a jelen fejezet követelményeinek megfelelően állítottak ki:

- repülőgép
- léghajó
- vitorlázó repülőgép
- forgószárnyas légitármű
- motoros szerkezet
- szabadon repülő ballon.

2.11.1.2 A távoli vezérlésű légitármű (RPA) kategóriát a távpilóta szakszolgálati engedélybe be kell jegyezni.

2.11.1.3 A folyamodónak az adott távpilóta szakszolgálati engedélyhez vagy jogosításhoz előírt követelményeket ki kell elégítenie az életkorra, a szakmai ismeretekre, a tapasztalatra, a repülő kiképzésre, a jártasságra és az egészségi alkalmasságra vonatkozóan, mielőtt bármilyen távpilóta szakszolgálati engedélyt vagy jogosítást kiadnának részére.

2.11.1.4 Bármilyen távpilóta szakszolgálati engedélyért vagy jogosításért folyamodónak az Engedélyező Hatóság által meghatározott módon bizonyítania kell, hogy megfelel mindazon, a szakmai tudásra és jártasságra vonatkozó követelményeknek, amelyeket az adott távpilóta szakszolgálati engedélyhez vagy jogosításhoz előírtak.

2.11.2 Kategóriaajogosítások

2.11.2.1 Amikor bevezetik, a kategóriaajogosításoknak a 2.11.1.1. pontban felsorolt távoli vezérlésű légijármű kategóriákkal kell azonosnak lenniük.

2.11.2.2 Ha a távpilóta szakszolgálati engedéllyel már rendelkező személy további kategóriaajogosítást kíván hozzáadni meglévő szakszolgálati engedélyéhez, akkor eleget kell tennie ezen Annex távoli vezérlésű légijármű rendszerekre (RPAS) vonatkozó követelményeinek azon jogok tekintetében, amelyre a kategóriaajogosítást kérte.

2.11.3 Osztály- és típusjogosítások

2.11.3.1 Osztályjogosítást kell megállapítani az olyan távoli vezérlésű légijárművek és kapcsolódó távoli vezérlőállomások számára, amelyeket egypilótás üzemeltetésre hitelesítettek, és amelyek kezelhetősége, teljesítménye és jellemzői hasonlóak, kivéve, ha az Engedélyező Hatóság a típusjogosítást szükségesnek tartja.

2.11.3.2 Típusjogosítást kell megállapítani az olyan távoli vezérlésű légijárművek és kapcsolódó távoli vezérlőállomások számára, amelyek legalább két távoli pilótából álló legénységgel vagy az Engedélyező Hatóság által szükségesnek ítélt esetben legalább két távpilótából álló legénységgel történő üzemeltetésre vannak hitelesítve.

Megjegyzés — Ahol közös típusjogosítást honosítanak meg, az csak olyan távoli vezérlésű légijárműre vonatkozhat, amelyek az üzemeltetési eljárások, rendszerek és kezelés tekintetében hasonló tulajdonságai vannak.

2.11.3.3 Ha a folyamódó bizonyítja jártasságát a távoli vezérlésű légijármű pilóta szakszolgálati engedély első kiadásához, az adott távoli vezérlésű légijármű osztályának vagy típusának megfelelő kategóriát és jogosítást be kell jegyezni a távpilóta szakszolgálati engedélybe.

2.11.3.4 **Ajánlás.**— Nyilvánosan hozzáférhetővé kell tenni azokat a teljesítményszinteket, amelyeket annak a távoli vezérlésű légijármű járműosztály vagy típus üzemeltetéséhez el kell érni, amelyre a jogosításokat kiadják.

2.11.4 Osztály- és típusjogosítást igénylő körülmények

2.11.4.1 A távpilóta szakszolgálati engedélyt kiadó Szerződő Állam az ilyen távpilóta szakszolgálati engedély birtokosának csak akkor engedélyezheti távoli vezérlésű légijármű vagy távoli vezérlőállomás táv-parancsnokpilótaként vagy táv-másodpilótaként való tevékenységet, ha a birtokos rendelkezik az alábbi felhatalmazással:

a) a 2.11.3.1. pontban meghatározott megfelelő osztályjogosítással, vagy

b) típusjogosítással, ha ezt a 2.11.3.2. pont előírásai megkövetelik.

2.11.4.1.1 Ha a típusjogosítást táv-másodpilótai tevékenység végzésének jogára korlátozva adták ki, vagy jogait csak a távpilóta tevékenységeire korlátozták, akkor ezt a korlátozást a jogosításba be kell jegyezni.

2.11.4.1.2 Ha az osztály-jogosítást távpilótai tevékenység végzésének jogára a repülés utazórepülési szakaszára történő korlátozásával adták ki, akkor ezt a korlátozást a jogosításba be kell jegyezni.

2.11.4.2 Az Engedélyező Hatóság a távpilóta szakszolgálati engedély birtokosának a 2.11.4.1. pontnak megfelelő osztály-, vagy típusjogosítás helyett írásos külön engedélyt adhat ki gyakorló és próbarepüléshez, vagy meghatározott, különleges célú, bevételt nem eredményező repülésekre. Az engedély érvényességét az adott repülés végrehajtásához szükséges időtartamra kell korlátozni.

2.11.5 Az osztály-, és típusjogosítás kiadásának feltételei

2.11.5.1 Osztály jogosítás

A folyamodó a távoli vezérlésű légitármű megfelelő biztonságos működtetését abba az osztályba tartozó légitárművön köteles demonstrálni, amely osztályra jogosítást kíván szerezni.

2.11.5.2 Típusjogosítás a 2.11.3.2. pont szerint

A folyamodonak:

a) megfelelő felügyelet mellett tapasztalatot kell szereznie a szóban forgó távoli vezérlésű légitárművön és a kapcsolódó távoli vezérlőállomáson és/vagy repülési szimulátor oktatóberendezésen (FSTD), az alábbi eljárásokban:

- a repülés minden fázisának szokványos repülési eljárásai és manőverei;
- a berendezések, mint például a hajtómű, C2-kapcsolat, a rendszerek és a váz meghibásodása és helytelen működése esetén követendő nem-szokványos és vészhelyzeti eljárások;
- szokványos, nem-szokványos és vészhelyzeti körülményekre vonatkozó műszeres repülési eljárások, ideértve a műszeres megközelítés, a megszakított megközelítés, a leszállás és a szimulált hajtómű-meghibásodás eljárásait; és
- repülőgép kategória típusjogosításhoz, rendelkezések megelőzésére és helyreállítására vonatkozó kiképzés.

1. megjegyzés — A rendellenességek megelőzésére és helyreállítására vonatkozó kiképzés eljárásai a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai – Kiképzés (PANS-TRG, Doc 9868) című kiadványban találhatók.

2. megjegyzés — A rendellenességek megelőzésére és helyreállítására vonatkozó kiképzésről a Repülőgépen előforduló rendellenességek megelőzésére és helyreállítására vonatkozó Kiképzés Kézikönyve (Doc 10011) nyújt útmutatást.

3. megjegyzés — A Repülési Szimulátorok Minőségi Kritériumainak ICAO Kézikönyve (DOC 9625) tartalmaz irányelveket a repülési szimulátorok jóváhagyásához a rendellenességek megelőzésére és helyreállítására vonatkozóan.

4. megjegyzés — A repülőgéppel kapcsolatos, a rendellenességek megelőzésére és helyreállítására vonatkozó kiképzés a integrálható a jogosítási programba, vagy kiegészítő modulként közvetlenül azt követően elvégezhető..

— a hajózó személyzet cselekvőképtelensége esetére vonatkozó eljárások és a személyzet közötti koordináció, beleértve a távpilóták feladatainak kijelölését, a személyzet együttműködését és az ellenőrző jegyzékek (checklists) használatát;

Megjegyzés.— Felhívjuk a figyelmet a távoli vezérlésű légi jármű rendszerek (RPAS) kiképzést nyújtó távpilótákra előírt minősítő követelményekről szóló 2.11.7.1. pontra.

- b) az távoli vezérlésű légi jármű adott típusának és a kapcsolódó távoli vezérlőállomás biztonságos üzemeltetéséhez, valamint a C2-kapcsolat kezeléséhez szükséges jártasságot kell demonstrálnia akár a táv-parancsnokpilóta, akár a táv-másodpilóta feladatait tekintve, amelyek vonatkozik.

15

Megjegyzés — A személyzetminősítések és a beszámítható korábbi eredmények átjárhatóságának általános sajátosságaira vonatkozó tájékoztató anyagot a Nemzeti Személyi Alkalmassági Rendszer Létrehozásának és Kezelésének Eljárásaira vonatkozó Kézikönyv (DOC 9379) tartalmazza.

2.11.6 Repülési szimulátor oktatóberendezés használata a tapasztalat megszerzéséhez és a jártasság demonstrálásához

A repülési szimulátor oktatóberendezés használatát az Engedélyező Hatóságnak kell jóváhagynia a tapasztalat megszerzéséhez, vagy a jártasság demonstrálása alatt szükséges bármely manőver végrehajtásához annak érdekében, hogy távpilóta szakszolgálati engedélyt vagy jogosítást nyerjen a folyamodó, ezzel biztosítható, hogy a használt repülési szimulátor oktatóberendezés megfelel a feladatnak.

2.11.7 Körülmények, amikor a távpilóta szakszolgálati engedéllyel kapcsolatos kiképzés végrehajtásához felhatalmazás szükséges

2.11.7.1 A Szerződő Állam, amely távpilóta szakszolgálati engedélyt adott ki, nem engedi meg az engedély birtokosának, hogy távpilóta szakszolgálati engedély vagy jogosítás kiadásához szükséges távpilóta repülőoktatást végezzen, kivéve, ha az engedély birtokosa megfelelő felhatalmazást kapott erre a Szerződő Államtól. A megfelelő felhatalmazásnak magába kell foglalnia:

- a) a távpilóta szakszolgálati engedély birtokosának távoli vezérlésű légijármű rendszerek (RPAS) oktatói jogosítását; vagy
- b) az Engedélyező Hatóság által kiképzési szervezet alkalmazottjaként felhatalmazást távpilóta repülésoktatás feladat végrehajtására; vagy
- c) a távpilóta szakszolgálati engedélyt kibocsátó Szerződő Állam által kiadott pontosan körülírt felhatalmazást.

2.11.7.2 A Szerződő Állam ne engedélyezze egyetlen személynek se távpilóta szakszolgálati engedély vagy jogosítás kiadásához szükséges oktatás végzését repülési szimulátor oktatóberendezésen, kivéve, ha ez a személy megfelelő távpilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkezik, vagy rendelkezik, vagy ha megfelelő távoli vezérlésű légijármű rendszerek (RPAS) oktatói és repülési tapasztalatokkal rendelkezik, és erre a Szerződő Államtól megfelelő felhatalmazást kapott.

2.11.8 Távoli vezérlésű légijármű rendszerek (RPAS) repülési idő beszámítása

2.11.8.1 A növendék távpilótának joga van teljes egészében beszámítani minden egyedül-repülése és kétkormányos távoli vezérlésű légijármű rendszerek (RPAS) oktatórepülése időtartamát az összes repült időbe, amelyet a távpilóta szakszolgálati engedély első kiadásához előírtak.

2.11.8.2 A távpilóta szakszolgálati engedély birtokosának joga van minden kétkormányos távoli vezérlésű légijármű rendszerek (RPAS) oktatórepülés teljes idejét beszámítani a táv-parancsnokpilóta szakszolgálati engedély magasabb fokozatához előírt összes repült RPAS időbe.

2.11.8.3 A távpilóta szakszolgálati engedély birtokosának joga van minden egyedül-repülése és kétkormányos távoli vezérlésű légijármű rendszerek (RPAS) oktatórepülése teljes idejét beszámítani a távoli vezérlésű légijármű új kategóriájához, vagy új jogosítás megszerzéséhez előírt összes repült RPAS időbe.

2.11.8.4 A távpilóta szakszolgálati engedély birtokosának, ha táv-másodpilóta feladatait látja el egy olyan távoli vezérlésű légijárművön, amelyet egyetlen távpilóta általi üzemeltetésre hagytak jóvá, de valamely Szerződő Állam előírja, hogy táv-másodpilótával kell üzemeltetni, joga van arra, hogy a táv-másodpilóta távoli vezérlésű légijármű rendszerek (RPAS) repülési idejének legfeljebb 50 százalékát beszámítsa a táv-parancsnokpilóta szakszolgálati engedély magasabb fokozatához előírt összes repült RPAS időbe. A Szerződő Állam engedélyezheti a teljes távoli vezérlésű légijármű rendszerek (RPAS) repülési idő beszámítását az előírt összes RPAS repült időbe, ha az RPAS úgy van felszerelve, hogy táv-másodpilótával üzemeltethető és többszemélyes személyzettel működtethető.

2.11.8.5 A távpilóta szakszolgálati engedély birtokosának, ha táv-másodpilótával történő üzemeltetésre engedélyezett távoli vezérlésű légijárműben a táv-másodpilóta feladatait látja el, joga van ezen távoli vezérlésű légijármű rendszerek (RPAS) repülés teljes idejét beszámítani a táv-parancsnokpilóta szakszolgálati engedély magasabb fokozatához előírt összes repült RPAS időbe.

2.11.8.6 A távpilóta szakszolgálati engedély birtokosának, ha az ellenőrzés alatti táv-parancsnokpilóta feladatait látja el, joga van ezen távoli vezérlésű légijármű rendszerek (RPAS) repülés teljes idejét beszámítani a táv-parancsnokpilóta szakszolgálati engedély magasabb fokozatához előírt összes repült RPAS időbe.

2.11.8.7 ***Ajánlás.**— Új jogosítás kérelmezésekor a távpilóta szakszolgálati engedély birtokosának jogosultnak kell lennie arra, hogy távoli vezérlésű légijármű távpilótájaként jóváírják számára a távoli vezérlésű légijármű rendszerek (RPAS) repülési idő tapasztalatát. Az Engedélyező Hatóságnak kell meghatároznia, hogy az ilyen tapasztalat elfogadható-e, és ha igen, annak mértékét, hogy a jogosítás kiadásához előírt tapasztalati követelmény emiatt lecsökkenthető-e.*

Megjegyzés.— A teljes szükséges távoli vezérlésű légijármű rendszerek (RPAS) repülési idő a jóváhagyott, kompetencia-alapú kiképzési programból származik..

2.11.9 A 60. életévüket betöltött távpilóták jogainak korlátozása és a 65. életévüket elérő távpilóták jogosultságainak csökkentése

A távpilóta szakszolgálati engedélyt kiadó Szerződő Állam ne engedélyezze a szakszolgálati engedély birtokosának a távoli vezérlésű légi jármű rendszerek (RPAS) pilótaként történő ténykedést nemzetközi kereskedelmi légiszállításban részt vevő légi járművön, ha az engedély birtokosa betöltötte a 60. életévét, vagy olyan tevékenységek esetében, amelyben egynél több pilóta vesz részt, a 65. életévét.

2.12 Növendék távpilóta

2.12.1 A növendék távpilótának ki kell elégítenie az adott Szerződő Állam által előírt követelményeket. Ezen követelmények megalkotása során a Szerződő Államok kötelesek gondoskodni arról, hogy a megadott jogok miatt a növendék távpilóta ne jelenthessen veszélyt a léginavigációra.

2.12.2 Arra jogosítással rendelkező távoli vezérlésű légi jármű rendszerek (RPAS) oktatójának felügyelete és jóváhagyása nélkül a növendék távpilóta nem repülhet egyedül távoli vezérlésű légi járművel.

2.12.2.1 Nemzetközi távoli vezérlésű légi jármű rendszerek (RPAS) repülési műveletben a növendék távpilóta nem repülhet egyedül távoli vezérlésű légi járművel, kivéve, ha az érintett Szerződő Államok között erre vonatkozólag egy általános, vagy külön megállapodás jött létre.

2.12.3 Egészségügyi alkalmasság

A Szerződő Állam csak akkor engedélyezheti a növendék távpilóta egyedül repülését távoli vezérlésű légi járművön, ha az rendelkezik érvényes III. osztályú vagy érvényes I. osztályú Egészségügyi Minősítéssel.

Megjegyzés.— Az I. osztályú Egészségügyi minősítés egy adott személy számára a munkakörnyezete és felelősségi köre alapján elengedhetetlen lehet egy adott távoli vezérlésű légi jármű rendszerek (RPAS) alkalmazással összefüggésben.

2.13 Távpilóta szakszolgálati engedély

Megjegyzés.— A 2. fejezet B. bekezdésének rendelkezései a távoli vezérlésű légi jármű rendszerek (RPAS) nemzetközi műszeres repülési szabályoknak (IFR) megfelelő üzemeltetésére vonatkoznak.

2.13.1 A távpilóta szakszolgálati engedély kiadásának követelményei

2.13.1.1 Életkor

A folyamodó nem lehet 18 évesnél fiatalabb.

2.13.1.2 Szakismeret

A folyamodónak bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, amely a távpilóta szakszolgálati engedély birtokosára vonatkozó jogoknak megfelel, valamint a távpilóta szakszolgálati engedélybe bejegyezni kívánt távoli vezérlésű légi jármű és a kapcsolódó távoli vezérlőállomás kategóriának megfelel legalább az alábbi témakörökben:

Légijog

- a) a távpilóta szakszolgálati engedély birtokosára vonatkozó szabályok és előírások, repülési szabályok, a megfelelő légiforgalmi szolgálatok gyakorlatai és eljárásai;
- b) IFR körülmények közötti repülésre vonatkozó szabályok és előírások, a légiforgalmi szolgálatok vonatkozó gyakorlatai és eljárásai;

Általános távoli vezérlésű légi jármű rendszerekkel (RPAS) kapcsolatos ismeretek

- c) a hajtóművek, rendszerek és műszerek működési alapelvei és funkciói;
- d) a vonatkozó távoli vezérlésű légi jármű kategória és a hajtóművek üzemeltetési korlátai, az erre vonatkozó üzemeltetési információk a repülési kézikönyv vagy más megfelelő dokumentáció alapján;
- e) a megfelelő távoli vezérlésű légi jármű berendezéseinek és rendszereinek használata és az üzemképesség ellenőrzése;
- f) a megfelelő távoli vezérlésű légi jármű vázának, rendszereinek és hajtóműveinek karbantartási eljárásai;
- g) forgószárnyas légi járművek és motoros szerkezetek esetében transzmisszió (erőátviteli berendezések), ahol ez alkalmazható;
- h) távoli vezérlésű légi jármű IFR és műszeres meteorológiai körülmények közötti irányításához és navigációjához szükséges repülési elektronika, elektronikus eszközök és műszerek használata, korlátai és üzemképessége;

- i) repülési műszerek, pörgettyűs műszerek, üzemeltetési határértékek és precessziós hatások, a különböző repülési műszerek helytelen működése esetén követendő eljárások és gyakorlati teendők;
- j) léghajók esetében a gázok fizikai jellemzői és gyakorlati alkalmazásuk;
- k) Távoli vezérlőállomásra vonatkozó általános ismeretek:
 - 1) rendszerek és műszerek működési alapelvei és funkciói;
 - 2) a megfelelő távoli vezérlőállomás berendezéseinek és rendszereinek használata és az üzemképesség ellenőrzése;
 - 3) eljárások meghibásodások esetére;
- l) C2-kapcsolatra vonatkozó általános ismeretek:
 - 1) C2-kapcsolatok különböző típusai, működési jellemzőik és korlátaik;
 - 2) C2-kapcsolat rendszerei használatának és üzemképességének ellenőrzése;
 - 3) eljárások C2-kapcsolat meghibásodása esetére;
- m) távoli vezérlésű légi jármű rendszerek (RPAS) észlelési és elkerülő képességei;

Repülési jellemző, repüléstervezés és terhelés

- n) a terhelés és a tömegelosztás hatása a távoli vezérlésű légi jármű kiszolgálására, repülési jellemzők és teljesítmény, tömeg és tömegközéppont számítások;
- o) a felszállási, leszállási és egyéb teljesítményadatok használata és gyakorlati alkalmazása;
- p) Távoli vezérlésű légi jármű rendszerek (RPAS) műveleteinek megfelelő repüléstervezés IFR körülmények közötti repülés előtt és útvonalrepülés alatt, repülési tervek összeállítása és kitöltése a légiforgalmi szolgálatok számára IFR körülmények között, a megfelelő légiforgalmi szolgálatok eljárásai, magasságmérő beállítási eljárások;
- q) léghajók, forgószárnyas légi járművek és motoros szerkezetek esetében a külső teher hatásai a kiszolgálásra;

Emberi tényezők

- r) Távoli vezérlésű légitármű rendszerekkel és műszeres repüléssel kapcsolatos emberi tényezők, beleértve a fenyegető jelenségek és hibák kezelését;

Megjegyzés.— A fenyegető jelenségek és hibák kezelését is magába foglaló emberi tényezők oktatásának megtervezéséhez tájékoztató anyag Az Emberi Tényezők Kiképzési Kézikönyvben (Doc 9683) található meg.

Meteorológia

- s) repülés-meteorológiai jelentések, térképek és előrejelzések értelmezése és alkalmazása, meteorológiai tájékoztatások repülés előtti és repülés alatti beszerzésére és használatára vonatkozó eljárások, magasságmérés;
- t) repülési meteorológia, a vonatkozó területek éghajlata, tekintetbe véve azokat az elemeket, amelyek befolyásolják a repülést, a nyomásrendszerek mozgása, a frontok szerkezete, a felszállás, az útvonalrepülés és a leszállás körülményeit befolyásoló jelentős időjárási jelenségek jellemzői és eredetük;
- u) a jegesedés okai, felismerése és hatásai, a frontképződési zónába történő belépés eljárási, veszélyes időjárási jelenségek elkerülése;
- v) forgószárnyas légitárművek és motoros szerkezetek esetében a forgószárny jegesedésének hatásai;
- w) magaslégköri műveletek esetében, magaslégköri gyakorlati meteorológia, beleértve az időjárás-jelentések, térképek és előrejelzések értelmezését és felhasználását, futóáramlások;

Navigáció

- x) léginavigáció, beleértve a légiforgalmi térképek, műszerek és navigációs berendezések használatát, az adott navigációs rendszerek jellemzőinek és működési elveinek megértése, a távoli vezérlésű légitármű rendszerek (RPAS) berendezéseinek működtetése;
- y) a kormányzáshoz és navigálásához szükséges repülési elektronika és műszerek használata, korlátai és használhatósága;

- z) a kirepülés, útvonalrepülés, megközelítés és leszállás fázisaiban használt navigációs rendszerek használata, pontossága és megbízhatósága, a rádiónavigációs berendezések azonosítása;
- aa) az önálló és a külső támpontok felhasználásával működtetett navigációs rendszerek alapelvei és jellemzői, a távoli vezérlésű légi jármű rendszerek (RPAS) berendezéseinek működtetése;

Üzemeltetési eljárások

- bb) a fenyegető jelenségek és a hibakezelés alkalmazása az üzemeltetésben;

Megjegyzés.— A fenyegető jelenségek és hibakezelés alkalmazására vonatkozó tájékoztató anyag a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai – Kiképzés (PANS-TRG Doc 9868) című kiadványban, és az Emberi Tényezők Kiképzési Kézikönyvben (Doc 9683) található.

- cc) légiforgalmi kiadványok értelmezése és használata, mint AIP, NOTAM, légiforgalmi kódok és rövidítések, és műszeres eljárástérképek a kirepüléshez, útvonalrepüléshez, süllyedéshez és megközelítéshez;
- dd) magasságmérő beállítás eljárásai;
- ee) megfelelő elővigyázatossági és veszélyhelyzeti eljárások, IFR körülmények közötti repüléssel kapcsolatos biztonsági gyakorlatok, akadálymentesítési kritériumok;
- ff) az áruszállítás üzemeltetési eljárásai, veszélyes árukkal és kezelésükkel kapcsolatos potenciális veszélyek;
- gg) a távhajózó személyzetnek adandó biztonsági tájékoztató követelményei és gyakorlata
- hh) forgószárnyas légi jármű, és amennyiben alkalmazható, motoros szerkezetek esetében teljesítmény melletti megülés, földi rezonancia, a hátranyúló forgószárny-lapát átesése, dinamikus hossz tengely körüli elfordulás és egyéb üzemeltetési veszélyek, VMC körülmények közötti repüléshez tartozó biztonsági eljárások.
- ii) átadás és koordinálás üzemeltetési eljárásai;
- jj) üzemeltetési eljárások a C2-kapcsolat normál és rendellenes működéséhez;

Repüléselmélet

kk) repüléselmélet; és

Rádió telefónia

ll) kommunikációs eljárások és kifejezések, a rádióösszeköttetés megszakadása esetén követendő eljárás.

2.13.1.3 Jártasság

2.13.1.3.1 A folyamodónak demonstrálnia kell, hogy képes az Engedélyező Hatóság által jóváhagyott elfogadott alkalmassági modellben előírt valamennyi alkalmasságra ahhoz, hogy a megfelelő távoli vezérlésű légitársaság kategórián és a kapcsolódó távoli vezérlőállomásokon belül távoli vezérlésű légitársaság rendszerek (RPAS) üzemeltetés táv-parancsnokpilótájaként tevékenykedhessen.

Megjegyzés.— Az ICAO alkalmassági keretrendszerről és az ICAO alkalmassági keretrendszer távpilóták számára történő adaptálásának és a kapcsolódó kompetencia-alapú képzési program kidolgozásának módszertanáról tájékoztató anyag a Léginavigációs Szolgálatok – Kiképzés (PANS-TRG, Doc 9868) dokumentumban található.

2.13.1.3.2 Ha a távpilóta jogosultságait több hajtóműves távoli vezérlésű légitársaságon kívánják gyakorolni, a folyamodónak bizonyítania kell, hogy képes IFR körülmények között, csökkent meghajtás mellett üzemeltetni.

2.13.1.4 Egészségügyi alkalmasság

A folyamodónak érvényes III. o. Egészségügyi Minősítéssel, vagy érvényes I. osztályú Egészségügyi minősítéssel kell rendelkeznie.

Megjegyzés.— Az I. osztályú Egészségügyi minősítés egy adott személy számára a munkakörnyezete és felelősségi köre alapján elengedhetetlen lehet egy adott távoli vezérlésű légitársaság rendszerek-alkalmazással (RPAS) összefüggésben.

2.13.2 A távpilóta szakszolgálati engedély birtokosának jogosításai és az ilyen jogok gyakorlásakor figyelembe veendő körülmények

2.13.2.1 Az 1.2.5., 1.2.6., 1.2.7.1., 1.2.9. és 2.11. pontokban meghatározottak betartásának hatálya alatt a távpilóta szakszolgálati engedély birtokosának joga van:

- a) egy pilótás távirányítású üzemeltetésre hitelesített távoli vezérlésű légi jármű és kapcsolódó távoli vezérlőállomás táv-parancsnokpilótaként tevékenykedni;
- b) távoli vezérlésű légi jármű és kapcsolódó távoli vezérlőállomás táv-másodpilótájaként tevékenykedni, amelyet az előírás szerint táv-másodpilótával kell üzemeltetni;
- c) távoli vezérlésű légi jármű és kapcsolódó távoli vezérlőállomás táv-parancsnokpilótájaként tevékenykedni, amelyet az előírás szerint táv-másodpilótával kell üzemeltetni; és
- d) távoli vezérlésű légi jármű rendszerek (RPAS) IFR körülmények közötti táv-parancsnokpilótájaként vagy táv-másodpilótájaként tevékenykedni;

2.13.2.2 Mielőtt jogait éjszaka gyakorolná, a távpilóta szakszolgálati engedély birtokosának kétkormányos kiképzésben kell részesülnie éjszakai repülésben távoli vezérlésű légi jármű és kapcsolódó távoli vezérlőállomáson, beleértve a felszállást, a leszállást és a navigációt.

Megjegyzés.— A távpilóta szakszolgálati engedély bizonyos jogait a 2.11.9. pont lecsökkenti olyan távpilóta szakszolgálati engedély birtokosok esetében, akik betöltötték a 60. és 65. életévüket.

2.13.3 A távpilóta szakszolgálati engedély kiadásának különleges követelményei

2.13.3.1 Tapasztalat

2.13.3.1.1 A folyamodónak a képzés során tapasztalatot kell szereznie a távoli vezérlésű légi jármű és kapcsolódó távoli vezérlőállomás üzemeltetésében, hogy sikeresen bizonyítsa a 2.13.1.3. pontban előírt jártasságokat.

2.13.3.2 Távpilóta szakszolgálati engedélyre vonatkozó kiképzés

2.13.3.2.1 A távpilóta szakszolgálati engedély követelményeinek teljesítéséhez a folyamodónak jóváhagyott kiképző tanfolyamot kell elvégeznie. A képzésnek kompetencia-alapúnak kell lennie, és adott esetben többszemélyes személyzettel üzemeltetett környezetben kell végrehajtani.

2.13.3.2.2 A kiképzés során a folyamodónak el kell sajátítania az IFR szerinti üzemeltetésre engedélyezett távoli vezérlésű légi jármű távpilótájaként való tevékenykedéshez szükséges kompetenciákat és alapozó készségeket.

2.13.3.2.3 A folyamodónak jogosított távoli vezérlésű légitármű rendszerek (RPAS) oktatótól kétkormányos távpilóta szakszolgálati engedélyre vonatkozó oktatásban kell részesülnie távoli vezérlésű légitárművön és kapcsolódó távoli vezérlőállomáson. A távoli vezérlésű légitármű rendszerek (RPAS) oktatónak biztosítania kell, hogy a folyamodó rendelkezzen üzemeltetési tapasztalattal a repülés valamennyi fázisában és a RPAS teljes működési tartományában, beleértve a rendellenes és vészhelyzeti körülményeket, a rendellenességek megelőzésére és helyreállítására vonatkozó kiképzést az érintett kategóriákban, valamint az IFR körülmények közötti üzemeltetést.

2.13.3.2.4 Ha a távpilóta jogosultságait több hajtóműves távoli vezérlésű légitárművön kívánják gyakorolni, a folyamodónak bizonyítania kell, hogy arra jogosítással rendelkező távoli vezérlésű légitármű rendszerek (RPAS) oktatótól a megfelelő kategóriába tartozó több hajtóműves távoli vezérlésű légitárművön kétkormányos műszeres távpilóta szakszolgálati engedélyre vonatkozó kiképzésben részesült. A távoli vezérlésű légitármű rendszerek (RPAS) oktatójának biztosítania kell, hogy a folyamodó rendelkezik üzemeltetési tapasztalattal a távoli vezérlésű légitármű megfelelő kategórián belüli üzemeltetésében, üzemképtelen vagy szimuláltan üzemképtelen hajtóművekkel.

2.14 Távoli vezérlésű légitármű rendszerek (RPAS) oktatói jogosítás:

2.14.1 A jogosítás kiadására vonatkozó követelmények

2.14.1.1 Szakismeret

2.14.1.1.1 A folyamodónak bizonyítania kell, hogy képes hatékonyan értékelni a gyakoronkokat a jóváhagyott kiképzési programban használt elfogadott alkalmassági modell alapján.

2.14.1.1.2 A folyamodónak sikeresen el kell végeznie a kiképzést, és meg kell felelnie a kompetencia-alapú képzési programok nyújtására alkalmas, jogosított kiképzési szervezet képesítésének.

2.14.1.1.3 A távoli vezérlésű légitármű rendszerek (RPAS) oktató kiképzési programja az alkalmasság fejlesztésére összpontosít a következő konkrét területeken:

- a) a távpilóta kiképzési program elfogadott alkalmassági modellje a távoli vezérlésű légitármű rendszerek (RPAS) üzemeltető vagy a jogosított kiképzési szervezet által használatos osztályozási rendszernek megfelelően;
- b) a távoli vezérlésű légitármű rendszerek (RPAS) üzemeltető vagy a jogosított kiképzési szervezet értékelési és osztályozási rendszerével összhangban a viselkedés megfigyelésével történő értékelés; objektív bizonyítékok gyűjtése az alkalmazott elfogadott alkalmassági modell megfigyelhető viselkedéseire vonatkozóan;
- c) az alkalmassági szabványoknak megfelelő teljesítmény elismerése és kiemelése;

- d) az elvárt teljesítményszint alatti eltérések kiváltó okainak meghatározása; és
- e) azon helyzetek azonosítása, amelyek a biztonsági ráhagyások elfogadhatatlan csökkenéséhez vezethetnek.

2.14.1.1.4 A folyamodónak eleget kell tennie a távoli vezérlésű légi jármű és kapcsolódó távoli vezérlőállomás kategóriájának megfelelő távpilóta szakszolgálati engedély kiadásához előírt alkalmassági követelményeknek.

2.14.1.1.5 A folyamodónak továbbá demonstrálni kell, hogy rendelkezik olyan szintű szakismerettel, amely megfelel a távoli vezérlésű légi jármű rendszerek (RPAS) oktatói jogosítás birtokosának megadott jogoknak, legalább az alábbi témakörökben:

- a) az alkalmazott oktatás technikái;
- b) a növendék teljesítményének értékelése azon témakörökben, amelyekben földi oktatást kap;
- c) az elsajátítás folyamata;
- d) a hatékony tanítás elemei;
- e) kompetencia-alapú kiképzés alapelvei, ideértve a növendék értékeléseit;
- f) a kiképzési program hatékonyságának értékelése;
- g) a feladatok megtervezése;
- h) osztálytermi oktatás technikái;
- i) kiképzési eszközök használata, beleértve a repülési szimulátor oktató-berendezést, ha alkalmazható;
- j) a növendék hibáinak analízise és javítása;
- k) távoli vezérlésű légi jármű rendszerekkel (RPAS), műszeres repüléssel és távpilóta szakszolgálati engedélyre vonatkozó kiképzéssel kapcsolatos emberi tényezők, beleértve a fenyegető jelenségek és hibák kezelését; és

Megjegyzés.— A fenyegető jelenségek és hibák kezelését is magába foglaló emberi tényezők oktatásának megtervezéséhez tájékoztató anyag Az Emberi Tényezők Kiképzési Kézikönyvben (Doc 9683) található meg.

- l) a légijárműben a rendszer meghibásodások szimulálásával és a helytelen működéssel együtt járó veszélyek.

2.14.1.2 Jártasság

2.14.1.2.1 A folyamodó sikeresen el kell végeznie egy hivatalos alkalmassági felmérést, mielőtt kompetencia-alapú kiképzési program keretében oktatást és értékelést folytatna.

2.14.1.2.2 Az alkalmassági felmérést a távoli vezérlésű légijármű és kapcsolódó távoli vezérlőállomás azon kategóriájára vonatkozó gyakorlati képzés során kell elvégezni, amelyre a távoli vezérlésű légijármű rendszerek (RPAS) oktatói jogosultságot kérik, beleértve a repülés előtti, a repülés utáni és adott esetben a földi oktatást is.

2.14.1.2.3 Az alkalmassági felmérést az Engedélyező Hatóság által arra feljogosított személy végzi.

2.14.1.3 Tapasztalat

2.14.1.3.1 A folyamodónak eleget kell tennie a távpilóta szakszolgálati engedély kiadásához előírt követelményeknek, fenn kell tartania alkalmasságát, és meg kell felelnie a szakszolgálati engedélyre előírt legújabb tapasztalati követelményeknek.

2.14.1.3.2 A folyamodónak megfelelő kiképzéssel és tapasztalattal kell rendelkeznie ahhoz, hogy elérje a 2.13.3.2. ponthoz kapcsolódó valamennyi előírt feladat, manőver, művelet és alapelv, valamint oktatási módszer tekintetében az előírt jártassági szintet.

2.14.1.4 Távpilóta szakszolgálati engedélyre vonatkozó kiképzés

A folyamodónak az Engedélyező Hatóság által erre a célra elfogadott távoli vezérlésű légijármű rendszerek (RPAS) oktató felügyelete alatt:

- a) kiképzésben kell részesülnie távoli vezérlésű légijármű rendszerek (RPAS) oktatási technikákból, beleértve a szemléltetést, a növendék gyakorlatokat, az általános növendék-hibák felismerését és javítását; és

- b) gyakorlatot kell szereznie az oktatási technikákban mindazon repülési manőver és eljárás során, amelyekben táv-repülésoktatást kíván végrehajtani.

2.14.2 A szakszolgálati engedély birtokosának jogosításai és az ilyen jogok gyakorlásakor figyelembe veendő körülmények

2.14.2.1 Az 1.2.5. és 2.11. pontokban meghatározottak betartásának hatálya alatt a távoli vezérlésű légijármű rendszerek (RPAS) oktatói jogosultság birtokosának joga van:

- a) felügyelni a növendék távpilóta által végrehajtott egyedül-repülést, és
- b) távpilóta szakszolgálati engedélyre vonatkozó kiképzést folytatni a távpilóta szakszolgálati engedély és a távoli vezérlésű légijármű rendszerek (RPAS) oktatói jogosítás kiadásához, feltéve, hogy a RPAS oktató:
 - 1) rendelkezik legalább távpilóta szakszolgálati engedéllyel és jogosítással abban a kategóriában, amelyben az oktatást nyújtja, a megfelelő távoli vezérlésű légijárművön és kapcsolódó távoli vezérlőállomáson;
 - 2) rendelkezik olyan távpilóta szakszolgálati engedéllyel és jogosítással, amely ahhoz szükséges, hogy az oktatás tárgyát képező távoli vezérlésű légijárművön és a kapcsolódó távoli vezérlőállomáson táv-parancsnokpilótaként tevékenykedjen; és
 - 3) rendelkezik távoli vezérlésű légijármű rendszerek (RPAS) oktatói jogosultsággal, amely a távpilóta szakszolgálati engedélybe be van jegyezve.

2.14.2.2 Annak érdekében, hogy többszemélyes személyzet működtetési környezetben távpilóta szakszolgálati engedélyre vonatkozó oktatást hajthasson végre, a folyamodónak ki kell elégítenie az oktatói minősítés minden követelményét is.

B. szakasz vége

...

4. FEJEZET A HAJÓZÓ SZEMÉLYZETBE NEM TARTOZÓ SZEMÉLYZET SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEI ÉS JOGOSÍTÁSAI

...

4.2.2 A szakszolgálati engedély birtokosának jogai és a jogok gyakorlásakor figyelembe veendő körülmények

...

4.2.3 A szakszolgálati engedély birtokosának jogosításai és az ilyen jogosítások gyakorlásakor figyelembe veendő körülmények távoli vezérlésű légi jármű rendszerek (RPAS) esetén *2022. november 3-tól alkalmazandó*

4.2.3.1 A légi jármű-karbantartói engedély jogosultjának a 4.2.2.1. pontban meghatározott jogosításai csak a következők tekintetében gyakorolhatók:

a) a szakszolgálati engedélyben kifejezetten vagy tágabb kategóriák szerint szerepel a távoli vezérlésű légi jármű vagy a távoli vezérlőállomás; vagy

b) a szakszolgálati engedélyben kifejezetten vagy tágabb kategóriák szerint szerepel a távoli vezérlésű légi jármű rendszerek (RPAS) és a kapcsolódó C2-kapcsolat az RPAS és a kapcsolódó C2-kapcsolat rendszer karbantartására vonatkozó megfelelő ismeretek és gyakorlati képzés után.

4.2.3.2. Ha egy Szerződő Állam felhatalmazza a jogosított karbantartó szervezetet, hogy a 4.2.3. pont szerinti jogosultságok gyakorlására engedéllyel nem rendelkező személyt nevezzen ki, a kijelölt személynek

4.2.1. pontban meghatározott követelményeknek.

...

4.4 Légitforgalmi irányító szakszolgálati engedély

...

4.4.1.2 Szakismeret

A folyamodonak demonstrálnia kell a légitforgalmi irányító szakszolgálati engedély birtokosára előírt tudásszintet legalább az alábbi témakörökben:

Légi jog

- a) a légiforgalmi irányítóra vonatkozó szabályok és előírások;

Légiforgalmi irányító berendezések

- b) alapelvek, a légiforgalmi irányításban alkalmazott berendezések használata és korlátai;

Általános ismeretek

- c) 2022. november 2-ig, a repülés alapelvei, a légi jármű üzemeltetésének és működésének alapelvei, hajtóművek és rendszerek, a légiforgalmi irányítás műveletei szempontjából jelentős légi jármű teljesítmény;
- c) 2022. november 3-tól, a repülés alapelvei, a légi jármű és távoli vezérlésű légi jármű rendszerek (RPAS) üzemeltetésének és működésének alapelvei, hajtóművek és rendszerek, a légiforgalmi irányítás műveletei szempontjából jelentős légi jármű teljesítmény;

...

4.8 Repülés-meteorológiai személyzet

Megjegyzés.— Minden légiforgalmi meteorológiai személyzet kiképzési és minősítési, alkalmassági, oktatási és képzési követelményének meghatározása a Meteorológiai Világszervezet (WMO) felelőssége a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet és a Meteorológiai Világszervezet közötti Működési Megállapodásban (Doc 7475) foglaltaknak megfelelően. A követelmények a WMO 1083. dokumentumában találhatók meg. A meteorológiai és hidrológiai oktatási és képzési szabványai megvalósításának kézikönyve – I. kötet: Meteorológia, a Műszaki Szabályok (WMO 49.sz), I kötet – Általános rész Meteorológiai szabványok és ajánlott eljárások, V. rész – A meteorológiai (időjárási és éghajlati) és hidrológiai szolgáltatások nyújtásában részt vevő személyzet képzettsége és kompetenciái, VI. rész – A meteorológiai személyzet oktatása és képzése, és „A” függelék – Alap oktatáscsomagok .

6. FEJEZET A SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY KIBOCSÁTÁSÁNAK EGÉSZSÉGÜGYI FELTÉTELEI

...

6.1 Egészségügyi minősítések – Általános rész

6.1.1 Az Egészségügyi minősítés osztályai

...

c) III. osztályú Egészségügyi minősítés;

amely vonatkozik az alábbi szakszolgálati engedélyek esetében mind a folyamodóra, mind pedig a birtokosra:

– légiforgalmi irányító szakszolgálati engedélyek.

— távpilóta szakszolgálati engedély (2022. november 3-tól alkalmazandó).

...

6.5 III. osztályú Egészségügyi minősítés

6.5.1 A minősítés kiadása és megújítása

6.5.1.1 2022. november 2-ig a légiforgalmi irányító szakszolgálati engedélyért folyamodónak első alkalommal egészségügyi vizsgálaton kell részt vennie III. osztályú Egészségügyi minősítés kiadása céljából.

6.5.1.1 2022. november 3-tól a légiforgalmi irányító szakszolgálati engedélyért vagy távpilóta szakszolgálati engedélyért folyamodónak első alkalommal egészségügyi vizsgálaton kell részt vennie III. osztályú Egészségügyi minősítés kiadása céljából.

6.5.1.2 2022. november 2-ig, ha ~~Ha~~ jelen fejezetben egyébként nem szerepel, a légiforgalmi irányító szakszolgálati engedély birtokosának III. osztályú Egészségügyi minősítését az 1.2.5.2. pontban feltüntetett időszakokat meg nem haladó intervallumokban meg kell újítani.

6.5.1.2. 2022. november 3-tól, ha ~~Ha~~ jelen fejezetben egyébként nem szerepel, a légiforgalmi irányító szakszolgálati engedély, vagy a távpilóta szakszolgálati engedély birtokosának III. osztályú Egészségügyi minősítését az 1.2.5.2. pontban feltüntetett időszakokat meg nem haladó intervallumokban meg kell újítani.

...

6.5.3 Látással kapcsolatos követelmények

...

6.5.3.4. A folyamodónak képesnek kell lennie arra, hogy elolvassa az N5 táblát vagy ennek megfelelőt – ha korrigálás céljából szemüveget visel – melyet a 6.5.3.2. pontban írnak elő, a folyamodó által megválasztott 30-50 cm-es távolságból és képesnek kell lennie arra, hogy 100 cm távolságból elolvassa az N14 táblát, vagy ennek megfelelőt. Ha ennek a követelménynek csak a közellátás korrekciójával tud megfelelni, a folyamodót alkalmasnak lehet minősíteni feltéve, ha ezt hozzáadják a 6.5.3.2. pontnak megfelelően már előírt szemüveg korrekció értékéhez; ha ilyet nem írtak elő, egy olvasó szemüveget használatra készen mindig magánál kell tartania mindvégig, amíg a szakszolgálati engedély jogosítványait gyakorolja. Ha közel-látás korrekció szükséges, a folyamodónak demonstrálnia kell, hogy egyetlen szemüveg elegendő számára mind a közel-látási, mind a távol-látási követelmények kielégítésére.

...

2. megjegyzés — 2022. november 2-ig –azon folyamodónak, akinek közellátás korrekcióra van szüksége ahhoz, hogy megfeleljen ezen előírásnak, „átnéző”, bifokális vagy esetleg multifokális szemüvegre van szüksége mind a műszerek jelzéseinek leolvasásához, mind pedig térkép vagy könyv olvasásához, melyet a kezében tart, és ahhoz, hogy a szemüveg levétele nélkül az ablakon keresztül a távolba is élesen tudjon látni. A csak egyféle, közellátás korrekciót biztosító szemüveg (teljes felületén azonos dioptriájú lencse, olvasáshoz való) bizonyos légiforgalmi irányítói feladatok ellátásához elfogadható. Tudomásul kell azonban venni, hogy a csak egyféle, közellátás korrekciót biztosító szemüveg jelentősen csökkenti a távoli látóélességet.

2. megjegyzés — 2022. november 3-tól –azon folyamodónak, akinek közellátás korrekcióra van szüksége ahhoz, hogy megfeleljen ezen előírásnak, „átnéző”, bifokális vagy esetleg multifokális szemüvegre van szüksége mind a műszerek jelzéseinek leolvasásához, mind pedig térkép vagy könyv olvasásához, melyet a kezében tart, és ahhoz, hogy a szemüveg levétele nélkül az ablakon keresztül a távolba is élesen tudjon látni. A csak egyféle, közellátás korrekciót biztosító szemüveg (teljes felületén azonos dioptriájú lencse, olvasáshoz való) bizonyos légiforgalmi irányítói vagy távpilóta feladatok ellátásához elfogadható. Tudomásul kell azonban venni, hogy a csak egyféle, közellátás korrekciót biztosító szemüveg jelentősen csökkenti a távoli látóélességet.

3. megjegyzés — 2022. november 2-ig, ha korrekciós lencse beszerzésére vagy megújítására van szükség, a folyamodótól elvárják, hogy a szemüveget készítő optikust tájékoztassa arról, mekkorák az olvasási távolságok azokhoz a légiforgalmi irányítói feladatokhoz, amelyeket a folyamodó várhatóan végezni fog.

3. megjegyzés — 2022. november 3-tól, ha korrekciós lencse beszerzésére vagy megújítására van szükség, a folyamodótól elvárják, hogy a szemüveget készítő optikust tájékoztassa arról, mekkorák az olvasási távolságok azokhoz a légiforgalmi irányítói , vagy távpilóta feladatokhoz, amelyeket a folyamodó várhatóan végezni fog.

...

6.5.4 Hallásra vonatkozó követelmények

...

6.5.4.1.1 2022. november 2-ig az a folyamodó, akinek a hallásvesztesége nagyobb, mint a fentiekben ismertetett értékek, alkalmasnak minősíthető feltéve, ha a folyamodó hallásteljesítménye normális olyan háttérzaj ellenében, mely hűen visszaadja, vagy utánozza a fedélzeti zaj álcázott jellegét (tulajdonságait) a beszéd vagy a jeladók ellenében.

6.5.4.1.1 2022. november 3-tól az a folyamodó, akinek a hallásvesztesége nagyobb, mint a fentiekben ismertetett értékek, alkalmasnak minősíthető feltéve, ha a folyamodó hallásteljesítménye normális olyan háttérzaj ellenében, mely hűen visszaadja, vagy utánozza a fedélzeti zaj álcázott jellegét (tulajdonságait) a beszéd vagy a jeladók ellenében.

— VÉGE —

A nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény
Annex 1. 175. módosítás hiteles angol nyelvű szövege:

AMENDMENT No. 175

TO THE

INTERNATIONAL STANDARDS

AND RECOMMENDED PRACTICES

PER202.4125SONNEL LICENSING

ANNEX 1

**TO THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL
AVIATION**

The amendment to Annex 1 contained in this document was adopted by the Council of ICAO on **7 March 2018**. Such parts of this amendment as have not been disapproved by more than half of the total number of Contracting States on or before **16 July 2018** will become effective on that date and will become applicable on **8 November 2018** as specified in the Resolution of Adoption. (State letter AN 12/1.1.23-18/11 refers.)

MARCH 2018

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

**AMENDMENT 175 TO THE INTERNATIONAL STANDARDS
AND RECOMMENDED PRACTICES**

ANNEX 1 — *PERSONNEL LICENSING*

RESOLUTION OF ADOPTION

The Council

Acting in accordance with the Convention on International Civil Aviation, and particularly with the provisions of Articles 37, 54 and 90 thereof,

5. *Hereby adopts* on 7 March 2018 Amendment 175 to the International Standards and Recommended Practices contained in the document entitled *International Standards and Recommended Practices, Personnel Licensing* which for convenience is designated Annex 1 to the Convention;

6. *Prescribes* 16 July 2018 as the date upon which the said amendment shall become effective, except for any part thereof in respect of which a majority of the Contracting States have registered their disapproval with the Council before that date;

7. *Resolves* that the said amendment or such parts thereof as have become effective shall become applicable on 8 November 2018 unless otherwise indicated;

8. *Requests the Secretary General:*

a) to notify each Contracting State immediately of the above action and immediately after 16 July 2018 of those parts of the amendment which have become effective;

b) to request each Contracting State:

1) to notify the Organization (in accordance with the obligation imposed by Article 38 of the Convention) of the differences that will exist on 8 November 2018 between its national regulations or practices and the provisions of the Standards in the Annex as hereby amended, such notification to be made before 8 October 2018¹, and thereafter to notify the Organization of any further differences that arise;

2) to notify the Organization before 8 October 2018¹ of the date or dates by which it will have complied with the provisions of the Standards in the Annex as hereby amended;

- c) to invite each Contracting State to notify additionally any differences between its own practices and those established by the Recommended Practices, when the notification of such differences is important for the safety of air navigation, following the procedure specified in subparagraph
b) above with respect to differences from Standards.
- — — — —

¹ 5 October 2020 for provisions indicating applicable as of 5 November 2020; and
3 October 2022 for provisions indicating applicable as of 3 November 2022.

NOTES ON THE PRESENTATION OF THE AMENDMENT TO ANNEX 1

The text of the amendment is arranged to show deleted text with a line through it and new text highlighted with grey shading, as shown below:

~~Text to be deleted is shown with a line through it.~~

text to be deleted

New text to be inserted is highlighted with grey shading.

new text to be inserted

~~Text to be deleted is shown with a line through it~~
followed by the replacement text which is highlighted
with grey
shading.

new text to replace existing
text

TEXT OF AMENDMENT 175
TO THE
INTERNATIONAL STANDARDS
AND RECOMMENDED PRACTICES
PERSONNEL LICENSING
ANNEX 1
TO THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION

...

CHAPTER 1. DEFINITIONS AND GENERAL RULES
CONCERNING LICENCES

1.3 Definitions

...

Adapted competency model. A group of competencies with their associated description and performance criteria adapted from an ICAO competency framework that an organization uses to develop competency-based training and assessment for a given role.

...

Appropriate airworthiness requirements. The comprehensive and detailed airworthiness codes established, adopted or accepted by a Contracting State for the class of aircraft, engine or propeller under consideration.

Approved maintenance organization.[†] An organization approved by a Contracting State, in accordance with the requirements of Annex 6, Part I, Chapter 8 — Aeroplane Maintenance, to perform maintenance of aircraft or parts thereof and operating under supervision approved by that State.

Note.— Nothing in this definition is intended to preclude that the organization and its supervision be approved by more than one State.

Approved maintenance organization.^{††} An organization approved by a Contracting State, in accordance with the requirements of Annex 6, Part I, Chapter 8 — ~~Aeroplane Maintenance~~, Annex 8, Part II, Chapter 6 – Maintenance Organization Approval, to perform maintenance of aircraft, engine, propeller or parts thereof and operating under supervision approved by that State.

Note.— Nothing in this definition is intended to preclude that the organization and its supervision be approved by more than one State.

[†] Applicable until 4 November 2020.

^{††} Applicable as of 5 November 2020.

...

Command and control (C2) link. The data link between the remotely piloted aircraft and the remote pilot station for the purposes of managing the flight.

...

Detect and avoid. The capability to see, sense or detect conflicting traffic or other hazards and take the appropriate action.

...

Dual instruction time.^{†††} Flight time during which a person is receiving flight instruction from a properly authorized pilot on board the aircraft.

Dual instruction time.^{††††} Flight time during which a person is receiving flight instruction from a properly authorized pilot on board the aircraft, or from a properly authorized remote pilot using the remote pilot station during a remotely piloted aircraft flight.

...

Flight simulation training device.^{†††} Any one of the following three types of apparatus in which flight conditions are simulated on the ground:

A flight simulator, which provides an accurate representation of the flight deck of a particular aircraft type to the extent that the mechanical, electrical, electronic, etc. aircraft systems control functions, the normal environment of flight crew members, and the performance and flight characteristics of that type of aircraft are realistically simulated;

A flight procedures trainer, which provides a realistic flight deck, and which simulates instrument responses, simple control functions of mechanical, electrical, electronic, etc. aircraft systems, and the performance and flight characteristics of aircraft of a particular class;

A basic instrument flight trainer, which is equipped with appropriate instruments, and which simulates the flight deck environment of an aircraft in flight in instrument flight conditions.

Flight simulation training device.†††† Any one of the following three types of apparatus in which flight conditions are simulated on the ground:

A flight simulator, which provides an accurate representation of the flight deck of a particular aircraft type or an accurate representation of the RPAS to the extent that the mechanical, electrical, electronic, etc. aircraft systems control functions, the normal environment of flight crew members, and the performance and flight characteristics of that type of aircraft are realistically simulated;

A flight procedures trainer, which provides a realistic flight deck environment or realistic RPAS environment, and which simulates instrument responses, simple control functions of mechanical,

††† Applicable until 2 November 2022.

†††† Applicable as of 3 November 2022.

electrical, electronic, etc. aircraft systems, and the performance and flight characteristics of aircraft of a particular class;

A basic instrument flight trainer, which is equipped with appropriate instruments, and which simulates the flight deck environment of an aircraft in flight or the RPAS environment in instrument flight conditions.

...

Flight time — remotely piloted aircraft systems. The total time from the moment a C2 Link is established between the RPS and the RPA for the purpose of taking off or from the moment the remote pilot receives control following a handover until the moment the remote pilot completes a handover or the C2Link between the RPS and the RPA is terminated at the end of the flight.

...

Handover. The act of passing piloting control from one remote pilot station to another.

...

Instrument flight time.^{†††} Time during which a pilot is piloting an aircraft solely by reference to instruments and without external reference points.

Instrument flight time.^{††††} Time during which a pilot is piloting an aircraft or a remote pilot is piloting a remotely piloted aircraft solely by reference to instruments and without external reference points.

...

Remote co-pilot. A licensed remote pilot serving in any piloting capacity other than as remote pilot-in-command but excluding a remote pilot who is in the RPS for the sole purpose of receiving flight instruction.

Remote flight crew member. A licensed flight crew member charged with duties essential to the operation of a remotely piloted aircraft system during a flight duty period.

Remote pilot. A person charged by the operator with duties essential to the operation of a remotely piloted aircraft and who manipulates the flight controls, as appropriate, during flight time.

Remote pilot-in-command. The remote pilot designated by the operator as being in command and charged with the safe conduct of a flight.

Remote pilot station (RPS). The component of the remotely piloted aircraft system containing the equipment used to pilot the remotely piloted aircraft.

Remotely piloted aircraft (RPA). An unmanned aircraft which is piloted from a remote pilot station.

^{†††} Applicable until 2 November 2022.

†††† Applicable as of 3 November 2022.

Remotely piloted aircraft system (RPAS). A remotely piloted aircraft, its associated remote pilot station(s), the required command and control links and any other components as specified in the type design.

...

Rotorcraft. A power-driven heavier-than-air aircraft supported in flight by the reactions of the air on one or more rotors.

Sign a maintenance release (to).[†] To certify that maintenance work has been completed satisfactorily in accordance with the applicable Standards of airworthiness, by issuing the maintenance release referred to in Annex 6.

Sign a maintenance release (to).^{††} To certify that maintenance work has been completed satisfactorily in accordance with ~~the applicable Standards of~~ appropriate airworthiness requirements, by issuing the maintenance release referred to in Annex 6 (in the case of a release not issued by an approved maintenance organization) or Annex 8 (in the case of a release issued by an approved maintenance organization).

...

Solo flight time — remotely piloted aircraft systems. Flight time during which a student remote pilot is controlling the RPAS, acting solo.

...

1.4 General rules concerning licences

...

Note 2.— International Standards and Recommended Practices are established for licensing the following personnel:

b) Flight crew

- private pilot — aeroplane, airship, helicopter or powered-lift;
- commercial pilot — aeroplane, airship, helicopter or powered-lift;

- *multi-crew pilot — aeroplane;*
- *airline transport pilot — aeroplane, helicopter or powered-lift*
- *glider pilot;*
- *free balloon pilot;*
- *flight navigator;*
- *flight engineer; and*
- *applicable as of 3 November 2022, remote pilot — aeroplane, airship, glider, rotorcraft, powered-lift or free balloon.*

...

[†] Applicable until 4 November 2020.

^{††} Applicable as of 5 November 2020.

1.2.1 Authority to act as a flight crew member*

...

1.2.1.1 ~~A~~ Until 2 November 2022, a person shall not act as a flight crew member of an aircraft unless a valid licence is held showing compliance with the specifications of this Annex and appropriate to the duties to be performed by that person. The licence shall have been issued by the State of Registry of that aircraft or by any other Contracting State and rendered valid by the State of Registry of that aircraft.

1.2.1.1 ~~A~~ As of 3 November 2022, a person shall not act as a flight crew member of an aircraft or as a remote flight crew member of a remotely piloted aircraft system (RPAS) unless a valid licence is held showing compliance with the specifications of this Annex and appropriate to the duties to be performed by that person. ~~The licence shall have been issued by the State of Registry of that aircraft or by any other Contracting State and rendered valid by the State of Registry of that aircraft.~~

1.2.1.2 ~~A person shall not act as a flight crew member of an aircraft unless a valid licence is held showing compliance with the specifications of this Annex and appropriate to the duties to be performed by that person. The~~ As of 3 November 2022, the flight crew member licence shall have been issued by the State of Registry of that aircraft or by any other Contracting State and rendered valid by the State of Registry of that aircraft.

1.2.1.3 As of 3 November 2022, the remote pilot licence shall have been issued by the Licensing Authority of the State of the Operator of the remotely piloted aircraft system (RPAS) or by any other Contracting State and rendered valid by the Licensing Authority of the State of the Operator of the RPAS.

1.2.1.4 As of 3 November 2022, remote pilots shall carry their appropriate licence while engaged in international air operations.

Note.— Article 29 of the Convention on International Civil Aviation requires that the flight crewmembers carry their appropriate licences on board every aircraft engaged in international air navigation.

...

1.2.6 Medical fitness

...

1.2.4.4 Until 2 November 2022, except ~~Except~~ as provided in 1.2.5.2.6, flight crew members or air traffic controllers shall not exercise the privileges of their licence unless they hold a current Medical Assessment appropriate to the licence.

1.2.4.4 As of 3 November 2022, except ~~Except~~ as provided in 1.2.5.2.6, flight crew members, remote flight crew members or air traffic controllers shall not exercise the privileges of their licence unless they hold a current Medical Assessment appropriate to the licence.

...

* As of 3 November 2022, section 1.2.1 will be titled *Authority to act as a flight crew member or a remote flight crew member*.

1.2.7 Validity of licences

1.2.5.1.2 A Contracting State, having issued a licence, shall ensure that other Contracting States are enabled to be satisfied as to the validity of the licence.

Note 1.— Until 2 November 2022, the ~~The~~ maintenance of competency of flight crew members, engaged in commercial air transport operations, may be satisfactorily established by demonstration of skill during proficiency flight checks completed in accordance with Annex 6.

Note 1.— *As of 3 November 2022, the maintenance of competency of flight crew and remote flight crew members, engaged in commercial air transport operations, may be satisfactorily established by demonstration of skill during proficiency flight checks completed in accordance with Annex 6.*

Note 2.— *Until 2 November 2022, maintenance of competency may be satisfactorily recorded in the operator's records, or in the flight crew member's personal log book or licence.*

Note 2.— *As of 3 November 2022, maintenance of competency may be satisfactorily recorded in the operator's records, or in the flight crew or the remote flight crew member's personal log book or licence.*

Note 3.— *Until 2 November 2022, flight crew members may, to the extent deemed feasible by the State of Registry, demonstrate their continuing competency in flight simulation training devices approved by that State.*

Note 3.— *As of 3 November 2022, flight crew and remote flight crew members may, to the extent deemed feasible by the State of Registry, or Licensing Authority of the State of the operator, respectively, demonstrate their continuing competency in flight simulation training devices approved by that State.*

...

1.2.5.2 Except as provided in 1.2.5.2.1, 1.2.5.2.2, 1.2.5.2.3, 1.2.5.2.4, 1.2.5.2.5 and 1.2.5.2.6, a

Medical Assessment issued in accordance with 1.2.4.6 and 1.2.4.7 shall be valid from the date of the medical examination for a period not greater than:

60 months for the private pilot licence — aeroplane, airship, helicopter and powered-lift;

12 months for the commercial pilot licence — aeroplane, airship, helicopter and powered-lift;

12 months for the multi-crew pilot licence — aeroplane;

12 months for the airline transport pilot licence — aeroplane, helicopter and powered-lift;

48 months for the remote pilot licence — aeroplane, airship, glider, rotorcraft, powered-lift or freeballoon (applicable from 3 November 2022);

...

1.2.5.2.4 Until 2 November 2022, when ~~When~~ the holders of private pilot licences — aeroplane, airship, helicopter and powered-lift, free balloon pilot licences, glider pilot licences and air traffic controller licences have passed their 40th birthday, the period of validity specified in 1.2.5.2 shall be reduced to 24 months.

1.2.5.2.6 As of 3 November 2022, when ~~When~~ the holders of private pilot licences — aeroplane, airship, helicopter and powered-lift, remote pilot licences — aeroplane, airship, glider, rotorcraft, powered-lift or free balloon, free balloon pilot licences, glider pilot licences and air traffic controller licences have passed their 40th birthday, the period of validity specified in 1.2.5.2 shall be reduced to 24 months.

1.2.5.2.7 **Recommendation.**— Until 2 November 2022, when ~~When~~ the holders of private pilot licences — aeroplane, airship, helicopter and powered-lift, free balloon pilot licences, glider pilot licences and air traffic controller licences have passed their 50th birthday, the period of validity specified in 1.2.5.2 should be further reduced to 12 months.

Note.— The periods of validity listed above are based on the age of the applicant at the time of undergoing the medical examination.

1.2.5.2.7 **Recommendation.**— As of 3 November 2022, when ~~When~~ the holders of private pilot licences — aeroplane, airship, helicopter and powered-lift, remote pilot licenses — aeroplane, airship, glider, rotorcraft, powered-lift or free balloon, free balloon pilot licences, glider pilot licences and air traffic controller licences have passed their 50th birthday, the period of validity specified in 1.2.5.2 should be further reduced to 12 months.

Note.— The periods of validity listed above are based on the age of the applicant at the time of undergoing the medical examination.

1.2.5.2.8 *Circumstances in which a medical examination may be deferred.* The prescribed re-examination of a licence holder operating in an area distant from designated medical examination facilities may be deferred at the discretion of the Licensing Authority, provided that such deferment shall only be made as an exception and shall not exceed:

- d) a single period of six months in the case of a flight crew member of an aircraft engaged in non- commercial operations;
- e) two consecutive periods each of three months in the case of a flight crew member of an aircraft engaged in commercial operations provided that in each case a favourable medical report is obtained after examination by a designated medical examiner of the area concerned, or, in cases where such a designated medical examiner is not available, by a physician legally qualified to practise medicine in that area. A report of the medical examination shall be sent to the Licensing Authority where the licence was issued;
- f) in the case of a private pilot, a single period not exceeding 24 months where the medical examination is carried out by an examiner designated under 1.2.4.5 by the Contracting State in which the applicant is temporarily located. A report of the medical examination shall be sent to the Licensing Authority where the licence was issued. ;

d) as of 3 November 2022, two consecutive periods each of three months in the case of a remote flightcrew member.

...

9

1.2.8.4 Until 2 November 2022, competency-based ~~Competency-based~~ approved training for aircraft maintenance personnel shall be conducted within an approved training organization.

Note.— A comprehensive training scheme for the aircraft maintenance (technician/engineer/mechanic) licence, including the various levels of competency, is contained in the Procedures for Air Navigation Services — Training (Doc 9868, PANS-TRG).

1.2.8.4 As of 3 November 2022, competency-based ~~Competency-based~~ approved training for aircraft and RPAS maintenance personnel shall be conducted within an approved training organization.

Note.— A comprehensive training scheme for the aircraft maintenance (technician/engineer/mechanic) licence, including the various levels of competency, is contained in the Procedures for Air Navigation Services — Training (Doc 9868, PANS-TRG).

1.2.8.5 As of 3 November 2022, competency-based approved training for remote flight crew shall be conducted within an approved training organization.

1.2.9 Language proficiency

1.2.9.1 Until 2 November 2022, aeroplane, ~~Aeroplane~~, airship, helicopter and powered-lift pilots, air traffic controllers and aeronautical station operators shall demonstrate the ability to speak and understand the language used for radiotelephony communications to the level specified in the language proficiency requirements in Appendix 1.

1.2.9.1 As of 3 November 2022, aeroplane, ~~Aeroplane~~, airship, helicopter and powered-lift pilots, aeroplane, airship, glider, rotorcraft, powered-lift or free balloon remote pilots, air traffic controllers and aeronautical station operators shall demonstrate the ability to speak and understand the language used for radiotelephony communications to the level specified in the language proficiency requirements in Appendix 1.

...

1.2.9.5 Until 2 November 2022, the ~~The~~ language proficiency of aeroplane, airship, helicopter and powered-lift pilots, air traffic controllers and aeronautical station operators who demonstrate proficiency below the Expert Level (Level 6) shall be formally evaluated at intervals in accordance with an individual's demonstrated proficiency level.

1.2.9.7 As of 3 November 2022, the ~~The~~ language proficiency of aeroplane, airship, helicopter and powered-lift pilots, aeroplane, airship, gliders, rotorcraft, powered-lift or free balloon remote pilots, air traffic controllers and aeronautical station operators who demonstrate proficiency below the Expert Level (Level 6) shall be formally evaluated at intervals in accordance with an individual's demonstrated proficiency level.

...

1.2.9.8 **Recommendation.**— *Until 2 November 2022, the ~~The~~ language proficiency of aeroplane, airship, helicopter and powered-lift pilots, flight navigators required to use the radiotelephone aboard an aircraft, air traffic controllers and aeronautical station operators who demonstrate proficiency below the Expert Level (Level 6) should be formally evaluated at intervals in accordance with an individual's demonstrated proficiency level, as follows:*

- c) *those demonstrating language proficiency at the Operational Level (Level 4) should be evaluated at least once every three years; and*

- d) those demonstrating language proficiency at the Extended Level (Level 5) should be evaluated at least once every six years.

Note 1.— Formal evaluation is not required for applicants who demonstrate expert language proficiency, e.g. native and very proficient non-native speakers with a dialect or accent intelligible to the international aeronautical community.

Note 2.— The provisions of 1.2.9 refer to Annex 10, Volume II, Chapter 5, whereby the language used for radiotelephony communications may be the language normally used by the station on the ground or English. In practice, therefore, there will be situations whereby flight crew members will only need to speak the language normally used by the station on the ground.

1.2.9.6 Recommendation.— *As of 3 November 2022, the language proficiency of aeroplane, airship, helicopter and powered-lift pilots, aeroplane, airship, gliders, rotorcraft, powered-lift or freeballoon remote pilots, flight navigators required to use the radiotelephone aboard an aircraft, air traffic controllers and aeronautical station operators who demonstrate proficiency below the Expert Level (Level 6) should be formally evaluated at intervals in accordance with an individual's demonstrated proficiency level, as follows:*

- c) *those demonstrating language proficiency at the Operational Level (Level 4) should be evaluated at least once every three years; and*
- d) *those demonstrating language proficiency at the Extended Level (Level 5) should be evaluated at least once every six years.*

Note 1.— Formal evaluation is not required for applicants who demonstrate expert language proficiency, e.g. native and very proficient non-native speakers with a dialect or accent intelligible to the international aeronautical community.

Note 2.— The provisions of 1.2.9 refer to Annex 10, Volume II, Chapter 5, whereby the language used for radiotelephony communications may be the language normally used by the station on the ground or English. In practice, therefore, there will be situations whereby flight crew members, remote flight crew members will only need to speak the language normally used by the station on the ground.

CHAPTER 2. LICENCES AND RATINGS FOR PILOTS*

A. Licences and ratings for pilots

2.2 General rules concerning pilot licences and ratings

2.2.1 General licensing specifications

...

2.1.3.2 Type ratings shall be established for:

...

Note 1.— Where a common type rating is established, it shall¹ be only for aircraft with similar characteristics in terms of operating procedures, systems and handling.

Note 2.— Requirements for class and type ratings for gliders and free balloons have not been determined.

...

¹As of 3 November 2022, Chapter 2 will be titled *Chapter 2. Licences and Ratings for Pilots and Remote Pilots*.

Editorial note.— Insert new Section B after paragraph 2.10.2.2 as follows:

B. Licences and ratings for remote pilots
Applicable as of 3 November 2022

2.15 General rules concerning remote pilot licences and ratings

Note.— The provisions of Chapter 2, Subsection B are for international instrument flight rules (IFR) operations of remotely piloted aircraft systems (RPAS).

2.15.1 General licensing specifications

2.11.1.5 A person shall not act either as remote pilot-in-command or as remote co-pilot of an RPA in any of the following RPA categories unless that person is the holder of a remote pilot licence issued in accordance with the provisions of this Chapter:

- aeroplane
- airship
- glider
- rotorcraft
- powered-lift
- free balloon.

2.11.1.6 The category of remotely piloted aircraft (RPA) shall be endorsed as a category rating on the remote pilot licence.

2.11.1.7 An applicant shall, before being issued with any remote pilot licence or rating, meet such requirements in respect of age, experience, flight instruction, competencies and medical fitness, as are specified for that remote pilot licence or rating.

2.11.1.8 An applicant for any remote pilot licence or rating shall demonstrate, in a manner determined by the Licensing Authority, such requirements for knowledge and skill as are specified for that remote pilot licence or rating.

2.15.2 Category ratings

2.11.2.3 When established, category ratings shall be for categories of RPA listed in 2.11.1.1.

2.11.2.4 The holder of a remote pilot licence seeking additional category ratings to be added to the existing licence shall meet the requirements of this Annex regarding RPAS appropriate to the privileges for which the category rating is sought.

2.15.3 Class and type ratings

2.11.3.5 A class rating shall be established for RPA and associated RPS certificated for single-remote pilot operation which have comparable handling, performance and characteristics unless a type rating is considered necessary by the Licensing Authority.

2.11.3.6 A type rating shall be established for RPA and associated RPS certificated for operation with a minimum crew of at least two remote pilots or when considered necessary by the Licensing Authority.

Note.— Where a common type rating is established, it will be only for RPA with similar characteristics in terms of operating procedures, systems and handling.

2.11.3.7 When an applicant demonstrates competencies for the initial issue of a remote pilot licence, the category and the ratings appropriate to the class or type of RPA and associated RPS used in the demonstration shall be entered on that remote pilot licence.

2.11.3.8 Recommendation.— *The levels of performance to be achieved to operate the class or type of remotely piloted aircraft for which the ratings are issued should be publicly available.*

2.15.4 Circumstances in which class and type ratings are required

2.11.4.3 A Contracting State having issued a remote pilot licence shall not permit the holder of such remote pilot licence to act either as remote pilot-in-command or as remote co-pilot of an RPA and associated RPS unless the holder has received authorization as follows:

- c) the appropriate class rating specified in 2.11.3.1; or
- d) a type rating when required in accordance with the provisions of 2.11.3.2.

2.11.4.3.1 When a type rating is issued limiting the privileges to act as remote co-pilot, or limiting the privileges to act as remote pilot only during the cruise phase of the flight, such limitation shall be endorsed on the rating.

2.11.4.3.2 When a class rating is issued limiting the privileges to act as remote pilot only during the cruise phase of the flight, such limitation shall be endorsed on the rating.

2.11.4.4 For the purpose of training, testing, or specific special purpose non-revenue flights, special authorization may be provided in writing to the remote pilot licence holder by the Licensing Authority in place of issuing the class or type rating in accordance with 2.11.4.1. This authorization shall be limited in validity to the time needed to complete the specific flight.

2.15.5 Requirements for the issue of class and type ratings

2.11.5.3 *Class rating*

The applicant shall have demonstrated the competencies required for the safe operations of an RPA of the class for which the rating is sought.

2.11.5.4 *Type rating as required by 2.11.3.2*

The applicant shall have:

- a) gained, under appropriate supervision, experience in the applicable type of RPA and associated RPS and/or flight simulation training device (FSTD) in the following:
 - normal flight procedures and manoeuvres during all phases of flight;
 - abnormal and emergency procedures and manoeuvres in the event of failures and malfunctions of equipment, such as engine, C2 Link, systems and airframe;
 - instrument procedures, including instrument approach, missed approach and landing procedures under normal, abnormal and emergency conditions, including simulated engine failure; and
 - for the issue of an aeroplane category type rating, upset prevention and recovery training.

Note 1.— Procedures for upset prevention and recovery training are contained in the

Procedures for Air Navigation Services —Training (PANS-TRG, Doc 9868).

Note 2.— Guidance on upset prevention and recovery training is contained in the Manual on Aeroplane Upset Prevention and Recovery Training (Doc 10011).

Note 3.— The Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulation Training Devices (Doc 9625) provides guidance on the approval of flight simulation training devices for upset prevention and recovery training.

Note 4.— The aeroplane upset prevention and recovery training may be integrated in the type rating programme or be conducted immediately after, as an additional module.

— procedures for crew incapacitation and crew coordination including allocation of remote pilot tasks; crew cooperation and use of checklists;

Note.— Attention is called to 2.11.7.1 on the qualifications required for remote pilots giving RPAS training.

- b) demonstrated the competencies required for the safe operation of the applicable type of RPA and associated RPS and demonstrated C2 Link management skills, relevant to the duties of a remote pilot-in-command or a remote co-pilot as applicable.

Note.— See the Manual of Procedures for Establishment and Management of a State's Personnel Licensing System (Doc 9379) for guidance of a general nature on cross-crew qualification and cross-credit.

2.15.6 Use of a flight simulation training device for acquisition of experience and demonstration of competencies

The use of a flight simulation training device for acquiring the experience or performing any manoeuvre required during the demonstration of competencies for the issue of a remote pilot licence or rating, shall be approved by the Licensing Authority, which shall ensure that the flight simulation training device used is appropriate to the task.

2.15.7 Circumstances in which authorization to conduct remote pilot licence training is required

2.11.7.3 A Contracting State, having issued a remote pilot licence, shall not permit the holder thereof to carry out remote pilot licence training required for the issue of a remote pilot licence or rating, unless such holder has received proper authorization from such Contracting State. Proper authorization shall comprise:

- d) an RPAS instructor rating on the holder's remote pilot licence; or
- e) the authority to act as an agent of an approved training organization authorized by the Licensing Authority to carry out remote pilot licence training; or
- f) a specific authorization granted by the Contracting State which issued the remote pilot licence.

2.11.7.4 A Contracting State shall not permit a person to carry out remote pilot licence training on a flight simulation training device required for the issue of a remote pilot licence or rating unless such person holds or has held an appropriate remote pilot licence or has appropriate RPAS training and flight experience and has received proper authorization from such Contracting State.

2.15.8 Crediting of RPAS flight time

2.11.8.8 A student remote pilot shall be entitled to be credited in full with all solo and dual instruction RPAS flight time towards the total flight time required for the initial issue of a remote pilot licence.

2.11.8.9 The holder of a remote pilot licence shall be entitled to be credited in full with all dual instruction RPAS flight time towards the total RPAS flight time required for a remote pilot-in-command upgrade.

2.11.8.10 The holder of a remote pilot licence shall be entitled to be credited in full with all solo or dual instruction RPAS flight time, in a new category of RPA or for obtaining a new rating, towards the total RPAS flight time required for that rating.

2.11.8.11 The holder of a remote pilot licence, when acting as remote co-pilot of an RPA certificated for operation by a single remote pilot but required by a Contracting State to be operated with a remote co-pilot, shall be entitled to be credited with not more than 50 per cent of the remote co-pilot RPAS flight time towards the total RPAS flight time required for a remote pilot-in-command upgrade. The Contracting State may authorize that RPAS flight time be credited in full towards the total RPAS flight time required if the RPAS is equipped to be operated by a remote co-pilot and is operated in a multi-crew operation.

2.11.8.12 The holder of a remote pilot licence, when acting as remote co-pilot of an RPA certificated to be operated with a remote co-pilot, shall be entitled to be credited in full with this RPAS flight time towards the total RPAS flight time required for a remote pilot-in-command upgrade.

2.11.8.13 The holder of a remote pilot licence, when acting as remote pilot-in-command under supervision, shall be entitled to be credited in full with this RPAS flight time towards the total RPAS flight time required for a remote pilot-in-command upgrade.

2.11.8.14 **Recommendation.**— *When applying for a new rating, the holder of a remote pilot licence should be entitled to be credited with RPAS flight time experience as a remote pilot of RPA. The Licensing Authority should determine whether such experience is acceptable and, if so, the extent to which the experience requirements for the issue of a rating can be reduced accordingly.*

Note.— *The total RPAS flight time required is derived from the approved competency-based training programme.*

2.15.9 Limitation of privileges of remote pilots who attain their 60th birthday and curtailment of privileges of remote pilots who attain their 65th birthday

A Contracting State, having issued remote pilot licences, shall not permit the holders thereof to act as pilot of an RPAS engaged in international commercial air transport operations if the licence holders have attained their 60th birthday or, in the case of operations with more than one pilot, their 65th birthday.

2.16 Student remote pilot

2.12.4 A student remote pilot shall meet requirements prescribed by the Contracting State concerned. In prescribing such requirements, Contracting States shall ensure that the privileges granted would not permit student remote pilots to constitute a hazard to air navigation.

2.12.5 A student remote pilot shall not fly an RPA solo unless under the supervision of, or with the authority of, an authorized RPAS instructor.

2.12.5.1 A student remote pilot shall not fly an RPA solo on international RPAS operations unless by special or general arrangement between the Contracting States concerned.

2.12.6 Medical fitness

A Contracting State shall not permit a student remote pilot to fly an RPA solo unless he/she holds a current Class 3 or a current Class 1 Medical Assessment.

Note.— A Class 1 medical assessment may be essential for a particular individual based on their work environment and responsibilities in the context of a specific RPAS application.

2.17 Remote pilot licence

Note.— The provisions of Chapter 2, subsection B are for international instrument flight rules (IFR) operations of remotely piloted aircraft systems (RPAS).

2.13.4 General requirements for the issue of the remote pilot licence

2.13.1.5 Age

The applicant shall not be less than 18 years of age.

2.13.1.6 Knowledge

The applicant shall demonstrate a level of knowledge appropriate to the privileges granted to the holder of a remote pilot licence and appropriate to the category of RPA and associated RPS intended to be included in the remote pilot licence, in at least the following subjects:

Air law

- a) rules and regulations relevant to the holder of a remote pilot licence; rules of the air; appropriate air traffic services practices and procedures;
- b) rules and regulations relevant to flight under IFR; related air traffic services practices and procedures;

General RPAS knowledge

- c) principles of operation and the functioning of engines, systems and instruments;
- d) operating limitations of the relevant category of RPA and engines; relevant operational information from the flight manual or other appropriate document;
- e) use and serviceability checks of equipment and systems of appropriate RPA;
- f) maintenance procedures for airframes, systems and engines of appropriate RPA;
- g) for rotorcraft and powered-lifts, transmission (power trains) where applicable;
- h) use, limitation and serviceability of avionics, electronic devices and instruments necessary for the control and navigation of an RPA under IFR and in instrument meteorological conditions;
- i) flight instruments; gyroscopic instruments, operational limits and precession effects; practices and procedures in the event of malfunctions of various flight instruments;
- j) for airships, physical properties and practical application of gases;
- k) RPS general knowledge:
 - 1) principles of operation and function of systems and instruments;
 - 2) use and serviceability checks of equipment and systems of appropriate RPS;
 - 3) procedures in the event of malfunctions;
- l) C2 Link general knowledge:
 - 1) different types of C2 Links and their operating characteristics and limitations;
 - 2) use and serviceability checks of C2 Link systems;
 - 3) procedures in the event of C2 Link malfunction;

- m) detect and avoid capabilities for RPAS;

Flight performance, planning and loading

- n) effects of loading and mass distribution on RPA handling, flight characteristics and performance; mass and balance calculations;
- o) use and practical application of take-off, landing and other performance data;
- p) pre-flight and en-route flight planning appropriate to RPAS operations under IFR; preparation and submission of air traffic services flight plans under IFR; appropriate air traffic services procedures; altimeter setting procedures;
- q) in the case of airships, rotorcraft and powered-lifts, effects of external loading on handling;

Human performance

- r) human performance relevant to RPAS and instrument flight, including principles of threat and error management;

Note.— Guidance material to design training programmes on human performance, including threat and error management, can be found in the Human Factors Training Manual (Doc 9683).

Meteorology

- s) interpretation and application of aeronautical meteorological reports, charts and forecasts; use of, and procedures for obtaining, meteorological information, pre-flight and in-flight; altimetry;
- t) aeronautical meteorology; climatology of relevant areas with respect to the elements having an effect on aviation; the movement of pressure systems, the structure of fronts, and the origin and characteristics of significant weather phenomena which affect take-off, en-route and landing conditions;

- u) causes, recognition and effects of icing; frontal zone penetration procedures; hazardous weather avoidance;
- v) in the case of rotorcraft and powered-lifts, effects of rotor icing;
- w) in the case of high altitude operations, practical high altitude meteorology, including interpretation and use of weather reports, charts and forecasts; jetstreams;

Navigation

- x) air navigation, including the use of aeronautical charts, instruments and navigation aids; an understanding of the principles and characteristics of appropriate navigation systems; operation of RPAS equipment;
- y) use, limitation and serviceability of avionics and instruments necessary for control and navigation;
- z) use, accuracy and reliability of navigation systems used in departure, en-route, approach and landing phases of flight; identification of radio navigation aids;
- aa) principles and characteristics of self-contained and external-referenced navigation systems; operation of RPAS equipment;

Operational procedures

- bb) application of threat and error management to operational performance;

Note.— Guidance material on the application of threat and error management is found in the Procedures for Air Navigation Services — Training (PANS-TRG, Doc 9868) and in the Human Factors Training Manual (Doc 9683).

- cc) interpretation and use of aeronautical documentation such as AIP, NOTAM, aeronautical codes and abbreviations and instrument procedure charts for departure, en-route, descent and approach;
- dd) altimeter setting procedures;

- ee) appropriate precautionary and emergency procedures; safety practices associated with flight under IFR; obstacle clearance criteria;
- ff) operational procedures for carriage of freight; potential hazards associated with dangerous goods and their management;
- gg) requirements and practices for safety briefings to remote flight crew members
- hh) in the case of rotorcraft, and if applicable, powered-lifts, settling with power; ground resonance; retreating blade stall; dynamic rollover and other operating hazards; safety procedures, associated with flight in visual meteorological conditions (VMC);
- ii) operational procedures for handovers and coordination;
- jj) operational procedures for normal and abnormal C2 Link operations;

Principles of flight

- kk) principles of flight; and

Radiotelephony

- ll) communication procedures and phraseology; action to be taken in case of communication failure.

2.13.1.7 Skill

2.13.1.3.3 The applicant shall have demonstrated all the competencies of the adapted competency model approved by the Licensing Authority at the level required, to act as remote pilot-in-command of an RPAS operation within the appropriate category of RPA and associated RPS.

Note.— Guidance material on the ICAO competency framework and on the methodology to adapt the ICAO competency framework for remote pilots and develop the related competency-based training programme is found in the Procedures for Air Navigation Services — Training (PANS-TRG, Doc 9868).

2.13.1.3.4 If the privileges of the remote pilot are to be exercised on a multi-engined RPA, the applicant shall have demonstrated the ability to operate under IFR with degraded propulsion capabilities.

2.13.1.8 Medical fitness

The applicant shall hold a current Class 3 Medical Assessment or a current Class 1 Medical Assessment.

Note.— A Class 1 Medical Assessment may be essential for a particular individual based on their work environment and responsibilities in the context of a specific RPAS application.

2.13.5 Privileges of the holder of the remote pilot licence and the conditions to be observed in exercising such privileges

2.13.2.3 Subject to compliance with the requirements specified in 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1, 1.2.9 and 2.11, the privileges of the holder of a remote pilot licence shall be:

- a) to act as remote pilot-in-command of an RPA and associated RPS, certificated for remote single-pilot operation;
- b) to act as remote co-pilot of an RPA and associated RPS, required to be operated with a remoteco-pilot;
- c) to act as a remote pilot-in-command of an RPA and the associated RPS, required to be operated with a remote co-pilot; and
- d) to act either as remote pilot-in-command or as remote co-pilot of an RPAS under IFR.

2.13.2.4 Before exercising the privileges at night, the remote pilot licence holder shall have received dual instruction in an RPA and associated RPS in night flying, including take-off, landing and navigation.

Note.— Certain privileges of the remote pilot licence are curtailed by 2.11.9 for remote pilot licenceholders when they attain their 60th and 65th birthdays.

2.13.6 Specific requirements for the issue of remote pilot licence

2.13.3.3 *Experience*

2.13.3.3.1 The applicant shall have gained experience during training in operating the RPA and associated RPS to successfully demonstrate the competencies required in 2.13.1.3.

2.13.3.4 *Remote pilot licence training*

2.13.3.4.1 In order to meet the requirements of the remote pilot licence, the applicant shall have completed an approved training course. The training shall be competency-based and, if applicable, conducted in a multi-crew operational environment.

2.13.3.4.2 During the training, the applicant shall have acquired the competencies and underpinning skills required for performing as a remote pilot of an RPA certificated for operation under IFR.

2.13.3.4.3 The applicant shall have received dual remote pilot licence training in an RPA and associated RPS, sought from an authorized RPAS instructor. The RPAS instructor shall ensure that the applicant has operational experience in all phases of flight and the entire operating envelope of an RPAS, including abnormal and emergency conditions, upset prevention and recovery training for the categories concerned, as well as IFR operations.

2.13.3.4.4 If the privileges of the remote pilot are to be exercised on a multi-engined RPA, the applicant shall have received dual instrument remote pilot licence training in a multi-engined RPA within the appropriate category from an authorized RPAS instructor. The RPAS instructor shall ensure that the applicant has operational experience in the operation of the RPA within the appropriate category with engines inoperative or simulated inoperative.

2.18 RPAS instructor rating

2.14.1 Requirements for the issue of the rating

2.14.1.5 *Knowledge*

2.14.1.5.1 The applicant shall demonstrate the ability to effectively assess trainees against the adapted competency model used in the approved training programme.

2.14.1.5.2 The applicant shall successfully complete the training and meet the qualifications of an approved training organization appropriate to the delivery of competency-based training programmes.

2.14.1.5.3 The RPAS instructor training programme shall focus on the development of competence in the following specific areas:

- f) the adapted competency model of the remote pilot training programme according to the defined grading system used by the RPAS operator or approved training organization;
- g) in accordance with the assessment and grading system of the RPAS operator or approved training organization, making assessments by observing behaviours; gathering objective evidence regarding the observable behaviours of the adapted competency model used;
- h) recognizing and highlighting performance that meets competency standards;
- i) determining root causes for deviations below the expected standards of performance; and
- j) identifying situations that could result in unacceptable reductions in safety margins.

2.14.1.5.4 The applicant shall have met the competency requirements for the issue of a remote pilot licence as appropriate to the category of RPA and associated RPS.

2.14.1.5.5 In addition, the applicant shall have demonstrated a level of competency appropriate to the privileges granted to the holder of an RPAS instructor rating, in at least the following areas:

- m) techniques of applied instruction;
- n) assessment of student performance in those subjects in which ground instruction is given;
- o) the learning process;
- p) elements of effective teaching;
- q) competency-based training principles, including student assessments;
- r) evaluation of the training programme effectiveness;
- s) lesson planning;

- t) classroom instructional techniques;
- u) use of training aids, including flight simulation training devices as appropriate;
- v) analysis and correction of student errors;
- w) human performance relevant to RPAS, instrument flight and remote pilot licence training, including principles of threat and error management; and

Note.— Guidance material to design training programmes on human performance, including threat and error management, can be found in the Human Factors Training Manual (Doc 9683).

- x) hazards involved in simulating system failures and malfunctions in the aircraft.

2.14.1.6 Skill

2.14.1.6.1 The applicant shall have successfully performed a formal competency assessment, prior to conducting instruction and assessment within a competency-based training programme.

2.14.1.6.2 The competency assessment shall be conducted during a practical training session in the category of RPA and associated RPS for which RPAS instructor privileges are sought, including pre-flight, post-flight and ground instruction as appropriate.

2.14.1.6.3 The competency assessment shall be conducted by a person authorized by the Licensing Authority.

2.14.1.7 Experience

2.14.1.7.1 The applicant shall have met the requirements for the issue of a remote pilot licence, shall maintain competencies and meet the recent experience requirements for the licence.

2.14.1.7.2 The applicant shall have sufficient training and experience to attain the required level of proficiency in all of the required tasks, manoeuvres, operations and principles, and methods of instruction relevant to 2.13.3.2.

2.14.1.8 Remote pilot licence training

The applicant shall, under the supervision of an RPAS instructor authorized by the Licensing Authority for that purpose:

- c) have received training in RPAS instructional techniques including demonstration, student practices, recognition and correction of common student errors; and
- d) have practiced instructional techniques in those flight manoeuvres and procedures in which it is intended to provide remote pilot licence training.

2.14.2 Privileges of the holder of the rating and the conditions to be observed in exercising such privileges

2.14.2.3 Subject to compliance with the requirements specified in 1.2.5 and 2.11, the privileges of the holder of an RPAS instructor rating shall be:

- a) to supervise solo flights by student remote pilots; and
- b) to carry out remote pilot licence training for the issue of a remote pilot licence and an RPAS instructor rating provided that the RPAS instructor:
 - 1) holds at least the remote pilot licence and rating for which instruction is being given, in the appropriate RPA category and associated RPS;
 - 2) holds the remote pilot licence and rating necessary to act as the remote pilot-in-command of the RPA category and associated RPS on which the instruction is given; and
 - 3) has the RPAS instructor privileges granted endorsed on the remote pilot licence.

2.14.2.4 The applicant, in order to carry out remote pilot licence training in a multi-crew operational environment, shall have also met all the instructor qualification requirements.

End of new Section B

...

CHAPTER 4. LICENCES AND RATINGS FOR PERSONNEL OTHER THAN FLIGHT CREW MEMBERS

...

4.2.4 Privileges of the holder of the licence
and the conditions to be observed in exercising such privileges

...

4.2.5 Privileges of the holder of the licence and the conditions
to be observed in exercising such privileges for RPAS
Applicable as of 3 November 2022

4.2.3.1 The privileges of the holder of an aircraft maintenance licence specified in 4.2.2.1
shall be exercised only in respect of such:

a) RPA or RPS as are entered on the licence either specifically or under broad categories; or

b) RPAS and associated C2 Link as are entered on the licence either specifically or under broad
categories after appropriate knowledge and practical training on maintenance of the RPAS
and associated C2 Link system.

4.2.3.2 When a Contracting State authorizes an approved maintenance organization to appoint
non-licensed personnel to exercise the privileges of 4.2.3, the person appointed shall meet the
specified in 4.2.1.

...

4.4 Air traffic controller licence

...

4.4.1.3 Knowledge

The applicant shall have demonstrated a level of knowledge appropriate to the holder of an
air traffic controller licence, in at least the following subjects:

Air law

- a) rules and regulations relevant to the air traffic controller;

Air traffic control equipment

- b) principles, use and limitations of equipment used in air traffic control;

General knowledge

- c) until 2 November 2022, principles of flight; principles of operation and functioning of aircraft, engines and systems; aircraft performance relevant to air traffic control operations;
- c) as of 3 November 2022, principles of flight; principles of operation and functioning of aircraft and RPAS, engines and systems; aircraft performance relevant to air traffic control operations;

...

4.8 Aeronautical meteorological personnel

Note.— The requirements for ~~training and~~ qualifications, competencies, education and training for all aeronautical meteorological personnel are the responsibility of the World Meteorological Organization (WMO) in accordance with the Working Arrangements between the International Civil Aviation Organization and the World Meteorological Organization (Doc 7475). The requirements can be found in ~~WMO Document 1083 — Manual on the implementation of education and training standards in Meteorology and Hydrology, Volume I — Meteorology~~ the Technical Regulations (WMO-No. 49), Volume I — General Meteorological Standards and Recommended Practices, Part V — Qualifications and Competencies of Personnel Involved in the Provision of Meteorological (Weather and Climate) and Hydrological Services, Part VI — Education and Training of Meteorological Personnel, and Appendix A — Basic Instruction Packages...

CHAPTER 6. MEDICAL PROVISIONS FOR LICENSING

...

6.2 Medical Assessments — General

6.2.1 Classes of Medical Assessment

...

c) Class 3 Medical Assessment;

applies to applicants for, and holders of:

— air traffic controller licences

— remote pilot licences (applicable as of 3 November 2022).

...

6.5 Class 3 Medical Assessment

6.5.1 Assessment issue and renewal

6.5.1.1 Until 2 November 2022, an ~~An~~ applicant for an air traffic controller licence shall undergo an initial medical examination for the issue of a Class 3 Medical Assessment.

6.5.1.3 As of 3 November 2022, an ~~An~~ applicant for an air traffic controller licence or remote pilot licence shall undergo an initial medical examination for the issue of a Class 3 Medical Assessment.

6.5.1.4 Until 2 November 2022, except ~~Except~~ where otherwise stated in this section, holders of air traffic controller licences shall have their Class 3 Medical Assessments renewed at intervals not exceeding those specified in 1.2.5.2.

6.5.1.2 As of 3 November 2022, except ~~Except~~ where otherwise stated in this section, holders of air traffic controller licences or remote pilot licences shall have their Class 3 Medical Assessments renewed at intervals not exceeding those specified in 1.2.5.2.

...

6.5.5 Visual requirements

...

6.5.3.4 The applicant shall have the ability to read, while wearing the correcting lenses, if any, required by 6.5.3.2, the N5 chart or its equivalent at a distance selected by that applicant in the range of 30 to 50 cm and the ability to read the N14 chart or its equivalent at a distance of 100 cm. If this requirement is met only by the use of near correction, the applicant may be assessed as fit provided that this near correction is added to the spectacle correction already prescribed in accordance with 6.5.3.2; if no such correction is prescribed, a pair of spectacles for near use shall be kept readily available during the exercise of the privileges of the licence. When near correction is required, the applicant shall demonstrate that one pair of spectacles is sufficient to meet both distant and near visual requirements.

...

Note 2.— Until 2 November 2022, an ~~An~~-applicant who needs near correction to meet the requirement will require “look-over”, bifocal or perhaps multi-focal lenses in order to read radar screens, visual displays and written or printed material and also to make use of distant vision, through the windows, without removing the lenses. Single-vision near correction (full lenses of one power only, appropriate for reading) may be acceptable for certain air traffic control duties. However, it should be realized that single-vision near correction significantly reduces distant visual acuity.

Note 2.— As of 3 November 2022, an ~~An~~-applicant who needs near correction to meet the requirement will require “look-over”, bifocal or perhaps multi-focal lenses in order to read radar screens, visual displays and written or printed material and also to make use of distant vision, through the windows, without removing the lenses. Single-vision near correction (full lenses of one power only, appropriate for reading) may be acceptable for certain air traffic control or remote pilot duties. However, it should be realized that single-vision near correction significantly reduces distant visual acuity.

Note 3.— ~~Until 2 November 2022, whenever~~ ~~Whenever~~ there is a requirement to obtain or renew correcting lenses, an applicant is expected to advise the refractionist of reading distances for the air traffic control duties the applicant is likely to perform.

Note 3.— ~~As of 3 November 2022, whenever~~ ~~Whenever~~ there is a requirement to obtain or renew correcting lenses, an applicant is expected to advise the refractionist of reading distances for the air traffic control ~~or remote pilot~~ duties the applicant is likely to perform.

...

6.5.6 Hearing requirements

...

6.5.4.1.1 ~~Until 2 November 2022, an~~ ~~An~~ applicant with a hearing loss greater than the above may be declared fit provided that the applicant has normal hearing performance against a background noise that reproduces or simulates that experienced in a typical air traffic control working environment.

6.5.4.1.1 ~~As of 3 November 2022, an~~ ~~An~~ applicant with a hearing loss greater than the above may be declared fit provided that the applicant has normal hearing performance against a background noise that reproduces or simulates that experienced in a typical air traffic control ~~or remote pilot~~ working environment.

— END —

17. melléklet a 2024. évi ... törvényhez

A nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Annex 1. 176. módosítás hivatalos magyar nyelvű fordítása:

176. módosítás

A NEMZETKÖZI

**SZABVÁNYOKHOZ ÉS AJÁNLOTT
ELJÁRÁSOKHOZ**

SZEMÉLYI ALKALMASSÁG

ANNEX 1.

A NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSRŐL SZÓLÓ EGYEZMÉNYHEZ

Az Annex 1. e dokumentumban foglalt módosítását az ICAO Tanácsa **2020. március 6-án** fogadta el. A módosítás azon részei, amelyeket **2020. július 20-ig** a Szerződő Államok összlétszámának több mint fele nem hagyott jóvá, ezen a napon lépnek hatályba, és **2020. november 5-én** válnak alkalmazandóvá az elfogadó határozatban meghatározottak szerint. (AN 12/1.1.24-20/19 számú állami levél)

2020. MÁRCIUS

NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSI SZERVEZET

**176. MÓDOSÍTÁS A NEMZETKÖZI SZABVÁNYOKHOZ ÉS
AJÁNLOTT ELJÁRÁSOKHOZ**

ANNEX 1. — SZEMÉLYI ALKALMASSÁG

ELFOGADÓ HATÁROZAT

A Tanács

A Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezményvel és különösen annak 37., 54. és 90. cikkei rendelkezéseivel összhangban eljárva,

1. *Ezennel, 2020. március 6-én elfogadja a Nemzetközi szabványok és ajánlott eljárások 176. módosítását, amelyet a Nemzetközi szabványok és ajánlott eljárások, Személyi alkalmasság című dokumentum tartalmaz, amely az Egyezmény Annex 1. jelölést kapja;*
2. *Előírja, hogy az említett módosítás hatályba lépésének időpontja 2020. július 20., kivéve bármely olyan részét, amely tekintetében a Szerződő Államok többsége ezen időpont előtt a Tanácsnál kifogást emelt;*
3. *Úgy határoz, hogy az említett módosítást vagy annak hatályba lépett részeit 2020. november 5-től kell alkalmazni;*
4. *Felkéri a Főtitkárt:*
 - a) *hogy a fenti intézkedésről haladéktalanul értesítse az egyes Szerződő Államokat, és 2020. július 20-át követően haladéktalanul küldjön értesítést a módosítás hatályba lépett részeiről;*
 - b) *hogy kérje meg az egyes Szerződő Államokat:*
 - 1) *hogy értesítse a Szervezetet (az Egyezmény 38. cikkében előírt kötelezettséggel összhangban) azokról az eltérésekről, amelyek 2020. november 5-én fennállnak nemzeti szabályai vagy gyakorlatai és az Annexben szereplő, ezúton módosított szabványok rendelkezései között; az ilyen értesítést 2020. október 5-ig kell megtenni, majd ezt követően értesíteni a Szervezetet minden további felmerülő eltérésről;*
 - 2) *hogy értesítse a Szervezetet 2020. október 5. előtt arról az időpontról, vagy azokról az időpontokról, amikorra megfelel az Annexben szereplő, módosított szabványok rendelkezéseinek;*
 - c) *hogy kérjen fel minden Szerződő Államot, hogy a fenti b) pontban a szabványoktól való eltérések tekintetében meghatározott eljárást követve további értesítést küldjenek a saját gyakorlatuk és a javasolt gyakorlatok által meghatározott gyakorlatok közötti különbségekről.*

— — — — —

AZ ANNEX 1. MÓDOSÍTÁSÁNAK BEMUTATÁSÁRA VONATKOZÓ MEGJEGYZÉSEK

A módosítás szövegének elrendezésében a törölt szöveget áthúzott vonallal, az új szöveget pedig szürke kiemelőszínnel jelöljük, ahogy az alábbiakban látható:

~~A törölni kívánt szöveg egy vonallal van áthúzva.~~

törölni kívánt szöveg

A beilleszteni kívánt új szöveg szürke kiemelőszínnel van jelölve.

beilleszteni kívánt új szöveg

~~A törölni kívánt szöveg egy vonallal van áthúzva.~~
amelyet a helyettesítő szöveg követ, szürke kiemelőszínnel jelölve.

a meglévő szöveget
helyettesítő új szöveg

A NEMZETKÖZI SZABVÁNYOK ÉS AJÁNLOTT ELJÁRÁSOK

176. MÓDOSÍTÁSÁNAK SZÖVEGE

SZEMÉLYI ALKALMASSÁG

ANNEX 1.

A NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSRŐL SZÓLÓ EGYEZMÉNYHEZ

...

TARTALOMJEGYZÉK

...

~~„B” MELLÉKLET Többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély Repülőgépre~~
~~—Az alkalmasság szintjei ATT B-1, „B” „C” MELLÉKLET. Bejegyzés automatikusan~~
érvényesített szakszolgálati engedélyek esetében..... ATT ~~B~~C-

1

...

1. FEJEZET SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEKRE VONATKOZÓ MEGHATÁROZÁSOK ÉS ÁLTALÁNOS SZABÁLYOK

1.1 Fogalommeghatározások

Szerkesztői megjegyzés.— A csillaggal (*) jelölt meghatározások a PANS-TRG dokumentum 5. módosításából származnak.

...

***Alkalmasság (Competency).** Készségek, tudás és magatartásformák kombinációja, amelyek szükségesek ahhoz, hogy egy feladat elvégzése az előírt szabványos Az emberi teljesítmény dimenziója szerint történjen, amely megbízhatóan előre jelzi a munka sikeres teljesítését. Az alkalmasság olyan magatartásformákon keresztül nyilvánul meg és figyelhető meg, amelyek mozgósítják a megfelelő tudást, készségeket és magatartásformákat a tevékenységek vagy feladatok meghatározott feltételek melletti elvégzéséhez.

Alkalmassági alapelem (Competency element). Olyan tevékenység, mely úgy alakít egy feladatot, melynek van egy kiváltó eseménye és egy befejező eseménye, hogy világosan értelmezi annak határait és egy meghatározható végeredményét.

Az alkalmasság egysége (Competency unit). Különálló részekből álló tevékenység, amely számos alkalmassági alapelemet foglal magába.

***Kompetencia-alapú kiképzés és értékelés (Competency-based training and assessment).** Olyan kiképzés és értékelés, amelyet a teljesítményorientáltság, a teljesítmény standardok és azok mérésének hangsúlyozása, valamint a meghatározott teljesítmény standardoknak megfelelő kiképzés kidolgozása jellemez.

***Alkalmassági standard (Competency standard).** A teljesítménynek egy olyan szintje, amelyet elfogadhatóként határoznak meg annak értékelésekor, hogy az alkalmasság megvalósult-e vagy sem.

***Feltételek (Conditions).** Bármilyen, ami olyan konkrét környezetnek minősül, amelyben a teljesítményt demonstrálni fogják.

...

Hiba kezelése (Error management). Az a folyamat, amely során a hibák felderítése és az ellenintézkedések segítségével azokra adott válasz olyan, hogy csökkenti, vagy kiküszöböli a hibák következményeit, és csökkenti a további hibák, vagy a nemkívánatos helyzetek valószínűségét.

Megjegyzés.— A nem kívánt helyzetek leírását lásd a Léginavigációs Szolgáltatások Eljárásai – Kiképzés (PANS-TRG, Doc 9868) II. Rész, I. Szakasz, 6. Fejezet C. Mellékletben, valamint a 314. számú Körlevélben — Fenyvegető jelenségek és hibák kezelése (TEM) a légiforgalmi irányításban.

...

***ICAO alkalmassági standard (ICAO competency standard).** Az ICAO által kidolgozott kompetencia keretrendszer, egy adott légiközlekedési szakterületre vonatkozó kiválasztott kompetenciák csoportja. Minden alkalmassághoz tartozik egy leírás és megfigyelhető viselkedések.

...

Ellenőrzés (Monitoring). Olyan kognitív folyamat, amely célja a tényleges és a várt állapot összehasonlítása.

Megjegyzés.— Az ellenőrzés beágyazódik a repüléstudományon belüli adott szerepkörhöz tartozó alkalmasságokba, amelyek fenyvegető jelenségek és hibák kezelése során ellenintézkedésként szolgálnak. Készségeket, tudást és magatartásformákat igényel a mentális modell létrehozásához, és az eltérések felismerésekor a megfelelő intézkedések megtételéhez.

...

***Megfigyelhető viselkedés (Observable behaviour (OB)).** Egyetlen szerephez kapcsolódó olyan viselkedés, amely megfigyelhető, és amely lehet mérhető, vagy nem mérhető.

***Teljesítmény kritériumok (Performance criteria).** Az alkalmassági elem előírt végeredményének egyszerű, értékelhető megállapításai, és azon kritériumok ismertetése, amelyeket annak megítéléséhez alkalmaznak, hogy a teljesítmény előírt szintje teljesült-e. Annak értékelésére szolgáló megállapítások, hogy egy alkalmassági elem esetében teljesültek-e az előírt teljesítményszintek. Egy teljesítmény kritérium egy megfigyelhető viselkedésből, feltétel(ek)ből és egy alkalmassági standardból áll.

...

Repülést végző pilóta (Pilot flying (PF)). Az a pilóta, akinek elsődleges feladata a repülési útvonal irányítása és kezelése. A repülést végző pilóta másodlagos feladatai közé tartozik a repülési útvonalhoz nem kapcsolódó tevékenységek (rádiókommunikáció, légijármű-rendszerek, egyéb üzemeltetési tevékenységek, stb.) elvégzése, és a hajózó személyzet tagjainak ellenőrzése.

Ellenőrzést végző pilóta (Pilot monitoring (PM)). Az a pilóta, akinek elsődleges feladata, hogy ellenőrizze a repülési útvonalat és annak a repülést végző pilóta általi kezelését. Az ellenőrzést végző pilóta másodlagos feladatai közé tartoznak, hogy elvégezze a repülési útvonalhoz nem kapcsolódó tevékenységeket (rádiókommunikáció, légijármű rendszerek, egyéb üzemeltetési tevékenységek, stb.), és ellenőrizze a hajózó személyzet tagjait.

...

Fenyegetés kezelése (Threat management). A fenyegetések felderítése és az azokra adott válasz ellenintézkedések útján annak érdekében, hogy a fenyegetések következményei mérsékelhetőek vagy kiküszöbölhetőek legyenek, valamint a hibák vagy a nemkívánatos helyzetek előfordulási valószínűsége csökkenjen.

Megjegyzés.— A nem kívánt helyzetek leírását lásd a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai – Kiképzés (PANS-TRG, Doc 9868) II. Rész, I. Szakasz, 6. Fejezet C. Mellékletben, , valamint a 314. számú Körlevélben — Fenyegető jelenségek és hibák kezelése (TEM) a légiforgalmi irányításban.

...

1.2 Szakszolgálati engedélyekre vonatkozó általános szabályok

...

1.2.2.3 Szakszolgálati engedély érvényességének elismerése Szerződő Államok közötti hivatalos megállapodás szerint, általános engedélyezési szabályoknak megfelelően

..

1.2.2.3.2.1. 2022. december 31-ig azok az Államok, amelyek megfelelnek az 1.2.2.3.1. pontban foglalt követelményeknek, és 2017. november 9. előtt bocsátottak ki szakszolgálati engedélyeket, a légijármű fedélzetén rendelkezésre álló, vagy hozzáférhető egyéb hatékony eszközökkel jelezhetik, hogy az Állam által kiadott engedélyek az 1.2.2.3.1. pontban foglalt megállapodással összhangban érvényesként elismertté váltak.

Megjegyzés.— A bejegyzés formátumára vonatkozó útmutatást a C-„B” melléklet tartalmazza. Az iránymutatás tartalmazza azt is, hogy a bejegyzés részeként hogyan lehet a szakszolgálati engedélyhez csatolt mellékletet alkalmazni az idővel esetleg változó információk esetében – pl. a megállapodás ICAO-nyilvántartási száma és a megállapodásban részes Államok listája.

..

...1.2.8 Jóváhagyott kiképzés és jogosított kiképzési szervezet

1.2.8.4 2022. november 2-ig a légi jármű szerelők kompetencia-alapú jóváhagyott kiképzését jogosított kiképzési szervezeten belül kell elvégezni.

Megjegyzés.— A légi jármű szerelő (technikus /mérnök /műszerész) szakszolgálati engedélyre vonatkozó átfogó kiképzési program, beleértve a kompetencia különböző szintjeit, a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai — Kiképzés (PANS-TRG, Doc 9868) című kiadványban található. A Légi jármű szerelők kiképzési Kézikönyve (Doc 10098) tartalmaz tájékoztató anyagot a légi jármű szerelők kiképzési programjának megtervezésére és kialakítására vonatkozóan.

1.2.8.4 2022. november 3-tól, légi jármű és távoli vezérlésű légi jármű rendszerek (RPAS) szerelők kompetencia-alapú jóváhagyott kiképzését jogosított kiképzési szervezeten belül kell elvégezni.

1. megjegyzés.— A légi jármű szerelő (technikus /mérnök /műszerész) szakszolgálati engedélyre vonatkozó átfogó kiképzési program, beleértve a kompetencia különböző szintjeit, a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai — Szolgáltatások – Kiképzés (Doc 9868, PANS-TRG) tartalmazza.

2. megjegyzés — A Légi jármű szerelők kiképzési Kézikönyve (Doc 10098) tartalmaz tájékoztató anyagot a légi jármű szerelők kiképzési programjának megtervezésére és kialakítására vonatkozóan.

...

1.2.8.6 Repülésüzemi tiszt/diszpécser kompetencia-alapú jóváhagyott kiképzését jogosított kiképzési szervezeten belül kell elvégezni.

Megjegyzés.— A repülőgép hajózó személyzet, légiforgalmi irányítók, légijármű szerelők, távpilóta személyzet és repülésüzemi tiszt/diszpécser kompetencia-alapú kiképzésének és értékelésének kialakítását támogató eljárások, beleértve az ICAO alkalmassági keretrendszereket, A Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai — Kiképzés (Doc 9868, PANS-TRG) dokumentumban található.

...

2. FEJEZET PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEK ÉS JOGOSÍTÁSOK*

2.1 A pilóta szakszolgálati engedélyekre és jogosításokra vonatkozó általános szabályok

2.1.1 Az engedély kiadásának általános szabályai

...

2.1.1.4 A motoros szerkezet kategóriával kapcsolatos átmeneti intézkedések

2022–2025. március 5.-ig az Engedélyező Hatóság a motoros szerkezet kategóriájába tartozó légijármű típusjogosítását bejegyezheti a repülőgépre, vagy a helikoptere rendszeresített pilóta szakszolgálati engedélybe. A szakszolgálati engedélyben a jogosításra vonatkozó bejegyzésnek jeleznie kell, hogy a légijármű a motoros szerkezet kategóriába tartozik. A motoros szerkezet kategóriára vonatkozó típusjogosítás megszerzéséhez szükséges kiképzést jóváhagyott kiképzés során kell elvégezni, figyelembe kell venni a folyamodó korábbi, repülőgépen vagy helikopteren szerzett tapasztalatait, és a kiképzésnek tartalmaznia kell a motoros szerkezet kategóriába tartozó légijármű üzemeltetésének minden lényeges szempontját.

...

Szerkesztői megjegyzés.— Javítsa a következő Megjegyzéseket: 2.3.1.2 l); 2.3.1.3 a); 2.3.3.2 a); 2.3.4.2.1 a); 2.3.5.2 a); 2.3.6.2 a); 2.4.1.2 r); 2.4.1.3 a); 2.4.3.2.1 a); 2.4.4.2 a); 2.4.5.2 a); 2.4.6.2 a); 2.5.1.3.1 a); 2.6.1.2.1 v); 2.6.1.3.1.2 a); 2.7.1.2.1 a); 2.9.1.4 a); 2.10.1.4 a); 2.13.1.2 bb); 3.2.1.4 a); 3.3.1.4.1 a); 4.5.2.3; és 4.6.1.4 d) a következők szerint:

Megjegyzés.— A fenyegető jelenségek és hibakezelés (TEM) alkalmazására vonatkozó tájékoztató anyag a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai – Kiképzés (PANS-TRG Doc 9868) című kiadvány II. Rész, I. Szakasz 6 Fejezetében, és az Emberi Tényezők Kiképzési Kézikönyvben (Doc 9683) található.

...

*2022. november 3-tól a 2. Fejezet címe: 2. Fejezet Pilóta és távpilóta szakszolgálati engedélyek és jogosítások.

...

2.4 Kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély

2.4.3 Repülőgép kategória jogosítás kiadásának specifikus követelményei

2.4.3.1 Tapasztalat

2.4.3.1.1 A folyamodónak nem kevesebb, mint 200 óra repült időt kell megszereznie pilótaként repülőgépen, vagy 150 órát, ha ezt egy jóváhagyott kiképzés folyamán szerzi meg. Az Engedélyező Hatóságnak meg kell határoznia, hogy repülési szimulátor oktatóberendezésben felügyelet alatt tevékenykedő pilóta tapasztalata elfogadható-e a 200 óra, illetve adott esetben a 150 óra összes repülési idő részeként. Az ilyen tapasztalatra vonatkozó jóváírást maximum 40-20 órára kell korlátozni.

...

2.5 A repülőgép kategóriának megfelelő több személyes személyzet pilóta (MPL) szakszolgálati engedély

Megjegyzés.— A 2.5.2.1. pont alapján a többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély birtokosa jogosult másodpilótaként tevékenykedni olyan repülőgépen, amelyet az előírás szerint másodpilótával kell üzemeltetni. Az ilyen engedély birtokosa jogosult lesz a repülőgép-kategóriának megfelelő közforgalmi pilóta szakszolgálati engedély megszerzésére az adott szakszolgálati engedély követelményeinek teljesítése után, amely többszemélyes üzemben tartásra korlátozódik, kivéve, ha a 2.5.2.1. a), 2.5.2.2. és 2.5.2.3. pontok követelményei teljesülnek (lásd a 2.6.2.2. pontot).

2.5.3 A szakszolgálati engedély kiadásának követelményei

...

2.5.1.2 Alkalmasság

A folyamodónak az elfogadott alkalmassági modell szerint kielégítően demonstrálnia kell jártasságát ahhoz, hogy másodpilótaként olyan turbinás repülőgépen tevékenykedjen, amely az alkalmassági bizonyítványa szerint minimum személyzetként legalább 2 pilótával üzemeltethető. Az elfogadott alkalmassági modellt az Engedélyező Hatóságnak el kell fogadnia, és az ICAO repülőgép pilóta alkalmassági keretrendszerét kell alapul venni, amely *A Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai — Kiképzés* (PANS-TRG, Doc 9868) dokumentumban található.

1. megjegyzés — Ezen alkalmasságokat alátámasztó tudás, készségek és magatartásformák a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai – Kiképzés (PANS-TRG, Doc 9868) című kiadványban található. A 2.5.1.2.1. és 2.5.1.2.2. pontban leírt tudás és készségek biztosítják a többszemélyes személyzet szakszolgálati engedély kiadásához szükséges minimális követelményeket.

2. megjegyzés— A jóváhagyott, elfogadott alkalmassági modell elemei egyéni és csoportos ellenintézkedéseket biztosítanak a fenyegető jelenségek és hibák kezelésének alkalmazásához. A fenyegető jelenségek és a hibák kezelésének útmutatója a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai – Kiképzés (PANS-TRG, Doc 9868) című kiadványban található.

2.5.1.2.1 Szakismeret

2.5.1.2.1.1 A folyamodónak egy jóváhagyott kiképző tanfolyamon legalább a 2.6.1.2. pontban

2.5.1.2.1.2 az adott repülőgép kategóriára közforgalmi pilóta szakszolgálati engedélyre meghatározott, valamint további követelményeket kell kielégítenie, amelyek alátámasztják a jóváhagyott, elfogadott alkalmassági modellt.

2.5.1.2.1.3 A tudásbeli alátámasztó követelményekre vonatkozó kiképzést teljes mértékben integrálni kell az alátámasztó alkalmassági követelményekre vonatkozó kiképzésbe.

2.5.1.32.2 Jártasság

2.5.1.3.1 A 3. függelékben előírt alkalmassági tényezők kielégítése érdekében a folyamodónak demonstrálnia kell jártasságát olyan pilótaként, aki repüli a repülőgépet, és mint aki nem repüli a repülőgépet, és aki ellenőrzi a repülőgépet olyan szinten, amely szükséges ahhoz, hogy másodpilótaként olyan gázturbinás repülőgépen tevékenykedjen, amely az alkalmassági bizonyítványa szerint minimum személyzetként legalább 2 pilótával üzemeltethető VFR és IFR körülmények között, és jártasnak kell lennie az alábbi témakörökben:

2.5.1.3.2

a) fenyegető jelenségek és hibák felismerése és kezelése;

~~Megjegyzés. A fenyegető jelenségek és hibakezelés alkalmazására vonatkozó tájékoztató anyag a~~

~~Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai~~

~~—Kiképzés (PANS-TRG Doc 9868) 3. Fejezet, „C” melléklet című kiadványban, és az Emberi Tényezők Kiképzési Kézikönyv (Doc 9683) II. rész, 2. Fejezetében található.~~

- ~~b) a repülőgép manuális vezetése simán és pontosan a határértékein belül, oly módon, hogy az eljárás vagy manőver sikeres végeredménye biztosított legyen;~~
- ~~c) a repülőgép működtetése a repülési fázisának megfelelő automata üzemmódban, és az automatika aktív üzemmódjának folyamatos figyelemmel kísérése;~~
- ~~d) a szokványos, a nem szokványos és a veszélyhelyzeti eljárások pontos végrehajtása a repülés összes fázisában; és~~
- ~~e) hatékonyan kommunikálni a hajózó személyzet többi tagjával és demonstrálni azt a képességét, hogy hatékonyan végre tudja hajtani a személyzet eselekvőképtelensége esetére és a személyzet együttműködésére vonatkozó eljárásokat, beleértve a pilóta feladatainak kijelölését, a személyzet együttműködését a szabvány üzemeltetési eljárások (SOPs) betartásával, és az ellenőrző jegyzékek használatát.~~

~~2.5.1.3.3 A 2.5.1.3.1. pontban meghatározott jártasság megszerzésében való előrehaladást folyamatosan fel kell mérni.~~

2.5.1.2.3 **Ajánlás.**— Az elérendő alkalmassági követelményeket és a kapcsolódó teljesítési kritériumokat a többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély folyamodójára vonatkozóan nyilvánosan hozzáférhetővé kell tenni.

2.5.1.4.3 Egészségügyi alkalmasság

...

2.5.3 Tapasztalat

2.5.3.1 A folyamodonak egy jóváhagyott kiképzés során nem kevesebb, mint 240 óra repült időt kell teljesítenie **tényleges és szimulált repülésben repülő és** ~~tényleges és szimulált repülésben nem repülő~~ pilótaként és pilóta-ellenőrzésben.

...

2.5.3.3. A 2.5.3.2. pont előírásainak kielégítésén felül, a folyamodonak olyan gázturbinás repülőgépen, melyet az alkalmassági bizonyítvány szerint minimum személyzetként legalább 2 pilótával kell működtetni, vagy egy olyan repülési szimulátor oktató-berendezésben, melyet a 3. számú Függelék 4.3 pontja szerint az Engedélyező Hatóság erre a célra jóváhagyott, meg kell szereznie a 3. számú Függelékben meghatározott emelt szintű alkalmasság eléréséhez szükséges tapasztalatot a jóváhagyott, elfogadott 8. alkalmassági modell szerinti végső alkalmassági standardot.

...

2.5.4 Repülésoktatás

2.5.4.2 A folyamodonak kétkormányos repülésoktatásban kell részesülnie, hogy elérje a 3. számú Függelékben meghatározott összes alkalmassági tényezőt a többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély kiadásához előírt végső alkalmassági standardot minden, és tartalmazza az műszeres körülmények között repülő pilóta számára előírt alkalmassági tényezőket a jóváhagyott, elfogadott alkalmassági modell szerinti kompetenciákat.

Megjegyzés— A jóváhagyott, elfogadott alkalmassági modell elemei egyéni és csoportos ellenintézkedéseket biztosítanak a fenyegető jelenségek és hibák kezelésének alkalmazásához . A fenyegető jelenségek és a hibák kezelésének útmutatója a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai – Kiképzés (PANS-TRG, Doc 9868) című kiadványban található.

...

2.6 Közforgalmi pilóta szakszolgálati engedély

...

2.6.3 Repülőgép kategória jogosítás kiadásának specifikus követelményei

2.6.3.1 Tapasztalat

...

2.6.3.1.2. Amennyiben a folyamodó más kategóriába tartozó légijárművön pilótaként szerzett repülési időt, az Engedélyező Hatóságnak kell meghatároznia, hogy az ilyen tapasztalatot elfogadja-e, és ha igen, azt a mértéket, ameddig a 2.6.3.1.1. pont követelményei emiatt lecsökkenthetők.

Megjegyzés.— Az, hogy az Engedélyező Hatóság milyen mértékben csökkentheti a repülési tapasztalatot, attól függhet, hogy a folyamodó bizonyította-e a jóváhagyott, kompetencia-alapú típusjogosítási kiképzési program végső alkalmassági követelményeit az adott repülőgép-kategóriában.

...

...

2.6.4 Helikopter kategória jogosítás kiadásának specifikus követelményei

2.6.4.1.2. Amennyiben a folyamodó más kategóriába tartozó légijárművön pilótaként szerzett repülési időt, az Engedélyező Hatóságnak kell meghatároznia, hogy az ilyen tapasztalatot elfogadja-e, és ha igen, azt a mértéket, ameddig a 2.6.4.1.1. pont követelményei emiatt lecsökkenthető.

Megjegyzés.— Az, hogy az Engedélyező Hatóság milyen mértékben csökkentheti a repülési tapasztalatot, attól függhet, hogy a folyamodó bizonyította-e a jóváhagyott, kompetencia-alapú típusjogosítási kiképzési program végső alkalmassági követelményeit az adott helikopter-kategóriában.

...

2.6.5 A motoros szerkezet kategória jogosítás kiadásának specifikus követelményei

...

2.6.5.1.3. Ajánlás.— *Ha a folyamodó más kategóriájú légitárművön pilótaként szerzett repülési időt, az Engedélyező Hatóságnak kell meghatároznia, hogy az ilyen tapasztalat elfogadható-e, és ha igen, annak mértékét, hogy a 2.6.5.1.1. pontban előírt repült idő követelmény emiatt lecsökkenthető-e.*

Megjegyzés.— Az, hogy az Engedélyező Hatóság milyen mértékben csökkentheti a repülési tapasztalatot, attól függhet, hogy a folyamodó bizonyította-e a jóváhagyott, kompetencia-alapú típusjogosítási kiképzési program végső alkalmassági követelményeit az adott motoros szerkezet kategóriában.

...

2.7 Műszeres jogosítás

2.7.1 A jogosítás kiadására vonatkozó követelmények
repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet kategóriákban

2.7.1.1 Szakismeret

A folyamodónak demonstrálni kell, hogy rendelkezik mindazon szakismerettel, amely a műszeres jogosítás birtokosának megadott jogosítványoknak megfelel, legalább az alábbi témakörökben:

...

Általános légijármű ismeret a megszerezni kívánt légijármű kategóriában

- b) a légijármű IFR és műszeres meteorológiai körülmények közötti irányításához és navigációjához szükséges repülési elektronika, elektronikus eszközök és műszerek használata, korlátai és üzemképessége; a ~~robotpilóta~~ automatika;

...

Navigáció a megszerezni kívánt légijármű kategóriában

- j) gyakorlati léginavigáció ~~rádió~~navigációs ~~berendezés~~-rendszerek használatával;
- k) a kirepülés, útvonalrepülés, megközelítés és leszállás fázisaiban alkalmazott navigációs rendszerek használata, pontossága és megbízhatósága, a ~~rádió~~navigációs ~~berendezések~~ ~~források~~ azonosítása;

...

4. FEJEZET A HAJÓZÓ SZEMÉLYZETBE NEM TARTOZÓ SZEMÉLYZET SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEI ÉS JOGOSÍTÁSAI

...

4.2 Légijármű szerelő (technikus /mérnök /műszerész)

...

4.2.1 Szakszolgálati engedély kiadására vonatkozó követelmények

...

4.2.1.4 Kiképzés

Ajánlás.— *A folyamodonak a megszerezni kívánt jogosultságoknak megfelelő kiképzést kell elvégeznie.*

Megjegyzés.— ~~A Kiképzési Kézikönyv (Doc 7192) tartalmaz tájékoztató anyagot a légijármű szerelők —szakszolgálati engedélye kiképzési programjára vonatkozóan.~~ A Légijármű szerelők kiképzési Kézikönyve (Doc 10098) tartalmaz tájékoztató anyagot a légijármű szerelők kiképzési programjának megtervezésére és kialakítására vonatkozóan.

...

4.4 Légiforgalmi irányító szakszolgálati engedély

...

4.4.1 A szakszolgálati engedély kiadására vonatkozó követelmények

...

4.4.1.3 Tapasztalat

4.4.1.3.1 A folyamodonak egy jóváhagyott kiképzési tanfolyamot kell elvégeznie és demonstrálnia a szükséges alkalmasságot, nem kevesebb, mint 3 hónapig kielégítően kell tevékenykednie a tényleges légiforgalmi irányításban ~~egy megfelelően jogosított légiforgalmi irányító~~ légiforgalmi irányítók (ATC) munkahelyi oktatója (OJTI) felügyelete alatt. A légiforgalmi irányító jogosításaira a 4.5. pontban meghatározott tapasztalati követelményeket a jelen pontban előírt tapasztalat részének lehet tekinteni, és számára jóvá lehet írni.

4.4.1.3.2 A légiforgalmi irányítók munkahelyi oktatójaként eljáró légiforgalmi irányítónak rendelkeznie kell megfelelő jogosítással és légiforgalmi irányító munkahelyi oktatói képesítéssel.

Megjegyzés.— A Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai — Kiképzés (Doc 9868) tartalmaz útmutatót a légiforgalmi irányítók munkahelyi oktatóinak képesítéséről, valamint a légiforgalmi irányítók kompetencia-alapú képzéséről és értékeléséről. The Légiforgalmi Irányítók Kompetencia-alapú Kiképzésének és Értékelésének Kézikönyve valamint a Légiforgalmi Irányítók Munkahelyi Oktatóinak Kompetencia-alapú Kiképzése and Értékelése (Doc 10056, I. és II. Kötet) további útmutatást nyújt az érdekelt felek számára a légiforgalmi irányítók kompetencia-alapú kiképzése and értékelése sikeres megvalósításának támogatása céljából.

...

4.5 Légiforgalmi irányító jogosításai

...

4.5.2. Légiforgalmi irányító jogosításaira vonatkozó követelmények

...

4.5.2.2 Tapasztalat

4.5.2.2.1 A folyamodónak:

...

- b) demonstrálnia kell a szükséges alkalmasságot egy megfelelően jogosított légiforgalmi irányító (ATC) légiforgalmi irányítók munkahelyi oktatója (OJTI) felügyelete alatt, a következő témák közül egy vagy több vonatkozásában:

- 1) *repülőtéri irányítói jogosítás esetében*: legalább 90 óra vagy egy hónap időtartamú repülőtéri irányítói szolgálat (attól függően, hogy melyik a hosszabb időtartam) annál az egységnél, amelyre a jogosítást kéri;
- 2) *bevezetés irányító, légtérellenőrző bevezetés irányító, távolkörzeti irányító vagy távolkörzeti légtérellenőrző irányító jogosítás esetében*: nem kevesebb, mint 180 óra, vagy három hónap (attól függően, hogy melyik a hosszabb időtartam), annál az egységnél, amelyre a jogosítást kéri; és
- 3) *precíziós radarbevezetés irányító jogosítás*: nem kevesebb, mint 200 precíziós bevezetés, amelyből maximum 100 bevezetést lehet az Engedélyező Hatóság által erre a célra jóváhagyott radar-szimulátorban teljesíteni. Nem kevesebb, mint 50-et ezekből a precíziós megközelítések közül annál a szolgálati egységnél, és azon az irányítóberendezésen kell teljesítenie, amelyre a jogosítást kéri; és

- c) ~~ha a légtérellenőrző bevezetés irányítói jogosítás magába foglalja a légtérellenőrző radarbevezetés feladatait is, akkor a folyamodónak megfelelően jogosított légiforgalmi irányító (ATC) légiforgalmi irányítók munkahelyi oktatója (OJTI) felügyelete alatt nem kevesebb, mint 25 PPI (síkhelyzetkiértékelő) bevezetést kell végrehajtania olyan légtérellenőrző berendezés típuson, amelyet annál az egységnél használnak, amelyre a jogosítást kéri.~~

4.5.2.2.2 A 4.5.2.2.1. b) pontban meghatározott tapasztalatot, a folyamatot közvetlenül megelőző 6 hónapon belül kell megszerezni. A jogosítás iránti kérelmet hat hónappal a 4.5.2.2.1.b) pontban meghatározott tapasztalat teljesítése előtt be kell nyújtani.

4.6 Repülésüzemi tiszt/diszpécser szakszolgálati engedély

4.6.1 Szakszolgálati engedély kiadására vonatkozó követelmények

...

4.6.1.2 Szakismeret

...

Légijog

- a) az operatív irányításra és a repülésüzemi tiszt szakszolgálati engedély birtokosára vonatkozó szabályok és előírások, megfelelő légiforgalmi szolgáltatások gyakorlatai és eljárásai;

Általános légijármű ismeret

...

- d) minimálisan elégséges berendezések jegyzéke és konfigurációs eltérések jegyzéke;

...

Repülési jellemzők kiszámítása, a repüléstervezés eljárása és terhelési

...

- g) felszállási teljesítmény, beleértve a pálya hosszát, az emelkedési és akadályozási kritériumokat és korlátokat;
- h) utazórepülési teljesítmény, beleértve a minimális magasságokat, nyomáscsökkenés/hajtóműleállítás/kieresztett futómű forgatókönyvek tervezését;
- i) leszállási teljesítmény, beleértve a megközelítési emelkedési és a pályahosszúság kritériumokat és korlátokat;

Szerkesztői megjegyzés.— Végezze el a következő pontok megfelelő újraszámozását.

...

Emberi tényezők

- i-l) a diszpécser operatív irányítási feladatok szempontjából lényeges emberi tényezők, ideértve a fenyegető jelenségek és a hibakezelés elveit;

...

Üzemeltetési eljárások

- m p) a légiforgalmi dokumentációk és a szabvány műveleti eljárások használata;

...

4.6.1.3 Tapasztalat

4.6.1.3.1 A folyamodónak az alábbi tapasztalatot kell megszereznie:

...

- 2) közforgalmi repülésben légi járművek diszpécser teendőit ellátó szervezetnél meteorológus, vagy

...

4.6.1.4 Jártasság

A folyamodónak demonstrálnia kell képességét a következőkben:

- a) légiforgalmi adatok és egyéb, az üzemeltetési helyzetek és kockázatok elemzéséhez szükséges információk azonosítása és lekérdezése;
- b) a kockázati tényezők és a repülési műveletekre gyakorolt lehetséges következmények azonosítása és értékelése;
- c) a kockázatot, a repülésbiztonságra gyakorolt hatást és a művelet szabályszerűségét figyelembe véve meghatározni és értékelni az intézkedéseket;
- d) a megfelelő cselekvési irány meghatározása a működési kézikönyvekben leírt felelősségi körök és irányelvek alapján;

- e) a megfelelő szabványos és nem szabványos eljárások alkalmazása az üzemeltetési kézikönyvből a repülések megkezdésére, tervezésére, folytatására, útvonalmódosítására, vagy befejezésére a légijármű biztonsága, valamint az üzemeltetés szabályossága és hatékonysága érdekében;
- af) ~~a napi időjárási térképekből és jelentésekből pontos időjárás-elemzés készítése, egy adott útvonal általános környezetében uralkodó időjárási körülményekről üzemeltetési szempontból érvényes tájékoztatást adni, a repülést érintő időjárási tendenciát előrejelezni, különös tekintettel a cél- és kitérő repülőterekre;~~
- g) a működési korlátok és minimumok azonosítása és alkalmazása az időjárással, a légijármű állapotával és a megfelelő navigációs eljárásokkal kapcsolatban;

Szerkesztői megjegyzés.— Végezze el a következő pontok megfelelő újraszámozását.

...

2. sz. FÜGGELÉK JOGOSÍTOTT KIKÉPZÉSI SZERVEZET

(Hivatkozással az 1. fejezet, 1.2.8.2. pontra)

...

3. Kiképzési programok

3.1 Az Engedélyező Hatóság jóváhagyhat olyan magánpilóta szakszolgálati engedélyre, kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedélyre, műszeres jogosításra vagy légijármű javításra (technikus /mérnök /műszerész) vonatkozó kiképzési programot, amely a megfelelés egy alternatív módját engedi meg az Annex 1-ben meghatározott tapasztalati követelmények betartása mellett, feltéve, hogy a jogosított kiképzési szervezet az Engedélyező Hatóság megelégedésére demonstrálja, hogy a kiképzés legalább egyenértékű szintű alkalmasságot biztosít ahhoz képest, mint amilyent az ilyen jóváhagyott kiképzésben nem részesülő személyzet minimális tapasztalati követelményei biztosítanak.

1. megjegyzés.— A légijármű szerelő (technikus /mérnök /műszerész) szakszolgálati engedélyre vonatkozó átfogó kiképzési program, beleértve a kompetencia különböző szintjeit, A repülőgép-pilóták és a légijármű-karbantartó személyzet kompetenciaalapú képzésének és értékelésének fejlesztését támogató eljárásokat, beleértve az ICAO alkalmassági keretrendszereket is, a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai – Kiképzés (Doc 9868, PANS-TRG) tartalmazza.

2. megjegyzés — A Légi jármű szerelők kiképzési Kézikönyve (Doc 10098) tartalmaz tájékoztató anyagot a légi jármű szerelők kiképzési programjának megtervezésére és kialakítására vonatkozóan.

...

3. SZ. FÜGGELÉK TÖBBSZEMÉLYES SZEMÉLYZET PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY KIADÁSÁRA VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK — REPÜLŐGÉPRE

(2. Fejezet, 2.5 Szakasz)

1. Kiképzés

...

1.2 A kiképzés alatt a folyamodónak el kell sajátítania mindazt a tudást, jártasságot és magatartásformákat, amelyek szükségesek a legalább két pilótából álló legénységgel, VFR és IFR szerinti, nappali és éjszakai repülés során történő üzemeltetésre engedélyezett, turbinamotoros légiközlekedési repülőgép másodpilótájaként történő működéshez.

2. Az értékelés szintje

Az adott repülőgép kategóriában a többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedélyért folyamodónak kielégítően kell demonstrálnia teljesítményét a 3. pontban ismertetett mind a 9 alkalmassági egységben, valamint a B Mellékletben meghatározott emelt szintű alkalmassági szint követelményeiben.

Megjegyzés.— A többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedélyre vonatkozó képzési programot repülőgép kategóriában, beleértve a különféle szintű jártasságot is az ICAO repülőgép-pilóta alkalmassági keretrendszerét és a keretrendszer többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedélyre történő adaptálásának módszertanát a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai – Kiképzés (Doc 9868, PANS-TRG) tartalmazza.

3. Az alkalmasság egységei

Az alkalmasság 9 egysége, amelyet a folyamodónak demonstrálnia kell a 2. Fejezet, 2.5.1.3. pontjának megfelelően, a következő:

— 1) a fenyegető jelenségek és hibák kezelése (TEM) alapelveinek alkalmazása;

— 2) a repülőgép földi üzemeltetésének végrehajtása;

— 3) felszállás végrehajtása;

— 4) emelkedés végrehajtása;

— 5) utazórepülés végrehajtása;

— 6) süllyedés végrehajtása;

— 7) megközelítés végrehajtása;

— 8) leszállás végrehajtása; és

— 9) a leszállást követő és a repülőgép repülés utáni teendőinek végrehajtása.

1. megjegyzés — Az alkalmassági egységeket azon lényeges elemek szerint határoltuk el, amelyekre meghatározott teljesítmény kritériumok vannak meghatározva. Az alkalmasság egységeit és a teljesítmény-kritériumokat a Léginavigációs Szolgálatok — Kiképzés (PANS-TRG, Doc 9868) című kiadvány tartalmazza.

2. megjegyzés — A fenyegető jelenségek és hibák kezelésének alkalmazási alapelvei egy sajátos alkalmassági egységet alkotnak, amelyekkel ki kell egészíteni a kiképzési és vizsgáztatási célú összes alkalmassági egység mindegyikét.

43. Szimulált repülés

Megjegyzés.— A Repülési Szimulátor Oktatóberendezések Minősítési Kritériumai Kézikönyv (Doc 9625), I. Kötet – Repülőgépek, útmutatást nyújt a kiképzési programokban használt repülési szimulátor oktatóberendezések minősítéséről. A kézikönyv hét példát határoz meg a repülési szimulátor oktatóberendezésekre a konkrét képzés alapján, beleértve négy példát az 1. Annex „B” mellékletében meghatározott többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedélyre vonatkozó kiképzés négy fázisát. Az alkalmazott számozási rendszer eltér a 4.2. pontban használttól. Az alábbiakban a Doc 9625 dokumentumban leírt I. – IV. típusok használatosak.

4.3.1. A 2. fejezet 2.5.3.3. pontjában meghatározott tapasztalat megszerzéséhez használt repülési szimulátor oktatóberendezéseket az Engedélyező Hatóságnak jóvá kell hagynia.

4.3.2 Az egyes többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedélyek kiképzési szakaszaihoz alkalmasrepülési szimulátor oktatóberendezéseket a következők szerint kell kategorizálni::

1. megjegyzés.— A többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedélyre vonatkozó képzési program a kiképzésre négy szakaszt állapít meg (repülési alap-jártasság, alap, középfokú és haladó), amelyeket a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai – Kiképzés (Doc 9868, PANS-TRG) dokumentum tartalmazza.

2. megjegyzés — Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) eszközzintjei és az Egyesült Államok Szövetségi Légügyi Hivatalának (FAA) alább meghatározott eszközzintjei a legközelebbi minősített eszköz alapján kerülnek figyelembe vételre, amely a képzési szakasz támogatásához szükséges megfelelési szintet biztosítja. Itt nem célunk az ICAO, az FAA és az EASA különböző eszközei közötti egyenértékűség megállapítása. Továbbá az egyes szakaszokban a minimális megfelelési szintet teljesítő eszközök kombinációja is használható.

3. megjegyzés — A négy szakasz mindegyikében más, a megfelelés követelményeit teljesítő berendezések is használhatók a kiképzési követelmény teljesítésére..

a) *I. típus Repülési alap-jártasság szakasz.* Az Engedélyező Hatóság által jóváhagyott elektronikus kiképzést és részfeladatokat ellátó berendezések, amelyek a következő jellemzőkkel rendelkeznek:

- az asztali számítógépek normál tartozékai felül egyéb tartozékokat foglal magába, mint például a gázkar állító karok működőképes modellje, oldalra kihelyezett botkormány vagy FMS billentyűzet; és
- pszichomotorikus tevékenységet igényelnek megfelelő erő és időzített válaszok alkalmazásával; és
- egyébként legalább a következő feltételeknek kell megfelelniük:

- A Doc 9625 dokumentum szerinti I. vagy III. típus

1. megjegyzés— A Doc 9625 dokumentum szerinti II. típus használható bizonyos alapvető műszeres repülési kiképzési feladatokhoz.

2. megjegyzés — Az EASA repülési és navigációs eljárások szerinti I. oktatóberendezés (FNPT I) és az FAA 4. szintű repülési oktatóberendezése megfelel az I., II. és III. típusú berendezések minimális követelményeinek..

- b) ~~II. típus~~ **Alap szakasz.** Olyan repülési szimulátor oktatóberendezés, amely egy általános turbinahajtású repülőgépet ábrázol, és a következő jellemzőkkel rendelkezik:

— nappali világításban leolvasható optikai rendszerrel szereltek fel; és

— egyébként legalább a következő feltételeket teljesíti:

- A Doc 9625 dokumentum szerinti IV. vagy V. típus

Megjegyzés — Az EASA repülési és navigációs eljárások szerinti II. oktatóberendezés többszemélyes személyzet együttműködéséhez (FNPT II-MCC) és az FAA 5. szintű repülési oktatóberendezése megfelel a IV. típusú berendezés minimális követelményeinek.

~~— Megjegyzés. Ez a követelmény teljesíthető egy olyan repülési szimulátor oktatóberendezéssel, amely fel van szerelve nappali világításban leolvasható optikai rendszerrel, és egyébként megfelel legalább az FAA 5. szint, vagy a JAA FNPT II, MCC előírásoknak.~~

- c) ~~III. típus~~ **Középszintű szakasz.** Olyan repülési szimulátor oktatóberendezés, amely egy két pilótás üzemeltetésre engedélyezett többturbinás meghajtású repülőgépet ábrázol, amelyet emelt szintű nappali világításban leolvasható optikai rendszerrel és robotpilótával szereltek fel, és a következő jellemzőkkel rendelkezik:

— emelt szintű nappali világításban leolvasható optikai rendszerrel szereltek fel;

— robotpilótával szereltek fel; és

— egyébként legalább a következő feltételeket teljesíti:

- A Doc 9625 szerinti VI. típus

1. megjegyzés — Az EASA teljes repülésszimulátor FFS B. szintje és az FAA teljes repülésszimulátor FFS B. szintje megfelel a VI. típusú berendezés minimum-követelményeinek.

2. megjegyzés — A középszintű szakaszban néhány vagy valamennyi kiképzési feladatot el lehet végezni a haladó fázisban használt berendezéssel, ha az alkalmas a kiképzési feladatra. A berendezés képzési feladatra való alkalmasságának értékelésére vonatkozó útmutatást a Doc 9625 dokumentum I. részének C. függeléke tartalmazza.

~~— Megjegyzés — Ez a követelmény kielégíthető egy olyan repülési szimulátor oktatóberendezéssel, amely fel van szerelve nappali világításban leolvasható optikai rendszerrel, és egyébként legalább a módosított JAR STD 1A szabványban és a módosított FAA AC 120-40B szabványban meghatározott B. szintű szimulátorral egyenértékű előírásoknak megfelelnek, beleértve az AC 120-40B szabványban engedélyezett alternatív megfelelési módokat (AMOC) is. (Néhány korábban értékelt A szintű teljes repülésszimulátor használható, amelyet az előírt manőverek kiképzésére és ellenőrzésére hagytak jóvá).~~

- d) ~~IV. típus~~ Haladó szakasz Teljesen egyenértékű egy D. szintű repülésszimulátorral vagy egy C. szintű repülés szimulátorral, amely fel van szerelve emelt szintű nappali világításban leolvasható optikai rendszerrel. Olyan repülési szimulátor, amely többhajtóműves turbina-meghajtású repülőgépet jelenít meg, amely bizonyítványa szerint 2 pilótával üzemeltethető és a következő jellemzőkkel rendelkezik:

- emelt szintű nappali világításban leolvasható optikai rendszerrel szerelték fel;
- robotpilótával szereltek fel; és
- egyébként legalább a következő feltételeket teljesíti:
 - A Doc 9625 szerinti VII. típus

1. megjegyzés — Az EASA teljes repülésszimulátor FFS C. és D. szintje és az FAA teljes repülésszimulátor C. vagy D. szintje megfelel a VII. típusú berendezés minimum-követelményeinek.

...

2. megjegyzés — ~~Ez a követelmény kielégíthető egy olyan repülési szimulátor oktatóberendezéssel, amely legalább a módosított JAR STD 1A szabványban és a módosított FAA AC 120-40B szabványban meghatározott C és D szintű szimulátorral egyenértékű előírásoknak megfelelnek, beleértve az AC 120-40B szabványban engedélyezett alternatív megfelelési módokat (AMOC) is.~~ A haladó szakasz során egyes kiképzési feladatok a középszintű szakaszban használt berendezésen is elvégezhetők, ha ez a berendezés a haladó szakaszban használt repülőgépet jeleníti meg, és alkalmas a kiképzési feladatra. A berendezés kiképzési feladatra való alkalmasságának értékelésére vonatkozó útmutatást a Doc 9625 számú dokumentum I. Rész „C” melléklete tartalmazza.

Szerkesztői megjegyzés.— A „B” melléklet teljes mértékben törlendő.

„B” MELLÉKLET

TÖBBSZEMÉLYES SZEMÉLYZET-PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY — REPÜLŐGÉPRE — AZ ALKALMASSÁG SZINTJEI

...

„C” „B” MELLÉKLET

BEJEGYZÉS AUTOMATIKUSAN ÉRVÉNYESÍTETT SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEK ESETÉBEN

...

— VÉGE —

18. melléklet a 2024. évi ... törvényhez

A nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Annex 1. 176. módosítás hiteles angol nyelvű szövege:

AMENDMENT 176

TO THE

**INTERNATIONAL STANDARDS
AND RECOMMENDED PRACTICES**

PERSONNEL LICENSING

ANNEX 1

TO THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION

The amendment to Annex 1 contained in this document was adopted by the Council of ICAO on **6 March 2020**. Such parts of this amendment as have not been disapproved by more than half of the total number of Contracting States on or before **20 July 2020** will become effective on that date and will become applicable on **5 November 2020** as specified in the Resolution of Adoption. (State letter AN 12/1.1.24-20/19 refers.)

MARCH 2020

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

**AMENDMENT 176 TO THE INTERNATIONAL STANDARDS
AND RECOMMENDED PRACTICES**

ANNEX 1 — *PERSONNEL LICENSING*

RESOLUTION OF ADOPTION

The Council

Acting in accordance with the Convention on International Civil Aviation, and particularly with the provisions of Articles 37, 54 and 90 thereof,

5. *Hereby adopts* on 6 March 2020 Amendment 176 to the International Standards and Recommended Practices contained in the document entitled *International Standards and Recommended Practices, Personnel Licensing* which for convenience is designated Annex 1 to the Convention;
6. *Prescribes* 20 July 2020 as the date upon which the said amendment shall become effective, except for any part thereof in respect of which a majority of the Contracting States have registered their disapproval with the Council before that date;
7. *Resolves* that the said amendment or such parts thereof as have become effective shall become applicable on 5 November 2020;
8. *Requests the Secretary General:*
 - a) to notify each Contracting State immediately of the above action and immediately after 20 July 2020 of those parts of the amendment which have become effective;
 - b) to request each Contracting State:
 - 1) to notify the Organization (in accordance with the obligation imposed by Article 38 of the Convention) of the differences that will exist on 5 November 2020 between its national regulations or practices and the provisions of the Standards in the Annex as hereby amended, such notification to be made before 5 October 2020 and thereafter to notify the Organization of any further differences that arise;
 - 2) to notify the Organization before 5 October 2020 of the date or dates by which it will have complied with the provisions of the Standards in the Annex as hereby amended;
 - c) to invite each Contracting State to notify additionally any differences between its own practices and those established by the Recommended Practices, following the procedure specified in subparagraph b) above with respect to differences from Standards.

— — — — —

NOTES ON THE PRESENTATION OF THE AMENDMENT TO ANNEX 1

The text of the amendment is arranged to show deleted text with a line through it and new text highlighted with grey shading, as shown below:

~~Text to be deleted is shown with a line through it.~~

text to be deleted

New text to be inserted is highlighted with grey shading.

new text to be inserted

~~Text to be deleted is shown with a line through it~~
followed by the replacement text which is highlighted
with grey
shading.

new text to replace existing
text

TEXT OF AMENDMENT 176

TO THE

INTERNATIONAL STANDARDS AND RECOMMENDED PRACTICES

PERSONNEL LICENSING

ANNEX 1

TO THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION

...

TABLE OF CONTENTS

...

~~ATTACHMENT B. Multi-crew Pilot Licence — Aeroplane — Levels of Competency~~

~~ATT B-1~~ ATTACHMENT BG. Endorsement for Automatically Validated Licences..... ATT BG-

1

...

CHAPTER 1. DEFINITIONS AND GENERAL RULES CONCERNING LICENCES

1.1. Definitions

Editorial note.— Definitions with an asterisk (*)
originate from Amendment 5 to the PANS-TRG.

...

***Competency.** ~~A combination of skills, knowledge and attitudes required to perform a task to the prescribed standard~~ dimension of human performance that is used to reliably predict successful performance on the job. A competency is manifested and observed through behaviours that mobilize the relevant knowledge, skills and attitudes to carry out activities or tasks under specified conditions.

~~Competency element.~~ ~~An action that constitutes a task that has a triggering event and a terminating event that clearly defines its limits, and an observable outcome.~~

~~Competency unit.~~ ~~A discrete function consisting of a number of competency elements.~~

***Competency-based training and assessment.** Training and assessment that are characterized by a performance orientation, emphasis on standards of performance and their measurement, and the development of training to the specified performance standards.

***Competency standard.** A level of performance that is defined as acceptable when assessing whether or not competency has been achieved.

***Conditions.** Anything that may qualify a specific environment in which performance will be demonstrated.

...

Error management. The process of detecting errors and responding to them with countermeasures that reduce or eliminate the consequences of errors and mitigate the probability of further errors or undesired states.

Note.— See Attachment C to Chapter 16 of Part II, Section I of the Procedures for Air Navigation Services — Training (PANS-TRG, Doc 9868) and Circular 314 — Threat and Error Management (TEM) in Air Traffic Control for a description of undesired states.

...

***ICAO competency framework.** A competency framework, developed by ICAO, is a selected group of competencies for a given aviation discipline. Each competency has an associated description and observable behaviours.

...

Monitoring. A cognitive process to compare an actual to an expected state.

Note.— Monitoring is embedded in the competencies for a given role within an aviation discipline, which serve as countermeasures in the threat and error management model. It requires knowledge, skills and attitudes to create a mental model and to take appropriate action when deviations are recognized.

...

***Observable behaviour (OB).** A single role-related behaviour that can be observed and may or may not be measurable.

***Performance criteria.** Simple, evaluative statements on the required outcome of the competency element and a description of the criteria used to judge whether the required level of performance has been achieved. Statements used to assess whether the required levels of performance have been achieved for a competency. A performance criterion consists of an observable behaviour, condition(s) and a competency standard.

...

Pilot flying (PF). The pilot whose primary task is to control and manage the flight path. The secondary tasks of the PF are to perform non-flight path related actions (radio communications, aircraft systems, other operational activities, etc.) and to monitor other crewmembers.

Pilot monitoring (PM). The pilot whose primary task is to monitor the flight path and its management by the PF. The secondary tasks of the PM are to perform non-flight path related actions (radio communications, aircraft systems, other operational activities, etc.) and to monitor other crewmembers.

...

Threat management. The process of detecting threats and responding to threats with countermeasures that reduce or eliminate the consequences of threats and mitigate the probability of errors or undesired states.

Note.— See Attachment C to Chapter 16 of Part II, Section I of the Procedures for Air Navigation Services — Training (PANS-TRG, Doc 9868) and Circular 314 — Threat and Error Management (TEM) in Air Traffic Control for a description of undesired states.

...

1.2 General rules concerning licences

...

1.2.2.3 Rendering a licence valid pursuant to a formal agreement between Contracting States under common licensing regulations

...

1.2.2.3.2.1 Until 31 December 2022, States that meet the requirements in 1.2.2.3.1 and have issued

licences prior to 9 November 2017 may use other effective means, carried on board the aircraft or accessible, to indicate that the licences issued by the State are rendered valid in accordance with the agreement in 1.2.2.3.1

Note.— Guidance on the format for the endorsement is contained in Attachment C-B. The guidance also includes how to make use of an attachment to the licence, as part of the endorsement, for information that may change over time, i.e. the ICAO registration number of the agreement and the list of all States that are party to the agreement.

...

...

1.2.8 Approved training and approved training organization

1.2.8.4 Until 2 November 2022, competency-based approved training for aircraft maintenance personnel shall be conducted within an approved training organization.

Note.— A comprehensive training scheme for the aircraft maintenance (technician/engineer/mechanic) licence, including the various levels of competency, is contained in the Procedures for Air Navigation Services — Training (Doc 9868, PANS-TRG). The Manual on Training of Aircraft Maintenance Personnel (Doc 10098) contains guidance material on the design and development of an aircraft maintenance personnel training programme.

1.2.8.4 As of 3 November 2022, competency-based approved training for aircraft and RPAS maintenance personnel shall be conducted within an approved training organization.

Note 1.— A comprehensive training scheme for the aircraft maintenance (technician/engineer/mechanic) licence, including the various levels of competency, is contained in the Procedures for Air Navigation Services — Training (Doc 9868, PANS-TRG).

Note 2.— The Manual on Training of Aircraft Maintenance Personnel (Doc 10098) contains guidance material on the design and development of an aircraft maintenance personnel training programme.

...

1.2.8.6 Competency-based approved training for flight operations officer/flight dispatcher personnel shall be conducted within an approved training organization.

Note.— Procedures supporting the development of competency-based training and assessment for aeroplane flight crew, air traffic controllers, aircraft maintenance personnel, remote flight crew and flight operations officers/flight dispatchers, including ICAO competency frameworks, are contained in the Procedures for Air Navigation Services — Training (Doc 9868, PANS-TRG).

...

CHAPTER 2. LICENCES AND RATINGS FOR PILOTS*

2.1 General rules concerning pilot licences and ratings

2.1.1 General licensing specifications

...

2.1.1.4 Transitional measures related to the powered-lift category

Until 5 March 2022–2025, the Licensing Authority may endorse a type rating for aircraft of the powered-lift category on an aeroplane or helicopter pilot licence. The endorsement of the rating on the licence shall indicate that the aircraft is part of the powered-lift category. The training for the type rating in the powered-lift category shall be completed during a course of approved training, shall take into account the previous experience of the applicant in an aeroplane or a helicopter as appropriate and incorporate all relevant aspects of operating an aircraft of the powered-lift category.

...

Editorial note.— Amend the Notes under 2.3.1.2 l); 2.3.1.3 a); 2.3.3.2 a); 2.3.4.2.1 a); 2.3.5.2 a); 2.3.6.2 a); 2.4.1.2 r); 2.4.1.3 a); 2.4.3.2.1 a); 2.4.4.2 a); 2.4.5.2 a); 2.4.6.2 a); 2.5.1.3.1 a); 2.6.1.2.1 v); 2.6.1.3.1.2 a); 2.7.1.2.1 a); 2.9.1.4 a); 2.10.1.4 a); 2.13.1.2 bb); 3.2.1.4 a); 3.3.1.4.1 a); 4.5.2.3; and 4.6.1.4 d) to read:

Note.— Guidance material on the application of threat and error management (TEM) is found in the Procedures for Air Navigation Services — Training (PANS-TRG, Doc 9868), Part II, Section I in Chapter 6, and in the Human Factors Training Manual (Doc 9683).

...

* As of 3 November 2022, Chapter 2 will be titled *Chapter 2. Licences and Ratings for Pilots and Remote Pilots*.⁶

...

2.4. Commercial pilot licence

2.4.3 Specific requirements for the issue of the aeroplane category rating

2.4.3.1 Experience

The applicant shall have completed not less than 200 hours of flight time, or 150 hours if completed during a course of approved training, as a pilot of aeroplanes. The Licensing Authority shall determine whether experience as a pilot under instruction in a flight simulation training device is acceptable as part of the total flight time of 200 hours or 150 hours, as the case may be. Credit for such experience shall be limited to a maximum of 40–20 hours.

...

2.5. Multi-crew pilot licence (MPL) appropriate to the aeroplane category

Note.— The holder of a multi-crew pilot licence is authorized by 2.5.2.1 to act as co-pilot of an aeroplane required to be operated with a co-pilot. Such holder will be eligible to obtain an airline transport pilot licence appropriate to the aeroplane category, after fulfilling the requirements for that licence, to be restricted to multi-crew operations unless the requirements of 2.5.2.1 a), 2.5.2.2 and 2.5.2.3, as appropriate, are met (2.6.2.2 refers).

2.5.3 General requirements for the issue of the licence

...

2.5.1.2 Competencies

The applicant shall satisfactorily demonstrate the competencies identified in an adapted competency model to perform as a co-pilot of a turbine-powered air transport aeroplane certificated for operation with a minimum crew of at least two pilots. The adapted competency model shall be approved by the Licensing Authority, using as a basis the ICAO aeroplane pilot competency framework contained in the *Procedures for Air Navigation Services — Training* (PANS-TRG, Doc 9868).

Note 1. — Knowledge, skills and attitudes underpin these competencies as described in the Procedures for Air Navigation Services — Training (PANS-TRG, Doc 9868). The knowledge and skills described in 2.5.1.2.1 and 2.5.1.2.2 provide minimum requirements for the issuance of the multi-crew pilot licence.

Note 2.— The competencies of the approved adapted competency model provide individual and team countermeasures for the application of threat and error management. Guidance on threat and error management is contained in the Procedures for Air Navigation Services — Training (PANS-TRG, Doc 9868).

2.5.1.2.1. Knowledge

2.5.1.2.1.1. The applicant shall at least have met the requirements specified in 2.6.1.2 for the

2.5.1.2.1.2. airline transport pilot licence appropriate to the aeroplane category in an approved training course as well as the additional requirements underpinning the approved adapted competency model.

2.5.1.2.1.3. Training in the underpinning knowledge requirements shall be fully integrated with the training of the underpinning skill requirements.

2.5.1.32.2 Skills

2.5.1.3.4 The applicant shall have demonstrated the underpinning skills required for fulfilling all the competency units specified in Appendix 3 the competencies of the approved adapted competency model as pilot flying and pilot not flying monitoring, to the level required to perform as a co-pilot of turbine-powered aeroplanes certificated for operation with a minimum crew of at

2.5.1.3.5 least two pilots under VFR and IFR, and to:

a) recognize and manage threats and errors;

~~—————~~ *Note. Guidance material on the application of threat and error management is on Services Training (PANS TRG, Doc 9868), Chapter 3, Attachment C, and in Part II, Chapter 2, of the Human Factors Training Manual (Doc 9683).*

b) smoothly and accurately, manually control the aeroplane within its limitations at all times, such that the successful outcome of a procedure or manoeuvre is assured;

c) operate the aeroplane in the mode of automation appropriate to the phase of flight and to maintain awareness of the active mode of automation;

d) perform, in an accurate manner, normal, abnormal and emergency procedures in all phases of flight; and

e) communicate effectively with other flight crew members and demonstrate the ability to effectively perform procedures for crew incapacitation, crew coordination, including allocation of pilot tasks, crew cooperation, adherence to standard operating procedures (SOPs) and use of checklists.

2.5.1.3.6 Progress in acquiring the skills specified in 2.5.1.3.1 shall be continuously assessed.
~~found in the~~ Procedures for Ai

2.5.1.2.3 **Recommendation.**— The competency standards to be achieved and the associated performance criteria for the multi-crew pilot licence applicant should be publicly available.

2.5.1.43 Medical fitness

...

2.5.3 Experience

2.5.3.1 The applicant shall have completed in an approved training course not less than 240 hours which includes actual and simulated flight as pilot flying and pilot not flying of actual and simulated flight monitoring.

...

2.5.4. Flight instruction

2.5.4.2 The applicant shall have received dual flight instruction in order to achieve the final competency standard in all the competency units specified in Appendix 3 competencies of the approved adapted competency model, to the level required for the issue of the multi-crew pilot licence, to include the competency units required to pilot under instrument flight rules.

Note.— The competencies of the approved adapted competency model provide individual and team countermeasures for the application of threat and error management. Guidance on threat and error management is contained in the Procedures for Air Navigation Services — Training (PANS-TRG, Doc 9868).

...

2.6. Airline transport pilot licence

...

2.6.3 Specific requirements for the issue of the aeroplane category rating

2.6.1.3. Experience

...

2.6.3.1.2 When the applicant has flight time as a pilot of aircraft in other categories, the Licensing Authority shall determine whether such experience is acceptable and, if so, the extent to which the flight time requirements of 2.6.3.1.1 can be reduced accordingly.

Note.— The extent to which flight time experience may be reduced by the Licensing Authority can be dependent on the applicant having demonstrated the final competency standard of an approved competency-based type rating training programme in the aeroplane category.

...

...

2.6.4. Specific requirements for the issue of the helicopter category rating

2.6.4.1.2 When the applicant has flight time as a pilot of aircraft in other categories, the Licensing

Authority shall determine whether such experience is acceptable and, if so, the extent to which the flighttime requirements of 2.6.4.1.1 can be reduced accordingly.

Note.— The extent to which flight time experience may be reduced by the Licensing Authority can be dependent on the applicant having demonstrated the final competency standard of an approved competency-based type rating training programme in the helicopter category.

...

2.6.5. Specific requirements for the issue of the powered-lift category rating

...

2.6.5.1.3 Recommendation.— *When the applicant has flight time as a pilot of aircraft in other categories, the Licensing Authority should determine whether such experience is acceptable and, if so, the extent to which the flight time requirements of 2.6.5.1.1 could be reduced accordingly.*

Note.— The extent to which flight time experience may be reduced by the Licensing Authority can be dependent on the applicant having demonstrated the final competency standard of an approved competency-based type rating training programme in the powered-lift category.

...

2.7. Instrument rating

2.7.1 Requirements for the issue of the rating for aeroplane, airship, helicopter and powered-lift categories

2.7.1.1 Knowledge

The applicant shall have demonstrated a level of knowledge appropriate to the privileges granted to the holder of an instrument rating, in at least the following subjects:

...

Aircraft general knowledge for the aircraft category being sought

- b) use, limitation and serviceability of avionics, electronic devices and instruments necessary for the control and navigation of aircraft under IFR and in instrument meteorological conditions; use and limitations of ~~autopilot~~ automation;

...

Navigation for the aircraft category being sought

- j) practical air navigation using ~~radio~~ navigation aids systems;

- k) use, accuracy and reliability of navigation systems used in departure, en-route, approach and landing phases of flight; identification of radio navigation aids sources;

...

CHAPTER 4. LICENCES AND RATINGS FOR PERSONNEL OTHER THAN FLIGHT CREW MEMBERS

...

4.3 Aircraft maintenance (technician/engineer/mechanic)

...

4.3.1 Requirements for the issue of the licence

...

4.2.1.4 Training

Recommendation.— *The applicant should have completed a course of training appropriate to the privileges to be granted.*

Note.— ~~The Training Manual (Doc 7192), Part D-1, contains guidance material on a training course for applicants for an aircraft maintenance licence~~ The Manual on Training of Aircraft Maintenance Personnel (Doc 10098) contains guidance material on the design and development of a training programme for aircraft maintenance personnel.

...

4.4. Air traffic controller licence

...

4.4.1 Requirements for the issue of the licence

...

4.4.1.3. Experience

4.4.1.3.3 The applicant shall have completed an approved training course and demonstrated the required competence, having accomplished not less than three months of satisfactory service engaged in the actual control of air traffic under the supervision of an ~~appropriately rated air traffic controller~~ air traffic control (ATC) on-the-job training instructor (OJTI). The experience requirements specified for air traffic controller ratings in 4.5 may be credited as part of the experience specified in this paragraph.

4.4.1.3.4 An air traffic controller acting as an air traffic control on-the-job training instructor shall hold an appropriate rating and be qualified as an air traffic control on-the-job training instructor.

Note.— The Procedures for Air Navigation Services — Training (Doc 9868) contains guidance on the qualification of air traffic control on-the-job training instructors and on competency-based training and assessment for air traffic controllers. The Manual on Air Traffic Controller Competency-based Training and Assessment and the Manual on Air Traffic Control On-the-Job Training Instructor Competency-based Training and Assessment (Doc 10056, Volumes I and II) provide additional guidance to support stakeholders in the successful implementation of competency-based training and assessment for air traffic controllers.

...

4.5 Air traffic controller ratings

...

4.5.2 Requirements for air traffic controller ratings

...

4.5.2.3 Experience

4.5.2.3.1 The applicant shall have:

...

d) ~~provided, satisfactorily~~ demonstrated the required competence while providing, under the supervision of an ~~appropriately rated air traffic controller~~ air traffic control (ATC) on-the-job training instructor (OJTI), one or more of the following:

- 1) *aerodrome control rating*: an aerodrome control service, for a period of not less than 90 hours or one month, whichever is greater, at the unit for which the rating is sought;

- 2) *approach control procedural, approach control surveillance, area control procedural or area control surveillance rating*: the control service for which the rating is sought, for a period of not less than 180 hours or three months, whichever is greater, at the unit for which the rating is sought; and
- 3) *approach precision radar control rating*: not less than 200 precision approaches of which not more than 100 shall have been carried out on a radar simulator approved for that purpose by the Licensing Authority. Not less than 50 of those precision approaches shall have been carried out at the unit and on the equipment for which the rating is sought; and
- e) ~~if the privileges of the approach control surveillance rating include surveillance radar approach duties, the experience shall include not less than 25 plan position indicator approaches on the surveillance equipment of the type in use at the unit for which the rating is sought and under the supervision of an appropriately rated air traffic controller air traffic control (ATC) on the job training instructor (OJTI).~~

4.5.2.3.2 ~~The experience specified in 4.5.2.2.1 b) shall have been completed within the 6 month period immediately preceding application. The application for a rating shall be made within six months from the completion of experience specified in 4.5.2.2.1.b) . .~~

4.6 Flight operations officer/flight dispatcher licence

4.6.1 Requirements for the issue of the licence

...

4.6.1.5 Knowledge

...

Air law

- a) rules and regulations relevant for operational control and to the holder of a flight operations officer licence; appropriate air traffic services practices and procedures;

Aircraft general knowledge

...

- d) minimum equipment list and configuration deviation list;

...

Flight performance calculation, planning procedures and loading

...

- g) take off performance including field length, climb and obstacle criteria and limitation;
- h) cruise performance including minimum altitudes, decompression/engine out/gear down scenarioplanning;
- i) landing performance including approach climb and field length criteria and limitations;

Editorial note.— Renumber subsequent bullets accordingly.

...

Human performance

- i) human performance relevant to ~~dispatch~~ operational control duties, including principles of threat and error management;

...

Operational procedures

- m p) use of aeronautical documentation and standard operating procedures;

...

4.6.1.3 Experience

4.6.1.3.1 The applicant shall have gained the following experience:

...

- 2) a meteorologist in an organization ~~dispatching~~ providing operational control to aircraft in air transportation; or

...

4.6.1.4 Skill

The applicant shall have demonstrated the ability to:

- 4.6.1.4.1 identify and to retrieve aeronautical data and other information relevant for the analysis of operational situations and risks;
 - 4.6.1.4.2 identify and evaluate the risk factors and the possible consequences for flight operations;
 - 4.6.1.4.3 identify and evaluate actions considering risk, the effect on flight safety and regularity of the operation;
 - 4.6.1.4.4 determine an appropriate course of action based on the responsibilities and policies described in the operation manuals;
 - 4.6.1.4.5 apply appropriate standard and non-standard procedures from the operations manual for the initiation, planning, continuation, diversion or termination of flights in the interest of safety of the aircraft and regularity and efficiency of the operation;
- af) make an accurate and operationally acceptable weather analysis ~~from a series of daily weather maps and weather reports~~; provide an operationally valid briefing on weather conditions ~~prevailing in the general neighbourhood~~ of a specific air route; forecast weather trends pertinent to air transportation with particular reference to destination and alternates;
- g) identify and apply operational limitations and minimums in relation to the weather, aircraft status and appropriate navigation procedures;

Editorial note.— Renumber subsequent bullets accordingly.

...

APPENDIX 2. APPROVED TRAINING ORGANIZATION

(Chapter 1, 1.2.8.2 refers)

...

3. Training programmes

3.1.A Licensing Authority may approve a training programme for a private pilot licence, commercial pilot licence, an instrument rating or an aircraft maintenance (technician/engineer/mechanic) licence that allows an alternative means of compliance with the experience requirements established by Annex 1, provided that the approved training organization demonstrates to the satisfaction of the Licensing Authority that the training provides a level of competency at least equivalent to that provided by the minimum experience requirements for personnel not receiving such approved training.

Note 1.— A comprehensive training scheme for the aircraft maintenance (technician/engineer/mechanic) licence, including the various levels of competency, is Procedures supporting the development of competency-based training and assessment for aeroplane pilots and aircraft maintenance personnel, including ICAO competency frameworks, are contained in the Procedures for Air Navigation Services — Training (Doc 9868, PANS-TRG).

Note 2.— The Manual on Training of Aircraft Maintenance Personnel (Doc 10098) contains guidance material on the design and development of an aircraft maintenance personnel training programme.

...

APPENDIX 3. REQUIREMENTS FOR THE ISSUE OF THE MULTI-CREW PILOT LICENCE — AEROPLANE

(Chapter 2, Section 2.5, refers)

1. Training

...

1.2 During the training, the applicant shall have acquired the knowledge, skills and attitudes ~~required as the underpinning attributes~~ the competencies required for performing as a co-pilot of a turbine-powered air transport aeroplane certificated for operation with a minimum crew of at least two pilots, under VFR and IFR, day and night flying.

2. Assessment level

The applicant for the multi-crew pilot licence in the aeroplane category shall have ~~satisfactorily demonstrated performance in all the nine competency units specified in 3, at the advanced level of competency as defined in Attachment B~~ achieved the final competency standard of the approved adapted competency model.

Note.— The training scheme for the multi-crew pilot licence in the aeroplane category, including the various levels of competency the ICAO aeroplane pilot competency framework and the methodology to adapt this framework for the multi-crew pilot licence are contained in the Procedures for Air Navigation Services — Training (PANS-TRG, Doc 9868).

3. Competency units

~~The nine competency units that an applicant has to demonstrate in accordance with Chapter 2, 2.5.1.3, are as follows:~~

— ~~1) apply threat and error management (TEM) principles;~~

- 2) perform aeroplane ground operations;
- 3) perform take-off;
- 4) perform climb;
- 5) perform cruise;
- 6) perform descent;
- 7) perform approach;
- 8) perform landing; and
- 9) perform after landing and aeroplane post-flight operations.

~~Note 1.— Competency units are broken down into their constituent elements, for which specific performance criteria have been defined. Competency elements and performance criteria are contained in the Procedures for Air Navigation Services—Training (PANS-TRG, Doc 9868).~~

~~Note 2.— The application of threat and error management principles is a specific competency unit that is to be integrated with each of the other competency units for training and testing purposes.~~

4.3. Simulated flight

~~Note.— The Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulation Training Devices (Doc 9625), Volume I — Aeroplanes, provides guidance on the qualification of flight simulation training devices used in training programmes. The manual defines seven examples of flight simulation training devices based on the specific training being conducted, including four examples for the four phases of multi-crew pilot licence training defined in Attachment B of Annex 1. The numbering system used Types I to VII described in Doc 9625 is different from the numbering used in 4.2 are used below.~~

4.3.1 The flight simulation training devices used to gain the experience specified in Chapter 2, 2.5.3.3, shall have been approved by the Licensing Authority.

4.3.2 Flight simulation training devices suitable for each multi-crew pilot licence training phase shall be categorized as follows:

Note 1.— The training scheme for the multi-crew pilot licence describes four phases for the training (core flying skills, basic, intermediate and advanced) and is contained in the Procedures for Air Navigation Services — Training (PANS-TRG, Doc 9868).

Note 2.— The European Aviation Safety Agency (EASA) device levels and the United States Federal Aviation Administration (FAA) device levels specified below are considered based on the closest qualified device that provides the required level of fidelity to support the training phase. It is not the intent here to establish any equivalency between the various ICAO, FAA and EASA devices. Furthermore, in each phase a mix of devices that meet the minimum fidelity level may be used.

Note 3.— In each of the four phases, other devices which meet the fidelity requirements may also be used to meet the training requirement.

- a. ~~Type I~~ Core flying skills phase. E-training and part tasking devices approved by the Licensing Authority that have the following characteristics:
- involve accessories beyond those normally associated with desktop computers, such as functional replicas of a throttle quadrant, a sidestick controller, or an FMS keypad; ~~and~~
 - involve psychomotor activity with appropriate application of force and timing of responses; ~~and~~
 - otherwise meet, at a minimum, the following qualification:
 - Type I or Type III of Doc 9625

Note 1.— Type II of Doc 9625 may be used for certain basic instrument flight training tasks.

Note 2.— The EASA flight and navigation procedures trainer I (FNPT I) and the FAA flight training device FTD Level 4 meet the minimum qualifications of a Type I, II and III device.

- b. ~~Type II~~ Basic phase. A flight simulation training device that represents a generic turbine-powered aeroplane ~~and has the following characteristics:~~
- is equipped with a daylight visual system; ~~and~~
 - otherwise meets, at a minimum, the following qualification:
 - Type IV or Type V of Doc 9625

Note.— The EASA flight and navigation procedures trainer II-multi-crew cooperation (FNPT II-MCC) and the FAA flight training device FTD Level 5 meet the minimum qualifications of a Type IV device.

~~— Note.— This requirement can be met by a flight simulation training device equipped with a daylight visual system and otherwise meeting, at a minimum, the specifications equivalent to FAA FTD Level 5, or JAA FNPT II, MCC.~~

- c. ~~Type III-Intermediate phase.~~ A flight simulation training device that represents a multi-engined turbine-powered aeroplane certificated for a crew of two pilots ~~with enhanced daylight visual system and equipped with an autopilot.~~ and has the following characteristics:

- is equipped with an enhanced daylight visual system;
- is equipped with an autopilot; and
- otherwise meets, at a minimum, the following qualification:
 - Type VI of Doc 9625

Note 1.— The EASA full flight simulator FFS Level B and the FAA full flight simulator FFS Level B meet the minimum qualifications of a Type VI device.

Note 2.— During the intermediate phase, some or all training tasks could be conducted in a device used in the advanced phase, if suitable for the training task. Guidance to assess the suitability of the device for a training task is contained in Doc 9625, Part I, Appendix C.

~~— Note.— This requirement can be met by a flight simulation training device equipped with a daylight visual system and otherwise meeting, at a minimum, the specifications equivalent to a Level B simulator as defined in JAR STD 1A, as amended; and in FAA AC 120-40B, as amended, including Alternate Means of Compliance (AMOC), as permitted in AC 120-40B. (Some previously evaluated Level A full flight simulators that have been approved for training and checking required manoeuvres may be used.)~~

- d. ~~Type IV-Advanced phase.~~ ~~Fully equivalent to a Level D flight simulator or to a Level C flight simulator with an enhanced daylight visual system.~~ A flight simulation training device that represents a multi-engined turbine-powered aeroplane certificated for a crew of two pilots and has the following characteristics:

- is equipped with an enhanced daylight visual system;
- is equipped with an autopilot; and
- otherwise meets, at a minimum, the following qualification:
 - Type VII of Doc 9625

Note 1.— The EASA full flight simulator FFS Level C or D and the FAA full flight simulator FFS Level C or D meet the minimum qualifications of a Type VII device.

...

Note 2.— ~~This requirement can be met by a flight simulation training device meeting, at a minimum, the specifications equivalent to a Level C and Level D simulator as defined in JAR STD 1A, as amended; and in FAA AC 120-40B, as amended, including Alternate Means of Compliance (AMOC), as permitted in AC 120-40B.~~ During the advanced phase, some training tasks could be conducted in a device used in the intermediate phase, if this device represents the aeroplane used in the advanced phase and is suitable for the training task. Guidance to assess the suitability of the device for a training task is contained in Doc 9625, Part I, Appendix C.

Editorial note.— Delete Attachment B in toto.

~~ATTACHMENT B~~

~~MULTI-CREW PILOT LICENCE — AEROPLANE LEVELS OF COMPETENCY~~

...

~~ATTACHMENT C-B~~

~~ENDORSEMENT FOR AUTOMATICALLY VALIDATED LICENCES~~

...

— END —

A nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Annex 1. 1. sz. helyesbítés magyar nyelvű fordítása:



Annex 1.,
Tizenharmadik
kiadás, 1. sz.
helyesbítés (csak
angol, arab,
kínai, orosz,
spanyol nyelven)
24/7/20

NEMZETKÖZI SZABVÁNYOK ÉS AJÁNLOTT ELJÁRÁSOK

SZEMÉLYI ALKALMASSÁG

ANNEX 1.

A NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSRŐL SZÓLÓ EGYEZMÉNYHEZ

TIZENHARMADIK KIADÁS – 2020 JÚLIUS

1 sz. helyesbítés

1. Kérjük, hogy a meglévő, 20.11.5-i keltezésű 1-13. oldalt helyettesítse a mellékelt új, „Corr” (Mód.) felirattal ellátott oldallal.
2. A módosítás bejegyzését az Annex 1. (iii) oldalán kell rögzíteni.

1.2.4.9.1. Az egészségügyi felülvizsgálóknak valóságnak megfelelő egészségügyi információt kell benyújtaniuk az Engedélyező Hatósághoz, mely lehetővé teszi, hogy a Hatóság auditálni tudja az Egészségügyi Minősítést.

Megjegyzés. — Az ilyen auditálás célja az, hogy biztosított legyen, hogy az egészségügyi felülvizsgálók eleget tegyenek a jó orvosi gyakorlat és a repülés-egészségügyi kockázatértékelés vonatkozó szabványainak. Repülés-egészségügyi kockázatértékelésre vonatkozó útmutatót a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (DOC 8984) tartalmaz.

1.2.4.10 Ha a 6. fejezetben foglalt, az adott szakszolgálati engedély kiadásához előírt egészségügyi Szabványok nem teljesülnek, akkor az Egészségügyi minősítést addig nem adják ki, vagy újítják meg, amíg a következő feltételek nem teljesülnek:

- a) az akkreditált orvosi szakvélemény azt jelzi, hogy különleges körülmények között a folyamodó bármely – számszerű vagy egyéb – követelménynek való megfelelésének elmulasztása olyan mértékű, hogy a kérelmezett szakszolgálati engedélyben foglalt jogosultságok gyakorlása valószínűleg nem veszélyezteti a repülésbiztonságot;
- b) a folyamodó adott képességeit, ismereteit és gyakorlottságát, illetve az üzemi körülményeket alaposan mérlegelték; és
- c) a szakszolgálati engedélyt bármilyen speciális korlátozással vagy korlátozásokkal látták el, miközben a szakszolgálati engedély birtokosának, kötelességeinek biztonságos ellátása függ attól, hogy teljesíti-e az adott korlátozást vagy korlátozásokat.

1.2.4.11 Az egészségügyi anyagok bizalmas voltát mindenkor figyelembe kell venni.

1.2.4.11.1 Az összes egészségügyi jelentést és feljegyzést biztonságosan kell tárolni és hozzáférést csak a feljogosított személyeknek szabad biztosítani.

1.2.4.11.2 Ha üzemeltetési megfontolások ezt indokolják, az egészségügyi minősítőnek kell meghatározni, hogy milyen mértékű az a helyénvaló egészségügyi információ, melyet az Engedélyező Hatóság illetékes hivatalainak bemutatnak.

1.2.5. A szakszolgálati engedélyek érvényessége

1.2.5.1 Ha üzemeltetési megfontolások ezt indokolják, az egészségügyi minősítőnek kell meghatározni, hogy milyen mértékű az a helyénvaló egészségügyi információ, melyet az Engedélyező Hatóság illetékes hivatalainak bemutatnak.

1.2.5.1.1 Ajánlás.— A Szerződő Államnak meg kell határoznia az alkalmasság fenntartásának és a megszerzett tapasztalatnak a követelményeit a pilóta szakszolgálati engedélyekre és jogosításokra vonatkozólag, amelyek szisztematikus baleset-megelőzésen alapulnak, valamint tartalmaznia kell kockázatértékelési folyamatot és az időszerű tevékenységek analizisét, beleértve az adott Államra vonatkozó, a balesetekre és váratlan eseményekre vonatkozó adatokat.

1.2.5.1.2 A szakszolgálati engedélyt kiadó Szerződő Államnak biztosítania kell, hogy a többi Szerződő Államnak módjában álljon a szakszolgálati engedély érvényességéről meggyőződni.

1. megjegyzés — 2022. november 2-ig a kereskedelmi légiszállításban részt vevő hajózó személyzeti tagok alkalmasságának meglétéről kielégítő módon lehet meggyőződni az Annex 6. szerint végrehajtott gyakorló repüléseken.

1. megjegyzés — 2022. november 3-tól a kereskedelmi légiszállításban részt vevő hajózó személyzeti tagok és a távhajózó személyzeti tagok alkalmasságának meglétéről kielégítő módon lehet meggyőződni az Annex 6. szerint végrehajtott gyakorló repüléseken.

5/11/20

1. mód.

Annex 1. – Személyi alkalmasság

1. fejezet

2. megjegyzés — 2022. november 2-ig

az alkalmasság megléte kielégítően dokumentálható az üzemeltető nyilvántartásában, vagy a hajózó személyzet tagjainak személyi repülési naplójában, vagy szakszolgálati engedélyében.

2. megjegyzés — 2022. november 3-tól az alkalmasság megléte kielégítően dokumentálható az üzemeltető nyilvántartásában, illetve a hajózó személyzet, vagy a távhajózó személyzet tagjainak személyi repülési naplójában, vagy szakszolgálati engedélyében.

3. megjegyzés — 2022. november 2-ig a hajózó személyzet tagjai – a lajstromozó állam által kívánatosnak tartott mértékig – az adott Állam által jóváhagyott repülési szimulátor oktatóberendezésen is bizonyíthatják alkalmasságuk folyamatos meglétét.

3. megjegyzés — 2022. november 3-tól a hajózó személyzet és a távhajózó személyzet tagjai – a lajstromozó állam, vagy az üzemeltető szerinti Állam Engedélyező Hatósága által kívánatosnak tartott mértékig – az adott Állam által jóváhagyott repülési szimulátor oktatóberendezésen is bizonyíthatják alkalmasságuk folyamatos meglétét.

4. megjegyzés — Lásd a Repülési Szimulátor Oktatóberendezések Minősítési Kritériumai Kézikönyvet (Doc 9625).

5. megjegyzés — A kockázatbecslési folyamat felépítéséhez tájékoztató anyagként használja fel az Állami Szakszolgálati Engedélyezés Rendszere Létrehozásának és Kezelésének Eljárásaira vonatkozó Kézikönyvet (Doc 9379).

1.2.5.2. Az 1.2.5.2.1., 1.2.5.2.2., 1.2.5.2.3., 1.2.5.2.4., 1.2.5.2.5. és 1.2.5.2.6. pontokban biztosítottak kivételével az 1.2.4.7. és 1.2.4.8. pontoknak megfelelően kiadott Egészségügyi minősítésnek érvényesnek kell lennie az egészségügyi vizsgálat napjától az alábbi időtartamoknál nem hosszabb ideig:

- 60 hónap a magánpilóta szakszolgálati engedély esetében — repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet;
- 12 hónap a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély esetében — repülőgép, léghajó, helikopter és motoros szerkezet;
- 12 hónap a többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély esetében – repülőgép;
- 12 hónap a közforgalmi pilóta szakszolgálati engedély esetében — repülőgép, helikopter és motoros szerkezet;
- 60 hónap a vitorlázó repülőgép pilóta szakszolgálati engedély esetében;
- 60 hónap a szabadon repülő ballon pilóta szakszolgálati engedély esetében;
- 12 hónap a hajózó navigátor szakszolgálati engedély esetében;
- 12 hónap a hajózó mérnök szakszolgálati engedély esetében;
- 48 hónap a légiforgalmi irányító szakszolgálati engedély esetében; és

- 2022. november 3-tól, 48 hónap a távpilóta szakszolgálati engedély esetében – repülőgép, léghajó, vitorlázó repülőgép, forgószárnyas légi jármű, motoros szerkezet, vagy szabadon repülő ballon.

1. megjegyzés — A fentiekben felsorolt érvényességi periódusok kiterjeszthetők még 45 napig az 1.2.4.4.1. pontnak megfelelően.

2. megjegyzés — Ha a számítás az 1.2.5.2. pont és annak alpontjai szerint történik, az érvényesség időtartama a legutolsó számításba vett hónapra magába foglalja azt a napot, melynek ugyanaz a naptári száma, mint amelyik az egészségügyi felülvizsgálat napjává, vagy ha annak a hónapnak nincs ilyen számú napja, akkor a hónap legutolsó napját.

20. melléklet a 2024. évi ... törvényhez

A nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Annex 1. 1. sz. helyesbítés hiteles angol nyelvű szövege:



Annex 1 Thirteenth Edition Corrigendum
No. 1 (English, Arabic, Chinese, Russian,
Spanish only) 24/7/20

**INTERNATIONAL STANDARDS
AND RECOMMENDED PRACTICES**

PERSONNEL LICENSING

**ANNEX 1
TO THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION**

THIRTEENTH EDITION — JULY 2020

CORRIGENDUM NO. 1

1. Please replace existing page 1-13, dated 5/11/20, by the attached new page bearing the notation “Corr”.
2. Record the entry of this corrigendum on page (iii) of Annex 1.

Chapter 1

Annex 1 — Personnel Licensing

1.2.4.9.1 The medical examiner shall be required to submit sufficient information to the Licensing Authority to enable that Authority to undertake Medical Assessment audits.

Note.— The purpose of such auditing is to ensure that medical examiners meet applicable standards for good medical practice and aeromedical risk assessment. Guidance on aeromedical risk assessment is contained in the Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984).

1.2.4.10 If the medical Standards prescribed in Chapter 6 for a particular licence are not met, the appropriate Medical Assessment shall not be issued or renewed unless the following conditions are fulfilled:

- a) accredited medical conclusion indicates that in special circumstances the applicant’s failure to meet any requirement, whether numerical or otherwise, is such that exercise of the privileges of the licence applied for is not likely to jeopardize flight safety;
- b) relevant ability, skill and experience of the applicant and operational conditions have been given due consideration; and
- c) the licence is endorsed with any special limitation or limitations when the safe performance of the licence holder’s duties is dependent on compliance with such limitation or limitations.

1.2.4.11 Medical confidentiality shall be respected at all times.

1.2.4.11.1 All medical reports and records shall be securely held with accessibility restricted to authorized personnel.

1.2.4.11.2 When justified by operational considerations, the medical assessor shall determine to what extent pertinent medical information is presented to relevant officials of the Licensing Authority.

1.2.5 Validity of licences

1.2.5.1. A Contracting State, having issued a licence, shall ensure that the privileges granted by that licence, or by related ratings, are not exercised unless the holder maintains competency and meets the requirements for recent experience established by that State.

1.2.5.1.1. Recommendation.— *A Contracting State should establish maintenance of competency and recent experience requirements for pilot licences and ratings based on a systematic approach to accident prevention and should include a risk assessment process and analysis of current operations, including accident and incident data appropriate to that State.*

1.2.5.1.2. A Contracting State, having issued a licence, shall ensure that other Contracting States are enabled to be satisfied as to the validity of the licence.

Note 1.— Until 2 November 2022, the maintenance of competency of flight crew members, engaged in commercial air transport operations, may be satisfactorily established by demonstration of skill during proficiency flight checks completed in accordance with Annex 6.

Note 1.— As of 3 November 2022, the maintenance of competency of flight crew members or remote flight crew members, engaged in commercial air transport operations, may be satisfactorily established by demonstration of skill during proficiency flight checks completed in accordance with Annex 6.

5/11/20 / Corr. 1

Note 2.— Until 2 November 2022, maintenance of competency may be satisfactorily recorded in the operator's records, or in the flight crew member's personal log book or licence.

Note 2.— As of 3 November 2022, maintenance of competency may be satisfactorily recorded in the operator's records, or in the flight crew or the remote flight crew member's personal log book or licence.

Note 3.— Until 2 November 2022, flight crew members may, to the extent deemed feasible by the State of Registry, demonstrate their continuing competency in FSTDs approved by that State.

Note 3.— As of 3 November 2022, flight crew and remote flight crew members may, to the extent deemed feasible by the State of Registry, or Licensing Authority of the State of the Operator, respectively, demonstrate their continuing competency in FSTDs approved by that State.

Note 4.— See the Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulation Training Devices (Doc 9625).

Note 5.— See the Manual of Procedures for Establishment and Management of a State’s Personnel Licensing System

(Doc 9379) for guidance material on the development of a risk assessment process.

1.2.5.2 Except as provided in 1.2.5.2.1, 1.2.5.2.2, 1.2.5.2.3, 1.2.5.2.4, 1.2.5.2.5 and 1.2.5.2.6, a Medical Assessment issued in accordance with 1.2.4.7 and 1.2.4.8 shall be valid from the date of the medical examination for a period not greater than:

- 60 months for the private pilot licence — aeroplane, airship, helicopter and powered-lift;
- 12 months for the commercial pilot licence — aeroplane, airship, helicopter and powered-lift;
- 12 months for the multi-crew pilot licence — aeroplane;
- 12 months for the airline transport pilot licence — aeroplane, helicopter and powered-lift;
- 60 months for the glider pilot licence;
- 60 months for the free balloon pilot licence;
- 12 months for the flight navigator licence;
- 12 months for the flight engineer licence;
- 48 months for the air traffic controller licence; and
- as of 3 November 2022, 48 months for the remote pilot licence — aeroplane, airship, glider, rotorcraft, powered-lift or free balloon.

Note 1.— The periods of validity listed above may be extended by up to 45 days in accordance with 1.2.4.4.1.

Note 2.— When calculated in accordance with 1.2.5.2 and its sub-paragraphs, the period of validity will, for the last month counted, include the day that has the same calendar number as the date of the medical examination or, if that month has no day with that number, the last day of that month.

A nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény
Annex 2. 41. módosítás hivatalos magyar nyelvű fordítása:

A 41. MÓDOSÍTÁS ELŐLAPJA

NEMZETKÖZI SZABVÁNYOK

REPÜLÉSI SZABÁLYOK

ANNEX 2.

**A NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSRŐL SZÓLÓ
EGYEZMÉNYHEZ**

TIZEDIK KIADÁS — 2005. JÚLIUS

NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSI SZERVEZET

Az Annex 2. módosításainak jegyzéke

	<i>Hatálybalépés dátuma</i>	<i>Alkalmazás kezdő dátuma:</i>
Tizedik kiadás (Az 1-38. módosításokat tartalmazza)	2005. július 11.	2005. november 24.
39. módosítás (A Tanács 2006. február 20-án fogadta el)	2006. július 17.	2006. november 23.
40. módosítás (A Tanács 2007. február 26-án fogadta el)	2007. július 16.	2007. november 22.
41. módosítás (A Tanács 2008. március 10-én fogadta el) Kicszerélendő lapok (x) 1-3-tól 1-6-ig, 3-8	2008. július 20.	2008. november 20.



Értesítő jegyzet

41. módosítás

a

Nemzetközi szabványok

REPÜLÉSI SZABÁLYOK
**(A Nemzetközi Polgári Repülésről Szóló
Egyezmény - Annex 2.) dokumentumhoz**

1. Helyezze be a következő cserelapokat az Annex 2. tizedik kiadásába, ily módon az tartalmazni fogja a 2008. november 20-tól alkalmazandó 41. módosítást.
 - a) Oldalszám: (x) — Előszó
 - b) Oldalszám: 1-3-tól 1-6-ig — 1. Fejezet
 - c) Oldalszám: 3-8 — 3. Fejezet
2. A módosítás beiktatását dokumentálja a (ii). oldalon.

ELŐSZÓ

<i>Módosítás</i>	<i>Forrás(ok) Témakör(ök)</i>	<i>Elfogadva/ Hatályos/ Alkalmazandó</i>
22	Léginavigációs Bizottság	Személyzet nélküli szabad ballonok; számított érkezési idő.
		1981. március 2. 1981. július 2. 1981. november 26.
23	Léginavigációs Bizottság	Polgári légi jármű elfogása.
(7. kiadás)		1981. április 1. 1981. augusztus 1. 1981. november 26.
24	Léginavigációs Bizottság	Légi jármű külső fények.
		1982. március 19. 1982. július 19. 1982. november 25.
25	Léginavigációs Bizottság; AGA bizottsági ülés (1981)	Földfelszín feletti magasság; műszeres megközelítési eljárások; mozgási és munkaterület; gurulás és gurulóút meghatározások; a "HIJACK" kifejezés használata a polgári légi jármű elfogásánál; a légi jármű bérletére; cseréjére és különjáratú üzemeltetésére vonatkozó megjegyzés; előírások a légi jármű földi mozgására és gurulására; 2. sorozatú jelzések; amelyeket a forgószárnyas légi jármű elfogás esetén használ; mértékegységek.
		1983. március 21. 1983. július 29. 1983. november 24.
26	Adatfeldolgozási munkacsoport 1981. évi harmadik ülése — Léginavigációs Bizottság	Meghatározások; a légiforgalmi szolgálati egységeknek benyújtott repülési terv tartalma; az ismétlődő repülési tervek; ATS adatcsere; az elfogó légi jármű által használt kifejezések kiejtése; rádiófónia sürgősségi jelzés egyeztetése az Annex 10. II. kötetével; UTC - Egyeztetett Világidő.
		1984. június 22. 1984. október 22. 1985. november 21.
27	Tanács; Léginavigációs Bizottság	Polgári légi jármű azonosítása és elfogása.
(8. kiadás)		1986. március 10. 1986. július 27. 1986. november 20.
28	Léginavigációs Bizottság	A forgalmi előtér meghatározása; különleges eljárások a jogellenes beavatkozás esetére.

1987. március 16.

1987. július 27.

1987. november 19.

29 (9. kiadás)	Látvarepülési szabályok szerinti repülés munkacsoport 1986. évi harmadik ülése; Titkárság; Vizuális tájékozódás eszközei munkacsoport 1987. évi 11. ülése; Léginavigációs Bizottság; az Annex 6. elfogadása miatt szükséges módosítások	Légijármű üzemeltetés VFR/IFR vegyes körülmények között; a légijármű földi mozgása, irányítása és ellenőrzése; a jogellenes beavatkozásnak számító tevékenységek; forgószárnyas légijármű elfogóként történő igénybevétele.	1990. március 12. 1990. július 30. 1991. november 14.

30. összeütközés elkerülését biztosító fedélzeti rendszer (ACAS) rendszerek munkacsoport 1989. évi negyedik ülése (SICAS/4)	SSR-fejlesztési és összeütközést megelőző rendszerek munkacsoport 1989. évi negyedik ülése (SICAS/4)	1993. július 26. 1993. november 11.	1993. február 26.

31	Az elkülönítés általános elmélete munkacsoport 1990. évi hetedik ülése; Léginavigációs Bizottság; Automatikus légtérfelderítés munkacsoport 1992. évi második ülése	Meghatározások; légi gurulás; elkülönítés a légijárművek között; polgári légijárművek kötelekrepülése ellenőrzött légtérben; automatikus légtérfelderítés	1994. március 18. 1994. július 25. 1994. november 10.

32	Léginavigációs Bizottság	Megjegyzés az összeütközés elkerülését biztosító fedélzeti rendszer (ACAS) elhelyezésére és alkalmazására vonatkozó előírásokhoz.	1996. február 19. 1996. február 19.

33	Léginavigációs Bizottság	Összeköttetés megszakadása esetén alkalmazott eljárások. 1997. július 21. 1997. november 6.	1997. február 26.

34.	Automatikus légtérfelderítés munkacsoport negyedik ülése (1996.); Az elkülönítés általános elméletével foglalkozó munkacsoport kilencedik ülése (1996.); az Annex 1. 162. módosítása miatt szükségessé váló változtatások	Meghatározások; automatikus légtérfelderítési rendszerek és eljárások; adatcsere az automatizált légiforgalmi szolgálati rendszerek között; a levegő-föld adatösszeköttetés alkalmazása az ATS területén; a szellemi tevékenységet befolyásoló anyagok használatával kapcsolatos kérdések.	1998. március 19. 1998. július 20. 1998. november 5.

35.	Léginavigációs Bizottság; Vizuális tájékozódás eszközei munkacsoport 1997. évi 13. ülése	Az ATS légterek osztályozása; VMC időjárási körülmények között kiadott légiforgalmi irányítói engedély; futópálya várakozási hely.	1999. március 10. 1999. július 19. 1999. november 4.
36.	A legutóbbi módosításoknak megfelelő változások: Annex 11. 40.sz. módosítása; Annex 6. I. rész 23-25.sz. módosítása; Annex 6. II. rész 20. és III. rész 7.sz. módosítása; 3. Annex 72. sz. módosítása.	Módosított meghatározások: légiforgalmi irányító egység, bevezető irányító egység, kitérő repülőtér, hajózószemélyzeti tag, légijármű parancsnok, látástávolság; továbbá szerkesztői módosítások.	2001. március 12. 2001. július 16. 2001. november 1.
37.	Elkülönítési- és légteérbiztonsági munkacsoport (SASP)	Repülőgépvezető által jogellenes beavatkozás esetén követendő eljárások; szerkesztői módosítások.	2003. február 28. — —
38	Titkárság	Meghatározások; beállítói jelzések; rádióösszeköttetés megszakadása esetén követendő eljárások; elfogási manőverek; szerkesztői módosítások;	2005. február 23. 2005. július 11. 2005. november 24.
(10. kiadás)			
39	Titkárság	Átszövegezés a légijármű-parancsnokra az összeütközések elkerüléséért háruló felelősség kihangsúlyozására.	2006. február 20. 2006. július 17. 2006. november 23.
40	Léginavigációs Bizottság	Az ADS-B, ADS-C definíciója és kapcsolódó eljárásai, valamint az ADS-C megállapodás meghatározása; a repülőgépvezető által jogellenes beavatkozás esetén követendő eljárások.	2007. február 26. 2007. július 16.
41	Titkárság a Szükséges navigációs teljesítmény és speciális műveleti követelmények kutatócsoport (RNPSOR) támogatásával		2007. november 22.
		Az előírt navigációs teljesítmény (RNP) és a területi navigáció (RNAV) terminológia a teljesítményalapú navigáció (PBN) koncepciójával történő összehangolására vonatkozó szabvány definíciójának módosítása.	2008. március 10. 2008. július 20. 2008. november 20.

1. FEJEZET

Körzeti irányító szolgálat — Area control service Az irányítói körzetekben üzemelő ellenőrzött repülések számára létesített légiforgalmi irányító szolgálat.

Engedélyhatár - Clearance limit Az a pont, ameddig a légi jármű a légiforgalmi irányító általi engedéllyel rendelkezik

Területi navigáció - Area navigation (RNAV) Egy olyan navigációs módszer, amely lehetővé teszi a légi jármű bármely, kívánt útvonalon történő repülését a földi vagy a földkörüli pályára állított navigációs berendezések hatótávolságán belül, vagy a repülőgépbe beépített navigációs berendezések képességeinek megfelelően, vagy ezek kombinációja erejéig.

Megjegyzés.— A területi navigáció teljesítményalapú navigációt és egyéb, a teljesítményalapú navigáció definíciójának meg nem felelő műveleteket is magába foglal.

ATS útvonal - ATS route A légiforgalmi szolgálatok biztosításához szükséges, a forgalom áramlásának lebonyolítását segítő, kijelölt útvonal.

1. megjegyzés— A “légiforgalmi (ATS) útvonal” kifejezés általános megnevezés, amely többek között légi útvonalat, tanácsadói, ellenőrzött vagy nem ellenőrzött, érkezési vagy indulási útvonalat is jelenthet.

2. megjegyzés— A légiforgalmi (ATS) útvonalat útvonal meghatározása tartalmazza az ATS útvonal azonosítóját, a jelentős pontokra (útvonal pontok) való rárepülési vagy az azoktól alkalmazandó kirepülési irányszöveget, az ilyen pontok közötti távolságot, a pozíciójelentési előírásokat, valamint az illetékes légiforgalmi szolgálatot felügyelő hatóság által megállapított legalacsonyabb biztonságos tengerszint feletti repülési magasságot.

Automatikus légtérfelderítés pozícióadat-sugárzással (ADS-B) Automatic dependent surveillance — broadcast (ADS-B). Egy olyan rendszer, amely segítségével a légi járművek, a repülőtéri járművek és egyéb tárgyak az adatkapcsolaton keresztül sugárzási üzemmód használatával automatikusan továbbítják és fogadják az olyan adatokat, mint pl. a környező (légi) járművek azonosítója, pozíciója és egyéb releváns adatai.

Automatikus légtérfelderítés egyedi pozícióadat-továbbítással (ADS-C) Automatic dependent surveillance — contract (ADS-C). „automatikus berendezésfüggő légtér-ellenőrzési egyeztetés” (ADS-C): olyan eljárás, amely révén a földi rendszer és a légi járművek között adatkapcsolat útján egyeztetésre kerül sor az ADS-C megállapodás feltételeiről, meghatározva, hogy milyen feltételek esetén kezdeményezzék az ADS-C jelentéseket, és azok milyen adatokat tartalmazzanak;

Megjegyzés.— Az ADS megállapodás rövidítést gyakran használják az ADS eseménymegállapodásra, az ADS igénymegállapodásra, az ADS időszakos megállapodásra, és a vészhelyzeti üzemmódra is.

Felhőalap - Ceiling A 6000 méter (20 000 láb) alatt, az égbolt több mint felét beborító föld vagy vízfelszín feletti legalacsonyabb felhőréteg alapjának magassága.

Átkapcsolási pont - Changeover point Az a pont, ahol az egy VOR berendezéshez képesti irányszöggel meghatározott ATS útvonalszakaszon repülő légi jármű elsődleges navigációs vevőberendezését a mögötte található navigációs berendezésről az útvonalon következő, a légi jármű előtt található navigációs berendezésre kapcsolja át.

Megjegyzés. — az átkapcsolási pontokat azért hozták létre, hogy minden használatos szinten optimális egyensúlyt hozzanak létre a jelerősség és -minőség tekintetében, valamint, hogy minden, ugyanazon ATS útvonalszakaszon repülő légi jármű ugyanahhoz a berendezéshez viszonyítsa repülési irányszögét.

Irányítói terület - Control area A földfelszín feletti meghatározott határtól felfelé terjedő ellenőrzött légtér.

Ellenőrzött repülőtér - Controlled aerodrome Olyan repülőtér, amely körzetében a repülőtéri forgalom számára légiforgalmi irányító szolgálatot biztosítanak.

Megjegyzés: Az “ellenőrzött repülőtér” kifejezés azt jelzi, hogy a repülőtéri forgalom számára légiforgalmi irányító szolgálatot biztosítanak, azonban ez nem jelenti szükségszerűen azt, hogy ott repülőtéri irányítói körzet is van.

Ellenőrzött légtér - Controlled airspace Meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül a légtér-osztályozásnak megfelelő légiforgalmi irányító szolgálatot biztosítanak.

Megjegyzés — Az ellenőrzött légtér olyan gyűjtőfogalom, amelybe az Annex 11. 2.6. pontjában ismertetett A, B, C, D és E osztályú ATS légterek tartoznak.

Ellenőrzött repülés- Controlled flight Minden olyan repülés, amelyhez légiforgalmi irányító általi engedély szükséges.

Légiforgalmi irányító és repülőgépvezető közötti adatkapcsolati kommunikáció - Controller-pilot data link communications (CPDLC) A légiforgalmi irányító és a repülőgépvezető közötti kommunikációs mód, amelyben a légiforgalmi irányítói közleményeket adatkapcsolati összeköttetéssel továbbítják.

Irányítói zóna - Control zone a földfelszíntől egy meghatározott magasságig felfelé terjedő ellenőrzött légtér;

Utazó emelkedés — Cruise climb Olyan repülési technika, amely során a repülőgép magasságának növelését a repülőgép tömegének csökkenésével érik el.

Utazómagasság - Cruising level Az a repülési szint, amelyet a légijármű a repülés jelentős szakasza során tart.

Érvényes repülési terv — Current flight plan A későbbi engedélyekből (ha van ilyen) adódó módosításokat is magába foglaló repülési terv.

Veszélyes légtér — Danger area Meghatározott méretű légtér, amelyen belül bizonyos kijelölt időpontokban a légijármű repülésére veszélyes tevékenység folyhat.

Adatkapcsolat használatával történő kommunikáció — Data link communications Olyan kommunikációs eljárás, amelynek célja az adatkapcsolaton keresztül történő közleményváltás.

Számított fékoldási idő — Estimated off-block time Az a számított időpont, amikor a légijármű megkezdí az indulással összefüggő mozgását.

Számított érkezési idő — Estimated time of arrival A műszerrepülési szabályok szerint végrehajtott repülések esetében az az időpont, amikor a légijármű a számítások szerint azon navigációs berendezéssel meghatározott kijelölt pont fölé érkezik, ahonnan a műszeres megközelítési eljárás megkezdődik; vagy amennyiben nincs ilyen, a repülőtér kiszolgáló navigációs berendezés, az az időpont, amikor a légijármű a repülőtér fölé érkezik. A látvarepülési szabályok szerint végzett repülések esetében az a számított időpont, amikor a légijármű a repülőtér fölé érkezik.

Várható bevezetési idő — Expected approach time Az az időpont, amikor légiforgalmi irányító szolgálat számítása szerint egy késleltetett érkező légijármű a leszálláshoz történő megközelítés végrehajtásához elhagyja a várakozási pontot.

Megjegyzés.— A várakozási pont elhagyásának tényleges időpontja a bevezető irányító engedélyétől függ.

Benyújtott repülési terv — Filed flight plan A repülőgépvezető vagy kijelölt képviselője által a légiforgalmi szolgálati egységnek benyújtott repülési terv annak későbbi módosításai nélkül.

Hajózószemélyzeti tag — Flight crew member Szakszolgálati engedéllyel rendelkező személyzeti tag, aki a repülés időtartama alatt a légijármű üzemeltetéséhez nélkülözhetetlen feladatok ellátásáért felelős.

Repüléstájékoztató központ — Flight information centre Repüléstájékoztató és riasztó szolgálat biztosítására létrehozott egység.

Repüléstájékoztató körzet — Flight information region Meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül repüléstájékoztató és riasztó szolgálatot biztosítanak.

Repüléstájékoztató szolgálat — Flight information service A repülések biztonságos és hatékony végrehajtásához hasznos tanácsok és tájékoztatások nyújtása céljából biztosított szolgálat.

Repülési szint — Flight level Egy meghatározott, 1013,2 hectopascal (hPa) értékű egyezményes nyomásértékhez viszonyított állandó atmoszférikus légnyomású felület, amelyet más ilyen felületektől meghatározott mértékű légnyomáskülönbség választ el.

1. megjegyzés— Az egyezményes nemzetközi műlégkörnek megfelelően kalibrált nyomásmagasságmérő:

- a) QNH beállításra állítva tengerszint feletti magasságot;
- b) QFE beállításra állítva a QFE földfelszín feletti magasságot;
- c) 1013,2 hectopascal (hPa) beállításra állítva a repülési szintet (FL) jelzi ki.

2. Megjegyzés — A fenti 1. megjegyzésben használt tengerszint és földfelszín feletti magasság kifejezések barometrikus, azaz nyomásmagasságot, és nem geometrikus, azaz földméréssel számított terepmagasságot jelentenek.

Repülési terv — Flight plan A légiforgalmi szolgálati egységek rendelkezésére bocsátott, a légijármű tervezett repülésére vagy a repülés egy szakaszára vonatkozó meghatározott tájékoztatás.

Repülési látástávolság — Flight visibility A repülés közben a légijármű pilótafülkéjéből előre tekintve észlelhető látástávolság.

Földi látástávolság — Ground visibility A repülőtéren az erre felhatalmazott észlelő vagy automatikus rendszerek által jelentett látástávolság.

Földfelszín feletti magasság — Height Egy pontként vett szint, tárgy vagy pont valamint egy meghatározott vonatkozási alap (alapadat) közötti függőleges távolság.

Műszerrepülési szabályok — IFR A műszer szerinti repülési szabályok jelzésére alkalmazott rövidítés.

IFR repülés — IFR flight Műszer szerinti repülési szabályok szerint végrehajtott repülés.

IMC — Instrument Meteorological Conditions A műszeres időjárási körülmények jelzésére alkalmazott rövidítés.

Műszeres megközelítési eljárás — Instrument approach procedure A repülési műszerek segítségével, akadálymentességgel végrehajtott, előre meghatározott repülési műveletek sorozata, amely a repülőtéri megközelítési eljárás kezdő pontjától vagy — ahol ez alkalmazható — egy meghatározott érkezési útvonal kezdetétől addig a pontig tart, amelytől a leszállás végrehajtható, illetve amennyiben a leszállást nem hajtják végre, addig ahonnan a várakozási vagy útvonal akadálymentességi előírásokat alkalmazzák. A műszeres megközelítési eljárások a következőképpen osztályozhatók:

Nem precíziós bevezetés (NPA) — Non-precision approach (NPA) procedure Olyan műszeres megközelítési eljárás, amely keresztirányú mozgásokra vonatkozó instrukciók segítségével, függőleges mozgásokra vonatkozó utasítások nélkül vezeti be a légijárművet a leszálláshoz.

Bevezetés függőleges iránymutatással (APV) — Approach procedure with vertical guidance (APV) Olyan műszeres megközelítési eljárás, amely keresztirányú és függőleges mozgásokra vonatkozó instrukciók segítségével vezeti be a légi járművet a leszálláshoz, de nem felel meg a precíziós bevezetés és leszállás követelményeinek.

Precíziós bevezetési eljárások (PA) — Precision approach (PA) procedure Olyan műszeres megközelítési eljárások, amely precíziós keresztirányú és függőleges mozgásra vonatkozó utasításokat ad, a berendezés üzemeltetési kategóriájának megfelelő minimumokkal.

Megjegyzés — A keresztirányú és függőleges mozgásra vonatkozó utasítások alatt következők egyike által adott utasítások értendők:

- a) egy földi navigációs berendezés; vagy
- b) számítógép által generált navigációs adatok.

A műszeres időjárási körülmények — Instrument meteorological conditions Látástávolsággal, felhőzettől mért távolsággal és felhőalappal kifejezett olyan időjárási körülmények, amelyek a látás utáni időjárási körülményekre meghatározott minimum értékeknél alacsonyabbak.

Megjegyzés — A látás utáni időjárási körülményekre meghatározott minimum értékeket a 4. fejezet tartalmazza.

Leszállási terület — Landing area A mozgási terület azon része, amelyet a légi jármű le és felszállására kívánnak igénybe venni.

Szint — Level A levegőben levő légi jármű függőleges helyzetére vonatkozó általános kifejezés, amely jelenthet földfelszín feletti vagy tengerszínhez viszonyított magasságot, illetve repülési szintet.

Géptengely-irányszög — Heading Az az általában északtól (földrajzi, mágneses, iránytű vagy hálózati) fokokban kifejezett irány, amelyre a légi jármű hossz tengelye mutat.

Munkaterület — Manoeuvring area Egy repülőtérnek a légi járművek fel és leszállására, valamint gurulására használandó része, melybe a forgalmi előterek nem tartoznak bele.

Mozgási terület — Movement area Egy repülőtérnek a légi járművek fel és leszállására, valamint gurulására használandó része, melybe a munkaterület és a forgalmi előterek is beletartoznak.

Légi jármű-parancsnok — Pilot-in-command A repülés biztonságos végrehajtásáért felelős, az üzemeltető/üzemben tartó vagy az általános célú légi közlekedés esetében a légi jármű tulajdonosa részéről parancsnoknak kijelölt repülőgépvezető.

Nyomásmagasság — Pressure-altitude A Nemzetközi Műléggör szerinti nyomásértéknek megfelelő magasságértékben kifejezett légköri nyomás.¹

Anyagok (szellemi tevékenységet befolyásoló) használatából származó veszélyek — Problematic use of substances Egy vagy több, a szellemi tevékenységet befolyásoló anyag olyan jellegű használata a légi közlekedés személyzete részéről, amely:

- a) közvetlen veszélyt jelent az anyagot felhasználó számára vagy veszélyezteteti mások életét, egészségét illetve vagyontárgyait; és/vagy
- b) foglalkozásbeli, társadalmi, szellemi vagy fizikai nehézséget illetve rendellenességet okoz, vagy az ilyen állapot rosszabbodását okozza.

Tiltott terület — Prohibited area Egy állam földfelszíni területe vagy felségvizei felett elhelyezkedő meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül a légi jármű repülése tilos.

Szellemi tevékenységet befolyásoló anyagok — Psychoactive substances Alkohol, ópium- vagy kenderszármazékok, nyugtatók és altatók, kokain, egyéb izgatószeres, hallucinogének és illékony oldószeres a kávé és a dohányféleségek kivételével.

¹ Az Annex 8. alapján.

Rádió-távbeszélés — Radiotelephony Olyan rádiókommunikációs módszer, amelynek során az információcsere elsősorban szóbeli közleményváltással történik.

Ismétlődő repülési terv — Repetitive flight plan (RPL) Gyakran ismétlődő, rendszeresen üzemeltetett, azonos jellemzőkkel rendelkező egyedi repülések sorozatára vonatkozó repülési terv, amelyet a légijármű üzemeltetője nyújt be a légiforgalmi szolgálati egységek számára ismétlődő felhasználásra.

Jelentőpont — Reporting point Meghatározott földrajzi hely, amelyhez viszonyítva egy légijármű helyzete jelenthető.

Korlátozott légtér — Restricted area Egy állam szárazföldi területe vagy felségvizei felett elhelyezkedő meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül a légijármű repülését bizonyos feltételek függvényében korlátozzák.

Futópálya — Runway Egy szárazföldi repülőtéren meghatározott téglalap alakú terület, amelyet légijárművek le- és felszállására alakítottak ki.

Futópálya várakozási pont — Runway-holding position A futópálya, egy akadály, vagy az ILS/MLS kritikus vagy zavarásra érzékeny területei védelmében kijelölt várakozási vonal, amelynél a guruló légijárműveknek és egyéb járműveknek a repülőtéri irányító torony ettől eltérő engedélyének hiányában meg kell állniuk és várakozniuk kell.

Megjegyzés — A rádiótávbeszélő frazeológiában a „holding point” kifejezés a futópálya előtti várakozási pontot jelenti.

Biztonsági szempontból fontos személyek — Safety sensitive personnel Azon személyek, akik feladataik és kötelességeik nem megfelelő ellátása esetén veszélyeztethetik a repülésbiztonságot. Ezen személyek pl. a hajózárszemélyzet tagjai, a légijármű karbantartó személyzet és a légiforgalmi irányítók.

Jelterület — Signal area A repülőtéren a földi látjelek kihelyezésére használt terület.

Különleges VFR repülés — Special VFR flight Egy irányítói körzeten belül, a látás utáni időjárási körülményeknél rosszabb időjárási helyzetben a légiforgalmi irányító szolgálat által engedélyezett VFR repülés.

Gurulás — Taxiing A légi jármű mozgása a repülőtér területén saját hajtóművei segítségével, a fel és leszállás eseteit kivéve.

Gurulóút — Taxiway Egy szárazföldi repülőtéren a légi járművek gurulására kialakított út, a repülőtér egyes részei közötti összeköttetés biztosítása érdekében, beleértve:

- a) Légi jármű állóhely gurulási nyomvonal A forgalmi előtér gurulóútként kijelölt része, amelynek kizárólagos feladata a légi jármű állóhelyek megközelítésének biztosítása.
- b) Forgalmi előtéri gurulóút A gurulóút-rendszer forgalmi előtéren átvezető része, amelynek feladata a forgalmi előtéren történő átgurulás biztosítása.
- c) Gyors legurulóút Egy, a futópályához hegyesszögben csatlakozó gurulóút, amely lehetővé teszi, hogy a leszálló repülőgépek más, legurulásra használható gurulóutakkal szemben nagyobb sebességgel hagyják el a futópályát, így módon csökkentve annak foglaltsági idejét.

Közelkörzet — Terminal control area Egy vagy több repülőtér közelében, általában a légiforgalmi szolgálati útvonalak találkozási pontjánál létesített irányítói körzet.

Teljes számított repülési idő — Total estimated elapsed time IFR repülések esetében az a számított időtartam, amely a felszállástól addig szükséges, amíg a légi jármű azon, navigációs berendezéssel meghatározott kijelölt pont fölé érkezik, ahonnan a műszeres megközelítési eljárás megkezdődik; vagy amennyiben a rendeltetési repülőtér nem szolgálja ki navigációs berendezés, az az időtartam, amely alatt a légi jármű a rendeltetési repülőtér fölé érkezik. A VFR repülések esetében a felszállástól a rendeltetési repülőtér fölé történő érkezésig számított időtartam.

Útirány — Track A légi jármű repülési útvonalának vetülete a föld felületén, amelynek irányát bármely adott pontban általában északhoz (földrajzi, mágneses vagy földrajzi hálózati) viszonyított fok értékben fejezik ki.

Forgalom elkerülésére adott tájékoztatás — Traffic avoidance advice Repülési műveletek végrehajtására vonatkozó tanács a légiforgalmi szolgálati egységtől annak érdekében, hogy ezzel segítséget nyújtsanak a repülőgépvezető számára az összeütközés elkerüléséhez.

Forgalmi tájékoztatás — Traffic information A légiforgalmi szolgálati egységtől származó, az adott légijármű közelében vagy annak tervezett útvonalán előforduló ismert vagy észlelt légi forgalomról szóló tájékoztatás annak érdekében, hogy a repülőgépvezetőt figyelmeztessék és ezzel segítséget nyújtsanak számára az összeütközés elkerüléséhez.

Átváltási magasság — Transition altitude Az a magasság, amelyen vagy amely alatt a légijármű függőleges helyzetét a közepes tengerszint feletti magassághoz viszonyítva ellenőrzik.

Személyzet nélküli szabad ballon— Unmanned free balloon Hajtómű és személyzet nélkül szabadon repülő, levegőnél könnyebb légijármű.

Megjegyzés — A személyzet nélküli szabad ballonok a 4. Függelék előírásai alapján nehéz, közepes és könnyű osztályba tartoznak.

VFR A látvarepülési szabályok jelzésére használt rövidítés.

VFR repülés — VFR flight A látvarepülési szabályok szerint végrehajtott repülés.

Látástávolság — Visibility Léginavigációs értelemben vett látástávolság a következő két érték közül magasabb érték:

- a) az a legnagyobb távolság, amelyről egy megfelelő méretű, a földfelszínhez közel elhelyezkedő fekete tárgy világos háttér esetén látható és felismerhető;
- b) az a legnagyobb távolság, amelyről a kb. 1000 kandela fényerősségű fények kivilágítatlan háttér esetén láthatók és azonosíthatók.

1. megjegyzés— A két távolság a levegőben egy adott kioltási együtttható mellett különböző értékű. A b) pont értéke a háttérvilágítás függvényében változó. Az a) pont értéke jelenti a meteorológiai optikai távolságot (MOR).

2. Megjegyzés — A definíció a helyi szokások szerinti és speciális jelentésekben használt megfigyelésekre, a METAR és SPECI jelentésekben használt, az uralkodó és minimum látástávolság megfigyelt értékére, valamint a földi látástávolság megfigyelt értékére vonatkozik.

Látvarepülési időjárási körülmények — Visual meteorological conditions Látástávolsággal, felhőzettől mért távolsággal és felhőalappal kifejezett olyan időjárási körülmények, amelyek a meghatározott minimumokat elérik vagy azoknál jobbak.

Megjegyzés — A meghatározott minimum értékeket a 4. fejezet tartalmazza.

VMC — Visual Meteorological Conditions A látás utáni időjárási körülmények jelzésére alkalmazott rövidítés.

3. FEJEZET

3.6.1.4. Az ellenőrzött repülőtéren üzemelő légi jármű nem gurulhat a munkaterületen a repülőtéri irányító torony engedélye nélkül, és be kell tartania az ezen egység által adott utasításokat.

3.6.2. A repülési terv betartása

3.6.2.1. A 3.6.2.2. és 3.6.2.4. pontokban ismertetett esetek kivételével a légi járműnek be kell tartania az ellenőrzött repülésre benyújtott érvényes repülési tervét vagy annak megfelelő részét, kivéve ha valamilyen módosítást kért és erre az illetékes légiforgalmi szolgálati egységtől engedélyt kapott, vagy, ha olyan kényszerhelyzetbe került, amely azonnali cselekvést követel meg. Ebben az esetben, amint azt a kényszer-intézkedés végrehajtása után a körülmények lehetővé teszik, értesítenie kell az illetékes légiforgalmi szolgálati egységet a fogatosított intézkedésről és arról a tényről, hogy azt kényszerítő körülmények hatására hajtották végre.

3.6.2.1.1. Ha az ellenőrzött repülés tekintetében a megfelelő ATS felügyeleti hatóság nem hagyta jóvá másként, vagy a megfelelő légiforgalmi irányító egység nem adott egyéb engedélyt, az ilyen repülések lehetőség szerint:

- a) kijelölt ATS útvonalon történő repülés alkalmával az adott útvonal meghatározott középvonalán; vagy
- b) bármely más útvonalon történő repülés alkalmával az útvonalat kijelölő navigációs berendezések és/vagy pontok között közvetlenül haladjanak.

3.6.2.1.2. A 3.6.2.1.1. pontban ismertetett elsődleges fontosságú előírás figyelembevétele mellett egy VOR berendezéshez képesti irányszöggel kijelölt ATS útvonalszakaszon repülő légi jármű a már átrepült berendezés követéséről az úton előtte levő berendezés követésére — ahol ilyen létesítettek — az átkapcsolási ponton, vagy ahhoz repülési szempontok által megengedett lehető legközelebbi ponton álljon át.

3.6.2.1.3. A 3.6.2.1.1. pontban előírtaktól való eltérésről értesítsék az illetékes légiforgalmi szolgálati egységet.

3.6.2.2. *Nem szándékos eltérések* Amennyiben az ellenőrzött repülés nem szándékosan tér el az érvényes repülési tervétől, a következő intézkedéseket tegye meg:

- a) *Eltérés az útvonaltól:* ha a légi jármű letér az útvonalról, haladéktalanul helyesbítse géptengely irányszögét úgy, hogy a lehető legrövidebb időn belül visszatérjen az útvonalra;
- b) *A tényleges repülési sebességtől való eltérés esetén:* ha a jelentőpontok között az utazómagasságon az átlagos tényleges repülési sebesség a repülési tervben meghatározott tényleges repülési sebességhez viszonyítva ± 5 %-kal eltér vagy várhatóan megváltozik, erről tájékoztassák az illetékes légiforgalmi szolgálati egységet;
- c) *Számított idők eltérése esetén:* ha a következő jelentőpontra, repüléstájékoztató körzet határra vagy rendeltetési repülőtérré — amelyik előbb következik — számított idő három percnél többel, vagy az illetékes ATS hatóság által meghatározott, illetve a körzeti légiközlekedési egyezményben kijelölt, egyéb időtartammal eltért a légiforgalmi szolgálatok számára megadott időtől, a módosított számított időt a lehető legrövidebb időn belül közölik az illetékes légiforgalmi szolgálati egységgel.

3.6.2.2.1. Ezen kívül, ha ADS egyezmény van érvényben, az adatkapcsolaton keresztül automatikusan tájékoztassák az illetékes légiforgalmi szolgálati egységet (ATSU) a változásról abban az esetben, ha a változás meghaladja az ADS eseti adatszolgáltatási megállapodásban meghatározott határértéket.

3.6.2.3. *Szándékos eltérések* A repülési terv megváltoztatására irányuló kérések a következőkben felsorolt információkat kell, hogy tartalmazzák:

- a) *Az utazómagasság megváltoztatása esetén:* a légi jármű azonosító jele; a kért új utazómagasság és utazósebesség ezen a magasságon; a módosított számított idők — ha ilyenek vannak — a módosítás után következő repüléstájékoztató körzet határokra.
- c) *Az útvonal megváltoztatása esetén:*

- 1) *A rendeltetési hely változatlan:* a légi jármű azonosító jele; repülési szabályok; a repülés új útvonalának leírása, beleértve a repülési terv vonatkozó adatait attól a helytől kezdődően, amelynél a kért útvonal-változtatás megkezdődik; módosított számított idők; bármely más ide tartozó tájékoztatás.
- 2) *A rendeltetési hely változik:* a légi jármű azonosító jele; repülési szabályok; a repülés új útvonalának leírása a módosított rendeltetési repülőtérré, beleértve a repülési terv vonatkozó adatait attól a helytől kezdődően, amelynél a kért útvonal-változtatás megkezdődik; módosított számított idők; kitérő repülőtér (repülőterek); bármely más ide tartozó tájékoztatás.

3.6.2.4. *Időjárás romlás a VMC értékek alá* Amikor nyilvánvalóvá válik, hogy a repülést az érvényes repülési terv szerint látvarepülési időjárési körülmények (VMC) között végrehajtani nem lehet, a látvarepülési szabályok szerint ellenőrzött repülést végző légi jármű:

- a) kérjen módosított engedélyt, amely lehetővé teszi, hogy a légi jármű repülését VMC körülmények között folytathassa a rendeltetési vagy kitérő repülőtérrig, vagy elhagyja azt a légteret, amelyben a repülést légiforgalmi irányítói engedély alapján hajthatja végre; vagy
- b) amennyiben a fenti a) alpontban meghatározott engedély nem szerezhető be, folytassa működését VMC körülmények között és értesítse az illetékes légiforgalmi irányító egységet az érintett légtér elhagyása vagy a legközelebbi alkalmas repülőtéren történő leszállás végrehajtása céljából fogantatott intézkedésről; vagy
- d) ha irányítói körzeten belül repül, kérjen engedélyt különleges VFR repülésre; vagy
- e) kérjen engedélyt a műszerrepülési szabályok szerint történő repülésre.

3.6.3. Helyzetjelentések

3.6.3.1. Kivéve, ha az illetékes légiforgalmi szolgálati hatóság vagy ezen hatóság által meghatározott feltételek alapján az illetékes légiforgalmi szolgálati egység ezen kötelezettség alól felmentést ad, az ellenőrzött repülést végrehajtó légi jármű a lehető legrövidebb időn belül jelentse az illetékes légiforgalmi szolgálati egységnek minden egyes kijelölt kötelező jelentőpont átrepülésének időpontját és átrepülési magasságát valamint bármely más előírt tájékoztatást. Az illetékes légiforgalmi szolgálati egység felkérésére adjon hasonló helyzetjelentéseket bármely más pontnál is. Kijelölt jelentőpontok hiányában a helyzetjelentéseket az illetékes légiforgalmi szolgálati hatóság által előírt vagy az illetékes légiforgalmi szolgálati egység által meghatározott időközökben kell megadni.

3.6.3.1.1A közvetlen adatkapcsolati kommunikációval rendelkező, ellenőrzött repülést végrehajtó légi járművek szóbeli helyzetjelentést csak az illetékes légiforgalmi szolgálat kérésére adjanak.

Megjegyzés — Azok a feltételek és körülmények, amelyek között az SSR C mód által megadott nyomásmagasság megfelel a helyzetjelentés magassági tájékoztatásra vonatkozó követelményének, a PANS-ATM (Doc 4444) kiadványban találhatók.

3.6.4. Az irányítás befejezése

Az ellenőrzött repülést végrehajtó légi jármű - az ellenőrzött repülőtéren történő leszállás kivételével - a lehető legrövidebb időn belül értesítse az illetékes légiforgalmi irányító egységet, ha már nem vonatkozik rá a légiforgalmi irányítás.

3.6.5. Kommunikáció

3.6.5.1. Az ellenőrzött repülést végrehajtó légi jármű köteles a beszédüzemű föld-levegő kommunikációt folyamatosan figyelni, és szükség esetén kétoldalú szóbeli rádióösszeköttetést létesíteni az illetékes légiforgalmi irányító egységgel, kivéve, ha az illetékes légiforgalmi szolgálati hatóság az ellenőrzött repülőtér repülőtéri forgalmában résztvevő légi járművek számára mást ír elő.

1. Megjegyzés — A SELCAL vagy más hasonló automatikus jelzőkészülékek eleget tesznek a beszédüzemű levegő-föld kommunikációnak.

2. megjegyzés — A folyamatos rádiófigyelésre vonatkozó előírás a légi jármű számára érvényben marad azt követően is, hogy a légiforgalmi irányító és repülőgépvezető közötti adatkapcsolati kommunikáció (CPDLC) beépítésre került.

3.6.5.2. *Az összeköttetés megszakadása* Amennyiben az összeköttetés megszakadása miatt lehetetlen a 3.6.5.1. pont előírásának teljesítése, a légi jármű hajtsa végre az Annex 10. II. kötetében található rádióösszeköttetés megszakadására vonatkozó, és ha szükséges, a következőkben ismertetett eljárásokat. A légi jármű minden számára elérhető módon köteles megkísérelni a megfelelő légiforgalmi irányító egységgel való kommunikációt. Ezeken kívül az ellenőrzött repülőtér repülőtéri forgalmában résztvevő légi jármű figyeljen a vizuális jelek útján kiadható utasításokra is.

3.6.5.2.1. A légi járműnek látás szerinti meteorológiai körülmények (VMC) között a következőket kell tennie:

- a) folytassa repülését látás szerinti meteorológiai körülmények között; szálljon le a legközelebbi alkalmas repülőtéren; és a leggyorsabb módon jelentse érkezését az illetékes légiforgalmi szolgálati egységnek;

- b) ha azt megfelelőnek ítéli meg, a repülést IFR szerint folytassa a 3.6.5.2.2. pontnak megfelelően.

3.6.5.2.2. Műszeres időjárási körülmények (IMC) között, vagy olyan esetben, ha az IFR repülést végrehajtó pilóta nem találja tanácsosnak a repülés a 3.6.5.2.1. pont szerinti befejezését, a légijármű a következők megtételére köteles:

- a) kivéve ha a helyi körzeti léginavigációs megállapodás másként nem rendelkezik, olyan légterekben, ahol a légiforgalmi irányítói szolgáltatásokat radar nélkül biztosítják, tartsa az utoljára kijelölt sebességét és repülési szintjét vagy minimális repülési magasságát — amelyik a nagyobb érték — 20 percig az után, hogy nem tudta jelenteni helyzetét egy kötelező jelentőpont felett, majd ezt követően repülési szintjét és sebességét a légiforgalmi szolgálati egységeknek benyújtott repülési tervnek megfelelően módosítsa;
- b) az olyan légterekben, ahol a légiforgalmi irányítói szolgáltatásokat radar segítségével biztosítják, tartsa az utoljára kijelölt sebességet és repülési szintet, vagy ha az magasabb, a minimális repülési magasságát 7 percig
 - 1) az utolsó engedélyezett repülési szint vagy minimális repülési magasság elérése után; vagy
 - 2) a transzponder 7600 kódjának beállítása után; vagy
 - 3) a légijármű nem volt képes egy kötelező jelentőpont feletti helyzetjelentését megtenni;

amelyik később következik be, és ezután repüljön a benyújtott repülési terv szerinti repülési szinten és sebességgel;

- c) ha eddig radarvektorálási szolgáltatást kapott, vagy ha az ATC RNAV használatával történő párhuzamos eltolással történő repülésre utasította és nem jelölt meg engedélyhatárt, legkésőbb a következő fontos pontra történő érkezéskor folytassa repülését az érvényes repülési terv útvonala szerint, a körzetben érvényes minimum akadálymentes magasság figyelembe vételével.
- d) haladjon az érvényes repülési terv útvonala szerint a megfelelő kijelölt navigációs berendezés vagy a célrepülőteret kiszolgáló navigációs pont fölé, és ha a lenti e) pontnak is meg kell felelnie, várakozzon ezen navigációs berendezés vagy várakozási pont felett a süllyedés megkezdéséig;

- e) a d) pont szerinti navigációs berendezéstől vagy várakozási ponttól való süllyedést az utoljára kapott és nyugtázott megközelítési idő szerint kezdje meg; ha ilyet nem kapott és nem nyugtázott, a süllyedést az érvényes repülési terv szerinti számított érkezési időnek megfelelően vagy ahhoz a lehető legközelebb eső időpontban kezdje meg;
- f) hajtson végre egy, a kijelölt navigációs berendezésre vagy navigációs pontra kidolgozott, normál műszeres megközelítési eljárást; és

22. melléklet a 2024. évi ... törvényhez

A nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Annex 2. 41. módosítás hiteles angol nyelvű szövege:

COVER SHEET TO AMENDMENT 41

INTERNATIONAL STANDARDS

RULES OF THE AIR

***ANNEX 2
TO THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION***

TENTH EDITION — JULY 2005

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION



Transmittal note

***Amendment 41 to the
International Standards***

***RULES OF THE AIR
(Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation)***

3. Insert the following replacement pages in Annex 2 (Tenth Edition) to incorporate Amendment 41 which becomes applicable on 20 November 2008:

a) Page (x) — Foreword

b) Pages 1-3 to 1-6 — Chapter 1

c) Page 3-8 — Chapter 3

4. Record the entry of this amendment on page (ii).

Checklist of Amendments to Annex 2

	<i>Effective date</i>	<i>Date of applicability</i>
Tenth Edition (incorporates Amendments 1 to 38)	11 July 2005	24 November 2005
Amendment 39 (adopted by the Council on 20 February 2006)	17 July 2006	23 November 2006
Amendment 40 (adopted by the Council on 26 February 2007)	16 July 2007	22 November 2007
Amendment 41 (adopted by the Council on 10 March 2008) Replacement pages (x), 1-3 to 1-6, 3-8	20 July 2008	20 November 2008

FOREWORD

<i>Amendment Adopted/Approved</i>	<i>Source(s)</i>	<i>Subject(s)</i>	<i>Effective Applicable</i>
22	Air Navigation Commission	Unmanned free balloons; estimated time of arrival.	2 March 1981 2 July 1981 26 November 1981
23 (7th Edition)	Air Navigation Commission	Interception of civil aircraft.	1 April 1981 1 August 1981 26 November 1981
24 Commission	Air Navigation	Aircraft exterior lights.	19 March 1982 19 July 1982 25 November 1982
25	Air Navigation Commission; AGA Divisional Meeting (1981)	Definitions relating to height, instrument approach procedure, manoeuvring and movement area, taxiing, and taxiway; use of the phrase "HIJACK" in the event of interception of civil aircraft; note regarding lease, charter or interchange of aircraft; provisions related to surface movement of aircraft and taxiing; series 2 signals used by helicopters in the event of interception; units of measurement.	21 March 1983 29 July 1983 24 November 1983
26	ATS Data Acquisition, Processing and Transfer Panel, Third Meeting (1981); Air Navigation Commission	Definitions; contents of flight plans; repetitive flight plans; ATS data interchange; pronunciations to be used by intercepting aircraft; alignment of the radiotelephony urgency signal with Annex 10, Volume II; Coordinated Universal Time (UTC).	22 June 1984 22 October 1984 21 November 1985
27 (8th Edition)	Council; Air Navigation Commission	Identification and interception of civil aircraft.	10 March 1986 27 July 1986 20 November 1986
28	Air Navigation Commission	Definition of "apron"; special procedures for use during unlawful interference.	16 March 1987 27 July 1987 19 November 1987
29 (9th Edition)	Visual Flight Rules Operations Panel, Third Meeting (1986); Secretariat; Visual Aids Panel, Eleventh Meeting (1987); Air Navigation Commission; amendments consequential to adoption of amendments to Ann6.	Operation of aircraft in mixed VFR/IFR environments; surface movement of aircraft and surface movement guidance and control; acts of unlawful interference; helicopters as intercepting aircraft.	12 March 1990 30 July 1990 14 November 1991
30	Secondary Surveillance Radar Improvements and Collision Avoidance Systems Panel, Fourth Meeting (SICASP/4) (1989)	Definitions; airborne collision avoidance system (ACAS).	26 February 1993 26 July 1993 11 November 1993
31	Review of the General Concept of Separation Panel, Seventh Meeting (1990); Air Navigation Commission; Automatic Dependent Surveillance Panel, Second Meeting (1992)		

	Definitions; air-taxiing; separation between aircraft; formation flights by civil aircraft in controlled airspace; automatic dependent surveillance.	18 March 1994 25 July 1994 10 November 1994	
32	Air Navigation Commission	Note related to carriage requirements of airborne collision avoidance systems.	19 February 1996 19 February 1996 —
33.	Air Navigation Commission	Communication failure procedures.	26 February 1997 21 July 1997 6 November 1997
34.	Automatic Dependent Surveillance Panel, Fourth Meeting (1996); Review of the General Concept of Separation Panel, Ninth Meeting (1996); consequential to Amendment 162 to Annex 1	Definitions; automatic dependent surveillance systems and procedures; data interchange between automated ATS systems; ATS applications for air-ground data links; problematic use of psychoactive substances.	19 March 1998 20 July 1998 5 November 1998
35.	Air Navigation Commission; Visual Aids Panel, Thirteenth Meeting (1997)	ATS airspace classifications; visual meteorological conditions clearance; runway-holding position.	10 March 1999 19 July 1999 4 November 1999
36.	Consequential as a result of Amendment 40 to Annex 11; Amendments 23 and 25 to Annex 6, Part I; Amendments 20 and 7 to Annex 6, Parts II and III, respectively; and Amendment 72 to Annex 3	Revised definitions of “air traffic control unit”, “approach control unit”, “alternate aerodrome” “flight crew member”, “pilot-in-command” and “visibility”; editorial amendments.	12 March 2001 16 July 2001 1 November 2001
37.	Separation and Airspace Safety Panel (SASP)	Pilot procedures in the event of unlawful interference; editorial amendments.	28 February 2003 — —
38 (10th Edition)	Secretariat	Definitions; marshalling signals; communication failure procedures; interception manoeuvres; editorial amendments.	23 February 2005 11 July 2005 24 November 2005
39	Secretariat	Restructuring of text to emphasize the responsibility of the pilot-in-command for the avoidance of collisions.	20 February 2006 17 July 2006 23 November 2006
40	Air Navigation Commission	Definitions and associated procedures for ADS-B, ADS-C and ADS-C agreement; pilot procedures in the event of unlawful interference.	26 February 2007 16 July 2007 22 November 2007
41	Secretariat with the assistance of the Required Navigation Performance and Special Operational Requirements (RNPSOR) Study Group	Amendment to a definition and Standard to align required navigation performance (RNP) and area navigation (RNAV) terminology with the performance-based navigation (PBN) concept.	10 March 2008 20 July 2008 20 November 2008

CHAPTER 1

Area control service. Air traffic control service for controlled flights in control areas.

Clearance limit. The point to which an aircraft is granted an air traffic control clearance.

Area navigation (RNAV). A method of navigation which permits aircraft operation on any desired flight path within the coverage of ground- or space-based navigation aids or within the limits of the capability of self-contained aids, or a combination of these.

Note.— Area navigation includes performance-based navigation as well as other operations that do not meet the definition of performance-based navigation.

ATS route. A specified route designed for channelling the flow of traffic as necessary for the provision of air traffic services.

Note 1.— The term “ATS route” is used to mean variously, airway, advisory route, controlled or uncontrolled route, arrival or departure route, etc.

Note 2.— An ATS route is defined by route specifications which include an ATS route designator, the track to or from significant points (waypoints), distance between significant points, reporting requirements and, as determined by the appropriate ATS authority, the lowest safe altitude.

Automatic dependent surveillance — broadcast (ADS-B). A means by which aircraft, aerodrome vehicles and other objects can automatically transmit and/or receive data such as identification, position and additional data, as appropriate, in a broadcast mode via a data link.

Automatic dependent surveillance — contract (ADS-C). A means by which the terms of an ADS-C agreement will be exchanged between the ground system and the aircraft, via a data link, specifying under what conditions ADS-C reports would be initiated, and what data would be contained in the reports.

Note.— The abbreviated term “ADS contract” is commonly used to refer to ADS event contract, ADS demand contract, ADS periodic contract or an emergency mode.

Ceiling. The height above the ground or water of the base of the lowest layer of cloud below 6 000 metres (20 000 feet) covering more than half the sky.

Changeover point. The point at which an aircraft navigating on an ATS route segment defined by reference to very high frequency omnidirectional radio ranges is expected to transfer its primary navigational reference from the facility behind the aircraft to the next facility ahead of the aircraft.

Note.— Changeover points are established to provide the optimum balance in respect of signal strength and quality between facilities at all levels to be used and to ensure a common source of azimuth guidance for all aircraft operating along the same portion of a route segment.

Control area. A controlled airspace extending upwards from a specified limit above the earth.

Controlled aerodrome. An aerodrome at which air traffic control service is provided to aerodrome traffic.

Note.— The term “controlled aerodrome” indicates that air traffic control service is provided to aerodrome traffic but does not necessarily imply that a control zone exists.

Controlled airspace. An airspace of defined dimensions within which air traffic control service is provided in accordance with the airspace classification.

Note.— Controlled airspace is a generic term which covers ATS airspace Classes A, B, C, D and E as described in Annex 11, 2.6.

Controlled flight. Any flight which is subject to an air traffic control clearance.

Controller-pilot data link communications (CPDLC). A means of communication between controller and pilot, using data link for ATC communications.

Control zone. A controlled airspace extending upwards from the surface of the earth to a specified upper limit.

Cruise climb. An aeroplane cruising technique resulting in a net increase in altitude as the aeroplane mass decreases.

Cruising level. A level maintained during a significant portion of a flight.

Current flight plan. The flight plan, including changes, if any, brought about by subsequent clearances.

Danger area. An airspace of defined dimensions within which activities dangerous to the flight of aircraft may exist at specified times.

Data link communications. A form of communication intended for the exchange of messages via a data link.

Estimated off-block time. The estimated time at which the aircraft will commence movement associated with departure.

Estimated time of arrival. For IFR flights, the time at which it is estimated that the aircraft will arrive over that designated point, defined by reference to navigation aids, from which it is intended that an instrument approach procedure will be commenced, or, if no navigation aid is associated with the aerodrome, the time at which the aircraft will arrive over the aerodrome. For VFR flights, the time at which it is estimated that the aircraft will arrive over the aerodrome.

Expected approach time. The time at which ATC expects that an arriving aircraft, following a delay, will leave the holding fix to complete its approach for a landing.

Note.— The actual time of leaving the holding fix will depend upon the approach clearance.

Filed flight plan. The flight plan as filed with an ATS unit by the pilot or a designated representative, without any subsequent changes.

Flight crew member. A licensed crew member charged with duties essential to the operation of an aircraft during a flight duty period.

Flight information centre. A unit established to provide flight information service and alerting service.

Flight information region. An airspace of defined dimensions within which flight information service and alerting service are provided.

Flight information service. A service provided for the purpose of giving advice and information useful for the safe and efficient conduct of flights.

Flight level. A surface of constant atmospheric pressure which is related to a specific pressure datum, 1 013.2 hectopascals (hPa), and is separated from other such surfaces by specific pressure intervals.

Note 1.— A pressure type altimeter calibrated in accordance with the Standard Atmosphere:

- a) when set to a QNH altimeter setting, will indicate altitude;
- b) when set to a QFE altimeter setting, will indicate height above the QFE reference datum;
- c) when set to a pressure of 1 013.2 hPa, may be used to indicate flight levels.

Note 2.— The terms “height” and “altitude”, used in Note 1 above, indicate altimetric rather than geometric heights and altitudes.

Flight plan. Specified information provided to air traffic services units, relative to an intended flight or portion of a flight of an aircraft.

Flight visibility. The visibility forward from the cockpit of an aircraft in flight.

Ground visibility. The visibility at an aerodrome as reported by an accredited observer or by automatic systems.

Height. The vertical distance of a level, a point or an object considered as a point, measured from a specified datum.

IFR. The symbol used to designate the instrument flight rules.

IFR flight. A flight conducted in accordance with the instrument flight rules.

IMC. The symbol used to designate instrument meteorological conditions.

Instrument approach procedure. A series of predetermined manoeuvres by reference to flight instruments with specified protection from obstacles from the initial approach fix, or where applicable, from the beginning of a defined arrival route to a point from which a landing can be completed and thereafter, if a landing is not completed, to a position at which holding or en-route obstacle clearance criteria apply. Instrument approach procedures are classified as follows:

Non-precision approach (NPA) procedure. An instrument approach procedure which utilizes lateral guidance but does not utilize vertical guidance.

Approach procedure with vertical guidance (APV). An instrument approach procedure which utilizes lateral and vertical guidance but does not meet the requirements established for precision approach and landing operations.

Precision approach (PA) procedure. An instrument approach procedure using precision lateral and vertical guidance with minima as determined by the category of operation.

Note.— Lateral and vertical guidance refers to the guidance provided either by:

- a) a ground-based navigation aid; or
- b) computer-generated navigation data.

Instrument meteorological conditions. Meteorological conditions expressed in terms of visibility, distance from cloud, and ceiling, less than the minima specified for visual meteorological conditions.

Note.— The specified minima for visual meteorological conditions are contained in Chapter 4.

Landing area. That part of a movement area intended for the landing or take-off of aircraft.

Level. A generic term relating to the vertical position of an aircraft in flight and meaning variously, height, altitude or flight level.

Heading. The direction in which the longitudinal axis of an aircraft is pointed, usually expressed in degrees from North (true, magnetic, compass or grid).

Manoeuvring area. That part of an aerodrome to be used for the take-off, landing and taxiing of aircraft, excluding aprons.

Movement area. That part of an aerodrome to be used for the take-off, landing and taxiing of aircraft, consisting of the manoeuvring area and the apron(s).

Pilot-in-command. The pilot designated by the operator, or in the case of general aviation, the owner, as being in command and charged with the safe conduct of a flight.

Pressure-altitude. An atmospheric pressure expressed in terms of altitude which corresponds to that pressure in the Standard Atmosphere.²

Problematic use of substances. The use of one or more psychoactive substances by aviation personnel in a way that:

- a) constitutes a direct hazard to the user or endangers the lives, health or welfare of others; and/or
- b) causes or worsens an occupational, social, mental or physical problem or disorder.

Prohibited area. An airspace of defined dimensions, above the land areas or territorial waters of a State, within which the flight of aircraft is prohibited.

Psychoactive substances. Alcohol, opioids, cannabinoids, sedatives and hypnotics, cocaine, other psychostimulants, hallucinogens, and volatile solvents, whereas coffee and tobacco are excluded.

Radiotelephony. A form of radiocommunication primarily intended for the exchange of information in the form of speech.

Repetitive flight plan (RPL). A flight plan related to a series of frequently recurring, regularly operated individual flights with identical basic features, submitted by an operator for retention and repetitive use by ATS units.

² As defined in Annex 8.

Reporting point. A specified geographical location in relation to which the position of an aircraft can be reported.

Restricted area. An airspace of defined dimensions, above the land areas or territorial waters of a State, within which the flight of aircraft is restricted in accordance with certain specified conditions.

Runway. A defined rectangular area on a land aerodrome prepared for the landing and take-off of aircraft.

Runway-holding position. A designated position intended to protect a runway, an obstacle limitation surface, or an ILS/ MLS critical/sensitive area at which taxiing aircraft and vehicles shall stop and hold, unless otherwise authorized by the aerodrome control tower.

Note.— In radiotelephony phraseologies, the expression “holding point” is used to designate the runway-holding position.

Safety-sensitive personnel. Persons who might endanger aviation safety if they perform their duties and functions improperly including, but not limited to, crew members, aircraft maintenance personnel and air traffic controllers.

Signal area. An area on an aerodrome used for the display of ground signals.

Special VFR flight. A VFR flight cleared by air traffic control to operate within a control zone in meteorological conditions below VMC.

Taxiing. Movement of an aircraft on the surface of an aerodrome under its own power, excluding take-off and landing.

Taxiway. A defined path on a land aerodrome established for the taxiing of aircraft and intended to provide a link between one part of the aerodrome and another, including:

- a) Aircraft stand taxilane. A portion of an apron designated as a taxiway and intended to provide access to aircraft stands only.
- b) Apron taxiway. A portion of a taxiway system located on an apron and intended to provide a through taxi route across the apron.
- c) Rapid exit taxiway. A taxiway connected to a runway at an acute angle and designed to allow landing aeroplanes to turn off at higher speeds than are achieved on other exit taxiways thereby minimizing runway occupancy times.

Terminal control area. A control area normally established at the confluence of ATS routes in the vicinity of one or more major aerodromes.

Total estimated elapsed time. For IFR flights, the estimated time required from take-off to arrive over that designated point, defined by reference to navigation aids, from which it is intended that an instrument approach procedure will be commenced, or, if no navigation aid is associated with the destination aerodrome, to arrive over the destination aerodrome. For VFR flights, the estimated time required from take-off to arrive over the destination aerodrome.

Track. The projection on the earth's surface of the path of an aircraft, the direction of which path at any point is usually expressed in degrees from North (true, magnetic or grid).

Traffic avoidance advice. Advice provided by an air traffic services unit specifying manoeuvres to assist a pilot to avoid a collision.

Traffic information. Information issued by an air traffic services unit to alert a pilot to other known or observed air traffic which may be in proximity to the position or intended route of flight and to help the pilot avoid a collision.

Transition altitude. The altitude at or below which the vertical position of an aircraft is controlled by reference to altitudes.

Unmanned free balloon. A non-power-driven, unmanned, lighter-than-air aircraft in free flight.

Note.— Unmanned free balloons are classified as heavy, medium or light in accordance with specifications contained in Appendix 4.

VFR. The symbol used to designate the visual flight rules.

VFR flight. A flight conducted in accordance with the visual flight rules.

Visibility. Visibility for aeronautical purposes is the greater of:

- a) the greatest distance at which a black object of suitable dimensions, situated near the ground, can be seen and recognized when observed against a bright background;
- b) the greatest distance at which lights in the vicinity of 1 000 candelas can be seen and identified against an unlit background.

Note 1.— The two distances have different values in air of a given extinction coefficient, and the latter b) varies with the background illumination. The former a) is represented by the meteorological optical range (MOR).

Note. 2.— The definition applies to the observations of visibility in local routine and special reports, to the observations of prevailing and minimum visibility reported in METAR and SPECI and to the observations of ground visibility.

Visual meteorological conditions. Meteorological conditions expressed in terms of visibility, distance from cloud, and ceiling, equal to or better than specified minima.

Note.— The specified minima are contained in Chapter 4.

VMC. The symbol used to designate visual meteorological conditions.

CHAPTER 3

3.6.1.4 An aircraft operated on a controlled aerodrome shall not taxi on the manoeuvring area without clearance from the aerodrome control tower and shall comply with any instructions given by that unit.

3.6.2 Adherence to flight plan

3.6.2.1 Except as provided for in 3.6.2.2 and 3.6.2.4, an aircraft shall adhere to the current flight plan or the applicable portion of a current flight plan submitted for a controlled flight unless a request for a change has been made and clearance obtained from the appropriate air traffic control unit, or unless an emergency situation arises which necessitates immediate action by the aircraft, in which event as soon as circumstances permit, after such emergency authority is exercised, the appropriate air traffic services unit shall be notified of the action taken and that this action has been taken under emergency authority.

3.6.2.1.1 Unless otherwise authorized by the appropriate ATS authority, or directed by the appropriate air traffic control unit, controlled flights shall, in so far as practicable:

- a) when on an established ATS route, operate along the defined centre line of that route; or
- b) when on any other route, operate directly between the navigation facilities and/or points defining that route.

3.6.2.1.2 Subject to the overriding requirement in 3.6.2.1.1, an aircraft operating along an ATS route segment defined by reference to very high frequency omnidirectional radio ranges shall change over for its primary navigation guidance from the facility behind the aircraft to that ahead of it at, or as close as operationally feasible to, the changeover point, where established.

3.6.2.1.3 Deviation from the requirements in 3.6.2.1.1 shall be notified to the appropriate air traffic services unit.

3.6.2.2 *Inadvertent changes.* In the event that a controlled flight inadvertently deviates from its current flight plan, the following action shall be taken:

- a) *Deviation from track:* if the aircraft is off track, action shall be taken forthwith to adjust the heading of the aircraft to regain track as soon as practicable.
- b) *Variation in true airspeed:* if the average true airspeed at cruising level between reporting points varies or is expected to vary by plus or minus 5 per cent of the true airspeed, from that given in the flight plan, the appropriate air traffic services unit shall be so informed.
- c) *Change in time estimate:* if the time estimate for the next applicable reporting point, flight information region boundary or destination aerodrome, whichever comes first, is found to be in error in excess of 3 minutes from that notified to air traffic services, or such other period of time as is prescribed by the appropriate ATS authority or on the basis of air navigation regional agreements, a revised estimated time shall be notified as soon as possible to the appropriate air traffic services unit.

3.6.2.2.1 Additionally, when an ADS agreement is in place, the air traffic services unit (ATSU) shall be informed automatically via data link whenever changes occur beyond the threshold values stipulated by the ADS event contract.

3.6.2.3 *Intended changes.* Requests for flight plan changes shall include information as indicated hereunder:

- a) *Change of cruising level:* aircraft identification; requested new cruising level and cruising speed at this level, revised time estimates (when applicable) at subsequent flight information region boundaries.
- c) Change of route:
 - 1. *Destination unchanged:* aircraft identification; flight rules; description of new route of flight including related flight plan data beginning with the position from which requested change of route is to commence; revised time estimates; any other pertinent information.
 - 2. *Destination changed:* aircraft identification; flight rules; description of revised route of flight to revised destination aerodrome including related flight plan data, beginning with the position from which requested change of route is to commence; revised time estimates; alternate aerodrome(s); any other pertinent information.

3.6.2.4 *Weather deterioration below the VMC.* When it becomes evident that flight in VMC in accordance with its current flight plan will not be practicable, a VFR flight operated as a controlled flight shall:

- a) request an amended clearance enabling the aircraft to continue in VMC to destination or to an alternative aerodrome, or to leave the airspace within which an ATC clearance is required; or
- b) if no clearance in accordance with a) can be obtained, continue to operate in VMC and notify the appropriate ATC unit of the action being taken either to leave the airspace concerned or to land at the nearest suitable aerodrome; or
- d) if operated within a control zone, request authorization to operate as a special VFR flight; or
- e) request clearance to operate in accordance with the instrument flight rules.

3.6.3 Position reports

3.6.3.1 Unless exempted by the appropriate ATS authority or by the appropriate air traffic services unit under conditions specified by that authority, a controlled flight shall report to the appropriate air traffic services unit, as soon as possible, the time and level of passing each designated compulsory reporting point, together with any other required information. Position reports shall similarly be made in relation to additional points when requested by the appropriate air traffic services unit. In the absence of designated reporting points, position reports shall be made at intervals prescribed by the appropriate ATS authority or specified by the appropriate air traffic services unit.

3.6.3.1.1 Controlled flights providing position information to the appropriate air traffic services unit via data link communications shall only provide voice position reports when requested.

Note.— The conditions and circumstances in which ADS-B or SSR Mode C transmission of pressure-altitude satisfies the requirement for level information in position reports are indicated in the PANS-ATM (Doc 4444).

3.6.4 Termination of control

A controlled flight shall, except when landing at a controlled aerodrome, advise the appropriate ATC unit as soon as it ceases to be subject to air traffic control service.

3.6.5 Communications

3.6.5.1 An aircraft operated as a controlled flight shall maintain continuous air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel of, and establish two-way communication as necessary with, the appropriate air traffic control unit, except as may be prescribed by the appropriate ATS authority in respect of aircraft forming part of aerodrome traffic at a controlled aerodrome.

Note 1.— SELCAL or similar automatic signalling devices satisfy the requirement to maintain an air-ground voice communication watch.

Note 2.— The requirement for an aircraft to maintain an air-ground voice communication watch remains in effect after CPDLC has been established.

3.6.5.2 *Communication failure.* If a communication failure precludes compliance with 3.6.5.1, the aircraft shall comply with the voice communication failure procedures of Annex 10, Volume II, and with such of the following procedures as are appropriate. The aircraft shall attempt to establish communications with the appropriate air traffic control unit using all other available means. In addition, the aircraft, when forming part of the aerodrome traffic at a controlled aerodrome, shall keep a watch for such instructions as may be issued by visual signals.

3.6.5.2.1 If in visual meteorological conditions, the aircraft shall:

- a) continue to fly in visual meteorological conditions; land at the nearest suitable aerodrome; and report its arrival by the most expeditious means to the appropriate air traffic services unit;
- b) if considered advisable, complete an IFR flight in accordance with 3.6.5.2.2.

3.6.5.2.2 If in instrument meteorological conditions or when the pilot of an IFR flight considers it inadvisable to complete the flight in accordance with 3.6.5.2.1 a), the aircraft shall:

- a. unless otherwise prescribed on the basis of regional air navigation agreement, in airspace where radar is not used in the provision of air traffic control, maintain the last assigned speed and level, or minimum flight altitude if higher, for a period of 20 minutes following the aircraft's failure to report its position over a compulsory reporting point and thereafter adjust level and speed in accordance with the filed flight plan;
- b. in airspace where radar is used in the provision of air traffic control, maintain the last assigned speed and level, or minimum flight altitude if higher, for a period of 7 minutes following:
 - 1. the time the last assigned level or minimum flight altitude is reached; or
 - 2. the time the transponder is set to Code 7600; or
 - 3. the aircraft's failure to report its position over a compulsory reporting point;

whichever is later, and thereafter adjust level and speed in accordance with the filed flight plan;

- c. when being radar vectored or having been directed by ATC to proceed offset using area navigation (RNAV) without a specified limit, rejoin the current flight plan route no later than the next significant point, taking into consideration the applicable minimum flight altitude;
- d. proceed according to the current flight plan route to the appropriate designated navigation aid or fix serving the destination aerodrome and, when required to ensure compliance with e) below, hold over this aid or fix until commencement of descent;
- e. commence descent from the navigation aid or fix specified in d) at, or as close as possible to, the expected approach time last received and acknowledged; or, if no expected approach time has been received and acknowledged, at, or as close as possible to, the estimated time of arrival resulting from the current flight plan;
- f. complete a normal instrument approach procedure as spe

23. melléklet a 2024. évi ... törvényhez

A nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Annex 2. 42. módosítás hivatalos magyar nyelvű fordítása:

A 42. MÓDOSÍTÁS ELŐLAPJA

NEMZETKÖZI SZABVÁNYOK

REPÜLÉSI SZABÁLYOK

ANNEX 2. A NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSRŐL SZÓLÓ EGYEZMÉNYHEZ

NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSI SZERVEZET

Az Annex 2. módosításainak jegyzéke

	<i>Hatálybalépés dátuma</i>	<i>Alkalmazás kezdő dátuma:</i>
Tizedik kiadás (Az 1-38. módosításokat tartalmazza)	2005. július 11.	2005. november 24.
39. módosítás (A Tanács 2006. február 20-án fogadta el)	2006. július 17.	2006. november 23.
40. módosítás (A Tanács 2007. február 26-án fogadta el)	2007. július 16.	2007. november 22.
41. módosítás (A Tanács 2008. március 10-én fogadta el)	2008. július 20.	2008. november 20.
42. módosítás (A Tanács 2009. március 4-én fogadta el) Kicserélendő lapok (iii), (x) - (xi), APP 1-14-től APP 1-19-ig, APP 3-1-től APP 3-4	2009. július 20.	2009. november 19.



Értesítő jegyzet:

42. módosítás a

Nemzetközi szabványok

REPÜLÉSI SZABÁLYOK

(A Nemzetközi Polgári Repülésről Szóló Egyezmény - 2. Melléklet) dokumentumhoz

1. Helyezze be a következő cserelapokat az Annex 2. tizedik kiadásába, így módon az tartalmazni fogja a 2009. november 19-től alkalmazandó 42. módosítást.
 - a) (iii) oldal —Tartalomjegyzék
 - b) (x) - (xi). oldal — Előszó
 - c) Oldalszámok: APP 1-14 - APP 1-19 — 1. Függelék
 - d) Oldalszámok: APP 3-1 - APP 3-4 — 3. Függelék
 2. A módosítás beiktatását dokumentálja a (ii). oldalon.
-

TARTALOMJEGYZÉK

ELŐSZÓ

1. FEJEZET Meghatározások

2. FEJEZET A repülési szabályok alkalmazási köre

- 2.1. A repülési szabályok alkalmazási köre
- 2.2. A repülési szabályok betartása
- 2.3. Felelősség a repülési szabályok betartásáért
- 2.4. A légijármű parancsnokának joga
- 2.5. A szellemi tevékenységet befolyásoló anyagok használatának veszélyei

3. FEJEZET Általános szabályok

- 3.1. Személy- és vagyonvédelem
- 3.2. Összeütközések elkerülése
- 3.3. Repülési tervek
- 3.4. Jelzések
- 3.5. Idő
- 3.6. Légitforgalmi irányító szolgálat
- 3.7. Jogellenes beavatkozás

3.8. Elfogás

3.9. VMC szerinti látástávolság és a felhőzettől való távolság minimum értékei

4. FEJEZET Látvarepülési szabályok

5. FEJEZET Műszeres repülési szabályok

5.1. Az összes IFR repülésre alkalmazandó szabályok

5.2. Az ellenőrzött légtéren belüli IFR repülésekre alkalmazandó szabályok

5.3. Az ellenőrzött légtéren kívüli IFR repülésekre alkalmazandó szabályok

1. FÜGGELÉK Jelzések

1. Kényszerhelyzeti és sürgősségi jelzések
2. Elfogás esetén alkalmazandó jelzések
3. Korlátozott, tiltott vagy veszélyes légtérben felhatalmazás nélkül repülő, vagy oda belépni szándékozó légijármű figyelmeztetésére használt jelzések
4. A repülőtéri forgalom számára kiadható jelzések
5. Beállító jelzések
6. Szabvány vészhelyzeti karjelzések

2. FÜGGELÉK Polgári légijármű elfogása

1. A szerződő államok által betartandó alapelvek
2. Az elfogott légijármű által megteendő intézkedések
3. Rádiókapcsolat az elfogás során

3. FÜGGELÉK Utazómagasságok táblázatai

4. FÜGGELÉK Személyzet nélküli szabad ballonok

1. A személyzet nélküli szabad ballonok osztályozása
2. Általános üzemeltetési szabályok
3. Üzemeltetési korlátozások és a felszereléssel kapcsolatos követelmények
4. A repülés szüneteltetése
5. A repülésre vonatkozó tájékoztatás
6. Pozíciók rögzítése és helyzetjelentések

“A” MELLÉKLET Polgári légijárművek elfogása

“B” MELLÉKLET Jogellenes beavatkozás

ELŐSZÓ

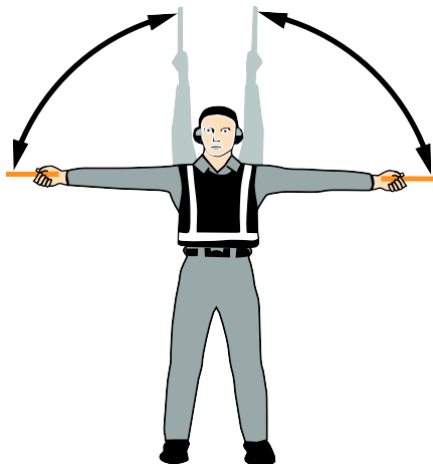
<i>Módosítás</i>	<i>Forrás(ok) Témakör(ök)</i>	<i>Elfogadva/ Hatályos/ Alkalmazandó</i>
22	Léginavigációs Bizottság	Személyzet nélküli szabad ballonok; számított érkezési idő.
		1981. március 2. 1981. július 2. 1981. november 26.
23 (7. kiadás)	Léginavigációs Bizottság	Polgári légi jármű elfogása.
		1981. április 1. 1981. augusztus 1. 1981. november 26.
24	Léginavigációs Bizottság	Légi jármű külső fények.
		1982. március 19. 1982. július 19. 1982. november 25.
25	Léginavigációs Bizottság; AGA bizottsági ülés (1981)	Földfelszín feletti magasság; műszeres megközelítési eljárások; mozgási és munkaterület; gurulás és gurulót meghatározások; a "HIJACK" kifejezés használata a polgári légi jármű elfogásánál; a légi jármű bérletére; cseréjére és különjáratú üzemeltetésére vonatkozó megjegyzés; előírások a légi jármű földi mozgására és gurulására; 2. sorozatú jelzések; amelyeket a forgószárnyas légi jármű elfogás esetén használnak; mértékegységek.
		1983. március 21. 1983. július 29. 1983. november 24.
26	Adatfeldolgozási munkacsoport 1981. évi harmadik ülése — Léginavigációs Bizottság	Meghatározások; a légiforgalmi szolgálati egységeknek benyújtott repülési terv tartalma; az ismétlődő repülési tervek; ATS adatcsere; az elfogó légi jármű által használt kifejezések kiejtése; rádiófónia sürgősségi jelzés egyeztetése az Annex 10. II. kötetével; UTC - Egyeztetett Világidő.
		1984. június 22. 1984. október 22. 1985. november 21.
27 (8. kiadás)	Tanács; Léginavigációs Bizottság	Polgári légi jármű azonosítása és elfogása.
		1986. március 10. 1986. július 27. 1986. november 20.
28	Léginavigációs Bizottság	A forgalmi előtér meghatározása; különleges eljárások a jogellenes beavatkozás esetére.
		1987. március 16. 1987. július 27. 1987. november 19.
29 (9. kiadás)	Látvarepülési szabályok szerinti repülés munkacsoport 1986. évi harmadik ülése; Titkárság; Vizualis tájékoztató eszközök munkacsoport 1987. évi 11. ülése; Léginavigációs Bizottság; az Annex 6. elfogadása miatt szükséges módosítások	Légi jármű üzemeltetés VFR/IFR vegyes körülmények között; a légi jármű földi mozgása, irányítása és ellenőrzése; a jogellenes beavatkozásnak számító tevékenységek; forgószárnyas légi jármű elfogóként történő igénybevétele.
		1990. március 12. 1990. július 30. 1991. november 14.
30	SSR fejlesztési és összeütközést megelőző rendszerek munkacsoport 1989. évi negyedik ülése (SICASP/4)	Meghatározások; összeütközés elkerülését biztosító fedélzeti rendszer (ACAS).
		1993. február 26. 1993. július 26. 1993. november 11.

31. Az elkülönítés általános elmélete munkacsoport 1990. évi hetedik ülése;
Léginavigációs Bizottság; Automatikus légtérfelderítés munkacsoport 1992. évi második ülése

	Meghatározások; légi gurulás; elkülönítés a légijárművek között; polgári légijárművek kötelekrepülése ellenőrzött légtérben; automatikus légtérfelderítés.	1994. március 18. 1994. július 25. 1994. november 10.	
32	Léginavigációs Bizottság	Megjegyzés az összeütközés elkerülését biztosító fedélzeti rendszer (ACAS) elhelyezésére és alkalmazására vonatkozó előírásokhoz.	1996. február 19. 1996. február 19. —
33	Léginavigációs Bizottság	Összeköttetés megszakadása esetén alkalmazott eljárások.	1997. február 26. 1997. július 21. 1997. november 6.
34	Automatikus légtérfelderítés munkacsoport negyedik ülése (1996.); Az elkülönítés általános elméletével foglalkozó munkacsoport kilencedik ülése (1996.); az Annex 1. 162. módosítása miatt szükségessé váló változtatások	Meghatározások; automatikus légtérfelderítési rendszerek és eljárások; adatcsere az automatizált légiforgalmi szolgálati rendszerek között; a levegő-föld adatösszeköttetés alkalmazása az ATS területén; a szellemi tevékenységet befolyásoló anyagok használatával kapcsolatos kérdések.	1998. március 19. 1998. július 20. 1998. november 5.
35	Léginavigációs Bizottság; Vizuális tájékozódás eszközei munkacsoport 1997. évi 13. ülése	Az ATS légterek osztályozása; VMC időjárási körülmények között kiadott légiforgalmi irányítói engedély; futópálya várakozási hely.	1999. március 10. 1999. július 19. 1999. november 4.
36	A legutóbbi módosításoknak megfelelő változások: Annex 11. 40.sz. módosítása; Annex 6. I. rész 23-25.sz. módosítása; Annex 6. II. rész 20. és III. rész 7.sz. módosítása; Annex 3. 72. sz. módosítása.	Módosított meghatározások: légiforgalmi irányító egység, bevezető irányító egység, kitérő repülőtér, hajózószemélyzeti tag, légijármű parancsnok, látástávolság; továbbá szerkesztői módosítások.	2001. március 12. 2001. július 16. 2001. november 1.
37	Elkülönítési- és légtérbiztonsági munkacsoport (SASP)	Repülőgépvezető által jogellenes beavatkozás esetén követendő eljárások; szerkesztői módosítások.	2003. február 28. — —
38 (10. kiadás)	Titkárság esetén követendő eljárások;	Meghatározások; beállítói jelzések; rádióösszeköttetés megszakadása; elfogási manőverek; szerkesztői módosítások;	2005. február 23. 2005. július 11. 2005. november 24.
39	Titkárság elkerüléséért háruló	Átszövegezés a légijármű-parancsnokra az összeütközések felelősség kihangsúlyozására.	2006. február 20. 2006. július 17. 2006. november 23.
40	Léginavigációs Bizottság	Az ADS-B, ADS-C definíciója és kapcsolódó eljárásai, valamint az ADS-C megállapodás meghatározása; a repülőgépvezető által jogellenes beavatkozás esetén követendő eljárások.	2007. február 26. 2007. július 16. 2007. november 22.
41	Titkárság a Szükséges navigációs teljesítmény és speciális műveleti követelmények kutatócsoport (RNPSOR) támogatásával	Az előírt navigációs teljesítmény (RNP) és a területi navigáció (RNAV) terminológia a teljesítményalapú navigáció (PBN) koncepciójával történő összehangolására vonatkozó szabvány definíciójának módosítása.	2008. március 10. 2008. július 20. 2008. november 20.

42	Az Operatív munkacsoport hetedik ülésén elfogadott 8/1 Ajánlás (OPSP/7); Titkárság az APANPIRG RVSM munkacsoport támogatásával	A légijárművet mentők és tűzoltók, és a légijármű-vezetők vagy légiutas-kísérő személyzet közötti vészhelyzeti kommunikációra használatos szabvány vészhelyzeti karjelzések módosításai.	2009. március 4. 2009. július 20. 2009. november 19.

1. FÜGGELÉK



*17. Felemelkedés

Karok oldalsó középtartásban, a jelzőbotok 90 fokos szöget zárnak a törzsszel; a kezek tenyérrel felfelé a fej fölé emelkednek. A karmozgás gyorsasága a felemelkedési sebesség mértékét jelzi



*18. Leereszkedés

Karok oldalsó középtartásban, a jelzőbotok 90 fokos szöget zárnak a törzsszel; a kezek tenyérrel lefelé alaptartásba ereszkednek. A karmozgás gyorsasága a leereszkedési sebesség mértékét jelzi.



*19 a). Balra repülés vízszintesen (a légijármű- vezető szemszögéből)

Jobb kar oldalsó középtartásban, 90 fokos szöget zár a törzsszel. Bal kar ismételt terelő mozdulatot tesz jobbra.



***19 b). Jobbra repülés
vízszintesen (a
légijármű-vezető
szemszögéből)**

Bal kar oldalsó középtartásban, 90 fokos szöget zár a törzsszel. Jobb kar ismételt terelő mozdulatot tesz balra.



***20. Leszállás**

A lefelé tartott karok a jelzőbotokkal együtt a törzs előtt keresztezik egymást.



21. Helyben maradás/várakozás

Az oldalra nyújtott karok a lefelé mutató jelzőbotokkal együtt 45 fokos szöget zárnak a törzsszel. Ebben a helyzetben maradnak, amíg a légi jármű meg nem kezdheti a következő manőver végrehajtását.



22. A légi jármű elbocsátása

A légi jármű elbocsátását jobb kézzel és/vagy jelzőbottal végzett normál tisztelgés jelzi. A gurulás megkezdéséig szemkontaktust kell tartani a légi jármű hajózószemélyzetével



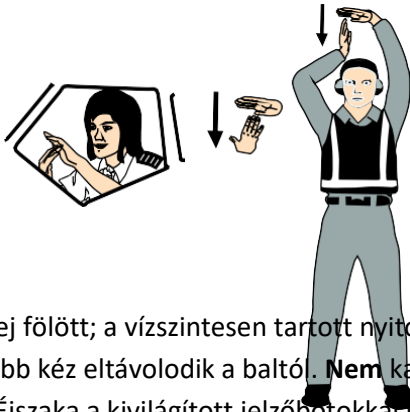
23. A kormányszervek kezelésének tilalma (jelzés a technikai/szolgálati kommunikációban)

Behajlított jobb kar a fej fölött; kéz ökölbe szorul vagy a jelzőbotot tartja vízszintes helyzetben; bal kar a térd mellett leeresztve marad.



24. Földi erőforrás rákapcsolása (jelzés a technikai/szolgálati kommunikációban)

Karok a fej fölött; a vízszintesen tartott nyitott bal tenyér és a jobb kéz ujjvégei T betűt formálva összeérnek. Éjszaka a kivilágított jelzőbotokkal ugyanígy T betű formálható a fej fölött.



**25. Földi erőforrás
lekapcsolása (jelzés a
technikai/szolgálati
kommunikációban)**

Karok a fej fölött; a vízszintesen tartott nyitott bal tenyér és a jobb kéz ujjvégei T betűt formálva összeérnek; majd a jobb kéz eltávolodik a baltól. **Nem** kapcsolható le az erőforrás, amíg a hajózószemélyzet erre engedélyt nem ad. Éjszaka a kivilágított jelzőbotokkal ugyanígy T betű formálható a fej fölött.



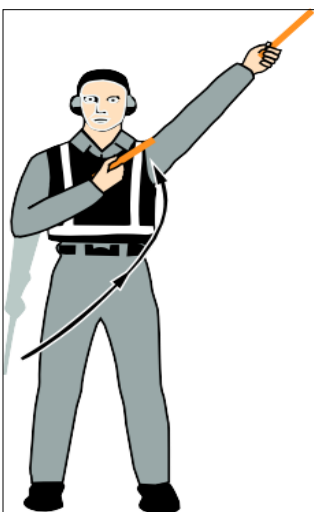
**26. Visszutasítás (jelzés a
technikai/szolgálati
kommunikációban)**

Jobb kar oldalsó középtartásban, 90 fokos szöget zár a törzsszel; a hüvelykujj vagy a jelzőbot a föld felé mutat; bal kar a térd mellett leeresztve marad



**27. Csatlakozás a légi jármű belső
összeköttetési rendszerére (jelzés a
technikai/szolgálati kommunikációban)**

Karok oldalsó középtartásban, 90 fokos szöget zárnak a törzsszel; kezek könyökben behajlítva a fülhöz emelkednek.



28. Lépcső leengedése/felhúzása (jelzés a technikai/szolgálati kommunikációban)

Jobb kar leeresztve, bal kar 45°-os szögben a fej fölé emelkedik; jobb kar a bal vállcsúcs felé lendül.

Megjegyzés — Ez a jelzés főként olyan légijárművek vezetőinek szól, amelyek saját, a légijármű elülső részébe beépített lépcsővel rendelkeznek.

5.2. A légijármű vezetőjének jelzései a beállító részére

1. megjegyzés — Ezek a jelzések a pilótafülkében ülő pilóta jelzései, ha a pilóta kezei kivilágítás nélkül, vagy szükség esetén kivilágítással láthatók a beállító számára.

2. megjegyzés — A légijármű hajtóműveit a légijármű felé néző beállító szemszögéből nézve jobbról balra számozzuk (vagyis, az 1-es hajtómű a bal külső hajtómű).

5.2.1 Fékek

Megjegyzés — a kéz ökölbe szorításának, illetőleg az ujjak kinyújtásának pillanata jelzi a fékek behúzásának, illetve kiengedésének pillanatát.

- a) Fékezés: a kéz nyitott tenyérrel az arc elé emelkedik, majd ökölbe szorul.
- b) Fékoldás: az ökölbe szorított kéz az arc elé emelkedik, a tenyér kinyílik.

5.2.2 Féktuskók

- a) Féktuskók a kerék alá helyezése: a kezek kifelé fordított tenyérrel széttáruznak, majd keresztezik egymást az arc előtt.
- b) Féktuskók eltávolítása: kezek kifelé fordított tenyérrel keresztezik egymást az arc előtt, majd széttáruznak.

5.2.3 Hajtóműindításra kész

Az egyik kéz megfelelő számú ujjának felmutatása, a megfelelő számú hajtómű „indításra kész” állapotának jelzése.

5.3. Technikai/szolgálati kommunikációs jelzések

5.3.1 Kézi jelzéseket csak abban az esetben szabad alkalmazni, ha nincs mód szóbeli technikai/szolgálati kommunikációra.

5.3.2 Az adó előtér-ügyeletes köteles meggyőződni arról, hogy a hajózó-személyzet nyugtázta a technikai/szolgálati kommunikációs jelzéseket.

Megjegyzés.— A technikai/szolgálati kommunikációs jelzéseket az 1. Függelék tartalmazza a légijármű kiszolgálása során, a hajózó személyezettel történő karjelzések szabványosítására vonatkozóan.

6. SZABVÁNY VÉSZHELYZETI KARJELZÉSEK

Az alábbi kézjelek minimalkövetelményként kerültek meghatározásra a repülőtéri mentők és tűzoltók (ARFF) operatív parancsnoka/ARFF tűzoltók és a balesetet szenvedett hajózó személyzete és/vagy a légiutas-kísérő személyzet közötti vészhelyzeti kommunikációra vonatkozóan. Az ARFF vészhelyzeti kézjeleket a légijármű elülső, bal oldaláról kell leadni a légijármű személyzete felé.

Megjegyzés — a légijármű személyzetével történő hatékonyabb kommunikáció érdekében a vészhelyzeti jelzéseket az ARFF tűzoltók egyéb pozíciókból is megadhatják.

1. Javaslat a kiürítésre (evakuálás)



Miután a külső szituáció az ARFF és az operatív parancsnoka által megvizsgálásra került, a légijármű kiürítése javasolt. Kar előrenyújtva, tenyér szemmagasságban. A behajlított kéz ismételt hívó mozdulatot tesz. A másik kar leengedve marad.

Éjszaka — ugyanez világító rudakkal.



2. Javaslat a kiürítés (evakuálás) megszakítására

A folyamatban lévő kiürítés megszakítása. Meg kell szakítani a légijármű mozgását, és minden egyéb folyamatban lévő tevékenységet.

Kezek a homlok előtt, csuklónál keresztezve.

Éjszaka — *ugyanez a jelzés jelzőbotokkal*



3. Vészhelyzet elhárulása

Külső jelek nem utalnak veszélyre, az-az „minden rendben”. Karok oldaltartásban, a törzssel 45 fokos szöveget zárnak be. Leereszkednek a derék alatt egyszerre, és a csuklók keresztezik egymást majd visszaemelkednek a kiindulási helyzetbe („biztonságos” jelzés).

Éjszaka — *ugyanezjelzőbotokkal.*



4. Tűz

Jobb kéz „legyező” mozgásokat végez válltól térdig, bal kéz az égő terület felé mutat.

Éjszaka — *ugyanaz jelzőbotokkal.*

3. FÜGGELÉK UTAZÓMAGASSÁGOK TÁBLÁZATAI

A jelen Annex által megkívánt esetekben betartandó utazómagasságok a következők:

RVSM — LÁB

- a) azokon a területeken, ahol a magasság kifejezése lábban történik, és ahol a körzeti léginavigációs megállapodásokkal összhangban, – 300 méter (1000 láb) függőleges elkülönítési minimum alkalmazandó, FL 290 és FL 410* (mindkettő szélső érték beleértendő) között, az előírt utazómagasságok a következők:

ÚTIRÁNY**			
000 fok és 179 fok között***		180 fok és 359 fok között***	
IFR repülések	VFR repülések	IFR repülések	VFR repülések
Szint	Szint	Szint	Szint

Rep ülés i szin t	Láb	Méter	Repül ési szint	Láb	Méter	Rep ülés i szin t	Láb	Méter	Rep ülés i szin t	Láb	Méter
010	1 000	300	—	—	—	020	2 000	600	—	—	—
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850				300	30 000	9 150			
310	31 000	9 450				320	32 000	9 750			
330	33 000	10 050				340	34 000	10 350			
350	35 000	10 650				360	36 000	10 950			
370	37 000	11 300				380	38 000	11 600			
390	39 000	11 900				400	40 000	12 200			
410	41 000	12 500				430	43 000	13 100			
450	45 000	13 700				470	47 000	14 350			
490	49 000	14 950				510	51 000	15 550			
stb.	stb.	stb.				stb.	stb.	stb.			

* Kivéve, amikor körzeti léginavigációs megállapodás alapján, meghatározott feltételek esetén, a FL 410 felett a légtér kijelölt részeiben működő légijárművek számára a 300 méteres (1000 láb) névleges függőleges elkülönítési minimumra alapozott módosított utazómagasság táblázatot írtak elő használatra.

** Mágneses útirányszög, vagy a sarki területeknél a 70°-os szélességi körnél magasabban, illetve hasonló területek esetén az illetékes ATS hatóságok előírása szerint, hálózati útirány, amelyet a Greenwich-i Meridiánnal párhuzamos vonalnak egy sztereografikus poláris térképre kivetített hálózata határoz meg, ahol az északi irány a hálózati észak.

*** Kivéve, ahol körzeti léginavigációs megállapodás alapján a 090-269 fokos, illetőleg a 270-089 fokos irányokat írtak elő az uralkodó forgalmi irányok alkalmazásának lehetővé tételére, és ahol az ennek megfelelő átváltási eljárásokat jelölték ki.

Megjegyzés.— A függőleges elkülönítésre vonatkozó útmutató anyag a “Kézikönyv a FL 290 és FL 410 (mindkét szélső érték beleértendő) közötti 300 méteres (1000 láb) függőleges elkülönítési minimum teljesítéséhez (Doc 9574)” című dokumentumban található.

RVSM — MÉTER

- b) azokon a területeken, ahol a magasság kifejezése méterben történik és a – körzeti léginavigációs megállapodás alapján, és az egyezményben meghatározott körülményekkel összhangban – 300 méter függőleges elkülönítési minimum alkalmazandó 8 900 m és 12 500 m-es magasság között (mindkét szélső érték beleértendő) az előírt utazómagasságok a következők:*

ÚTIRÁNY**			
000 fok és 179 fok között***		180 fok és 359 fok között***	
IFR repülések	VFR repülések	IFR repülések	VFR repülések

Repülési szint			Repülési szint			Repülési szint			Repülési szint		
Szabvány y metriku s	Méter	Láb	Szabvány y metriku s	Méter	Láb	Szabvány y metriku s	Méter	Láb	Szabvány y metriku s	Méter	Láb
0030	300	1 000	–	–	–	0060	600	2 000	–	–	–
0090	900	3 000	0105	1 050	3 500	0120	1 200	3 900	0135	1 350	4 400
0150	1 500	4 900	0165	1 650	5 400	0180	1 800	5 900	0195	1 950	6 400
0210	2 100	6 900	0225	2 250	7 400	0240	2 400	7 900	0255	2 550	8 400
0270	2 700	8 900	0285	2 850	9 400	0300	3 000	9 800	0315	3 150	10 300
0330	3 300	10 800	0345	3 450	11 300	0360	3 600	11 800	0375	3 750	12 300
0390	3 900	12 800	0405	4 050	13 300	0420	4 200	13 800	0435	4 350	14 300
0450	4 500	14 800	0465	4 650	15 300	0480	4 800	15 700	0495	4 950	16 200
0510	5 100	16 700	0525	5 250	17 200	0540	5 400	17 700	0555	5 550	18 200
0570	5 700	18 700	0585	5 850	19 200	0600	6 000	19 700	0615	6 150	20 200
0630	6 300	20 700	0645	6 450	21 200	0660	6 600	21 700	0675	6 750	22 100
0690	6 900	22 600	0705	7 050	23 100	0720	7 200	23 600	0735	7 350	24 100
0750	7 500	24 600	0765	7 650	25 100	0780	7 800	25 600	0795	7 950	26 100
0810	8 100	26 600	0825	8 250	27 100	0840	8 400	27 600	0855	8 550	28 100
0890	8 900	29 100				0920	9 200	30 100			
0950	9 500	31 100				0980	9 800	32 100			
1010	10 100	33 100				1040	10 400	34 100			
1070	10 700	35 100				1100	11 000	36 100			
1130	11 300	37 100				1160	11 600	38 100			
1190	11 900	39 100				1220	12 200	40 100			
1250	12 500	41 100				1310	13 100	43 000			
1370	13 700	44 900				1430	14 300	46 900			
1490	14 900	48 900				1550	15 500	50 900			
stb.	stb.	stb.				stb.	stb.	stb.			

* Kivéve, amikor körzeti léginavigációs megállapodás alapján, meghatározott feltételek esetén, a FL 410 felett a légtér kijelölt részeiben repülő légijárművek számára a 300 méteres (1000 láb) névleges függőleges elkülönítési minimumra alapozott módosított utazómagasság táblázatot írtak elő használatra.

** Mágneses útírányszög, vagy a sarki területeknél a 70°-os szélességi körnél magasabban, illetve hasonló területek esetén az illetékes ATS hatóságok előírása szerint, hálózati útírány, amelyet a Greenwich-i Meridiánnal párhuzamos vonalaknak egy sztereografikus poláris térképre kivetített hálózata határoz meg, ahol az északi irány a hálózati észak.

*** Kivéve, ahol a körzeti léginavigációs megállapodás alapján a 090-269 fokos, illetőleg a 270-089 fokos irányokat írták elő az uralkodó forgalmi irányok alkalmazásának lehetővé tételére, és ahol az ennek megfelelő átváltási eljárásokat jelölték ki.

Megjegyzés.— A függőleges elkülönítésre vonatkozó útmutató anyag a “Kézikönyv a FL 290 és FL 410 (mindkét szélső érték beleértendő) közötti 300 méteres (1000 láb) függőleges elkülönítési minimum teljesítéséhez (Doc 9574)” című dokumentumban található.

Non-RVSM — LÁB

c) Egyéb területeken, ahol a magasság elsődlegesen használt mértékegysége a láb:

ÚTIRÁNY*											
000 fok és 179 fok között***						180 fok és 359 fok között**					
IFR repülések Repülési szint			VFR repülések Repülési szint			IFR repülések Repülési szint			VFR repülések Repülési szint		
Repülés i szint	Láb	Méter	Repülési szint	Láb	Méter	Repülés i szint	Láb	Méter	Repülés i szint	Láb	Méter
010	1 000	300	—	—	—	020	2 000	600	—	—	—
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850	300	30 000	9 150	310	31 000	9 450	320	32 000	9 750
330	33 000	10 050	340	34 000	10 350	350	35 000	10 650	360	36 000	10 950
370	37 000	11 300	380	38 000	11 600	390	39 000	11 900	400	40 000	12 200
410	41 000	12 500	420	42 000	12 800	430	43 000	13 100	440	44 000	13 400
450	45 000	13 700	460	46 000	14 000	470	47 000	14 350	480	48 000	14 650
490	49 000	14 950	500	50 000	15 250	510	51 000	15 550	520	52 000	15 850
stb.	stb.	stb.	stb.	stb.	stb.	stb.	stb.	stb.	stb.	stb.	stb.

* Mágneses útírányszög, vagy a sarki területeknél a 70°-os szélességi körnél magasabban, illetve hasonló területek esetén az illetékes ATS hatóságok előírása szerint, hálózati útírány, amelyet a Greenwich-i Meridiánnal párhuzamos vonalaknak egy sztereografikus poláris térképre kivetített hálózata határoz meg, ahol az északi irány a hálózati észak.

** Kivéve, ahol körzeti léginnavigációs megállapodás alapján a 090-269 fokos, illetőleg a 270-089 fokos irányokat írták elő az uralkodó forgalmi irányok alkalmazásának lehetővé tételére, és ahol az ennek megfelelő átváltási eljárásokat kijelölésre kerültek.

Megjegyzés.— A függőleges elkülönítésre vonatkozó útmutató anyag a “Kézikönyv a FL 290 és FL 410 (mindkét szélső érték beleértendő) közötti 300 méteres (1000 láb) függőleges elkülönítési minimum teljesítéséhez (Doc 9574)” című dokumentumban található.

Non-RVSM — MÉTER

d) Egyéb területeken, ahol a magasság elsődlegesen használt mértékegysége a méter:

ÚTIRÁNY*											
000 fok és 179 fok között***						180 fok és 359 fok között**					
IFR repülések			VFR repülések			IFR repülések			VFR repülések		
Szabvány y metriku s	Repülési szint		Szabvány y metriku s	Repülési szint		Szabvány y metriku s	Repülési szint		Szabvány y metriku s	Repü lési szint	
	Méter	Láb		Méter	Láb		Méter	Láb		Méter	Láb
0030	300	1 000	—	—	—	0060	600	2 000	—	—	—
0090	900	3 000	0105	1 050	3 500	0120	1 200	3 900	0135	1 350	4 400
0150	1 500	4 900	0165	1 650	5 400	0180	1 800	5 900	0195	1 950	6 400
0210	2 100	6 900	0225	2 250	7 400	0240	2 400	7 900	0255	2 550	8 400
0270	2 700	8 900	0285	2 850	9 400	0300	3 000	9 800	0315	3 150	10 300
0330	3 300	10 800	0345	3 450	11 300	0360	3 600	11 800	0375	3 750	12 300
0390	3 900	12 800	0405	4 050	13 300	0420	4 200	13 800	0435	4 350	14 300
0450	4 500	14 800	0465	4 650	15 300	0480	4 800	15 700	0495	4 950	16 200
0510	5 100	16 700	0525	5 250	17 200	0540	5 400	17 700	0555	5 550	18 200
0570	5 700	18 700	0585	5 850	19 200	0600	6 000	19 700	0615	6 150	20 200
0630	6 300	20 700	0645	6 450	21 200	0660	6 600	21 700	0675	6 750	22 100
0690	6 900	22 600	0705	7 050	23 100	0720	7 200	23 600	0735	7 350	24 100
0750	7 500	24 600	0765	7 650	25 100	0780	7 800	25 600	0795	7 950	26 100
0810	8 100	26 600	0825	8 250	27 100	0840	8 400	27 600	0855	8 550	28 100
0890	8 900	29 100	0920	9 200	30 100	0950	9 500	31 100	0980	9 800	32 100
1010	10 100	33 100	1040	10 400	34 100	1070	10 700	35 100	1100	11 000	36 100
1130	11 300	37 100	1160	11 600	38 100	1190	11 900	39 100	1220	12 200	40 100
1250	12 500	41 100	1280	12 800	42 100	1310	13 100	43 000	1370	13 400	44 000
1370	13 700	44 900	1400	14 000	46 100	1430	14 300	46 900	1460	14 600	47 900
1490	14 900	48 900	1520	15 200	49 900	1550	15 500	50 900	1580	15 800	51 900
stb.	stb.	stb.	stb.	stb.	stb.	stb.	stb.	stb.	stb.	stb.	stb.

* Mágneses útírányzög, vagy a sarki területeknél a 70°-os szélességi körnél magasabban, illetve hasonló területek esetén az illetékes ATS hatóságok előírása szerint, hálózati útírány, amelyet a Greenwich-i Meridiánnal párhuzamos vonalaknak egy sztereografikus poláris térképre kivetített hálózata határoz meg, ahol az északi irány a hálózati észak.

** Kivéve, ahol a körzeti léginnavigációs megállapodás alapján a 090-269 fokos, illetőleg a 270-089 fokos irányokat írták elő az uralkodó forgalmi irányok alkalmazásának lehetővé tételére, és ahol az ennek megfelelő átváltási eljárásokat jelölték ki.

Megjegyzés.— A függőleges elkülönítésre vonatkozó útmutató anyag a “Kézikönyv a FL 290 és FL 410 (mindkét szélső érték beleértendő) közötti 300 méteres (1000 láb) függőleges elkülönítési minimum teljesítéséhez (Doc 9574)” című dokumentumban található.

24. melléklet a 2024. évi ... törvényhez

A nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Annex 2. 42. módosítás hiteles angol nyelvű szövege:

INTERNATIONAL STANDARDS

RULES OF THE AIR

ANNEX 2

TO THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION

TENTH EDITION — JULY 2005

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

Checklist of Amendments to Annex 2

	<i>Effective date</i>	<i>Date of applicability</i>
Tenth Edition (incorporates Amendments 1 to 38)	11 July 2005	24 November 2005
Amendment 39 (adopted by the Council on 20 February 2006)	17 July 2006	23 November 2006
Amendment 40 (adopted by the Council on 26 February 2007)	16 July 2007	22 November 2007
Amendment 41 (adopted by the Council on 10 March 2008)	20 July 2008	20 November 2008
Amendment 42 (adopted by the Council on 4 March 2009) Replacement pages (iii), (x) to (xi), APP 1-14 to APP 1-19, APP 3-1 to APP 3-4	20 July 2009	19 November 2009



Transmittal note

Amendment 42 to the International Standards

RULES OF THE AIR

(Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation)

3. Insert the following replacement pages in Annex 2 (Tenth Edition) to incorporate Amendment 42 which becomes applicable on 19 November 2009:
 - a) Page (iii) — Table of Contents
 - b) Pages (x) to (xi) — Foreword
 - c) Pages APP 1-14 to APP 1-19 — Appendix 1
 - d) Pages APP 3-1 to APP 3-4 — Appendix 3
4. Record the entry of this amendment on page (ii).

TABLE OF CONTENTS

FOREWORD

CHAPTER 1. Definitions

CHAPTER 2. Applicability of the rules of the air

2.1 Territorial application of the rules of the air

- 2.2 Compliance with the rules of the air
- 2.3 Responsibility for compliance with the rules of the air
- 2.4 Authority of pilot-in-command of an aircraft
- 2.5 Problematic use of psychoactive substances

CHAPTER 3. General rules

- 3.1 Protection of persons and property
 - 3.2 Avoidance of collisions
 - 3.3 Flight plans
 - 3.4 Signals
 - 3.5 Time
 - 3.6 Air traffic control service
 - 3.7 Unlawful interference
 - 3.8 Interception
- visibility and distance from cloud minima

CHAPTER 4. Visual flight rules

CHAPTER 5. Instrument flight rules

- 5.1 Rules applicable to all IFR flights
- 5.2 Rules applicable to IFR flights within controlled airspace
- 5.3 Rules applicable to IFR flights outside controlled airspace

APPENDIX 1. Signals

- 1. Distress and urgency signals
- 2. Signals for use in the event of interception
- 3. Visual signals used to warn an unauthorized aircraft flying in, or about to enter a restricted, prohibited or danger area
- 4. Signals for aerodrome traffic
- 5. Marshalling signals

6. Standard emergency hand signals

APPENDIX 2. Interception of civil aircraft

1. Principles to be observed by States
2. Action by intercepted aircraft
3. Radiocommunication during interception

APPENDIX 3. Tables of cruising levels

APPENDIX 4. Unmanned free balloons

1. Classification of unmanned free balloons
2. General operating rules
3. Operating limitations and equipment requirements
4. Termination
5. Flight notification
6. Position recording and reports

ATTACHMENT A. Interception of civil aircraft

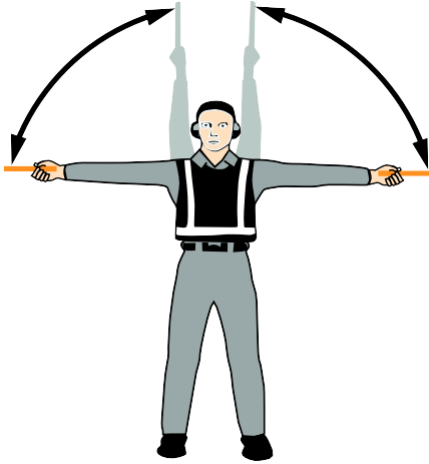
ATTACHMENT B. Unlawful interference

FOREWORD

			<i>Adopted/approved Effective Applicable</i>
<i>Amendment</i>	<i>Source(s)</i>	<i>Subject(s)</i>	
22. <i>Established time of day</i>	Air Navigation Commission		2 March 1981
	2 July 1981 26 November 1981		
23 (7th Edition)	Air Navigation Commission	Interception of civil aircraft. 1 August 1981 26 November 1981	1 April 1981
24.	Air Navigation Commission	Aircraft exterior lights. 19 July 1982 25 November 1982	19 March 1982
25.	Air Navigation Commission; AGA Divisional Meeting (1981)	Definitions relating to height, instrument approach procedure, manoeuvring and movement area, taxiing, and taxiway; use of the phrase “HIJACK” in the event of interception of civil aircraft; note regarding lease, charter or interchange of aircraft; provisions related to surface movement of aircraft and taxiing; series 2 signals used by helicopters in the event of interception; units of measurement.	21 March 1983 29 July 1983 24 November 1983
26.	ATS Data Acquisition, Processing and Transfer Panel, Third Meeting (1981); Air Navigation Commission	Definitions; contents of flight plans; repetitive flight plans; ATS data interchange; pronunciations to be used by intercepting aircraft; alignment of the radiotelephony urgency signal with Annex 10, Volume II; Coordinated Universal Time (UTC).	22 June 1984 22 October 1984 21 November 1985
27 (8th Edition)	Council; Air Navigation Commission	Identification and interception of civil aircraft.	10 March 1986 27 July 1986 20 November 1986
28	Air Navigation Commission	Definition of “apron”; special procedures for use during unlawful interference.	16 March 1987 27 July 1987 19 November 1987
29 (9th Edition)	Visual Flight Rules Operations Panel, Third Meeting (1986); Secretariat; Visual Aids Panel, Eleventh Meeting (1987); Air Navigation Commission; amendments consequential to adoption of amendments to Annex 6	Operation of aircraft in mixed VFR/IFR environments; surface movement of aircraft and surface movement guidance and control; acts of unlawful interference; helicopters as intercepting aircraft.	12 March 1990 30 July 1990 14 November 1991
30	Secondary Surveillance Radar Improvements and Collision Avoidance Systems Panel, Fourth Meeting (SICASP/4) (1989)	Definitions; airborne collision avoidance system (ACAS).	26 February 1993 26 July 1993 11 November 1993
31.	Review of the General Concept of Separation Panel, Seventh Meeting (1990); Air Navigation Commission; Automatic Dependent Surveillance Panel, Second Meeting (1992)	Definitions; air-taxiing; separation between aircraft; formation flights by civil aircraft in controlled airspace; automatic dependent surveillance.	18 March 1994 25 July 1994 10 November 1994

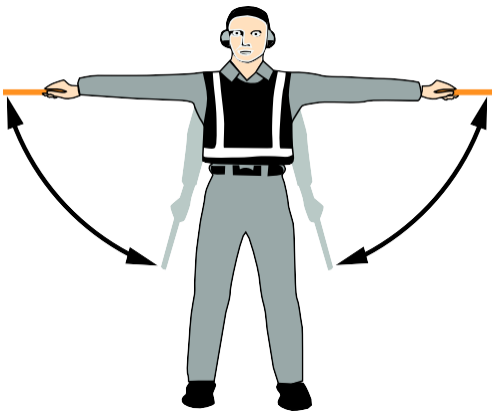
32.	Air Navigation Commission	Note related to carriage requirements of airborne collision avoidance systems.	19 February 1996 19 February 1996 —
33	Air Navigation Commission	Communication failure procedures.	26 February 1997 21 July 1997 6 November 1997
34	Automatic Dependent Surveillance Panel, Fourth Meeting (1996); Review of the General Concept of Separation Panel, Ninth Meeting (1996); consequential to Amendment 162 to Annex 1	Definitions; automatic dependent surveillance systems and procedures; data interchange between automated ATS systems; ATS applications for air-ground data links; problematic use of psychoactive substances.	19 March 1998 20 July 1998 5 November 1998
35	Air Navigation Commission; Visual Aids Panel, Thirteenth Meeting (1997)	ATS airspace classifications; visual meteorological conditions clearance; runway-holding position.	10 March 1999 19 July 1999 4 November 1999
36	Consequential as a result of Amendment 40 to Annex 11; Amendments 23 and 25 to Annex 6, Part I; Amendments 20 and 7 to Annex 6, Parts II and III, respectively; and Amendment 72 to Annex 3	Revised definitions of “air traffic control unit”, “approach control unit”, “alternate aerodrome” “flight crew member”, “pilot-in-command” and “visibility”; editorial amendments.	12 March 2001 16 July 2001 1 November 2001
37	Separation and Airspace Safety Panel (SASP)	Pilot procedures in the event of unlawful interference; editorial amendments.	28 February 2003 — —
38 (10th Edition)	Secretariat	Definitions; marshalling signals; communication failure procedures; interception manoeuvres; editorial amendments.	23 February 2005 11 July 2005 24 November 2005
39, Secretariat	Restructuring of text to emphasize the responsibility of the pilot-in-command for the avoidance of collisions.		20 February 2006 17 July 2006 23 November 2006
40	Air Navigation Commission	Definitions and associated procedures for ADS-B, ADS-C and ADS-C agreement; pilot procedures in the event of unlawful interference.	26 February 2007 16 July 2007 22 November 2007
41	Secretariat with the assistance of the Required Navigation Performance and Special Operational Requirements (RNPSOR) Study Group	Amendment to a definition and Standard to align required navigation performance (RNP) and area navigation (RNAV) terminology with the performance-based navigation (PBN) concept.	10 March 2008 20 July 2008 20 November 2008
42	Recommendation 8/1 of the seventh meeting of the Operations Panel (OPSP/7); Secretariat with the assistance of the APANPIRG task force on RVSM	Amendments to standard emergency hand signals for emergency communications between aircraft rescue and firefighting personnel and flight and/or cabin crews; and harmonization of cruising levels.	4 March 2009 20 July 2009 19 November 2009

APPENDIX 1



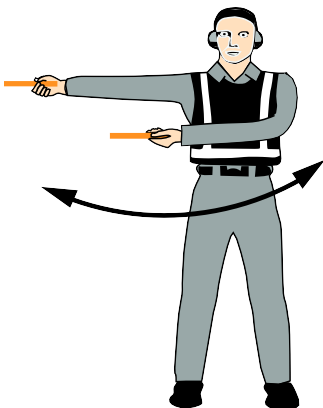
***17. Move upwards**

Fully extend arms and wands at a 90-degree angle to sides and, with palms turned up, move hands upwards. Speed of movement indicates rate of ascent.



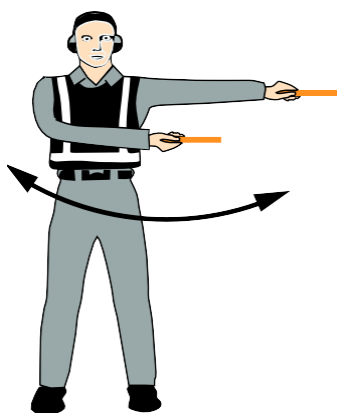
***18. Move downwards**

Fully extend arms and wands at a 90-degree angle to sides and, with palms turned down, move hands downwards. Speed of movement indicates rate of descent.



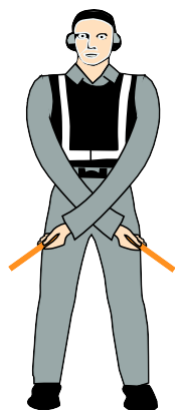
***19 a). Move horizontally left (from pilot's point of view)**

Extend arm horizontally at a 90-degree angle to right side of body. Move other arm in same direction in a sweeping motion.



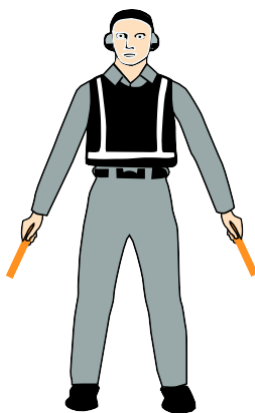
***19 b). Move horizontally right
(from pilot's point of
view)**

Extend arm horizontally at a 90-degree angle to left side of body. Move other arm in same direction in a sweeping motion.



***20. Land**

Cross arms with wands downwards and in front of body.



21. Hold position/stand by

Fully extend arms and wands downwards at a 45-degree angle to sides. Hold position until aircraft is clear for next manoeuvre.



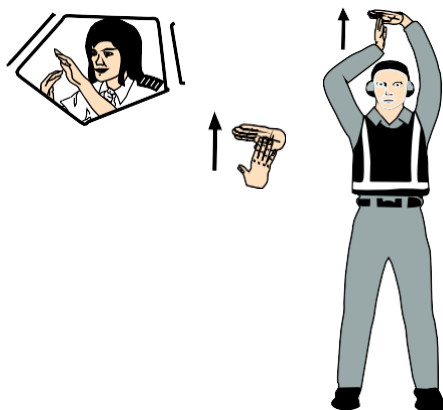
22. Dispatch aircraft

Perform a standard salute with right hand and/or wand to dispatch the aircraft. Maintain eye contact with flight crew until aircraft has begun to taxi.



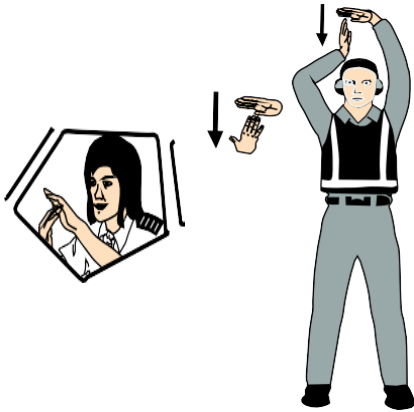
23. Do not touch controls (technical/servicing communication signal)

Extend right arm fully above head and close fist or hold wand in horizontal position; left arm remains at side by knee.



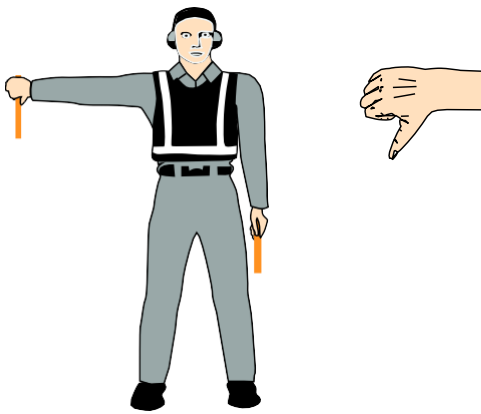
24. Connect ground power (technical/servicing communication signal)

Hold arms fully extended above head; open left hand horizontally and move finger tips of right hand into and touch open palm of left hand (forming a "T"). At night, illuminated wands can also be used to form the "T" above head.



**25. Disconnect power
(technical/servicing
communication signal)**

Hold arms fully extended above head with finger tips of right hand touching open horizontal palm of left hand (forming a "T"); then move right hand away from the left. **Do not** disconnect power until authorized by flight crew. At night, illuminated wands can also be used to form the "T" above head.



**26. Negative (technical/servicing
communication signal)**

Hold right arm straight out at 90 degrees from shoulder and point wand down to ground or display hand with "thumbs down"; left hand remains at side by knee.



**27. Establish communication via
interphone
(technical/servicing
communication signal)**

Extend both arms at 90 degrees from body and move hands to cup both ears.



**28. Open/close stairs
(technical/servicing
communication signal)**

With right arm at side and left arm raised above head at a 45-degree angle, move right arm in a sweeping motion towards top of left shoulder.

Note.— This signal is intended mainly for aircraft with the set of integral stairs at the front.

5.2 From the pilot of an aircraft to a signalman

Note 1.— These signals are designed for use by a pilot in the cockpit with hands plainly visible to the signalman, and illuminated as necessary to facilitate observation by the signalman.

Note 2.— The aircraft engines are numbered in relation to the signalman facing the aircraft, from right to left (i.e. No. 1 engine being the port outer engine).

5.2.1 Brakes

Note.— The moment the fist is clenched or the fingers are extended indicates, respectively, the moment of brake engagement or release.

- a) Brakes engaged: raise arm and hand, with fingers extended, horizontally in front of face, then clench fist.
- b) Brakes released: raise arm, with fist clenched, horizontally in front of face, then extend fingers.

5.2.2 Chocks

- a) Insert chocks: arms extended, palms outwards, move hands inwards to cross in front of face.
- b) Remove chocks: hands crossed in front of face, palms outwards, move arms outwards.

5.2.3 Ready to start engine (s)

Raise the appropriate number of fingers on one hand indicating the number of the engine to be started.

5.3 Technical/servicing communication signals

5.3.1 Manual signals shall only be used when verbal communication is not possible with respect to technical/servicing communication signals.

5.3.2 Signalmen shall ensure that an acknowledgement is received from the flight crew with respect to technical/servicing communication signals.

Note.— The technical/servicing communication signals are included in Appendix 1 to standardize the use of hand signals used to communicate to flight crews during the aircraft move- ment process that relate to servicing or handling functions.

6. STANDARD EMERGENCY HAND SIGNALS

The following hand signals are established as the minimum required for emergency communication between the aircraft rescue and firefighting (ARFF) incident commander/ARFF firefighters and the cockpit and/or cabin crews of the incident aircraft. ARFF emergency hand signals should be given from the left front side of the aircraft for the flight crew.

Note.— In order to communicate more effectively with the cabin crew, emergency hand signals may be given by ARFF firefighters from other positions.

1. Recommend evacuation



Evacuation recommended based on ARFF and incident commander's assessment of external situation.

Arm extended from body and held horizontal with hand upraised at eye level. Execute beckoning arm motion angled backward. Non-beckoning arm held against body.



2. Recommended stop

Recommend evacuation in progress be halted. Stop aircraft movement or other activity in progress.

Arms in front of head, crossed at wrists.



3. Emergency contained

No outside evidence of dangerous conditions or “all-clear.”

Arms extended outward and down at a 45-degree angle. Arms moved inward below waistline simultaneously until wrists crossed, then extended outward to starting position (umpire’s “safe” signal).



4. Fire

Move right-hand in a “fanning” motion from shoulder to knee, while at the same time pointing with left hand to area of fire.

Night — same with wands.

APPENDIX 3. TABLES OF CRUISING LEVELS

The cruising levels to be observed when so required by this Annex are as follows:

RVSM — FEET

- a) in areas where feet are used for altitude and where, in accordance with regional air navigation agreements, a vertical separation minimum of 1 000 ft is applied between FL 290 and FL 410 inclusive:*

TRACK**											
From 000 degrees to 179 degrees***						From 180 degrees to 359 degrees***					
IFR Flights			VFR Flights			IFR Flights			VFR Flights		
Level			Level			Level			Level		
FL	Feet	Metres	FL	Feet	Metres	FL	Feet	Metres	FL	Feet	Metres
010	1 000	300	—	—	—	020	2 000	600	—	—	—
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850				300	30 000	9 150			
310	31 000	9 450				320	32 000	9 750			
330	33 000	10 050				340	34 000	10 350			
350	35 000	10 650				360	36 000	10 950			
370	37 000	11 300				380	38 000	11 600			
390	39 000	11 900				400	40 000	12 200			
410	41 000	12 500				430	43 000	13 100			
450	45 000	13 700				470	47 000	14 350			
490	49 000	14 950				510	51 000	15 550			
etc.	etc.	etc.				etc.	etc.	etc.			

* Except when, on the basis of regional air navigation agreements, a modified table of cruising levels based on a nominal vertical separation minimum of 1 000 ft (300 m) is prescribed for use, under specified conditions, by aircraft operating above FL 410 within designated portions of the airspace.

** Magnetic track, or in polar areas at latitudes higher than 70 degrees and within such extensions to those areas as may be prescribed by the appropriate ATS authorities, grid tracks as determined by a network of lines parallel to the Greenwich Meridian superimposed on a polar stereographic chart in which the direction towards the North Pole is employed as the Grid North.

*** Except where, on the basis of regional air navigation agreements, from 090 to 269 degrees and from 270 to 089 degrees is prescribed to accommodate predominant traffic directions and appropriate transition procedures to be associated therewith are specified.

Note.— Guidance material relating to vertical separation is contained in the Manual on Implementation of a 300 m (1 000 ft) Vertical Separation Minimum Between FL 290 and FL 410 Inclusive (Doc 9574).

RVSM — METRES

- b) in areas where metres are used for altitude and where, in accordance with regional air navigation agreements, a vertical separation minimum of 300 m is applied between 8 900 m and 12 500 m inclusive:*

TRACK**											
From 000 degrees to 179 degrees***						From 180 degrees to 359 degrees***					
IFR Flights			VFR Flights			IFR Flights			VFR Flights		
Level			Level			Level			Level		
Standard Metric	Metres	Feet	Standard Metric	Metres	Feet	Standard Metric	Metres	Feet	Standard Metric	Metres	Feet
0030	300	1 000	—	—	—	0060	600	2 000	—	—	—
0090	900	3 000	0105	1 050	3 500	0120	1 200	3 900	0135	1 350	4 400
0150	1 500	4 900	0165	1 650	5 400	0180	1 800	5 900	0195	1 950	6 400
0210	2 100	6 900	0225	2 250	7 400	0240	2 400	7 900	0255	2 550	8 400
0270	2 700	8 900	0285	2 850	9 400	0300	3 000	9 800	0315	3 150	10 300
0330	3 300	10 800	0345	3 450	11 300	0360	3 600	11 800	0375	3 750	12 300
0390	3 900	12 800	0405	4 050	13 300	0420	4 200	13 800	0435	4 350	14 300
0450	4 500	14 800	0465	4 650	15 300	0480	4 800	15 700	0495	4 950	16 200
0510	5 100	16 700	0525	5 250	17 200	0540	5 400	17 700	0555	5 550	18 200
0570	5 700	18 700	0585	5 850	19 200	0600	6 000	19 700	0615	6 150	20 200
0630	6 300	20 700	0645	6 450	21 200	0660	6 600	21 700	0675	6 750	22 100
0690	6 900	22 600	0705	7 050	23 100	0720	7 200	23 600	0735	7 350	24 100
0750	7 500	24 600	0765	7 650	25 100	0780	7 800	25 600	0795	7 950	26 100
0810	8 100	26 600	0825	8 250	27 100	0840	8 400	27 600	0855	8 550	28 100
0890	8 900	29 100				0920	9 200	30 100			
0950	9 500	31 100				0980	9 800	32 100			
1010	10 100	33 100				1040	10 400	34 100			
1070	10 700	35 100				1100	11 000	36 100			
1130	11 300	37 100				1160	11 600	38 100			
1190	11 900	39 100				1220	12 200	40 100			
1250	12 500	41 100				1310	13 100	43 000			
1370	13 700	44 900				1430	14 300	46 900			
1490	14 900	48 900				1550	15 500	50 900			
etc.	etc.	etc.				etc.	etc.	etc.			

* Except when, on the basis of regional air navigation agreements, a modified table of cruising levels based on a nominal vertical separation minimum of 1 000 ft (300 m) is prescribed for use, under specified conditions, by aircraft operating above FL 410 within designated portions of the airspace.

****** Magnetic track, or in polar areas at latitudes higher than 70 degrees and within such extensions to those areas as may be prescribed by the appropriate ATS authorities, grid tracks as determined by a network of lines parallel to the Greenwich Meridian superimposed on a polar stereographic chart in which the direction towards the North Pole is employed as the Grid North.

******* Except where, on the basis of regional air navigation agreements, from 090 to 269 degrees and from 270 to 089 degrees is prescribed to accommodate predominant traffic directions and appropriate transition procedures to be associated therewith are specified.

Note.— Guidance material relating to vertical separation is contained in the Manual on Implementation of a 300 m (1 000 ft) Vertical Separation Minimum Between FL 290 and FL 410 Inclusive (Doc 9574).

Non-RVSM — FEET

c) in other areas where feet are the primary unit of measurement for altitude:

TRACK*											
From 000 degrees to 179 degrees**						From 180 degrees to 359 degrees**					
IFR Flights			VFR Flights			IFR Flights			VFR Flights		
Level			Level			Level			Level		
FL	Feet	Metres	FL	Feet	Metres	FL	Feet	Metres	FL	Feet	Metres
010	1 000	300	—	—	—	020	2 000	600	—	—	—
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850	300	30 000	9 150	310	31 000	9 450	320	32 000	9 750
330	33 000	10 050	340	34 000	10 350	350	35 000	10 650	360	36 000	10 950
370	37 000	11 300	380	38 000	11 600	390	39 000	11 900	400	40 000	12 200
410	41 000	12 500	420	42 000	12 800	430	43 000	13 100	440	44 000	13 400
450	45 000	13 700	460	46 000	14 000	470	47 000	14 350	480	48 000	14 650
490	49 000	14 950	500	50 000	15 250	510	51 000	15 550	520	52 000	15 850
etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.

* Magnetic track, or in polar areas at latitudes higher than 70 degrees and within such extensions to those areas as may be prescribed by the appropriate ATS authorities, grid tracks as determined by a network of lines parallel to the Greenwich Meridian superimposed on a polar stereographic chart in which the direction towards the North Pole is employed as the Grid North.

** Except where, on the basis of regional air navigation agreements, from 090 to 269 degrees and from 270 to 089 degrees is prescribed to accommodate predominant traffic directions and appropriate transition procedures to be associated therewith are specified.

Note.— Guidance material relating to vertical separation is contained in the Manual on Implementation of a 300 m (1 000 ft) Vertical Separation Minimum Between FL 290 and FL 410 Inclusive (Doc 9574).

Non-RVSM — METRES

d) in other areas where metres are the primary unit of measurement for altitude:

TRACK*											
From 000 degrees to 179 degrees**						From 180 degrees to 359 degrees**					
IFR Flights			VFR Flights			IFR Flights			VFR Flights		
Level			Level			Level			Level		
Standard Metric	Metres	Feet	Standard Metric	Metres	Feet	Standard Metric	Metres	Feet	Standard Metric	Metres	Feet
0030	300	1 000	—	—	—	0060	600	2 000	—	—	—
0090	900	3 000	0105	1 050	3 500	0120	1 200	3 900	0135	1 350	4 400
0150	1 500	4 900	0165	1 650	5 400	0180	1 800	5 900	0195	1 950	6 400
0210	2 100	6 900	0225	2 250	7 400	0240	2 400	7 900	0255	2 550	8 400
0270	2 700	8 900	0285	2 850	9 400	0300	3 000	9 800	0315	3 150	10 300
0330	3 300	10 800	0345	3 450	11 300	0360	3 600	11 800	0375	3 750	12 300
0390	3 900	12 800	0405	4 050	13 300	0420	4 200	13 800	0435	4 350	14 300
0450	4 500	14 800	0465	4 650	15 300	0480	4 800	15 700	0495	4 950	16 200
0510	5 100	16 700	0525	5 250	17 200	0540	5 400	17 700	0555	5 550	18 200
0570	5 700	18 700	0585	5 850	19 200	0600	6 000	19 700	0615	6 150	20 200
0630	6 300	20 700	0645	6 450	21 200	0660	6 600	21 700	0675	6 750	22 100
0690	6 900	22 600	0705	7 050	23 100	0720	7 200	23 600	0735	7 350	24 100
0750	7 500	24 600	0765	7 650	25 100	0780	7 800	25 600	0795	7 950	26 100
0810	8 100	26 600	0825	8 250	27 100	0840	8 400	27 600	0855	8 550	28 100
0890	8 900	29 100	0920	9 200	30 100	0950	9 500	31 100	0980	9 800	32 100
1010	10 100	33 100	1040	10 400	34 100	1070	10 700	35 100	1100	11 000	36 100
1130	11 300	37 100	1160	11 600	38 100	1190	11 900	39 100	1220	12 200	40 100
1250	12 500	41 100	1280	12 800	42 100	1310	13 100	43 000	1370	13 400	44 000
1370	13 700	44 900	1400	14 000	46 100	1430	14 300	46 900	1460	14 600	47 900
1490	14 900	48 900	1520	15 200	49 900	1550	15 500	50 900	1580	15 800	51 900
etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.

* Magnetic track, or in polar areas at latitudes higher than 70 degrees and within such extensions to those areas as may be prescribed by the appropriate ATS authorities, grid tracks as determined by a network of lines parallel to the Greenwich Meridian superimposed on a polar stereographic chart in which the direction towards the North Pole is employed as the Grid North.

** Except where, on the basis of regional air navigation agreements, from 090 to 269 degrees and from 270 to 089 degrees is prescribed to accommodate predominant traffic directions and appropriate transition procedures to be associated therewith are specified.

Note.— Guidance material relating to vertical separation is contained in the Manual on Implementation of a 300 m (1 000 ft) Vertical Separation Minimum Between FL 290 and FL 410 Inclusive (Doc 9574).

A nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Annex 2. 43. módosítás hivatalos magyar nyelvű fordítása:

A 43. MÓDOSÍTÁS ELŐLAPJA

NEMZETKÖZI SZABVÁNYOK

REPÜLÉSI SZABÁLYOK

ANNEX 2.
A NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSRŐL SZÓLÓ EGYEZMÉNYHEZ

TIZEDIK KIADÁS — 2005. JÚLIUS

NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSI SZERVEZET

Az Annex 2. módosításainak jegyzéke

	<i>Hatálybalépés dátuma</i>	<i>Alkalmazás kezdő dátuma:</i>
Tizedik kiadás (Az 1-38. módosításokat tartalmazza)	2005. július 11.	2005. november 24.
39. módosítás (A Tanács 2006. február 20-án fogadta el)	2006. július 17.	2006. november 23.
40. módosítás (A Tanács 2007. február 26-án fogadta el)	2007. július 16.	2007. november 22.
41. módosítás (A Tanács 2008. március 10-én fogadta el)	2008. július 20.	2008. november 20.
42. módosítás (A Tanács 2009. március 4-én fogadta el)	2009. július 20.	2009. november 19.
43. módosítás (A Tanács 2012. március 7-én fogadta el) Kicszerelendő lapok (iii), (iv), (v) - (xii), 1-1 - 1-9, 3-1 - 3-15, APP 4-1 . 4-4, APP 5-1 - 5-6	2012. július 16.	2012. november 15.



Értesítő jegyzet

43. módosítás

a

Nemzetközi szabványok

REPÜLÉSI SZABÁLYOK

(A Nemzetközi Polgári Repülésről Szóló Egyezmény - Annex 2.) dokumentumhoz

1. Helyezze be a következő cserelapokat az Annex 2. tizedik kiadásába, így módon az tartalmazni fogja a 2012. november 15-től alkalmazandó 43. módosítást.

a) Oldalszám: (iii) és (iv)	— Tartalomjegyzék
b) Oldalszám: (v) - (xii)	— Előszó
c) Oldalszám: 1-1-től 1-9-ig	— 1. Fejezet
d) Oldalszám: 3-1-től 3-15-ig	— 3. Fejezet
e) Oldalszámok: APP 4-1 - APP 4-4	— 4. Függelék
2. Távolítsa el a jelenlegi 4. Függelék lapjait, és helyezze be az új 5. Függelék APP 5-1 - APP 5-6. oldalait.
3. A módosítás beiktatását dokumentálja a (ii). oldalon.

TARTALOMJEGYZÉK

ELŐSZÓ

1. FEJEZET Meghatározások

2. FEJEZET A repülési szabályok alkalmazási köre

- 2.1. A repülési szabályok alkalmazási köre
- 2.2. A repülési szabályok betartása
- 2.3. Felelősség a repülési szabályok betartásáért
- 2.4. A légijármű parancsnokának joga
- 2.5. A szellemi tevékenységet befolyásoló anyagok használatának veszélyei

3. FEJEZET Általános szabályok

- 3.1. Személy- és vagyonvédelem
- 3.2. Összeütközések elkerülése
- 3.3. Repülési tervek
- 3.4. Jelzések
- 3.5. Idő
- 3.6. Légiforgalmi irányító szolgálat
- 3.7. Jogellenes beavatkozás
- 3.8. Elfogás
- 3.9. VMC szerinti látástávolság és a felhőzettől való távolság minimum értékei

4. FEJEZET Látvarepülési szabályok

5. FEJEZET Műszeres repülési szabályok

- 5.1. Az összes IFR repülésre alkalmazandó szabályok
- 5.2. Az ellenőrzött légtéren belüli IFR repülésekre alkalmazandó szabályok
- 5.3. Az ellenőrzött légtéren kívüli IFR repülésekre alkalmazandó szabályok

1. FÜGGELÉK Jelzések

- 1. Kényszerhelyzeti és sürgősségi jelzések
- 2. Elfogás esetén alkalmazandó jelzések
- 3. Korlátozott, tiltott vagy veszélyes légtérben felhatalmazás nélkül repülő, vagy oda belépni szándékozó légijármű figyelmeztetésére használt jelzések
- 4. A repülőtéri forgalom számára kiadható jelzések
- 5. Előtér-ügyeleti jelzések
- 6. Szabvány vészhelyzeti kézjelzések

2. FÜGGELÉK Polgári légi jármű elfogása

1. A szerződő államok által betartandó alapelvek
2. Az elfogott légi jármű által megteendő intézkedések
3. Rádiókapcsolat az elfogás során

3. FÜGGELÉK Utazómagasságok táblázatai

4. FÜGGELÉK Távoli vezérlésű légi jármű-rendszerek

1. Általános üzemeltetési szabályok
2. Tanúsítványok és engedélyezés
3. Az engedély iránti kérelem

5. FÜGGELÉK Személyzet nélküli szabad ballonok

1. A személyzet nélküli szabad ballonok osztályozása
2. Általános üzemeltetési szabályok
3. Üzemeltetési korlátozások és a felszereléssel kapcsolatos követelmények
4. A repülés szüneteltetése
5. A repülésre vonatkozó tájékoztatás
6. A ballon helyzetének követése és jelentése

“A” MELLÉKLET Polgári légi járművek elfogása

“B” MELLÉKLET Jogellenes beavatkozás

ELŐSZÓ

Történeti háttér

A Repülési és Légiforgalmi Irányítási Szabályok (RAC) munkacsoport első ülészakán 1945 októberében ajánlásokat tett a repülési szabályok szabványaira, gyakorlataira és eljárásaira. Ezeket az akkor működő Léginavigációs Bizottság áttanulmányozta, a Tanács 1946. február 25-én jóváhagyta. Ezeket az 1946 februárjában kiadott Doc 2010 első részében „*Szabványok és ajánlott gyakorlatok — Repülési Szabályok*” címen tették közzé.

A RAC munkacsoport 1946 decembere és 1947 januárja között megtartott második ülészakán felülvizsgálta a Doc 2010-et és ajánlásokat tett közzé a repülési szabályokat érintő nemzetközi szabványokra és ajánlott gyakorlatokra. Ezt a Tanács a Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezmény (Chicago, 1944.) 37. cikkelye alapján az Egyezmény 2. Függelékéeként (a továbbiakban: Annex 2.), mint nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok elfogadta 1948. április 15-én, és a dokumentum *Nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok — Repülési Szabályok* címmel 1948. szeptember 15-én lépett hatályba.

A Tanács 1951. november 27-én jóváhagyta az Annex teljesen új szövegezésű változatát, amely a továbbiakban nem tartalmazott ajánlott gyakorlatokat. Az így módosított Annex 2. szabványai 1952. április 1-jén léptek hatályba és 1952. szeptember 1-jétől voltak alkalmazhatók.

Az „A” Táblázat az azt követő módosításokat, a módosítással érintett témaköröket, a Tanács általi elfogadás dátumát, a hatálybalépés és az alkalmazás kezdetének dátumát tünteti fel.

Alkalmazási kör

A jelen kiadványban található szabványok az Annex 11. lefektetett előírásokkal és ajánlott gyakorlatokkal együttesen szabályozzák a *„Légiforgalmi Szolgálatok Eljárásai — Légiforgalom-szervezés* (PANS-ATM, Doc 4444) és a Doc 7030-as sz. dokumentumban leírt *Regionális kiegészítő eljárások — Repülési szabályok és a légiforgalmi szolgálatok*” alkalmazását, amely utóbbi kiadványban a körzeti alkalmazáshoz szükséges kiegészítő eljárásokat teszik közzé.

Nyílt tenger feletti repülés Megjegyzendő, hogy az Annex 2. 1948 áprilisában történt elfogadása alkalmával és ennek 1951. novemberi 1. módosításakor a Tanács úgy határozott, hogy az Egyezmény 12. cikkelye értelmében az Annex *A légi jármű közlekedés és repülés végrehajtása szabályai vonatkozásában* jogszabálynak minősül, ezért a nyílt vizek felett ezek az előírások kivétel nélkül alkalmazandók.

A nyílt vizek felett repülő légi járművek feletti fennhatósággal foglalkozó, Annex 2. 14. számú módosításának 1972. november 15-én történt elfogadásakor a Tanács hangsúlyozta, hogy a módosításokat kizárólag azért adja ki, hogy ezzel növeljék a repülés biztonságát és megfelelő légiforgalmi szolgálatot biztosítsanak a nyílt vizek felett üzemelő légi járművek számára. A módosítás semmiféle formában nem érinti a lajstromozó államnak a légi jármű feletti törvényes jogait vagy az Egyezmény 12. cikkelye értelmében a szerződő államok repülési szabályok betartására vonatkozó felelősségét.

A szerződő államok ezzel kapcsolatos kötelezettségei

Az eltérésekről szóló értesítés Felhívjuk a szerződő államok figyelmét, hogy az Egyezmény 38. cikkelye szerint a szerződő államok kötelesek a Szerveget tájékoztatni, amennyiben nemzeti szabályozásuk és gyakorlataik eltérnek a jelen Annexben vagy annak módosításaiban ismertetett nemzetközi szabványoktól. Továbbá, a szerződő államokat felszólítjuk, hogy folyamatosan értesítsék a Szerveget az előforduló eltérésekről, valamint ha az eltérés már nem érvényes, az arról szóló értesítést vonják vissza. A szerződő államokat továbbá kérjük, hogy értesítsék a Szerveget, amennyiben nemzeti szabályozásuk és gyakorlataik eltérnek a jelen Annex „A” Mellékletében ismertetett különleges ajánlásoktól. A jelen Annex módosításainak elfogadását követően a Szerződő Államokhoz azonnal külön felkérést juttatunk el az eltérés bejelentése céljából.

Felhívjuk az állam figyelmét a Annex 15. rendelkezéseire is, amely az államoknak az Egyezmény 38. cikkelyéből fakadó kötelezettségén kívül előírja, hogy a nemzeti előírások és gyakorlatok, valamint a vonatkozó ICAO előírások és ajánlott gyakorlatok közötti eltéréseket a légiforgalmi tájékoztató szolgálat útján közzé kell tenni.

Az információk kihirdetése A szerződő államok a jelen Annexben ismertetett előírások alapján biztosított információkat - a légi járművek üzemeltetését érintő létesítmények, szolgálatok és eljárások létrehozását illetve megszüntetését - az Annex 15. előírásainak megfelelően jelentsék be.

Az Annex szövegének alkalmazása a nemzeti előírásokban A Tanács 1948. április 13-án elfogadott egyik határozatában felhívja a szerződő államok figyelmét annak szükségességére, hogy saját nemzeti szabályzataikban a megoldható legteljesebb mértékben használják a szabályozó jellegű ICAO előírások szabatos nyelvezetét, továbbá annak szükségességére, hogy jelezze az előírásoktól való eltéréseket, beleértve mindazon kiegészítő nemzeti előírásokat, amelyek a légiközlekedés biztonságára és szabályszerűségére nézve lényegesek. Ahol ez lehetséges, a jelen Annex előírásait úgy fogalmazzuk meg és tessük közzé, hogy ezzel megkönnyítsük az országos jogszabályokba szövegmódosítás nélküli átvételüket.

Az Annex részeinek jogállása

Egy Annex az alábbi alkotóelemekből áll, habár nem minden elem található meg szükségképpen minden Annexben. Az egyes részek jogállása a következő:

1.— *Az Annex anyaga:*

- a) Az Egyezmény alapján a Tanács által elfogadott *előírások és ajánlott gyakorlatok*. Ezek meghatározása az alábbiak szerint történik:

Előírás: Bármilyen fizikai jellemzőre, kialakításra, anyagra, teljesítményre, személyzetre vagy eljárásra vonatkozó követelmény, amelynek egységes alkalmazását szükségesnek tartják a nemzetközi légiközlekedés biztonsága és szabályszerű fenntartása érdekében és amellyel kapcsolatban az Egyezmény alapján a Szerződő Államok megállapodnak; amennyiben a teljes megállapodás nem lehetséges, az eltérést az Egyezmény 38. cikkelyében foglaltak alapján az érintett Államoknak a Tanács felé jelenteniük kell.

Ajánlott gyakorlat: Bármilyen fizikai jellemzőre, kialakításra, anyagra, teljesítményre, személyzetre vagy eljárásra vonatkozó követelmény, amely egységes alkalmazását a nemzetközi légiközlekedés biztonsága, szabályszerű és hatékony lebonyolítása érdekében kívánatosnak minősítenek és amelyek alkalmazására a Szerződő Államok az Egyezmény értelmében törekszenek.

- b) A *Függelékek* külön csoportosított anyagokat tartalmaznak az egyszerűbb áttekinthetőség kedvéért, ám ezek az anyagok a Tanács által elfogadott előírások és ajánlott gyakorlatok részét képezik.
- c) A *Meghatározások* az előírásokban és ajánlott gyakorlatokban használt olyan kifejezéseket tartalmaznak, amelyek nem maguktól értetődőek abban az értelemben, hogy nincs elfogadott, szótár szerinti jelentésük. A meghatározások nem rendelkeznek független jogállással, de minden olyan előírt és ajánlott gyakorlat lényeges részét képezik, amelyben a vonatkozó kifejezés használatos, mivel a jelentésbeli változások az egész specifikációra kihatnának.
- d) A *Táblázatok és Adatok* a szabvány vagy ajánlott gyakorlat kiegészítésére vagy illusztrációjára szolgáló és az azokban hivatkozott táblázatokat és adatokat jelentik. Ezek a vonatkozó szabvány vagy ajánlott gyakorlat részét képezik, és ugyanolyan jogállással rendelkeznek.

2.—A szabványokkal és az ajánlott gyakorlatokkal kapcsolatos, a Tanács egyetértésével kiadott egyéb anyagok:

- a) *Előszó* - történeti és magyarázó anyagokat tartalmaz, amely a Tanács tevékenységén alapul és magába foglalja a szerződő államok kötelezettségeinek magyarázatát az Egyezmény és az annak beiktatásáról szóló határozat szerinti szabványok és ajánlott gyakorlatok alkalmazásával kapcsolatban;
- b) *Bevezetés* - magyarázó anyagokat tartalmaz az Annex részeinek, fejezeteinek vagy bekezdéseinek elején, ezzel segítik a szöveg alkalmazásának megértését;

- c) *Megjegyzések* - a szövegben szerepelnek, ahol erre szükség van. Célja, hogy tényszerű információkat vagy referenciákat szolgáltatson a szabványok vagy ajánlott gyakorlatok tekintetében, de nem képezik a szabványok vagy javasolt gyakorlatok részét.
- d) *Mellékletek* - A szabványokat és ajánlott gyakorlatokat kiegészítő anyagot tartalmaznak, vagy azok alkalmazásához szükséges tájékoztatással szolgálnak.

Nyelvválasztás

Ezt az Annexet hat nyelven (angolul, arabul, kínaiul, franciául, spanyolul és oroszul) fogadták el. Minden szerződő államot kérünk, hogy válassza ki a nemzeti szintű bevezetés céljaira és egyéb, az Egyezményben lefektetett célokra legmegfelelőbb nyelvváltozatot, közvetlen, vagy saját nemzeti nyelvre történő fordítás segítségével történő használatra, és ennek megfelelően értesítse a Szervezetet.

Szerkesztői gyakorlatok

A nyilatkozatok aktuális státuszának áttekinthetősége érdekében az alábbi gyakorlatot követjük: Az *előírásokat* - „light face roman” betűvel szedtük; a *Megjegyzéseket* pedig dőlt betűvel. Státuszukat a „*Megjegyzés*” előtag jelzi. Az Annex 2. nem tartalmaz *Ajánlott gyakorlatokat*.

A jelen kiadványban alkalmazott mértékegységek a Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezmény Annex 5. előírásainak megfelelően a nemzetközi mértékegység rendszerrel /SI/ összhangban állnak. Ahol az Annex 5. lehetővé teszi a nem SI, alternatív mértékegységek alkalmazását, ott az alapegységet követően ezen mértékegységek zárójelben szerepelnek. Ahol az anyagban két mértékegység fajtát alkalmazunk, ott nem szabad azt feltételezni, hogy a mértékegységek értékei egyenlőek és azok egymással korlátlanul felcserélhetők. Mindazonáltal lehetséges, hogy azonos biztonsági szint érhető el bármelyik mértékegység kizárólagos alkalmazásával.

A jelen kiadvány bármelyik részére történő hivatkozás - akár számmal, akár címmel vagy pedig mindkettővel - vonatkozik az adott rész minden egyes alpontjára is.

„A” Táblázat Az Annex 2. módosításai

<i>Módosítás</i>	<i>Forrás(ok) Témakör(ök)</i>		<i>Elfogadva/ Hatályos/ Alkalmazandó</i>
1. kiadás (1948.)	RAC Munkacsoport, Második ülésszak (1947)	Szabványok és ajánlott gyakorlatok — Repülési szabályok.	1948. április 15. 1948. szeptember 15. —
1 (2. kiadás)	RAC Munkacsoport, negyedik ülészak (1950)	Az Annex teljes felülvizsgálata és átszerkesztése	1951. november 27. 1952. április 1. 1952. szeptember 1.
2	A RAC európai- mediterrán régiójának bizottsága Negyedik rendkívüli értekezlete (1952)	Rádióösszeköttetés megszakadása esetén követendő eljárások; repülési terv.	1953. november 17. 1954. április 1. 1954. szeptember 1.
3 (3. kiadás)	Második Léginavigációs Konferencia (1955.)	Meghatározások és szakkifejezések a látvarepülési szabályok szerint és ellenőrzött légtéren kívül végrehajtott repülésekre; vészhelyzeti és sürgősségi jelzésekre; repülőtéri forgalom részére kiadható jelzések; a beállító jelzései.	1956. május 11. 1956. szeptember 15. 1956. december 1.
4	Léginavigáció s Bizottság	Veszélyes, tiltott és korlátozott légterek meghatározása és alkalmazásukhoz kidolgozott útmutató anyag.	1958. november 14. — —
5 (4. kiadás)	Repülési és Légiforgalmi Irányítási Szabályok (RAC) valamint a Kutatás és Mentés (SAR) Munkacsoportok ülése (1958); Léginavigációs Bizottság	Meghatározások; éjszakai VFR repülések megtiltása az ellenőrzött légterekben; az összeütközések elkerülése; repülési tervek; VFR és IFR repülési szabályok; SELCAL; a forgalmi előtér beállító jelzései.	1959. december 8. 1960. május 1. 1960. augusztus 1.
6. Repülési és Légiforgalmi Irányítási Szabályok (RAC) valamint a Kutatás és Mentés (SAR) Munkacsoportok ülése (1958.); Légi alkalmassági bizottság 4. ülése (1960.)		Látvarepülési szabályok szerint végrehajtott repülés; utazómagasság táblázatok; légijármű navigációs fények.	1961. december 13. 1962. április 1. 1962. július 1.
7. Negyedik Észak-atlanti körzeti léginavigációs értekezlet (1961)	Utazómagasság táblázatok a sarkvidéki területeken.. 27 június 1962		1962. november 1. 1962. december 1.

8 (5. kiadás)	Repülési szabályok és Légiforgalmi szolgálatok munkacsoport ülése (1963); Léginavigációs Bizottság	Meghatározások; repülési szintek és tengerszint feletti magasságok; repülési terv benyújtása; egységes VFR minimum érték táblázatok; VFR repülése megtiltása éjszaka ellenőrzött légtéren kívül és FL200 feletti repülések esetében; IFR repülések összeköttetései ellenőrzött légtéren kívül; a négysektoros utazómagasság táblázat cseréje kétszektoros táblázatra; függőleges elkülönítés FL290 felett.	1965. november 29. 1966. március 29. 1966. augusztus 25.
9	Léginavigációs Bizottság	Útmutató anyag; a tengeren való összeütközések megelőzésére vonatkozó nemzetközi szabályzat kivonatai	1965. november 29. — —
10	Ötödik ATCAP bizottsági ülés (1966.); Léginavigációs Bizottság	Repülési tervek; a tengeren való összeütközések megelőzésére vonatkozó nemzetközi szabályzat és a kapcsolódó alkalmazási szabályzat kivonatait tartalmazó útmutató anyag törlése	1967. június 7. 1967. október 5. 1968. február 8.
11	Ötödik Léginavigációs Konferencia (1967)	Légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája és az összeköttetési követelmények; a beállító jelzései.	1969. január 23. 1969. május 23. 1969. szeptember 18.
12 (6. kiadás)	Hatodik Léginavigációs Konferencia (1969)	Meghatározások; legalacsonyabb repülési magasságok; ellenőrzött VFR repülések; ellenőrzött légtér kijelölése (új szöveg).	1970. május 25. 1970. szeptember 25. 1971. február 4.
13	RAC/COM korlátozott európai körzeti értekezlet (RAC/COM) Körzeti léginavigációs értekezlet (1969.) Léginavigációs Bizottság	Rádióösszeköttetés megszakadása esetén követendő eljárások; működési terület használhatatlanságának jelzései.	1972. március 24. 1972. július 24. 1972. december 7.
14	Léginavigációs Bizottság	Fennhatóság a nyílt vizek felett üzemelő légijármű felett.	1972. november 15. 1973. március 15. 1973. augusztus 16.
15	Ötödik ATCAP bizottsági ülés (1966)	Ismétlődő repülési tervek	1972. december 13. 1973. április 13. 1973. augusztus 16.
16	Hetedik Léginavigációs Konferencia (1972)	Megjegyzés az SSR „C”-mód alkalmazásán alapuló nyomásmagasság megadására vonatkozóan.	1973. — 1974. május 23.
17	A Tanács határozata az A17/10 és A18/10 ajánlások bevezetésére	A jogellenes beavatkozás alatt álló légijárművel kapcsolatos követendő gyakorlati eljárások.	1973. december 7. 1974. április 7. 1974. május 23.

18	Léginavigációs Bizottság	Rádióösszeköttetés megszakadása esetén követendő eljárások; légijármű kölcsönzésére, bérletére és cseréjére vonatkozó megjegyzések.	1974. április 8. 1974. augusztus 8. 1975. február 27.
19	Hangsebesség feletti légiszállítási munkacsoport (SSTP) 4. ülése (1973.) — Léginavigációs Bizottság	Elfogott légijármű által követendő eljárások; az elfogás során használatos látjelek; tájékoztató anyag a szerződő államok részére az elfogás szükségességének kiküszöböléséhez vagy csökkentéséhez; hangsebesség feletti repülések transzszónikus gyorsítására és lassítására vonatkozó engedélyek; az utazó-emelkedés fogalmára vonatkozó változások.	1975. február 4. 1975. június 4. 1975. október 9.
20	Léginavigációs Bizottság	Óraidő pontosság a légiforgalmi szolgálati egységeknél és a légijármű fedélzetén; a 7500-as transzponderkód használata jogellenes beavatkozás esetén.	1976. április 7. 1976. augusztus 7. 1976. december 30.
21	Kilencedik Léginavigációs Konferencia (1976.)	Meghatározások; átkapcsolási pontok és átváltási magasságok; ATS útvonalak középvezetékén történő repülésre és az átkapcsolási pontok betartására vonatkozó előírások; utazómagasságok kijelölése; repülési tervek és helyzetjelentések; repülési szintek egyeztetése az Annex 3. és az Annex 10. II. kötetében előírtakkal.	1977. december 7. 1978. április 7. 1978. augusztus 10.
22	Léginavigációs Bizottság	Személyzet nélküli szabad ballonok; számított érkezési idő.	1981. március 2. 1981. július 2. 1981. november 26.
23 (7. kiadás)	Léginavigációs Bizottság	Polgári légijármű elfogása.	1981. április 1. 1981. augusztus 1. 1981. november 26.
24	Léginavigációs Bizottság	Légijármű külső fények.	1982. március 19. 1982. július 19. 1982. november 25.
25	Léginavigációs Bizottság; AGA bizottsági ülés (1981.)	Földfelszín feletti magasság; műszeres megközelítési eljárások; mozgási és munkaterület; gurulás és gurulóút meghatározások; a "HIJACK" kifejezés használata a polgári légijármű elfogásánál; a légijármű bérletére; cseréjére és különjáratú üzemeltetésére vonatkozó megjegyzés; előírások a légijármű földi mozgására és gurulására; 2. sorozatú jelzések; amelyeket a forgószárnyas légijármű elfogás esetén használ; mértékegységek.	1983. március 21. 1983. július 29. 1983. november 24.
26	Adatfeldolgozási munkacsoport 1981. évi harmadik ülése — Léginavigációs Bizottság	Meghatározások; a légiforgalmi szolgálati egységeknek benyújtott repülési terv tartalma; az ismétlődő repülési tervek; ATS adatcsere; az elfogó légijármű által használt kifejezések kiejtése; rádiófónia sürgősségi jelzés egyeztetése az Annex 10. II. kötetével; UTC - Egyeztetett Világidő.	1984. június 22. 1984. október 22. 1985. november 21.
27 (8. kiadás)	Tanács; Léginavigációs Bizottság	Polgári légijármű azonosítása és elfogása.	1986. március 10. 1986. július 27. 1986. november 20.
28	Léginavigációs Bizottság	A forgalmi előtér meghatározása; különleges eljárások a jogellenes beavatkozás esetére.	1987. március 16. 1987. július 27. 1987. november 19.

29 (9. kiadás)	Látvarepülési szabályok szerinti repülés munkacsoport 1986. évi harmadik ülése; Titkárság; Vizuális tájékozódás eszközei munkacsoport 1987. évi 11. ülése; Léginavigációs Bizottság; az Annex 6. elfogadása miatt szükséges módosítások	Légijármű üzemeltetés VFR/IFR vegyes körülmények között; a légijármű földi mozgása, irányítása és ellenőrzése; a jogellenes beavatkozásnak számító tevékenységek; forgószárnyas légijármű elfogóként történő igénybevétele.	1990. március 12. 1990. július 30. 1991. november 14.
30	SSR fejlesztési és összeütközést megelőző rendszerek munkacsoport 1989. évi negyedik ülése (SICAS/4)	Meghatározások; összeütközés elkerülését biztosító fedélzeti rendszer (ACAS).	1993. február 26. 1993. július 26. 1993. november 11.
31	Az elkülönítés általános elmélete munkacsoport 1990. évi hetedik ülése; Léginavigációs Bizottság; Automatikus légtérfelderítés munkacsoport 1992. évi második ülése	Meghatározások; légi gurulás; elkülönítés a légijárművek között; polgári légijárművek kötelekrempülése ellenőrzött légtérben; automatikus légtérfelderítés.	1994. március 18. 1994. július 25. 1994. november 10
32	Léginavigációs Bizottság	Megjegyzés az összeütközés elkerülését biztosító fedélzeti rendszer (ACAS) elhelyezésére és alkalmazására vonatkozó előírásokhoz.	1996. február 19. 1996. február 19. —
33	Léginavigációs Bizottság	Összeköttetés megszakadása esetén alkalmazott eljárások.	1997. február 26. 1997. július 21. 1997. november 6.
34	Automatikus légtérfelderítés munkacsoport negyedik ülése (1996.); Az elkülönítés általános elméletével foglalkozó munkacsoport kilencedik ülése (1996.); az Annex 1. 162. módosítása miatt szükségessé váló változtatások	Meghatározások; automatikus légtérfelderítési rendszerek és eljárások; adatcsere az automatizált légiforgalmi szolgálati rendszerek között; a levegő-föld adatösszeköttetés alkalmazása az ATS területén; a szellemi tevékenységet befolyásoló anyagok használatával kapcsolatos kérdések.	1998. március 19. 1998. július 20. 1998. november 5.
35	Léginavigációs Bizottság; Vizuális tájékozódás eszközei munkacsoport 1997. évi 13. ülése	Az ATS légterek osztályozása; VMC időjárási körülmények között kiadott légiforgalmi irányítói engedély; futópálya várakozási hely.	1999. március 10. 1999. július 19. 1999. november 4.

36	A legutóbbi módosításoknak megfelelő változások: Annex 11. 40.sz. módosítása; Annex 6. I. rész 23-25.sz. módosítása; Annex 6. II. rész 20. és III. rész 7.sz. módosítása; Annex 3. 72. sz. módosítása.	Módosított meghatározások: légiforgalmi irányító egység, bevezető irányító egység, kiterő repülőtér, hajózőszemélyzeti tag, légijármű parancsnok, látástávolság; továbbá szerkesztői módosítások.	2001. március 12. 2001. július 16. 2001. november 1.
37	Elkülönítési- és légtérbiztonsági munkacsoport (SASP)	Repülőgépvezető által jogellenes beavatkozás esetén követendő eljárások; szerkesztői módosítások.	2003. február 28. — —
38 (10. kiadás)	Titkárság	Meghatározások; beállítói jelzések; rádióösszeköttetés megszakadása esetén követendő eljárások; elfogó manőverek; szerkesztői módosítások.	2005. február 23. 2005. július 11. 2005. november 24.
39	Titkárság	Átszövegezés a légijármű-parancsnokra az összeütközések elkerüléséért háruló felelősség kihangsúlyozására.	2006. február 20. 2006. július 17. 2006. november 23.
40	Léginavigációs Bizottság	Az ADS-B, ADS-C definíciója és a kapcsolódó eljárások, valamint az ADS-C megállapodás meghatározása; a repülőgépvezető által jogellenes beavatkozás esetén követendő eljárások.	2007. február 26. 2007. július 16. 2007. november 22.
41	Titkárság a Szükséges navigációs teljesítmény és speciális műveleti követelmények kutatócsoport (RNPSOR) támogatásával	Az előírt navigációs teljesítmény (RNP) és a területi navigáció (RNAV) terminológia a teljesítményalapú navigáció (PBN) koncepciójával történő összehangolására vonatkozó szabvány definíciójának módosítása.	2008. március 10. 2008. július 20. 2008. november 20.
42	Az Operatív munkacsoport hetedik ülésén elfogadott 8/1. Ajánlás (OPSP/7); Titkárság az APANPIRG RVSM munkacsoport támogatásával	A légijárművet mentők és tűzoltók, és a légijármű-vezetők vagy légiutas-kísérő személyzet közötti vészhelyzeti kommunikációra használatos szabvány vészhelyzeti karjelzések módosításai.	2009. március 4. 2009. július 20. 2009. november 19.
43	Titkárság; Elkülönítési- és légtérbiztonsági munkacsoport (SASP); Pilóta nélküli légijármű-rendszerek kutatócsoportja (UASSG)	Módosított meghatározások; a különböző sebességek és a távoli irányítású légijárművek tekintetében.	2012. március 7. 2012. július 16. 2012. november 15.

NEMZETKÖZI SZABVÁNYOK

1. FEJEZET MEGHATÁROZÁSOK

1. Megjegyzés — A jelen Annex szövegében a “szolgálat” kifejezés mindvégig a feladatkörök vagy biztosított szolgáltatások megjelölésre vonatkozó elvont fogalom, míg az “egység” kifejezés egy szolgálatot ellátó kollektív testület megjelölésére szolgál.

2. Megjegyzés — Az ilyen meghatározások „RR” megjelölése olyan definíciót jelöl, amely az ITU Nemzetközi Rádiószabályzat kivonatait tartalmazza (ld. a Rádiófrekvencia-spektrum polgári repülési követelményeiről szóló kézikönyvet, ideértve a jóváhagyott ICAO szabályzatokról szóló nyilatkozatot (Doc 9718)).

A Repülési Szabályok nemzetközi szabványaiban használt kifejezések használatakor azok a következők szerinti értelemben értendők:

Műrepülés — Acrobatic flight A légitárművel szándékosan végrehajtott olyan repülési műveletek sorozata, amelyek hirtelen irány-és magasságváltoztatásokkal, a szokásostól eltérő légitármű-irányokkal, bólintási szögekkel, vagy rendkívüli sebességváltoztatással járnak.

Automatikus légtérellenőrzési megállapodás — ADS-C agreement A légtérellenőrző adatok automatikus, megállapodás-alapú továbbításának terve, amely meghatározza az ADS jelentések megadására vonatkozó előírásokat, azaz a légiforgalmi irányító szolgálati egység által igényelt adatokat és az ADS jelentések gyakoriságát. Ezekben az ADS szolgáltatás megkezdése előtt kell megállapodni.

Megjegyzés — A megállapodás feltételeit a földi szolgáltató-rendszer és a légitármű között szerződés, vagy szerződés-sorozatok keretében fektetik le.

Tanácsadói légtér — Advisory airspace Meghatározott kiterjedésű légtér vagy kijelölt útvonal, amelyen belül légiforgalmi tanácsadói szolgálat áll rendelkezésre.

Tanácsadói útvonal — Advisory route Kijelölt légi útvonal, amelyen légiforgalmi tanácsadói szolgálat áll rendelkezésre.

Repülőtér — Aerodrome Szárazföldön vagy vízfelszínen kijelölt terület (beleértve bármely épületet, létesítményt és berendezést) amelyet egészében vagy részben a légitárművek érkezésére, indulására és felszíni mozgására kívánnak felhasználni.

Repülőtéri irányító szolgálat — Aerodrome control service A repülőtéri forgalom számára létesített légiforgalmi irányító szolgálat.

Repülőtéri irányító torony — Aerodrome control tower A repülőtéri forgalom számára létesített légiforgalmi irányító szolgálat.

Repülőtéri forgalom — Aerodrome traffic A repülőtér munkaterületén működő összes légitársaság és egyéb járművek, valamint a repülőtér körzetében repülő összes légitársaság forgalma.

Megjegyzés — A repülőtér körzetében repülő légitársaságvon a repülőtér forgalmi körén működő, az oda besoroló és az onnan kilépő légitársaság értendő.

Repülőtéri forgalmi körzet — Aerodrome traffic zone A repülőtér körül a repülőtéri forgalom védelmére kialakított, meghatározott kiterjedésű légtér.

Légiforgalmi tájékoztató Kiadvány — Aeronautical Information Publication (AIP) A léginavigáció szempontjából fontos és tartós jellegű légiforgalmi tájékoztatásokat tartalmazó kiadvány, amelyet az érintett állam vagy annak megbízott szervezete tesz közzé.

Légiforgalmi állomás (RR S1.81). A légiforgalmi mobil szolgálatok egy földi állomása. Bizonyos esetekben a légiforgalmi állomások pl. hajók fedélzetén, vagy tengeri platformokon is elhelyezhetők.

Repülőgép — Aeroplane Egy hajtómű által hajtott, a levegőnél nehezebb légitársaság, amely felhajtóerejét repülés közben főleg az olyan felületeken létrejövő aerodinamikai reakciókból nyeri, amelyek bizonyos repülési feltételek között rögzített helyzetben maradnak.

Összeütközés elkerülését biztosító fedélzeti rendszer — Airborne collision avoidance system (ACAS) A másodlagos légtérellenőrző radar berendezés transzponderválaszai segítségével működő fedélzeti rendszer, amely a földi berendezésektől függetlenül tájékoztatja a légitársaság vezetőjét az SSR válaszjeladóval felszerelt, összeütközési veszélyt jelentő egyéb légitársaságokról.

Légitársaság — Aircraft Bármely olyan gép, amely a légkörben a levegő reakciói következtében marad a levegőben (ezen reakciókba nem számítanak bele a levegő és a földfelszín között lejátszódó reakciók).

Levegő - föld irányítási rádióállomás — Air-ground control radio station Légiforgalmi telekommunikációs állomás, amely egy adott területen a légitársaságok üzemeltetéséhez és irányításához szükséges kommunikáció lebonyolításáért elsődlegesen felel.

Légi gurulás — Air-taxiing A forgószárnyas vagy VTOL légitársaság mozgása a repülőtér felszíne felett, általában földpárna-hatás mellett és 37 km/h (20 csomó) értéknél kisebb földfelszín feletti sebességgel.

Megjegyzés — A tényleges magasság változhat és bizonyos forgószárnyas légi járművek a földpárnahatás turbulencia csökkentése valamint a felfüggesztett mozgó teherárú rakományok védelme érdekében 8 méter (25 láb) AGL-nél nagyobb magasságot igényelhetnek.

Légiforgalom — Air traffic A levegőben levő valamint a repülőtér munkaterületén üzemelő légi járművek összessége.

Légiforgalmi tanácsadói szolgálat — Air traffic advisory service A tanácsadói légtéren belül nyújtott szolgálat, amely az IFR repülési tervek alapján műveket végző légi járművek között a lehetséges mértékben elkülönítést biztosít.

Légiforgalmi irányítói engedély — Air traffic control clearance Felhatalmazás a légi jármű részére ahhoz, hogy valamely légiforgalmi irányító szolgálati egység által meghatározott feltételek szerint repüljön.

1. Megjegyzés — A légiforgalmi irányítói engedély kifejezést megfelelő szövegkörnyezetben gyakran engedélyre rövidítik.

2. Megjegyzés — A rövidített engedély kifejezést gyakran megelőzhetik a következő — “gurulási”, “felszállási”, “indulási”, “útvonal”, “megközelítési” vagy “leszállási” — szavak, amelyek a repülés azon szakaszát jelzik, amelyre az engedély vonatkozik.

Légiforgalmi irányító szolgálat — Air traffic control service A következő célokra létesített szolgálat:

- a) összeütközés megelőzése:
 - 1) a légi járművek között; és
 - 2) a munkaterületen üzemelő légi járművek és az akadályok között;
- b) a légiforgalom szabályos és gyors áramlásának biztosítása.

Légiforgalmi irányító szolgálati egység — Air traffic control unit Különböző, körzeti irányító, közelkörzeti irányító vagy repülőtéri irányító egységeket magába foglaló gyűjtőfogalom.

Légiforgalmi szolgálat — Air traffic service Különböző, a repüléstájékoztató szolgálatot, riasztó szolgálatot, légiforgalmi tanácsadói szolgálatot és a légiforgalmi irányító szolgálatot (körzeti irányító szolgálat, közelkörzeti irányítói szolgálat vagy repülőtéri irányító szolgálatot) magába foglaló gyűjtőfogalom.

ATS légterek - Air traffic services airspace. Meghatározott kiterjedésű, alfabetikus azonosítóval ellátott légterek, amelyekben belül különböző típusú repülések hajthatók végre, és amelyek tekintetében a légiforgalmi szolgálatok és a repülési szabályok külön meghatározottak.

Megjegyzés — Az ATS légterek osztályozása A-tól G-ig történik.

Légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája — Air traffic services reporting office A légiforgalmi szolgálatokat érintő jelentések valamint az indulás előtt a légiforgalmi szolgálati egységeknek benyújtott repülési tervek átvételére létesített egység.

Megjegyzés — A légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája különálló vagy egy már meglevővel — mint például egy másik légiforgalmi szolgálati egység vagy a légiforgalmi tájékoztató szolgálat irodája — együtt kialakított egység is lehet.

Légiforgalmi szolgálati egység — Air traffic services unit Különböző, légiforgalmi irányító egységet, repüléstájékoztató központot vagy légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodáját magába foglaló gyűjtőfogalom.

Légi útvonal — Airway Folyosó formájában kijelölt irányítói terület vagy ennek egy része.

Riasztó szolgálat — Alerting service A kutatásra és mentésre szoruló légi járművekkel kapcsolatban a megfelelő szervek értesítésére és szükség esetén az ezekkel történő együttműködésre létesített szolgálat.

Kitérő repülőtér — Alternate aerodrome Olyan, a szükséges szolgálatokkal és létesítményekkel rendelkező, a légi jármű fogadására minden szempontból alkalmas, az igénybevétel tervezett időpontjában működő repülőtér, amelyre a légi jármű abban az esetben folytathatja az útját, ha a tervezett célállomás repülőtere felé történő repülés folytatása vagy az oda történő leszállás végrehajtása lehetetlenné válik, vagy nem tanácsos. A kitérő repülőterek köze tartoznak az alábbiak:

Felszállási kitérő — Take-off alternate Olyan kitérő repülőtér, amelyen a légi jármű leszállhat, ha ez röviddel a felszállás után szükségessé válik, és erre az indulási repülőtér nem használható.

Útvonal kitérő — En-route alternate Olyan kitérő repülőtér, amelyen egy légi jármű leszállhat, ha az útvonal-repülés közben a hajózószemélyzet szokásostól eltérő vagy vészhelyzetet tapasztal.

Célállomás kitérő — Destination alternate Olyan kitérő repülőtér, amelyen a légi jármű leszállhat, ha a tervezett célrepülőtéren történő leszállás lehetetlenné válik, vagy nem lenne tanácsos.

Megjegyzés — Az a repülőtér, amelyről a járat elindult, az adott járat számára útvonal vagy célállomás kitérőként is megjelölhető.

Tengerszint feletti magasság — Altitude Egy szint, egy pont vagy egy tárgy a közepes tengerszinthez (MSL) viszonyított függőleges magassága.

Közelkörzeti irányító szolgálat — Approach control service Az érkező vagy induló ellenőrzött forgalom irányítására létesített légiforgalmi irányító szolgálat.

Közelkörzeti irányító egység — Approach control unit. Egy vagy több repülőtér érkező vagy induló ellenőrzött repülései számára légiforgalmi irányító szolgálat biztosítása céljából létesített egység.

Illetékes légiforgalmi szolgálati hatóság — Appropriate ATS authority Az adott állam légterében a légiforgalmi szolgálatok biztosításáért felelős, az állam által kijelölt illetékes hatóság.

Illetékes hatóság — Appropriate authority

- a) *Nyílt tenger feletti repülés esetén:* A lajstromozó állam illetékes hatósága.
- b) *A nem nyílt tenger feletti repülés esetén:* Az átrepült terület felett fennhatósággal rendelkező állam illetékes hatósága.

Forgalmi előtér — Apron a szárazföldi repülőtéren kijelölt azon terület, ahol a légi jármű az utasok ki- és beszállítása, a poggyászok és a posta- vagy áruküldemények ki- és berakodása, tüzelőanyag-felvétel, parkolás vagy karbantartás céljából tartózkodhat;

Körzeti irányítóközpont — Area control centre Az illetékessége alá tartozó irányítói területeken üzemelő ellenőrzött repülések számára légiforgalmi irányító szolgálat biztosítása céljából létesített egység.

Körzeti irányító szolgálat — Area control service Az irányítói körzetekben üzemelő ellenőrzött repülések számára létesített légiforgalmi irányító szolgálat.

Területi navigáció - Area navigation (RNAV) Egy olyan navigációs módszer, amely lehetővé teszi a légijármű bármely, kívánt útvonalon történő repülését a földi vagy a földkörüli pályára állított navigációs berendezések hatótávolságán belül, vagy a repülőgépbe beépített navigációs berendezések képességeinek megfelelően, vagy ezek kombinációja erejéig.

Megjegyzés.— A területi navigáció teljesítményalapú tájékozódást és egyéb, a teljesítményalapú navigáció definíciójának meg nem felelő műveleteket is magába foglal.

ATS útvonal - ATS route A légiforgalmi szolgálatok biztosításához szükséges, a forgalom áramlásának lebonyolítását segítő, kijelölt útvonal.

1. megjegyzés— A "légiforgalmi (ATS) útvonal" kifejezés általános megnevezés, amely többek között légi útvonalat, tanácsadói, ellenőrzött vagy nem ellenőrzött, érkezési vagy indulási útvonalat is jelenthet.

2. megjegyzés— A légiforgalmi (ATS) útvonalat útvonal meghatározása tartalmazza az ATS útvonal azonosítóját, a jelentős pontokra (útvonal pontok) való rárepülési vagy az azoktól alkalmazandó kirepülési irányszöveget, az ilyen pontok közötti távolságot, a pozíciójelentési előírásokat, valamint az illetékes légiforgalmi szolgálatot felügyelő hatóság által megállapított legalacsonyabb biztonságos tengerszint feletti repülési magasságot.

Automatikus légtérfelderítés pozícióadat-sugárzással (ADS-B) Automatic dependent surveillance — broadcast (ADS-B). Egy olyan rendszer, amely segítségével a légijárművek, a repülőtéri járművek és egyéb tárgyak az adatkapcsolaton keresztül sugárzási üzemmód használatával automatikusan továbbítják és fogadják az olyan adatokat, mint pl. a környező (légi)járművek azonosítója, pozíciója és egyéb releváns adatai.

Automatikus légtérfelderítés egyedi pozícióadat-továbbítással (ADS-C) Automatic dependent surveillance — contract (ADS-C). Egy olyan rendszer, amely segítségével az ADS-C megállapodás szerinti adatok cseréje biztosított a légijárművek és a földi ATS egység között. Az információ továbbítása olyan adatkapcsolat segítségével történik, amelyben meghatározottak az ADS-C jelentések küldését kioldó körülmények, és a jelentések adattartalma is.

Megjegyzés.— Az ADS megállapodás rövidítést gyakran használják az ADS eseménymegállapodásra, az ADS igénymegállapodásra, a ADS időszakos megállapodásra, és a vészhelyzeti üzemmódra is.

Felhőalap - Ceiling A 6000 méter (20 000 láb) alatt, az égbolt több mint felét beborító föld vagy vízfelszín feletti legalacsonyabb felhőréteg alapjának magassága.

Átkapcsolási pont - Changeover point Az a pont, ahol az egy VOR berendezéshez képesti irányszöggel meghatározott ATS útvonalszakaszon repülő légijármű elsődleges navigációs vevőberendezését a mögötte található navigációs berendezésről az útvonalon következő, a légijármű előtt található navigációs berendezésre kapcsolja át.

Megjegyzés — az átkapcsolási pontokat azért hozták létre, hogy minden használatos szinten optimális egyensúlyt hozzanak létre a jelerősség és -minőség tekintetében, valamint, hogy minden, ugyanazon ATS útvonalszakaszon repülő légijármű ugyanahhoz a berendezéshez viszonyítsa repülési irányszögét.

Engedélyhatár - Clearance limit Az a pont, ameddig a légijármű a légiforgalmi irányító általi engedéllyel rendelkezik

Vezetési és irányítási (C2) adatkapcsolat — Command and control (C2) link. A távoli vezérlésű légijármű és a távoli vezérlőállomás között létesített adatkapcsolat, melynek célja a repülés vezérlése.

Irányítói terület - Control area A földfelszín felett meghatározott határtól felfelé terjedő ellenőrzött légtér.

Ellenőrzött repülőtér - Controlled aerodrome Olyan repülőtér, amely körzetében a repülőtéri forgalom számára légiforgalmi irányító szolgálatot biztosítanak.

Megjegyzés: Az "ellenőrzött repülőtér" kifejezés azt jelzi, hogy a repülőtéri forgalom számára légiforgalmi irányító szolgálatot biztosítanak, azonban ez nem jelenti szükségszerűen azt, hogy ott repülőtéri irányítói körzet is van.

Ellenőrzött légtér - Controlled airspace Meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül a légtér osztályozásnak megfelelő légiforgalmi irányító szolgálatot biztosítanak.

Megjegyzés.— Az ellenőrzött légtér olyan gyűjtőfogalom, amelybe az Annex 11. 2.6. pontjában ismertetett A, B, C, D és E osztályú ATS légterek tartoznak.

Ellenőrzött repülés- Controlled flight Minden olyan repülés, amelyhez légiforgalmi irányítói általi engedély szükséges.

Légiforgalmi irányító és repülőgépvezető közötti adatkapcsolati kommunikáció – Controller pilot data link communications (CPDLC) A légiforgalmi irányító és a repülőgépvezető közötti kommunikációs mód, amelyben a légiforgalmi irányítói közleményeket adatkapcsolati összeköttetéssel továbbítják.

Irányítói zóna - Control zone a földfelszíntől egy meghatározott magasságig felfelé terjedő ellenőrzött légtér;

Utazó emelkedés — Cruise climb Olyan repülési technika, amely során a repülőgép magasságának növelését a repülőgép tömegének csökkenésével éri el.

Utazómagasság - Cruising level Az a repülési szint, amelyet a légi jármű a repülés jelentős szakasza során tart.

Érvényes repülési terv — Current flight plan A későbbi engedélyekből (ha van ilyen) adódó módosításokat is magába foglaló repülési terv.

Veszélyes légtér — Danger area Meghatározott méretű légtér, amelyen belül bizonyos kijelölt időpontokban a légi jármű repülésére veszélyes tevékenység folyhat.

Adatkapcsolat használatával történő kommunikáció — Data link communications Olyan kommunikációs eljárás, amelynek célja az adatkapcsolaton keresztül történő közleményváltás.

Felderítés és elkerülés — Detect and avoid A konfliktáló forgalom és egyéb veszélyek észlelésének, érzékelésének vagy felderítésének, valamint a megfelelő intézkedés foganatosításának képessége.

Számított fékoldási idő — Estimated off-block time Az a számított időpont, amikor a légijármű megkezd az indulással összefüggő mozgását.

Számított érkezési idő — Estimated time of arrival A műszerrepülési szabályok szerint végrehajtott repülések esetében az az időpont, amikor a légijármű a számítások szerint azon navigációs berendezéssel meghatározott kijelölt pont fölé érkezik, ahonnan a műszeres megközelítési eljárás megkezdődik; vagy amennyiben nincs ilyen, a repülőteret kiszolgáló navigációs berendezés, az az időpont, amikor a légijármű a repülőtér fölé érkezik. A látvarepülési szabályok szerint végzett repülések esetében az a számított időpont, amikor a légijármű a repülőtér fölé érkezik.

Várható bevezetési idő — Expected approach time Az az időpont, amikor légiforgalmi irányító szolgálat számítása szerint egy késleltetett érkező légijármű a leszálláshoz történő megközelítés végrehajtásához elhagyja a várakozási pontot.

Megjegyzés.— A várakozási pont elhagyásának tényleges időpontja a bevezető irányító engedélyétől függ.

Benyújtott repülési terv — Filed flight plan A repülőgépvezető vagy kijelölt képviselője által a légiforgalmi szolgálati egységnek benyújtott repülési terv annak későbbi módosításai nélkül.

Hajózószemélyzeti tag — Flight crew member Szakszolgálati engedéllyel rendelkező személyzeti tag, aki a repülés időtartama alatt a légijármű üzemeltetéséhez nélkülözhetetlen feladatok ellátásáért felelős.

Repüléstájékoztató központ — Flight information centre Repüléstájékoztató és riasztó szolgálat biztosítására létrehozott egység.

Repüléstájékoztató körzet — Flight information region Meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül repüléstájékoztató és riasztó szolgálatot biztosítanak.

Repüléstájékoztató szolgálat — Flight information service A repülések biztonságos és hatékony végrehajtásához hasznos tanácsok és tájékoztatások nyújtása céljából biztosított szolgálat.

Repülési szint — Flight level Egy meghatározott, 1013,2 hectopascal (hPa) értékű egyezményes nyomásértékhez viszonyított állandó atmoszférikus légnyomású felület, amelyet más ilyen felületektől meghatározott mértékű légnyomáskülönbség választ el.

1. megjegyzés— Az egyezményes nemzetközi műlégkörnek megfelelően kalibrált nyomásmagasságmérő:

- a) *QNH* beállításra állítva tengerszint feletti magasságot;
- b) *QFE* beállításra állítva a *QFE* földfelszín feletti magasságot;
- c) 1013,2 hectopascal (hPa) beállításra állítva a repülési szintet (FL) jelzi ki.

2. megjegyzés— A fenti 1. megjegyzésben használt tengerszint és földfelszín feletti magasság kifejezések barometrikus, azaz nyomásmagasságot, és nem geometriai terepmagasságot jelentenek.

Repülési terv — Flight plan A légiforgalmi szolgálati egységek rendelkezésére bocsátott, a légijármű tervezett repülésére vagy a repülés egy szakaszára vonatkozó meghatározott tájékoztatás.

Repülési látástávolság — Flight visibility A repülés közben a légijármű pilótafülkéjéből előre tekintve észlelhető látástávolság.

Földi látástávolság — Ground visibility A repülőtéren az erre felhatalmazott észlelő vagy automatikus rendszerek által jelentett látástávolság.

Géptengely-irányszög — Heading Az az általában északtól (földrajzi, mágneses, iránytű vagy hálózati) fokokban kifejezett irány, amelyre a légijármű hossz tengelye mutat.

Földfelszín feletti magasság — Height Egy pontként vett szint, tárgy vagy pont valamint egy meghatározott vonatkozási alap (alapadat) közötti függőleges távolság.

Műszerrepülési szabályok — IFR A műszer szerinti repülési szabályok jelzésére alkalmazott rövidítés.

IFR repülés — IFR flight Műszer szerinti repülési szabályok szerint végrehajtott repülés.

IMC — Instrument Meteorological Conditions A műszeres időjárási körülmények jelzésére alkalmazott rövidítés.

Műszeres megközelítési eljárás — Instrument approach procedure A repülési műszerek segítségével, akadálymentességgel végrehajtott, előre meghatározott repülési műveletek sorozata, amely a repülőtéri megközelítési eljárás kezdő pontjától vagy — ahol ez alkalmazható — egy meghatározott érkezési útvonal kezdetétől addig a pontig tart, amelytől a leszállás végrehajtható, illetve amennyiben a leszállást nem hajtják végre, addig ahonnan a várakozási vagy útvonal akadálymentességi előírásokat alkalmazzák. A műszeres megközelítési eljárások a következőképpen osztályozhatók:

Nem precíziós bevezetés (NPA) — Non-precision approach (NPA) procedure Olyan műszeres megközelítési eljárás, amely keresztirányú mozgásokra vonatkozó instrukciók segítségével, függőleges mozgásokra vonatkozó utasítások nélkül vezet be a légijárművet a leszálláshoz.

Bevezetés függőleges iránymutatással (APV) — Approach procedure with vertical guidance (APV) Olyan műszeres megközelítési eljárás, amely keresztirányú és függőleges mozgásokra vonatkozó instrukciók segítségével vezeti be a légitárművet a leszálláshoz, de nem felel meg a precíziós bevezetés és leszállás követelményeinek.

Precíziós bevezetés (PA) — Precision approach (PA) procedure Olyan műszeres megközelítési eljárások, amely precíziós keresztirányú és függőleges mozgásra vonatkozó utasításokat ad, a berendezés üzemeltetési kategóriájának megfelelő minimumokkal.

Megjegyzés — A keresztirányú és függőleges mozgásra vonatkozó utasítások alatt következők egyike által adott utasítások értendők:

- a) egy földi navigációs berendezés; vagy
- b) számítógép által generált navigációs adatok.

A műszeres időjárási körülmények — Instrument meteorological conditions Látástávolsággal, felhőzettől mért távolsággal és felhőalappal kifejezett olyan időjárási körülmények, amelyek a látás utáni időjárási körülményekre meghatározott minimum értékeknél alacsonyabbak.

Megjegyzés — A látás utáni időjárási körülményekre meghatározott minimum értékeket a 4. fejezet tartalmazza.

Leszállási terület — Landing area A mozgási terület azon része, amelyet a légitármű le és felszállására kívánnak igénybe venni.

Szint — Level A levegőben levő légitármű függőleges helyzetére vonatkozó általános kifejezés, amely jelenthet földfelszín feletti vagy tengerszinthez viszonyított magasságot, illetve repülési szintet.

Munkaterület — Manoeuvring area Egy repülőternek a légitárművek fel és leszállására, valamint gurulására használandó része, melybe a forgalmi előterek nem tartoznak bele.

Mozgási terület — Movement area Egy repülőternek a légitárművek fel és leszállására, valamint gurulására használandó része, melybe a munkaterület és a forgalmi előterek is beletartoznak.

Üzemben tartó - Operator A légitármű üzemben tartásában résztvevő, vagy arra vállalkozó személy, szervezet, vagy vállalat.

Megjegyzés — A távoli vezérlésű légitárművek esetében a légitármű üzemben tartása a távoli vezérlésű légitármű rendszer üzemben tartását jelenti.

Légijármű-parancsnok — Pilot-in-command A repülés biztonságos végrehajtásáért felelős, az üzemeltető/üzemben tartó vagy az általános célú légiközlekedés esetében a légijármű tulajdonosa részéről parancsnoknak kijelölt repülőgépvezető.

Nyomásmagasság — Pressure-altitude A Nemzetközi Műlégkör szerinti nyomásértéknek megfelelő magasságértékben kifejezett légköri nyomás.³

Anyagok (szellemi tevékenységet befolyásoló) használatából származó veszélyek — Problematic use of substances Egy vagy több, a szellemi tevékenységet befolyásoló anyag olyan jellegű használata a légiközlekedés személyzete részéről, amely:

- a) közvetlen veszélyt jelent az anyagot felhasználó számára vagy veszélyezteti mások életét, egészségét illetve vagyontárgyait; és/vagy
- b) foglalkozásbeli, társadalmi, szellemi vagy fizikai nehézséget illetve rendellenességet okoz, vagy az ilyen állapot rosszabbodását okozza.

Tiltott terület — Prohibited area Egy állam földfelszíni területe vagy felségvizei felett elhelyezkedő meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül a légijármű repülése tilos.

Szellemi tevékenységet befolyásoló anyagok — Psychoactive substances Alkohol, ópium- vagy kenderszármazékok, nyugtatók és altatók, kokain, egyéb izgatószeres, hallucinogének és illékony oldószeres a kávé és a dohányféleségek kivételével.

Rádió-távbeszélés — Radiotelephony Olyan rádiókommunikációs módszer, amelynek során az információcsere elsősorban szóbeli közleményváltással történik.

Távpilóta — Remote pilot Az a személy, akit az üzemeltető a távoli vezérlésű légijármű üzemeltetésével bízott meg, és aki a repülés ideje alatt a vezérlőkonzolt megfelelően kezeli.

Távpilóta-állomás — Remote pilot station A távoli vezérlésű légijármű rendszer egyik alkotóeleme, amely a légijármű távoli vezérlésére használatos berendezést tartalmazza.

Távoli vezérlésű légijármű — Remotely piloted aircraft (RPA). Egy olyan, személyzet nélküli légijármű, amelyet egy távpilóta-állomásról vezérelnek.

Távoli vezérlésű légijármű rendszer — Remotely piloted aircraft system (RPAS) A távoli vezérlésű légijármű, az ahhoz kapcsolódó pilótaállomás(ok), a szükséges vezetési és irányítási adatkapcsolatok és egyéb, a típustervekben megjelölt alkotóelemek.

³ Az Annex 8. alapján.

Ismétlődő repülési terv — Repetitive flight plan (RPL) Gyakran ismétlődő, rendszeresen üzemeltetett, azonos jellemzőkkel rendelkező egyedi repülések sorozatára vonatkozó repülési terv, amelyet a légi jármű üzemeltetője nyújt be a légi forgalmi szolgálati egységek számára ismétlődő felhasználásra.

Jelentőpont — Reporting point Meghatározott földrajzi hely, amelyhez viszonyítva egy légi jármű helyzete jelenthető.

Korlátozott légtér — Restricted area Egy állam szárazföldi területe vagy felségvizei felett elhelyezkedő meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül a légi jármű repülését bizonyos feltételek függvényében korlátozzák.

Távoli vezérlésű légi jármű megfigyelő — RPA observer Egy, az üzemeltető által kiképzett és kompetens személy, aki a távoli vezérlésű légi jármű vizuális megfigyelésével segíti a távpilótát a repülés biztonságos végrehajtásában.

Futópálya — Runway Egy szárazföldi repülőtéren meghatározott téglalap alakú terület, amelyet légi járművek le- és felszállására alakítottak ki.

Futópálya várakozási pont — Runway-holding position A futópálya, egy akadály, vagy az ILS/MLS kritikus vagy zavarásra érzékeny területei védelmében kijelölt várakozási vonal, amelynél a guruló légi járműveknek és egyéb járműveknek a repülőtéri irányító torony ettől eltérő engedélyének hiányában meg kell állniuk és várakozniuk kell.

Megjegyzés — A rádiótávbeszélő frazeológiában a „holding point” kifejezés a futópálya előtti várakozási pontot jelenti.

Biztonsági szempontból fontos személyek — Safety sensitive personnel Azon személyek, akik feladataik és kötelességeik nem megfelelő ellátása esetén veszélyeztethetik a repülésbiztonságot. Ezen személyek pl. a hajózárszemélyzet tagjai, a légi jármű karbantartó személyzet és a légi forgalmi irányítók.

Jelterület — Signal area A repülőtéren a földi látjelek kihelyezésére használt terület.

Különleges VFR repülés — Special VFR flight Egy irányítói körzeten belül, a látás utáni időjárási körülményeknél rosszabb időjárási helyzetben a légi forgalmi irányító szolgálat által engedélyezett VFR repülés.

Gurulás — Taxiing A légi jármű mozgása a repülőtér területén saját hajtóművei segítségével, a fel- és leszállás eseteit kivéve.

Gurulóút — Taxiway Egy szárazföldi repülőtéren a légi járművek gurulására kialakított út, amelynek feladata a repülőtér egyes részei közötti összeköttetés biztosítása, beleértve:

- a) *Légijármű állóhely gurulási nyomvonal* A forgalmi előtér gurulóútként kijelölt része, amelynek kizárólagos feladata a légijármű állóhelyek megközelítésének biztosítása.
- b) *Forgalmi előtéri gurulóút* A gurulóút-rendszer forgalmi előtéren átvezető része, amelynek feladata a forgalmi előtéren történő átgurulás biztosítása.
- c) *Gyors legurulóút* Egy, a futópályához hegyesszögben csatlakozó gurulóút, amely lehetővé teszi, hogy a leszálló repülőgépek más, legurulásra használható gurulóúttal szemben nagyobb sebességgel hagyják el a futópályát, így módon csökkentve annak foglaltsági idejét.

Közelkörzet — Terminal control area Egy vagy több repülőtér közelében, általában a légiforgalmi szolgálati útvonalak találkozási pontjánál létesített irányítói körzet.

Teljes számított repülési idő — Total estimated elapsed time IFR repülések esetében az a számított időtartam, amely a felszállástól addig szükséges, amíg a légijármű azon, navigációs berendezéssel meghatározott kijelölt pont fölé érkezik, ahonnan a műszeres megközelítési eljárás megkezdődik; vagy amennyiben a rendeltetési repülőtér nem szolgálja ki navigációs berendezés, az az időtartam, amely alatt a légijármű a rendeltetési repülőtér fölé érkezik. A VFR repülések esetében a felszállástól a rendeltetési repülőtér fölé történő érkezésig számított időtartam.

Útirány — Track A légijármű repülési útvonalának vetülete a föld felületén, amelynek irányát bármely adott pontban általában északhoz (földrajzi, mágneses vagy földrajzi hálózati) viszonyított fok értékben fejezik ki.

Forgalom elkerülésére adott tájékoztatás — Traffic avoidance advice Repülési műveletek végrehajtására vonatkozó tanács a légiforgalmi szolgálati egységtől annak érdekében, hogy ezzel segítséget nyújtsanak a repülőgépvezető számára az összeütközés elkerüléséhez.

Forgalmi tájékoztatás — Traffic information A légiforgalmi szolgálati egységtől származó, az adott légijármű közelében vagy annak tervezett útvonalán előforduló ismert vagy észlelt légi forgalomról szóló tájékoztatás annak érdekében, hogy a repülőgépvezetőt figyelmeztessék és ezzel segítséget nyújtsanak számára az összeütközés elkerüléséhez.

Átváltási magasság — Transition altitude Az a magasság, amelyen vagy amely alatt a légijármű függőleges helyzetét a közepes tengerszint feletti magassághoz viszonyítva ellenőrzik.

Személyzet nélküli szabad ballon — Unmanned free balloon Hajtómű és személyzet nélküli szabadon repülő, levegőnél könnyebb légijármű.

Megjegyzés — A személyzet nélküli szabad ballonok a 5. Függelék előírásai alapján nehéz, közepes és könnyű osztályba tartoznak.

VFR A látvarepülési szabályok jelzésére használt rövidítés.

VFR repülés — VFR flight A látvarepülési szabályok szerint végrehajtott repülés.

Látástávolság — Visibility Léginavigációs értelemben vett látástávolság a következő két érték közül a magasabb érték:

- a) az a legnagyobb távolság, amelyről egy megfelelő méretű, a földfelszínhez közel elhelyezkedő fekete tárgy világos háttér esetén látható és felismerhető;
- b) az a legnagyobb távolság, amelyről a kb. 1000 kandela fényerősségű fények kivilágítatlan háttér esetén láthatók és azonosíthatók.

1. megjegyzés— A két távolság a levegőben egy adott kioltási együttható mellett különböző értékű. A b) pont értéke a háttérvilágítás függvényében változó. Az a) pont értéke jelenti a meteorológiai optikai távolságot (MOR).

2. Megjegyzés — A definíció a helyi szokások szerinti és speciális jelentésekben használt megfigyelésekre, a METAR és SPECI jelentésekben használt, az uralkodó és minimum látástávolság megfigyelt értékére, valamint a földi látástávolság megfigyelt értékére vonatkozik.

Vizuális figyelemmel kíséréssel történő repülés (VLOS) — Visual line-of-sight (VLOS) operation Olyan repülés, amely során a távpilóta vagy az RPA megfigyelő közvetlenül és szabad szemmel figyeli a távoli vezérlésű légitárgyat.

Látvarepülési időjárási körülmények — Visual meteorological conditions Látástávolsággal, felhőzetből mért távolsággal és felhőalappal kifejezett olyan időjárási körülmények, amelyek a meghatározott minimumokat elérik vagy azoknál jobbak.

Megjegyzés — A meghatározott minimum értékeket a 4. fejezet tartalmazza.

VMC — Visual Meteorological Conditions A látás utáni időjárási körülmények jelzésére alkalmazott rövidítés.

3. FEJEZET ÁLTALÁNOS SZABÁLYOK

3.1 Személy- és vagyonvédelem

3.1.1 A légitárgy gondatlan vagy felelőtlen üzemeltetése

A légitárgyat tilos olyan gondatlan vagy felelőtlen módon üzemeltetni, hogy ez veszélyeztesse mások életét vagy vagyontárgyainak épségét.

3.1.2 Minimális repülési magasságok

A fel és leszállás eseteit valamint az illetékes hatóság megfelelő engedélyeit kivéve légi-jármű városok, települések sűrűn lakott területei vagy szabadban tartózkodó embercsoportok felett csak olyan magasságon repülhet, amelyről kényszerhelyzet esetében a leszállás a földön tartózkodó személyek vagy az ott elhelyezkedő vagyontárgyak indokolatlan veszélyeztetése nélkül végrehajtható.

Megjegyzés — A látvarepülési szabályok szerint végrehajtott repülésekre vonatkozó legalacsonyabb magasságokat a 4.6. pont, a műszerrepülési szabályok szerint végrehajtott repülésekre vonatkozó legalacsonyabb magasságokat az 5.1.2. pont tartalmazza.

3.1.3 Utazómagasságok

Az utazómagasságot, amelyen a repülést vagy annak egy részét végrehajtják, az alábbiak szerint kerül meghatározásra:

- a) repülési szint (FL), a legalacsonyabb használható repülési szinten vagy felette, illetve ahol ilyen van, az átváltási magasság feletti repülési szintekben;
- b) repülési magasság, a legalacsonyabb használható repülési szint alatt, illetőleg az átváltási magasság alatt tengerszint feletti magasságban.

Megjegyzés — A repülési szintek rendszerét a Légiforgalmi Szolgálatok Eljárásai — Légijármű Üzemeltetés (Doc 8168) kiadvány előírásai tartalmazzák.

3.1.4 Tárgyak kidobása vagy anyagok szórása

A légijárműből repülés közben semmiféle tárgyat nem megengedett kidobni, vagy bármilyen anyagot kiszórni, kivéve, ha erre az illetékes hatóság engedélyében meghatározott feltételek szerint, a vonatkozó tájékoztatásokkal összhangban az illetékes légiforgalmi szolgálati egység tanácsot és/vagy engedélyt ad.

3.1.5 Vontatás

A légijármű más légijárművet vagy egyéb tárgyat csak az illetékes hatóság előírásainak megfelelően, a vonatkozó tájékoztatásokkal összhangban és az illetékes légiforgalmi szolgálati egység tanácsa és/vagy engedélye alapján vontathat.

3.1.6 Ejtőernyős ugrások

A kényszerhelyzetben végrehajtott ejtőernyős ugrások kivételével ejtőernyős ugrást csak az illetékes hatóság előírásainak megfelelően, a vonatkozó tájékoztatásokkal összhangban, és az illetékes légiforgalmi szolgálati egység tanácsa és/vagy engedélye alapján végezhetnek.

3.1.7 Műrepülés

Műrepülés csak az illetékes hatóság előírásainak megfelelően, a vonatkozó tájékoztatásokkal összhangban, és az illetékes légiforgalmi szolgálati egység tanácsa és/vagy engedélye alapján végezhető.

3.1.8 Kötélkérepülés

Légijárművek csak abban az esetben repülhetnek kötelékben, ha a repülésben résztvevő légijárművek parancsnokai ezt előzetesen megbeszélték. Ellenőrzött légtérben végrehajtandó kötelékrepülés esetén az csak az illetékes légiforgalmi szolgálati hatóság(ok) feltételei szerint hajtható végre. A feltételek közé a következők tartoznak:

- a) a kötelék a légiközlekedés és a helyzetjelentések szempontjából egy légijárműként működik;
- b) a repülésben résztvevő légijárművek közötti elkülönítés a kötelékrepülést vezető és az abban résztvevő más légijárművek parancsnokainak felelőssége, és olyan átmeneti időszakokat is tartalmaz, amikor a légijárművek a kötelékbe történő csatlakozás illetve kiválás alkalmával repülési műveleteket hajtanak végre a köteléken belüli saját elkülönítés biztosítása érdekében; és

a kötelékben repülő egyes légi járművek a köteléket vezető légi járműtől oldalsó és vízszintes irányban maximálisan 1 km-re (0,5 NM), függőleges irányban maximálisan 30 méterre (100 lábnyira) távolodhatnak el.

3.1.9 Távoli vezérlésű légijárművek

A távoli vezérlésű légijárművek repüléseit olyan módon kell végrehajtani, hogy az ne veszélyeztesse a személyeket, tárgyakat és egyéb légijárműveket. Az ilyen műveletek végrehajtása során be kell tartani a 4. Függelék előírásait is.

3.1.10 Személyzet nélküli szabad ballonok

A személyzet nélküli szabad ballonokat olyan módon kell üzemben tartani, hogy azok ne veszélyeztessenek személyeket, tárgyakat és egyéb légijárműveket. Az ilyen műveletek végrehajtása során be kell tartani a 5. Függelék előírásait is.

3.1.11 Tiltott vagy korlátozott légterek

Olyan tiltott vagy korlátozott légterekben, amelyek adatait megfelelő módon közzétették, a légi járműveket csak a korlátozásokban szereplő feltételeket figyelembe véve, vagy azon tagállam külön engedélye alapján lehet üzemben tartani, amelynek területe fölött a korlátozott légtérrel kijelölték.

3.2 Összeütközések elkerülése

E szabályokban semmi nem mentesíti a légijármű parancsnokot az összeütközések elkerülésére tett erőfeszítések megtételének felelőssége alól, beleértve az ACAS berendezés által tanácsolt összeütközés-elkerülési manővereket.

1. megjegyzés — Fontos, hogy a légi-jármű fedélzetén mind a repülés végrehajtása, mind a repülőter mozgási területén történő működés közben - a repülés típusától vagy a légi-jármű által használt légter osztályától függetlenül, a potenciális összeütközési veszély észlelése céljából – éberséget gyakoroljanak.

2. megjegyzés — Az ACAS berendezés felhasználásához szükséges - a légi-jármű parancsnok felelősségét részletező - üzemeltetési eljárásokat, a PANS-OPS (Doc 8168) I. kötet VIII. rész 3. szakasz 3. fejezete tartalmazza.

3. megjegyzés — Az ACAS berendezés a fedélzetre történő beszerelésére vonatkozó előírásokat az Annex 6. I. rész 6. fejezete és a II. rész 6. fejezete tartalmazza.

3.2.1 Veszélyes közelség

Légi-járművet tilos a másik légi-járműhöz olyan közel üzemeltetni, hogy az összeütközés veszélye álljon elő.

3.2.2. Elsőbbségadás

Az elsőbbséggel rendelkező légi-jármű köteles tartani útirányát és sebességét.

3.2.2.1 A következő előírások alapján kitérésre kötelezett légi-jármű köteles tartózkodni a másik légi-jármű felett, alatt vagy előtt történő elrepüléstől, kivéve, ha ezt megfelelő távolságtartással meg tudja oldani, figyelembe véve a légi-jármű által keltett turbulenciát is.

3.2.2.2 *Közeledés szembetartó irányon* Amikor két légi-jármű szembetartó vagy hozzátétőlegesen ilyen irányon egymás felé közeledik, és összeütközési veszély áll fenn, mindkettő eredeti irányától jobbra köteles kitérni.

3.2.2.3 *Közeledés összetartó irányon* Amikor két légi-jármű összetartó irányban, közel azonos magasságon repül, az a légi-jármű köteles kitérni, amelyik a másik légi-járművet jobb oldalról látja. Ez alól az alábbi esetek képeznek kivételt:

- a) a levegőnél nehezebb, hajtóművel rendelkező légi-jármű adjon utat a léghajónak, a vitorlázórepülőnek és a ballonnak;
- b) a léghajó adjon utat a vitorlázó repülőnek és ballonnak;
- c) a vitorlázó repülő adjon utat a ballonnak;
- d) a hajtóművel rendelkező légi-jármű adjon utat annak a légi-járműnek, amely láthatóan más légi-járművet vagy tárgyat vontat.

3.2.2.4 *Előzés* Az előzést végrehajtó légi jármű az a légi jármű, amelyik a másikat hátulról úgy közelíti meg, hogy a két légi jármű függőleges vezérsíkjai egymással 70 foknál kisebb szöget zárnak be, azaz a másikhoz képest olyan helyzetben van, hogy éjszaka se a bal, sem pedig a jobb oldali szárnyvégi navigációs fényeket nem láthatja. Az előzés alatt álló légi járműnek van elsőbbsége, míg az előzést végrehajtó légi jármű emelkedő, süllyedő vagy vízszintes repülés közben jobbra történő kitéréssel kell biztosítani a másik légi jármű útját. A két légi jármű viszonylagos helyzetében a továbbiakban bekövetkező változás nem mentesíti az előzést végrehajtó légi járművet ezen kötelezettsége alól mindaddig, amíg azt teljesen meg nem előzte és attól biztonságos távolságra került.

3.2.2.5 *Leszállás*

3.2.2.5.1 A levegőben levő, illetve a földön vagy vízfelszínen üzemelő légi járműnek utat kell adnia a leszálló, vagy a megközelítés végső szakaszában levő légi jármű számára.

3.2.2.5.2 Amikor két vagy több levegőnél nehezebb légi jármű közeledik leszállás céljából egy repülőtérhez, a nagyobb magasságon repülő köteles utat adni az alacsonyabban repülő légi járműnek, azonban ez utóbbi ne használja fel ezt a szabályt arra, hogy a megközelítés végső szakaszaiban levő légi jármű elé vágjon vagy ezt megelőzze. Ettől függetlenül a levegőnél nehezebb, motoros hajtóművű légi jármű köteles elsőbbséget kell adni a vitorlázó repülőnek.

3.2.2.5.3 *Kényszerleszállás* Az a légi jármű, amelynek tudomására jut, hogy egy másik légi jármű kényszerleszállást hajt végre, köteles elsőbbséget adni ennek a légi járműnek.

3.2.2.6 *Felszállás* A repülőtér munkaterületén guruló légi jármű köteles elsőbbséget adni a felszálló vagy felszálláshoz készülő légi járműnek.

3.2.2.7 *Légi járművek földi mozgása*

3.2.2.7.1 Ha a repülőtér mozgási területén guruló két légi jármű közötti összeütközés veszélye áll fenn, a következő előírások alkalmazandók:

- a) ha két légi jármű egymással szembetartó, vagy közel szembetartó irányon közeledik egymáshoz, mindkettő köteles megállni, vagy lehetőség szerint a biztonságos oldaltávolság megtartásával jobbra kitérni egymástól;
- b) ha két légi-jármű összetartó irányon közeledik egymáshoz, annak a légi járműnek kell elsőbbséget adnia, amelyik a másikat jobbról látja;
- c) az előzés alatt álló légi jármű elsőbbséggel rendelkezik, és az előzést végrehajtó légi járműnek megfelelő biztonságos oldaltávolságot kell tartania a másiktól.

Megjegyzés — Az előző légi jármű ismertetését lásd a 3.2.2.4. pontban.

3.2.2.7.2A munkaterületen guruló légi jármű álljon meg és várakozzon az valamennyi gurulási várakozási ponton, kivéve, ha a légiforgalmi irányítás máshogy rendelkezik

Megjegyzés — A futópálya várakozási pontot jelző felfestéseket és táblákat az Annex14., I. kötet, 5.2.10. és 5.4.2. pontjai ismertetik.

3.2.2.7.3A munkaterületen guruló légi jármű álljon meg és várakozzon valamennyi, bekapcsolt keresztfénysornál. Azt csak a fények kikapcsolása után keresztezheti.

3.2.3 Légi járművön alkalmazandó fények

1. megjegyzés — A 3.2.3. pontban a repülőgépek számára előírt fények jellemzőit az Annex 8. tartalmazza. A repülőgépek navigációs fényeire vonatkozó előírások az Annex 6. I. és II. Részeinek Függelékeiben találhatók. A repülőgép fények részletes műszaki előírásait a Légialkalmassági Kézikönyv (Doc 9760) A. Részének 4. fejezete, a forgószárnyas légi jármű fényekét e dokumentum A. Részének 5. fejezete tartalmazza.

2. Megjegyzés — A 3.2.3.2. c) és 3.2.3.4. a) pontok esetében egy légi jármű akkor tekintendő üzemelőnek, amikor az gurul, vagy vontatják, illetve ha a gurulás vagy vontatás alatt ideiglenesen megállítják.

3. Megjegyzés — A vízfelszínen üzemelő légi jármű esetére lásd a 3.2.6.2. pontot.

3.2.3.1 A 3.2.3.5. pont előírásai kivételével napnyugtától napkeltéig, vagy az illetékes hatóság által meghatározott bármely más időszakban az összes légi jármű repülés közben működtesse az alábbiakat:

- a) összeütközés elleni jelzőfények, amelyek célja más légi járművek figyelmének felkeltése; és
- b) navigációs fények, amelyek célja a légi jármű viszonylagos haladási irányának jelzése az észlelő számára, és egyéb olyan fények működtetése tilos, amelyek a navigációs fényekkel összetéveszthetők.

Megjegyzés — A légi jármű láthatóságának növelése érdekében a Légialkalmassági Kézikönyv II. kötetében (Doc 9760) meghatározott összeütközés elleni jelző fények mellett egyéb célokra felszerelt - mint például leszálló vagy légi jármű testet megvilágító - fények is használhatók.

3.2.3.2 A 3.2.3.5. pont előírásai kivételével napnyugtától napkeltéig vagy az illetékes hatóság által meghatározott bármely más időszakban:

- a) a repülőtér mozgási területein haladó összes légi jármű működtesse navigációs fényeit, amelyek célja a légi jármű viszonylagos haladási irányának jelzése a megfigyelő számára. Egyéb fények nem működtethetők, ha azok a navigációs fényekkel összetéveszthetők;

- b) a repülőtér mozgási területén levő összes légitármű, az egy helyben álló és más módon megfelelően megvilágítottak kivételével működtesse a sárkányszerkezete szélső pontjainak jelzésére szolgáló fényeit;
- c) a repülőtér mozgási területén üzemelő összes légitármű működtesse azokat a fényeit, amelyek célja más légitármű figyelmének felkeltése; és
- d) a repülőtér mozgási területén levő összes légitármű, amelyeknek hajtóműve üzemel, működtesse azokat a fényeit, amelyek ezt a tényt jelzik.

Megjegyzés — Amennyiben ezek a légitárművön megfelelő helyen vannak elhelyezve, a 3.2.3.1. b) pontban jelzett navigációs fények kielégíthetik a 3.2.3.2. b) pont követelményeit is. A 3.2.3.1. a) pont követelményei szerint felszerelt vörös színű, összeütközés elleni fények kielégíthetik a 3.2.3.2. c) és d) pontok követelményeit is feltéve, hogy ezek a megfigyelőket nem vakítják el.

3.2.3.3 A 3.2.3.5. pont előírásai kivételével a levegőben levő és a 3.2.3.1. a) pont előírásának megfelelő összeütközés elleni jelzőfényekkel felszerelt összes légitármű a 3.2.3.1. pontban meghatározott időszakon kívül is működtesse ezeket a fényeket.

3.2.3.4 A 3.2.3.5. pont előírásainak kivételével az összes légitármű:

- a) amely a repülőtér mozgási területén üzemel és a 3.2.3.2. c) pont előírásának megfelelő összeütközés elleni jelzőfényekkel van felszerelve; vagy
- b) amely a repülőtér mozgási területén üzemel és a 3.2.3.2. d) pont előírásának megfelelő fényekkel van felszerelve, a 3.2.3.2. pontban meghatározott időszakon kívül is működtesse ezeket a fényeket.

3.2.3.5 A repülőgépvezető számára engedélyezzék a 3.2.3.1., 3.2.3.2., 3.2.3.3. vagy 3.2.3.4. pontok előírásainak megfelelően felszerelt bármely villanófény lekapcsolását vagy intenzitásának csökkentését, ha ezek ténylegesen vagy valószínűen:

- a) hátrányosan befolyásolják feladatainak kielégítő végrehajtását; vagy
- b) elvakítják a külső megfigyelőt.

3.2.4 Gyakorló műszeres repülések

Légitárművel gyakorló műszer szerinti repülés csak az alábbi feltételek mellett hajtható végre:

- a) a légitármű kifogástalanul működő kettős kormányberendezéssel van felszerelve; és

- b) az oktatóülést képesített repülőgépvezető foglalja el, aki biztonsági pilótaként közreműködik a másik pilóta műszer szerinti gyakorló repülése során. A biztonsági repülőgép-vezető előre és a légijármű mindkét oldalára megfelelő kilátással rendelkezzen, vagy a légijárműben alkalmas helyet elfoglaló kompetens olyan megfigyelővel legyen összeköttetésben, aki megfelelően tudja figyelni a biztonsági repülőgép-vezető helyéről be nem látható területet.

3.2.5. Üzemelés a repülőtéren és annak közelében

A repülőtéren vagy annak közelében üzemeltetett légijármű köteles, akár a repülőtér forgalmi körzetében van, akár nem:

- a) az összeütközés elkerülése érdekében figyelje a repülőtér egyéb forgalmát;
- b) igazodjon a többi, a körzetben üzemelő légijármű repülési útvonalához, vagy kerülje el azt;
- c) a leszálláshoz történő megközelítés és a felszállás után minden fordulót balra hajtson végre kivéve, ha más utasítást nem kap;
- d) a leszállást és felszállást széllal szemben hajtson végre, kivéve, ha biztonsági, futópálya-elrendezési vagy légiforgalmi okok miatt az ettől eltérő irány igénybevétele előnyösebb.

1. Megjegyzés — Lásd 3.6.5.1. pontot.

2. Megjegyzés — A repülőtéri forgalmi körzetekben más szabályok is alkalmazhatók.

3.2.6. Üzemeltetés vízfelszínen

Megjegyzés — A jelen Annex 3.2.6.1. pontjának előírásai mellett egyes esetekben a tengeri összeütközések megelőzésének szabályait felülvizsgáló nemzetközi konferencián (London, 1972.) kidolgozott "Tengeri Összeütközések Megelőzésének Nemzetközi Előírásai"-ban található szabályok is alkalmazhatók.

3.2.6.1 Amikor két légijármű vagy egy légi- és egy vízi jármű közeledik egymáshoz és fennáll az összeütközés veszélye, a légi járműnek kellő körültekintéssel kell üzemelnie, figyelembe véve a szóban forgó jármű korlátozott manőverezési képességeit is.

3.2.6.1.1 *Közeledés összetartó irányon* Az a légijármű köteles utat adni, amelyiknek a másik légi- vagy vízi jármű a jobb oldalán van a biztonságos távolságtartás érdekében.

3.2.6.1.2 *Közeledés szembetartó irányon* Az a légi jármű, amelyik egy másik légi- vagy vízi járműhöz képest szembetartó vagy hozzávetőlegesen ilyen irányon közeledik, jobbra történő irányváltoztatással köteles kitérni a biztonságos távolságtartás érdekében.

3.2.6.1.3 *Előzés* Az előzés alatt álló légi- vagy vízi jármű elsőbbséggel rendelkezik, és az előzést végrehajtó légi jármű köteles irányváltoztatással kitérni a biztonságos távolságtartás érdekében.

3.2.6.1.4 *Leszállás és felszállás* A vízfelszínre leszálló vagy onnan felszálló légi járműnek a lehetséges mértékben megfelelő távolságot kell tartani valamennyi hatjától és kerülnie kell azok haladásának hátráltatását.

3.2.6.2 *Vízfelszínen üzemelő légi járművön alkalmazandó fények* Napnyugtától napkeltéig vagy az illetékes hatóság által napnyugta és napkelte között meghatározott bármely más időszakban a vízfelszínen levő összes légi jármű a Tengeri Összeütközések Megelőzésének Nemzetközi Előírásai szerint (1972.) működtesse fényeit, kivéve, ha ez gyakorlati okokból nem lehetséges. Ez utóbbi esetben üzemeltessen olyan fényeket, amelyek jellemzőikben és elhelyezésükben a lehető legjobban megfelelnek a nemzetközi előírásoknak.

1. Megjegyzés — A vízfelszínen üzemelő repülőgépeken alkalmazandó fények előírásai az Annex 6. I. és II. részének Függelékeiben találhatók.

2. Megjegyzés — A Tengeri Összeütközések Megelőzésének Nemzetközi Előírásai meghatározzák, hogy a fényekre vonatkozó szabályok napnyugta és napkelte között alkalmazandók. Ezért a 3.2.6.2. pont alapján megállapított bármely - napnyugta és napkelte közötti rövidebb - időszak nem alkalmazható azokon a területeken, mint például nyílt vízen, amelyeken a Tengeri Összeütközések Megelőzésének Nemzetközi Előírásai érvényesek.

3.3 Repülési tervek

3.3.1 Repülési terv benyújtása

3.3.1.1 A tervezett repülésre vagy repülési szakaszra vonatkozó tájékoztatást a légiforgalmi szolgálati egységeknek repülési terv formájában kell benyújtani..

3.3.1.2 A repülési tervet a repülés megkezdése előtt kell benyújtani:

- a) minden olyan repülésre vagy repülési szakaszra, amelyet légiforgalmi irányító szolgálat igénybevételével hajtanak végre;
- b) minden, a műszer szerinti repülési szabályok szerint végrehajtott repülésre a tanácsadói légterben;

- c) bármely repülésre, amelyet meghatározott légtérben vagy kijelölt útvonalak mentén hajtanak végre, amennyiben a repüléstájékoztató, riasztó illetve kutató - mentő szolgálat biztosítása érdekében az illetékes légiforgalmi szolgálati hatóság ezt előírja;
- d) bármely repülésre, amelyet meghatározott légtérben vagy kijelölt útvonalak mentén végre, amennyiben az illetékes légiforgalmi szolgálati hatóság ezt azonosítás céljából történő elfogás szükségességének elkerülése érdekében a katonai szervekkel vagy a szomszédos állam légiforgalmi szolgálati egységeivel történő együttműködés elősegítése miatt előírja;
- e) bármely, nemzetközi határokat keresztező repülésre.

Megjegyzés — A repülési terv kifejezés jelenthet teljes repülési tervet, amely tartalmazza az összes tájékoztatást a repülés egész útvonalára, vagy ez lehet korlátozott tájékoztatás, amely abban az esetben szükséges, ha a repülési terv benyújtásának célja a repülés egy rövidebb szakaszára, például egy légiútvonal keresztezésére, ellenőrzött repülőtérrel történő felszállásra vagy ilyen repülőtérre történő leszállásra vonatkozó engedély beszerzése.

3.3.1.3 Nyújtsanak be repülési tervet a légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodájának az indulás előtt, vagy az illetékes légiforgalmi szolgálati egységhez, illetve a légiforgalmi irányító szolgálatához rádióan repülés közben, kivéve ha az ismétlődő repülési terv benyújtása céljából megfelelő intézkedéseket fogantatosítottak.

3.3.1.4 Amennyiben az illetékes légiforgalmi szolgálati hatóság másként nem írja elő, a légiforgalmi irányító vagy tanácsadói szolgálatot igénybe vevő repülésre vonatkozó repülési tervet az indulás előtt legalább hatvan perccel, vagy a repülés közben annyi idővel előbb be kell nyújtani, amely biztosítja, hogy azt az illetékes légiforgalmi szolgálati egységek legalább tíz perccel azon időpont előtt megkapják, amikor a légijármű a számítások szerint eléri:

- a) az ellenőrzött vagy tanácsadói légtér tervezett belépőpontját; vagy
- b) a légiútvonal vagy a tanácsadói útvonal keresztezési pontját.

3.3.2 A repülési terv tartalma

A repülési terv az illetékes légiforgalmi szolgálati hatóság által szükségesnek tekintett mértékben az alábbi tájékoztatásokat tartalmazza:

- A légijármű azonosítója
- Repülési szabályok és a repülés típusa
- Légijárművek száma és típusa, valamint a turbulencia kategóriájuk
- Felszereltség

- Indulási repülőtér (lásd 1. Megjegyzés)
- Számított fékoldási idő (lásd 2. Megjegyzés)
- Utazósebesség (ek)
- Utazómagasság (ok)
- Követendő útvonal
- Rendeltetési repülőtér és a teljes számított repülési idő
- Kitérő repülőtér vagy repülőterek
- Üzemanyag-feltöltöttség időben kifejezve
- Fedélzeten tartózkodó személyek teljes létszáma
- Vészhelyzeti és mentőfelszerelések
- Egyéb információk.

1. Megjegyzés — A repülés közben benyújtott repülési tervek esetében az erre vonatkozó adat azt a helyet jelzi, ahonnan a repülésre vonatkozó kiegészítő tájékoztatások szükség esetén beszerezhetők.

2. Megjegyzés — A repülés közben benyújtott repülési tervek esetében az itt jelzett időpont az lesz, amikor a légijármű átrepüli az első pontot azon az útvonalon, amelyre a repülési terv vonatkozik.

3. Megjegyzés — A repülési tervben alkalmazott „repülőtér” kifejezés olyan, repülőtérnek nem tekinthető helyet is jelenthet, amelyet bizonyos típusú légijárművek — például forgósárnyas légijármű vagy léggömb — használhatnak.

3.3.3 A repülési terv kitöltése

3.3.3.1 A repülési terv, bármely célból nyújtották azt be, a „kitérő repülőtér” megnevezéséig bezárólag tartalmazza azokat a megfelelő adatokat, amelyek a repülés teljes útvonalára vagy annak azon szakaszára vonatkoznak, amelyre a repülési tervet benyújtották.

3.3.3.2 Ezen kívül a repülési terv szükség szerint tartalmazzon minden olyan további adatot, amelyet az illetékes légiforgalmi szolgálati hatóság előírt, vagy amelyet a repülési terv benyújtója szükségesnek ítélt.

3.3.4 A repülési terv módosítása

A 3.6.2.2. pont előírásainak megfelelően az IFR repülésre vagy az ellenőrzött VFR repülésre benyújtott repülési terv minden változását a lehető legrövidebb időn belül jelentsék az illetékes légiforgalmi szolgálati egységnek. Egyéb VFR repülések esetében a repülési terv jelentős változásait a lehető legrövidebb időn belül jelentsék az illetékes légiforgalmi szolgálati egységnek.

1. Megjegyzés — Az indulás előtt benyújtott, a tüzelőanyag-készletre vagy a fedélzeten tartózkodó személyek számára vonatkozó tájékoztatás, ha ez az indulás időpontjában nem pontos, a repülési tervre vonatkozó jelentős változásnak tekintendő, ezért az ilyen változást jelenteni kell.

2. Megjegyzés — Az ismétlődő repülési tervek módosításának benyújtására vonatkozó eljárásokat a PANS-ATM (Doc. 4444) tartalmazza.

3.3.5 A repülési terv lezárása

3.3.5.1 Amennyiben az illetékes légiforgalmi szolgálati hatóság másként nem írja elő, bármely repülés, amely vonatkozásában az egész útvonalra vagy a célállomás repülőtérig tartó fennmaradó útvonal-szakaszra repülési tervet nyújtottak be, a leszállást követően a lehető legrövidebb időn belül személyesen, rádión vagy adathálózati összeköttetés segítségével jelentse leszállását az érkezési repülőtér illetékes légiforgalmi szolgálati egységének.

3.3.5.2 Amennyiben a repülési tervet csak a repülés egy olyan szakaszára nyújtották be, amely nem azonos a célrepülőtérig tartó fennmaradó útvonal-szakasszal, azt az illetékes légiforgalmi szolgálati egységének továbbított megfelelő jelentéssel zárják le abban az esetben, ha ezt előírták vagy kéri.

3.3.5.3 Amennyiben a célrepülőtéren nincs légiforgalmi szolgálati egység, az érkezési jelentést kérésre a leszállás után a lehető legrövidebb időn belül és a rendelkezésre álló leggyorsabb módon adják meg a legközelebbi légiforgalmi szolgálati egységnek.

3.3.5.4 Amikor ismert, hogy a távközlési berendezések az érkezési repülőtéren nem kielégítőek és az érkezési jelentés továbbítására a földön egyéb lehetőség nem áll rendelkezésre, a következők szerint járjanak el: Ha lehetséges és ezt kéri, közvetlenül a leszállás előtt továbbítsanak az érkezési jelentésnek megfelelő közleményt az illetékes légiforgalmi szolgálati egység részére. Általában ezt a jelentést azon repüléstájékoztató körzetért felelős légiforgalmi szolgálati egységet kiszolgáló repülésbejelentő irodának adják le, amelyben a légi jármű üzemel.

3.3.5.5 A légi jármű érkezési jelentése a következő adatokat tartalmazza:

- a) légi jármű azonosítója;
- b) indulási repülőtér;
- c) rendeltetési repülőtér (csak a kitérő repülőtéren történő leszállás esetén);

d) érkezési repülőtér;

e) érkezés időpontja.

Megjegyzés — Amikor érkezési jelentést írnak elő, ezen fenti előírások nem teljesítése komoly fennakadásokat okozhat a légiforgalmi szolgálatok működésében, és jelentős költségekkel jár a szükségtelen kutató és mentő műveletek végrehajtása.

3.4 Jelzések

3.4.1 Az 1. Függelékben ismertetett jelzések észlelése vagy vétele esetén a légijármű hajtsa végre azokat a tevékenységeket, amelyek a Függelékben meghatározott jelzések értelmezése alapján szükségesek.

3.4.2 Az 1. Függelékben ismertetett jelzések felhasználásuk esetén azzal a jelentéssel rendelkeznek, amelyet a Függelék tartalmaz. Ezeket csak az ismertetett célokra lehet igénybe venni és ne használjanak egyéb olyan jelzéseket, amelyek ezekkel összetéveszthetők.

3.4.3 A jelzést adó személy felelős a szabványos beállító jelzések a légijárművek felé az 1. Függelékben ismertetett jelzések használatával történő, világos és precíz kiadásáért.

3.4.4 A légijárművek jelzésekkel történő beállítását kizárólag kiképzett, tanúsítvánnyal rendelkező, és az illetékes hatóság által erre felhatalmazott személyek végezhetik.

3.4.5 A beállító köteles megkülönböztető, fluoreszkáló láthatósági mellényt viselni, a légijármű személyzete így tudja őt a beállításért felelős személyként beazonosítani.

3.4.6 A nappali órákban minden, jelzéseket kiadó földi kiszolgáló személyzet köteles nappali fluoreszkáló jelzőbotokat, tárcsákat használni, vagy kesztyűt viselni a jelzések kiadásához. Éjszaka vagy alacsony látástávolság mellett világító jelzőbotok használata kötelező.

3.5 Idő

3.5.1 Az Egyeztetett Világidő (UTC) óra és perc pontossággal, külön előírás esetén másodperc pontossággal történő használata kötelező. Az UTC idő éjféltől kezdődik, és 24 órás beosztással használatos.

3.5.2 Az ellenőrzött repülés megkezdése előtt, valamint bármikor a repülés során, amikor ez szükséges, végezzenek óra-idő egyeztetést.

Megjegyzés — Az ilyen idő-egyeztetést általában a légiforgalmi szolgálati egységgel végzik el, kivéve ha a járató, vagy az illetékes légiforgalmi szolgálati hatóság más intézkedéseket foganatosított.

3.5.3 Ahol az idő(mérés)t az adatkapcsolaton keresztüli információcserére is felhasználják, annak pontossága 1 másodperc UTC értéken belül kell lennie.

3.6 Légiforgalmi irányító szolgálat

3.6.1 Légiforgalmi irányítói engedélyek

3.6.1.1 Minden ellenőrzött repülés, vagy ellenőrzött repülésként végrehajtott repülési szakasz megkezdéséhez légiforgalmi irányító általi engedély szükséges. Az ilyen engedélyt a légiforgalmi irányító szolgálati egységhez benyújtott repülési terv útján kell megkérni.

1. Megjegyzés — A repülési terv szükség szerint tartalmazhatja a repülésnek csak azt a részét, amely a repülésnek azon szakaszát vagy repülési részleteit ismerteti, melyet légiforgalmi irányító szolgálat közreműködésével hajtanak végre. Megengedhető, hogy a légiforgalmi irányítói engedély csak az érvényes repülési terv csak egy részére vonatkozzon, amelyet engedélyhatárral vagy meghatározott repülési műveletek megnevezésével — például gurulás, leszállás vagy felszállás — jeleznek.

2. Megjegyzés — Amennyiben a légiforgalmi irányítói engedély a légijármű parancsnoka számára nem kielégítő, a légijármű parancsnoka módosított engedélyt kérhet és ha ez gyakorlatilag lehetséges, kaphat.

3.6.1.2 Amikor egy légijármű olyan ATC engedélyt kért meg, amely valamely műveletre vonatkozólag elsőbbségi kérelmet tartalmaz, az illetékes légiforgalmi irányító egység kérésére azt indokolnia kell.

3.6.1.3 *A repülés lehetséges továbbengedélyezése* Ha az indulás előtt várható, hogy az üzemanyag-maradék és az ATV engedély repülés közbeni meghosszabbításának függvényében a repülés tovább folytatható egy módosított rendeltetési repülőtérre, erről a repülési tervbe illesztett útvonal módosítással (ha ismert) és a módosított rendeltetési repülőtér meghatározásával értesítsék az illetékes légiforgalmi irányító egységeket.

Megjegyzés — a jelen előírás célja, hogy lehetővé tegye a repülés az eredeti ATC engedélyhez képest módosított célrepülőtérre történő továbbengedélyezését, amely repülőtér normál esetben az eredeti repülési terv szerinti célrepülőtértől távolabb esik.

3.6.1.4 Az ellenőrzött repülőtéren üzemelő légijármű a munkaterületen nem kezdheti meg a gurulást a repülőtéri irányító torony engedélye nélkül, és be kell tartania az ezen egység által adott összes utasítást.

3.6.2 A repülési terv betartása

3.6.2.1 A 3.6.2.2. és 3.6.2.4. pontokban ismertetett előírások kivételével a légi járműnek be kell tartania az ellenőrzött repülésre benyújtott érvényes repülési tervét vagy annak megfelelő részét, kivéve ha valamilyen módosítást kért és erre az illetékes légiforgalmi irányító egységtől engedélyt kapott, vagy ha olyan kényszerhelyzetbe került, amely azonnali cselekvést követel meg. Ebben az esetben amint azt a kényszer-intézkedés végrehajtása után a körülmények lehetővé teszik, értesítenie kell az illetékes légiforgalmi szolgálati egységet a foganatosított intézkedésről és arról a tényről, hogy azt kényszerítő körülmények hatására hajtották végre.

3.6.2.1.1 Ha az ellenőrzött repülés tekintetében a megfelelő ATS felügyeleti hatóság nem hagyta jóvá másként, vagy a megfelelő légiforgalmi irányító egység nem adott egyéb engedélyt, az ilyen repülések lehetőség szerint:

- a) kijelölt ATS útvonalon történő repülés alkalmával az adott útvonal meghatározott középvezetékén; vagy
- b) bármely más útvonalon történő repülés alkalmával az útvonalat kijelölő navigációs berendezések és/vagy pontok között közvetlenül haladjanak.

3.6.2.1.2 A 3.6.2.1.1. pontban ismertetett elsődleges fontosságú előírás figyelembevétele mellett egy VOR berendezéshez képesti irányszöggel kijelölt ATS útvonalszakaszon repülő légi jármű a már átrepült berendezés követéséről az úton előtte levő berendezés követésére — ahol ilyen létesítettek — az átkapcsolási ponton, vagy ahhoz repülési szempontok által megengedett lehető legközelebbi ponton álljon át.

3.6.2.1.3 A 3.6.2.1.1. pontban előírtaktól való eltérésről értesítsék az illetékes légiforgalmi szolgálati egységet.

3.6.2.2 *Nem szándékos eltérések* Amennyiben az ellenőrzött repülés nem szándékosan tér el az érvényes repülési tervétől, a következő intézkedéseket tegye meg:

- a) *Eltérés az útvonaltól:* ha a légi jármű letér az útvonalról, haladéktalanul helyesbítse géptengely-irányszögét úgy, hogy a lehető legrövidebb időn belül visszatérjen az útvonalra.
- b) *A tényleges repülési sebességtől való eltérés esetén:* ha a jelentőpontok között az utazómagasságon az átlagos tényleges repülési sebesség a repülési tervben meghatározott tényleges repülési sebességhez viszonyítva ± 5 %-kal eltér vagy várhatóan megváltozik, erről tájékoztassák az illetékes légiforgalmi szolgálati egységet;

- c) *Számított idők eltérése esetén:* ha a következő jelentőpontra, repüléstájékoztató körzet határra vagy rendeltetési repülőtérré — amelyik előbb következik — számított idő két percnél többel, vagy az illetékes ATS hatóság által meghatározott, illetve a körzeti légiközlekedési egyezményben kijelölt, egyéb időtartammal eltért a légiforgalmi szolgálatok számára megadott időtől, a módosított számított időt a lehető legrövidebb időn belül közölgék az illetékes légiforgalmi szolgálati egységgel.

3.6.2.2.1 Ezen kívül, ha ADS megállapodás van érvényben, az adatkapcsolaton keresztül automatikusan tájékoztatni kell az illetékes légiforgalmi szolgálati egységet a változásról abban az esetben, ha a változás meghaladja az ADS esemény-alapú protokollban előírt küszöbértéket..

3.6.2.3 *Szándékos eltérések* A repülési terv megváltoztatására irányuló kérések a következőkben felsorolt információkat kell tartalmazniuk:

- a) *Az utazómagasság megváltoztatása esetén:* a légi jármű azonosító jele; a kért új utazómagasság és utazósebesség ezen a magasságon; a módosított számított idők — ha ilyenek vannak — a módosítás után következő repüléstájékoztató körzet határokra.
- b) *Az útvonal megváltoztatása esetén:*
- 1) *A rendeltetési hely változatlan:* a légi jármű azonosító jele; repülési szabályok; a repülés új útvonalának leírása, beleértve a repülési terv vonatkozó adatait attól a helytől kezdődően, amelynél a kért útvonal-változtatás megkezdődik; módosított számított idők; bármely más ide tartozó tájékoztatás.
 - 2) *A rendeltetési hely változik:* a légi jármű azonosító jele; repülési szabályok; a repülés új útvonalának leírása a módosított rendeltetési repülőtérré, beleértve a repülési terv vonatkozó adatait attól a helytől kezdődően, amelynél a kért útvonal-változtatás megkezdődik; módosított számított idők; kitérő repülőterek (repülőterek); bármely más ide tartozó tájékoztatás.

3.6.2.4 *Időjárás romlás a VMC értékek alá* Amikor nyilvánvalóvá válik, hogy a repülést az érvényes repülési terv szerint látvarepülési időjárási körülmények (VMC) között végrehajtani nem lehet, a látvarepülési szabályok szerint ellenőrzött repülést végző légi jármű:

- a) kérjen módosított engedélyt, amely lehetővé teszi, hogy a légi jármű repülését VMC körülmények között folytathassa a rendeltetési vagy kitérő repülőtérig, vagy elhagyja azt a légteret, amelyben a repülést légiforgalmi irányítói engedély alapján hajthatja végre; vagy
- b) amennyiben a fenti a) alpontban meghatározott engedély nem szerezhető be, folytassa működését VMC körülmények között és értesítse az illetékes légiforgalmi irányító egységet az érintett légtér elhagyása vagy a legközelebbi alkalmas repülőtéren történő leszállás végrehajtása céljából fogantatosított intézkedésről; vagy

- c) ha irányítói körzeten belül repül, kérjen engedélyt különleges VFR repülésre; vagy
- d) kérjen engedélyt a műszer szerint repülési szabályok általi repülésre.

3.6.3 Helyzetjelentések

3.6.3.1 Kivéve, ha az illetékes légiforgalmi szolgálati hatóság vagy ezen hatóság által meghatározott feltételek alapján az illetékes légiforgalmi szolgálati egység ezen kötelezettség alól felmentést ad, az ellenőrzött repülést végrehajtó légi jármű a lehető legrövidebb időn belül jelentse az illetékes légiforgalmi szolgálati egységnek minden egyes kijelölt kötelező jelentőpont átrepülésének időpontját és átrepülési magasságát valamint bármely más előírt tájékoztatást. Az illetékes légiforgalmi szolgálati egység felkérésére adjon hasonló helyzetjelentéseket bármely más pontnál is. Kijelölt jelentőpontok hiányában a helyzetjelentéseket az illetékes légiforgalmi szolgálati hatóság által előírt vagy az illetékes légiforgalmi szolgálati egység által meghatározott időközökben kell megadni.

3.6.3.1.1 A közvetlen adatkapcsolati kommunikációval rendelkező, ellenőrzött repülést végrehajtó légi járművek szóbeli helyzetjelentést csak az illetékes légiforgalmi szolgálat kérésére adjanak.

Megjegyzés — Azok a feltételek és körülmények, amelyek között az SSR C mód által megadott nyomásmagasság megfelel a helyzetjelentés magassági tájékoztatásra vonatkozó követelményének, a PANS-ATM (Doc 4444) kiadványban találhatók.

3.6.4 Az irányítás befejezése

Az ellenőrzött repülést végrehajtó légi jármű - az ellenőrzött repülőtéren történő leszállás kivételével - a lehető legrövidebb időn belül értesítse az illetékes légiforgalmi irányító egységet, ha már nem vonatkozik rá a légiforgalmi irányítás.

3.6.5 Kommunikáció

3.6.5.1 Az ellenőrzött repülést végrehajtó légi jármű köteles a beszédüzemű levegő-föld kommunikációt folyamatosan figyelni, és szükség esetén kétoldalú szóbeli rádióösszeköttetést létesíteni az illetékes légiforgalmi irányító egységgel, kivéve ha az illetékes légiforgalmi szolgálati hatóság az ellenőrzött repülőtér repülőtéri forgalmában résztvevő légi járművek számára mást ír elő.

1. Megjegyzés — A SELCAL vagy más hasonló automatikus jelzőkészülékek eleget tesznek a beszédüzemű levegő-föld kommunikációnak.

2. megjegyzés — A folyamatos rádiófigyelésre vonatkozó előírás a légi jármű számára érvényben marad azt követően is, hogy a légiforgalmi irányító és repülőgépvezető közötti adatkapcsolati kommunikáció (CPDLC) beépítésre került.

3.6.5.2 *Az összeköttetés megszakadása* Amennyiben az összeköttetés megszakadása miatt lehetetlen a 3.6.5.1. pont előírásának teljesítése, a légi jármű hajtja végre az Annex 10. II. kötetében található rádióösszeköttetés megszakadására vonatkozó, és ha szükséges, a következőkben ismertetett eljárásokat. A légi jármű minden számára elérhető módon köteles megkísérelni a megfelelő légiforgalmi irányító egységgel való kommunikációt. Ezeken kívül az ellenőrzött repülőtér repülőtéri forgalmában résztvevő légi jármű figyeljen a vizuális jelek útján kiadható utasításokra is.

3.6.5.2.1A légi járműnek látás szerinti meteorológiai körülmények (VMC) között a következőket kell tennie:

- a) folytassa repülését látás szerinti meteorológiai körülmények között; szálljon le a legközelebbi alkalmas repülőtérre; és a leggyorsabb módon jelentse érkezését az illetékes légiforgalmi szolgálati egységnek;
- b) ha azt megfelelőnek ítéli meg, a repülést IFR szerint folytassa a 3.6.5.2.2. pontnak megfelelően.

3.6.5.2.2 Műszeres időjárási körülmények (IMC) között, vagy olyan esetben, ha az IFR repülést végrehajtó pilóta nem találja tanácsosnak a repülés a 3.6.5.2.1. a) pont szerinti befejezését, a légi jármű a következők megtételére köteles:

- a) kivéve ha a helyi körzeti léginavigációs megállapodás másként nem rendelkezik, olyan légterekben, ahol a légiforgalmi irányítói szolgáltatásokat radar nélkül biztosítják, tartsa az utoljára kijelölt sebességét és repülési szintjét vagy minimális repülési magasságát — amelyik a nagyobb érték — 20 percig az után, hogy nem tudta jelenteni helyzetét egy kötelező jelentőpont felett, majd ezt követően repülési szintjét és sebességét a légiforgalmi szolgálati egységeknek benyújtott repülési tervnek megfelelően módosítsa;
- b) az olyan légterekben, ahol a légiforgalmi irányítói szolgáltatásokat radar segítségével biztosítják, tartsa az utoljára kijelölt sebességet és repülési szintet, vagy ha az magasabb, a minimális repülési magasságát 7 percig
 - 1) az utolsó engedélyezett repülési szint vagy minimális repülési magasság elérése után; vagy
 - 2) a transzponder 7600 kódjának beállítása után; vagy
 - 3) a légi jármű nem volt képes egy kötelező jelentőpont feletti helyzetjelentését megtenni;

amelyik később következik be, és ezután repüljön a benyújtott repülési terv szerinti repülési szinten és sebességgel;

- c) ha eddig radarvektorálási szolgáltatást kapott, vagy ha az ATC RNAV használatával történő párhuzamos eltolással történő repülésre utasította és nem jelölt meg engedélyhatárt, legkésőbb a következő fontos pontra történő érkezéskor folytassa repülését az érvényes repülési terv útvonala szerint, a körzetben érvényes minimum akadálymentes magasság figyelembe vételével.
- d) haladjon az érvényes repülési terv útvonala szerint a megfelelő kijelölt navigációs berendezés vagy a célrepülőteret kiszolgáló navigációs pont fölé, és ha a lenti e) pontnak is meg kell felelnie, várakozzon ezen navigációs berendezés vagy várakozási pont felett a süllyedés megkezdéséig;
- e) a d) pont szerinti navigációs berendezéstől vagy várakozási ponttól való süllyedést az utoljára kapott és nyugtázott megközelítési idő szerint kezdje meg; ha ilyet nem kapott és nem nyugtázott, a süllyedést az érvényes repülési terv szerinti számított érkezési időnek megfelelően vagy ahhoz a lehető legközelebb eső időpontban kezdje meg;
- f) hajtson végre egy, a kijelölt navigációs berendezésre vagy navigációs pontra kidolgozott, normál műszeres megközelítési eljárást; és
- g) szálljon le, ha lehetséges az e) alpontban meghatározott számított érkezési idő vagy az utoljára nyugtázott várható bevezetési idő — amelyik a későbbi — utáni harminc percen belül.

1. Megjegyzés — A légiforgalmi irányító szolgálat intézkedései az érintett légtérben működő többi légi járműre vonatkozóan azon a feltételezésen alapulnak, hogy az összeköttetés megszakadása esetén a légi jármű eleget tesz a 3.6.5.2.2. pont előírásainak.

2. Megjegyzés — Lásd az 5.1.2. pontot.

3.7 Jogellenes beavatkozás

3.7.1 A jogellenes beavatkozás alatt álló légi jármű kísérelje meg értesíteni az illetékes légiforgalmi szolgálati egységet erről a tényről, valamint az ezzel kapcsolatos bármely lényeges körülményről, és az érvényes repülési tervétől így szükségessé váló bármely eltérésről annak érdekében, hogy az ATS egység biztosítani tudja számára az elsőbbséget és a többi légi járművel való konfliktus lehetőségét a lehető legkisebbre csökkentse.

1. Megjegyzés — A légiforgalmi szolgálati egységek jogellenes beavatkozás helyzeteiben érvényes felelősségét az Annex 11. tartalmazza.

2. Megjegyzés — A jogellenes beavatkozás alatt álló, azonban az ATS egységet erről értesíteni nem tudó légi járművel kapcsolatos intézkedésekre vonatkozó tájékoztató a jelen Annex „B” Mellékletében található.

3. Megjegyzés — A másodlagos válaszjeladóval (SSR), ADS-B és ADS-C berendezésekkel felszerelt, jogellenes beavatkozás alatt álló légi jármű által követendő eljárás az Annex 11-ben, a PANS-ATM (Doc 4444) és PANS-OPS (Doc 8168) kiadványokban található.

4. Megjegyzés — A CPDLC berendezéssel felszerelt, jogellenes beavatkozás alatt álló légi jármű által követendő eljárás az Annex 11-ben, a PANS-ATM (Doc 4444) és a Légiforgalmi szolgálatok adatkapcsolat-használati kézikönyvében (Doc 9694) található.

3.7.2 Ha egy légi jármű jogellenes beavatkozás alatt áll, a légi jármű-parancsnok az első adandó alkalommal kísérelje meg a leszállást a legközelebbi, erre alkalmas repülőtérre, vagy az illetékes hatóság által erre kijelölt repülőtérre, kivéve, ha a légi jármű fedélzetén figyelembe vett körülmények másként diktálják.

1. Megjegyzés — az állami hatóságokkal szemben a földön jogellenes beavatkozásnak kitett légi járművek tekintetében támasztott követelmények az Annex 17. 5. fejezet 5.2.4. pontjában kerültek ismertetésre.

2. Megjegyzés — A légi jármű-parancsnok jogköreit a 2.4. pont ismerteti.

3.8 Elfogás

Megjegyzés — Az „elfogás” kifejezés ebben az értelemben nem foglalja magában azt az esetet, amikor a veszélyben levő légi jármű számára és kérésére a Nemzetközi Légiközlekedési és Tengerhajózási Kutatási és Mentési Kézikönyv (IAMSAR - Doc 9731) II. és III. kötete alapján biztosítanak légi megközelítést és kíséretet.

3.8.1 A polgári légi jármű elfogását a szerződő államok által kiadott megfelelő előírások és adminisztratív irányelvek szerint hajtásák végre, amelyek megfelelnek a Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezmény és különösen annak 3(d) cikkelye rendelkezéseinek, amelyek alapján a szerződő államok kötelezettséget vállalnak arra, hogy állami légi járműveikre vonatkozó előírásaik kiadásakor kellő figyelmet fordítanak a polgári légiközlekedésben működő légi járművek biztonságára. Ennek megfelelően a vonatkozó előírások és adminisztratív irányelvek kidolgozása alkalmával kellő figyelmet kell fordítani az 1. Függelék 2. részében és a 2. Függelék 1. részében található előírásokra.

Megjegyzés: Elismerve, hogy a repülésbiztonság érdekében alapvető fontosságú, hogy a csak végső eszközként alkalmazott elfogás esetében használt bármilyen vizuális jelzéseket a polgári és katonai légi járművek az egész világon helyesen alkalmazzák és értelmezzék, a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsa a jelen Annex 1. Függelékéhez tartozó látjelek elfogadása alkalmával felhívta a szerződő államok figyelmét arra, biztosítsák, hogy azokat állami légi járműveik szigorúan tartsák be. Tekintettel arra, hogy a polgári légi járművek elfogása minden esetben gyakorlati veszélyt jelent, a Tanács különleges ajánlásokat dolgozott ki és nyomtatékosan kéri, hogy azokat a szerződő államok egységesen alkalmazzák. Ezeket a különleges ajánlásokat az A. Melléklet tartalmazza.

3.8.2 A polgári légi jármű parancsnoka az elfogás alkalmával tegyen eleget a 2. Függelék 2. és 3. részében található nemzetközi előírásoknak, és a látjeleket az 1. Függelék 2. részében meghatározottak szerint értelmezze és kövesse.

Megjegyzés — Lásd még 2.1.1. és 3.4. pontokat.

3.9 VMC szerinti látástávolság és a felhőzettől való távolság minimum értékei

A VMC-t meghatározó minimális látástávolságok és a felhőzettől való minimális távolságok a 3-1. Táblázatban találhatók.

Tengerszint feletti magasság tartomány	Légtérsztály	Repülési látástávolság	Felhőktől való távolság
3050 m és felette (10 000 láb) AMSL	A*** B C D E F G	8 km	1 500 m vízszintesen 300 m (1000 láb) függőlegesen
3050 m (10 000 ft) AMSL alatt és 900 m (3000 láb) AMSL magasságon vagy afelett 300 m (1000 láb) terep feletti magasság, amelyik magasabb	A*** B C D E F G	5 km	1 500 m vízszintesen 300 m (1000 láb) függőlegesen
900 m és alatta (3000 láb) AMSL, vagy 300 m (1000 láb) terep feletti magasság, amelyik magasabb	A*** B C D E	5 km	1 500 m vízszintesen 300 m (1000 láb) függőlegesen
	F G	5 km**	A felhőktől biztonságos távolságra és talajlátás mellett

3-1. Táblázat*

* Ha az átváltási magasság alacsonyabb, mint 3050 m (10 000 láb) AMSL, akkor 10 000 láb helyett a FL100 használatos.

** Amikor az illetékes légiforgalmi szolgálati hatóság így írja elő:

- a) 1500 méternél nem alacsonyabb értékre csökkent látástávolság engedélyezhető a következő feltételekkel repülő légi járművek esetén:
 - 1) amelyeket olyan sebességgel hajtanak végre, amely az uralkodó látástávolság mellett lehetővé teszi az egyéb forgalom és bármely akadály időben történő észlelését és az összeütközés elkerülését; vagy
 - 2) ha a körülmények olyanok, hogy az egyéb forgalommal történő találkozás valószínűsége csekély, például olyan területeken, ahol a forgalom kicsi vagy egészen alacsony magasságon végrehajtott munkarepülés esetén.
- b) A HELIKOPTER üzemeltetése engedélyezhető *1500 méter repülési látástávolság alatt*, ha az olyan sebességgel repül, amely lehetővé teszi az egyéb forgalom és bármely akadály időben történő észlelését és az összeütközés elkerülését.

*** Az „A” osztályú légtér VMC minimum értéke csak útmutatást biztosít a repülőgép-vezetők részére, és nem teszi kötelezővé a látvarepülési szabályok szerint történő üzemeltetés elfogadását az „A” osztályú légterekben.

4. FÜGGELÉK TÁVOLI VEZÉRLÉSŰ LÉGIJÁRMŰ-RENDSZEREK

(Ld. a jelen Annex 3. Fejezet 3.1.9. pontját)

Megjegyzés — A pilóta nélküli légi jármű-rendszerek (UAS) (Cir 328) című körlevél magyarázatot tartalmaz a távoli vezérlésű légi jármű rendszerekkel kapcsolatban.

1. Általános üzemeltetési szabályok

1.1 A nemzetközi légiközlekedésben részt vevő távoli vezérlésű légi jármű rendszereket (RPAS) kizárólag azon állam megfelelő engedélye mellett szabad üzemeltetni, amelynek területéről a távoli vezérlésű légi jármű (RPA) felszáll.

1.2 A távoli vezérlésű légi járműveket más államok felségterülete felett kizárólag ezen államok által kiadott speciális engedély birtokában szabad üzemeltetni. Ez az engedély az érintett államok közötti államközi megállapodás formájában is létrejöhet.

1.3 A távoli vezérlésű légi járműveket nyílt tengerek felett kizárólag az illetékes légiforgalmi szolgálati egységgel történő előzetes egyeztetés mellett szabad üzemeltetni.

1.4 Az 1.2. és 1.3. pontok szerinti engedélyt felszállás előtt meg kell szerezni, ha a repülés tervezése során feltételezhető, hogy a légi jármű beléphet az illető légtérbe.

1.5 A távoli vezérlésű légi jármű rendszereket a lajstromozó állam, az illetékessége szerinti állam, vagy ha az a fentiekől különbözik, az üzemeltetés szerinti állam által megszabott feltételekkel kell üzemeltetni.

1.6 A vonatkozó repülési terveket a jelen Annex 3. Fejezete, vagy a lajstromozó állam, az üzemeltető illetékessége szerinti állam, vagy ha az a fentiekől különbözik, az üzemeltetés szerinti állam előírásai szerint kell benyújtani.

1.7 A távoli vezérlésű légi jármű rendszereknek meg kell felelniük azon légtér teljesítmény- és felszereltség-követelményeinek, amelyben az repülni fog.

2. Tanúsítványok és engedélyezés

1. Megjegyzés — A „G” Függelék A37-15. sz., a Közgyűlés által hozott határozat szerint az egyes légi jármű-kategóriákra vonatkozó nemzetközi szabványok hatálybalépésétől függően a légi jármű lajstromozása szerinti szerződő állam nemzeti jogszabályai szerint kiadott vagy érvényesített tanúsítványokat a többi szerződő állam szintén köteles elfogadni felségterülete átrepülése, valamint az ott történő leszállás és felszállás céljaira.

2. Megjegyzés — *A tanúsítványok kiadására és az engedélyezésre vonatkozó szabványok még nem kerültek kidolgozásra. Ezért, a távoli vezérlésű légitárművekre vonatkozó szabványok és ajánlott gyakorlatok kidolgozásáig a tanúsítványokat és engedélyeket nem szükséges automatikusan a vonatkozó Annexek, pl. az Annex 1., 6. és 8. szabványainak és ajánlott gyakorlataival összhangban lévőnek tekinteni.*

3. Megjegyzés — *Az A37-15 sz. közgyűlési határozattól eltérően, a Chicagói Egyezmény 8. cikkelye minden szerződő államot biztosít azon kizárólagos joga felől, hogy felségterületén engedélyezze (vagy megtiltsa) a távoli vezérlésű légitárművek repüléseit.*

2.1 A távoli vezérlésű légitármű rendszereket azok alkotórészei egymástól való függésének figyelembe vételével, a nemzeti jogszabályok szerint kell jóváhagyni oly módon, hogy az a megfelelő Annexek előírásaival is összhangban legyen. Továbbá:

- a) a távoli vezérlésű légitármű rendszerek légialkalmassági engedélyeit a nemzeti jogszabályok szerint kell kiadni oly módon, hogy az az Annex 8. előírásaival is összhangban legyen; és
- b) a kapcsolódó, a típustervekben megjelölt távoli vezérlésű légitármű rendszer alkotórészek tanúsítványait a nemzeti jogszabályok szerint kell kiadni és megújítani oly módon, hogy az a megfelelő Annexek előírásaival is összhangban legyen.

2.2 Az üzemeltartói tanúsítványt a távoli vezérlésű légitármű rendszerek üzemeltartói részére a nemzeti jogszabályok szerint kell kiadni oly módon, hogy az az Annex 6. előírásaival is összhangban legyen.

2.3 A távpilóták szakszolgálati engedélyeit a nemzeti jogszabályok szerint kell kiadni és érvényesíteni oly módon, hogy az az Annex 1. előírásaival is összhangban legyen.

3. Az engedély iránti kérelem

3.1 A fenti 1.2. pont szerinti engedély iránti kérelmet azon állam illetékes hatóságai felé kell benyújtani, amelyben a távoli vezérlésű légitármű repülni fog. A kérelmet legkésőbb hét nappal a tervezett repülés dátuma előtt kell benyújtani, kivéve, ha arról az illető állam másként rendelkezett.

3.2 Ha az illető állam másként nem rendelkezett, az engedély iránti kérelemnek a következőket kell tartalmaznia:

- a) az üzemeltartó neve és elérhetőségei;
- b) A távoli vezérlésű légitármű tulajdonságai (légitármű típusa, maximális megengedett felszállótömege, hajtóművek száma, szárnyfeszítávolság);
- c) a lajstromozási igazolás másolata;

- d) a légijármű a rádiózás során használt hívójele, ha van ilyen;
- e) a légialkalmassági bizonyítványának másolata;
- f) a távoli vezérlésű légijármű rendszer üzembentartói tanúsítvány másolata;
- g) a távpilóta szakszolgálati engedély másolata;
- h) a légijármű rádióállomás-engedélyének másolata, ha van ilyen;
- i) a tervezett repülés leírása (a repülés típusa és szándéka feltüntetésével), repülési szabályok, ha ez a szándék, vizuális figyelemmel kíséréssel történő repülés, a tervezett repülés dátuma, indulási pontja, rendeltetési helye, utazósebesség(ei), utazómagasság(ai), a lerepülendő útvonal, a repülések időtartama/gyakorisága;
- j) fel- és leszállás követelményei;
- k) a távoli vezérlésű légijármű teljesítményadatai, beleértve:
 - 1) repülési sebessége;
 - 2) tipikus és maximális emelkedési sebességek;
 - 3) tipikus és maximális süllyedési sebességek;
 - 4) tipikus és maximális fordulási szögek;
 - 5) egyéb releváns teljesítményadatok (pl. a szél, jegesedés és csapadék jelentette korlátozások); és
 - 6) légijármű maximális repülési ideje;
- l) kommunikációs, navigációs és légtérellelőrzési képességek:
 - 1) légiforgalmi biztonsági kommunikációs frekvenciák és berendezések, beleértve:
 - i) az ATC-vel történő kommunikációt, illetve a kommunikáció alternatív módjait is;
 - ii) vezetési és irányítási adatkapcsolatok (C2), ideértve a teljesítmény-paramétereket és a megjelölt műveleti lefedettségi területet;
 - iii) a távpilóta és az RPA megfigyelő közötti kommunikáció, ha van ilyen;

- 2) navigációs eszközök; és
- 3) légtérellenőrző eszközök (pl. SSR válaszelőadó, ADS-B sugárzó);
- m) felderítő és összeütközés-elkerülő képességek;
- n) vészhelyzeti eljárások, beleértve:
 - 1) az ATC rádiókapcsolat megszakadása;
 - 2) C2 adatkapcsolat meghibásodás;
 - 3) távpilóta/távoli vezérlésű légi jármű megfigyelő kommunikációs kapcsolat megszakadása, ha van ilyen;
- o) a távpilóta állomások száma és földrajzi helye, valamint a távpilóta állomások közötti átadás-átvételi eljárások, ha ilyenek vannak;
- p) A zajkibocsátási tanúsítványt igazoló, az Annex 16. 1. kötetének előírásainak megfelelően kiadott dokumentum, ha ilyen van;
- q) a nemzeti biztonsági előírásoknak való megfelelésről szóló tanúsítvány, amely megfelel az Annex 17. előírásainak, és amely tartalmazza a távoli vezérlésű légi jármű rendszerek üzemeltetésére vonatkozó biztonsági intézkedéseket, ha ilyenek vannak;
- r) hasznos teherre vonatkozó információk/leírások; és
- s) a megfelelő biztosítási/felelősségbiztosítási védelmet bizonyító dokumentum.

3.3 Ha a 3.2. pontban felsorolt tanúsítványok és dokumentumok nem angol nyelven kerültek kibocsátásra, azok angol fordítását szintén mellékelni kell.

3.4 Az érintett állam(ok) hozzájárulásának megszerzését követően értesíteni kell a légiforgalmi szolgálatokat, a koordinációt pedig az érintett állam(ok) szabályai szerint kell végrehajtani.

Megjegyzés — Az engedély iránti kérelem nem helyettesíti a légiforgalmi szolgálatokhoz benyújtandó repülési tervet, annak követelményeit nem elégíti ki.

3.5 Az engedély módosítása iránti kérelmet az érintett állam(ok)hoz kell benyújtani. Ha a módosításokat jóváhagyták, az üzemeltető köteles az érintett hatóságokat értesíteni.

3.6 Ha a repülést törlik, az üzemeltető vagy a távpilóta a lehető leghamarabb köteles értesíteni az összes illetékes hatóságot.

5. FÜGGELÉK SZEMÉLYZET NÉLKÜLI SZABAD BALLONOK

(Ld. a jelen Annex 3. Fejezet 3.1.10. pontját)

1. A személyzet nélküli szabad ballonok osztályozása

A személyzet nélküli szabad ballonokat a következőképpen kell osztályozni:

- a) *könnyű*: az a személyzet nélküli szabad ballon, amely egy vagy több darabból álló terhet szállít, amelynek tömege 4 kg-nál kevesebb, kivéve, ha a ballon az alábbi c) 2), 3) vagy 4) pontoknak megfelelően nehéz ballonnak minősül; vagy
- b) *közepes*: az a személyzet nélküli szabad ballon, amely egy vagy több darabból álló terhet szállít, amelynek össztömege 4 kg vagy több, de 6 kg-nál kevesebb, kivéve, ha a ballon az alábbi c) 2), 3) vagy 4) pontoknak megfelelően nehéz ballonnak minősül;
- c) *nehéz*: az a személyzet nélküli szabad ballon, amely olyan terhet szállít, amelynek:
 - 1) össztömege 6 kg vagy több; vagy
 - 2) egy darab 3 kg-os vagy nehezebb terhet szállít; vagy
 - 3) egy darab 2 kg-os vagy nehezebb csomagot szállít, amelynek területi sűrűsége nagyobb, mint 13 g/cm²; vagy
 - 4) a teher felfüggesztésre olyan kötelet vagy egyéb eszközt használnak, amelynél 230 N, vagy ennél nagyobb becsapódási erőre van szükség ahhoz, hogy a terhelés leváljon a ballonról.

1. Megjegyzés — A c) 3) pontban említett területi sűrűséget úgy kell kiszámítani, hogy a teher grammban kifejezett össztömegét el kell osztani a teher legkisebb felületének négyzetcentiméterben kifejezett nagyságával.

2. Megjegyzés — Lásd az A5-1. ábrát.

2. Általános üzemeltetési szabályok

2.1 A személyzet nélküli szabad ballon nem üzemeltethető azon állam engedélye nélkül, ahol a felbocsátást végrehajtják.

2.2 A kizárólag meteorológiai célokra használt és az illetékes hatóságok által előírtaknak megfelelően üzemeltetett könnyű ballon kivételével, a személyzet nélküli szabad ballont más állam területére átrepültetni az érintett állam megfelelő engedélye nélkül tilos.

2.3 Amennyiben a repülés tervezésekor okkal feltételezhető, hogy a ballon egy másik állam légterébe sodródhat, a 2.2. pontban megjelölt engedélyt még a felbocsátás megkezdése előtt be kell szerezni. Ilyen engedély beszerezhető ballonnal végzett repülések sorozatára, vagy egy adott típusú ismétlődő repülésre, pl. légkörkutató ballonok repülésére.

2.4 A személyzet nélküli szabad ballont a lajstromozó állam, valamint a várhatóan átrepült államok előírásaiban meghatározott feltételeknek megfelelően kell üzemeltetni.

TULAJDONSÁGO K		HASZNOS TEHER TÖMEGE (kilogramm)					
KÖTÉL VAGY EGYÉB FELFÜGGESZTÉS 230 N vagy NAGYOBB							
EGYES TEHER CSOMAGOK	TERÜLETI SŰRÜSÉG Nagyobb, mint 13 g/cm ²						
A TERÜLETI SŰRÜSÉG KISZÁMÍTÁSA A TÖMEG (g) A legkisebb terület nagysága (cm ²)	TERÜLETI SŰRÜSÉG Kisebb, mint 13 g/cm ²						
ÖSSZTÖMEG (ha a Felfüggesztés VAGY a Területi sűrűség VAGY az egyes csomagok Tömege nem játszik szerepet)		 					

A5-1. ábra A személyzet nélküli szabad ballonok osztályozása

2.5 A személyzet nélküli szabad ballont tilos úgy üzemeltetni, hogy a ballon vagy bármely része – köztük a teher – földnek ütközése a műveletben részt nem vevő személyeket vagy vagyontárgyakat veszélyeztesse.

2.6 Nehéz besorolású személyzet nélküli szabad ballont tilos nyílt tenger felett üzemeltetni a megfelelő ATS hatósággal való előzetes koordináció nélkül.

3. Üzemeltetési korlátozások és a felszereltséggel kapcsolatos követelmények

3.1 A személyzet nélküli nehéz besorolású szabad ballon nem üzemeltethető 18 000 méter (60 000 láb) nyomásmagasságon, vagy ez alatt az illetékes ATS hatóság engedélye nélkül, ha:

- a) a felhőzet vagy a homályt okozó jelenség kiterjedése meghaladja a négynyolcados lefedettséget; vagy
- b) a vízszintes látástávolság 8 km-nél kevesebb.

3.2 A nehéz vagy a közepes besorolású, személyzet nélküli szabad ballont tilos úgy felbocsátani, hogy az a városok, települések sűrűn lakott területei és a műveletben részt nem vevő, szabadban tartózkodó embercsoportok felett 300 méternél (1000 láb) alacsonyabban repüljön.

3.3 Nehéz besorolású, személyzet nélküli szabad ballon az alábbi feltételekkel üzemeltethető:

- a) a ballon legalább két darab, egymástól függetlenül működő, automatikus vagy távirányítású teherleoldó berendezéssel vagy rendszerrel van felszerelve a továbbrepülés megakadályozása érdekében.
- b) túlnyomás nélküli polietilén ballonok esetében legalább két, egymástól független módszert, rendszert vagy eszközt vagy azok kombinációját alkalmazzák annak érdekében, hogy a hőlégballon kupolájának a továbbrepülése megakadályozható legyen.

Megjegyzés – Ezen berendezések használata a túlnyomásos ballonoknál nem szükséges, mivel azok a teher elengedése után gyorsan felemelkednek és a ballon köpeny a kilyukasztásra szolgáló berendezés vagy rendszer nélkül is széthasad. A túlnyomásos ballon itt olyan nem táguló burkolatú ballont jelent, amely ellenáll a belső túlnyomásnak. A ballont úgy töltik fel, hogy az éjszakai kisebb nyomású gáz teljesen kitöltse a ballon belsejét. Az ilyen túlnyomásos ballon gyakorlatilag egészen addig állandó szinten marad, amíg túl sok gáz nem távozik el belőle.

- c) a ballon burkolata olyan radarjel visszaverő berendezéssel vagy radarjel visszaverő anyaggal van felszerelve, amely a 200 MHz és 2700 MHz frekvenciatartományok között működő földi radarberendezéseknek visszavert jelet ad és/vagy a ballon olyan egyéb berendezéssel van felszerelve, amely a földi radarberendezés hatótávolságán túl a radar kezelőjének folyamatos célkövetésre ad lehetőséget.

3.4 A nehéz besorolású személyzet nélküli szabad ballont tilos olyan területen üzemeltetni, ahol

- a) olyan területen, ahol másodlagos radarberendezést használnak, kivéve, ha a ballon olyan transzponderrel van felszerelve, amely képes kijelölt transzponderkód és nyomásmagasság folyamatos sugárzására, vagy amelyet a megfigyelő állomásról szükség szerint be lehet kapcsolni.
- b) földi telepítésű, ADS-B berendezést használnak, kivéve, ha a ballon nyomásmagasság-adatokat is sugárzó ADS-B adóval van felszerelve, amely képes a folyamatos sugárzásra, vagy amelyet a megfigyelő állomásról szükség szerint be lehet kapcsolni.

3.5 Azt a nehéz besorolású, személyzet nélküli szabad ballont, amely olyan függő antennával van felszerelve, amelynek bármely pontján történő letörléséhez 230 Newtonnál nagyobb erőre van szükség, csak abban az esetben üzemeltethetnek, ha az antennán legalább 15 méterenként színes jelzőzászló vagy jelzőcsík található.

3.6 A nehéz besorolású személyzet nélküli szabad ballon nem üzemeltethető 18 000 méter (60 000 láb) nyomásmagasság alatt napnyugta és napkelte (az az üzemelés magasságához igazított időmeghatározás) között az illetékes légiforgalmi szolgálati hatóság által előírtak szerint, kivéve, ha a ballont, annak tartozékait és a terhet, függetlenül attól, hogy ezek a repülés során a ballonról leválnak-e vagy sem, jelzőfényvel látják el.

3.7 A nehéz besorolású, személyzet nélküli szabad ballon, amely 15 méternél hosszabb felfüggeszthető szerkezettel (a nagyon feltűnő, színes, nyitott ejtőernyő kivételével) van ellátva, nem üzemeltethető napkelte és napnyugta között 18 000 méter (60 000 láb) nyomásmagasság alatt, kivéve, ha a függő szerkezetet feltűnő váltakozó színű csíkokkal befestik, vagy azt színes jelzőzászlókkal látják el.

4. A repülés befejezése

A nehéz besorolású, személyzet nélküli szabad ballon üzemeltetője köteles működésbe hozni a fenti 3.3. a) és b) pontban előírt, továbbrepülést megakadályozó berendezést, ha:

- a) ismeretessé válik, hogy az időjárási feltételek az üzemeltetésre előírt minimumoknál rosszabbak;
- b) meghibásodás, vagy bármely egyéb ok miatt a további üzemeltetés veszélyes lehet a légiforgalomra vagy a földön lévő személyekre vagy vagyontárgyakra; vagy
- c) mielőtt a ballon engedély nélkül berepül egy másik állam légterébe.

5. A repülésre vonatkozó tájékoztatás

5.1 A repülés előtti tájékoztatás

5.1.1 A közepes és a nehéz besorolású, személyzet nélküli szabad ballon tervezett repüléséről a repülés megkezdése előtt legalább hét nappal előzetes tájékoztatást kell küldeni az illetékes légiforgalmi szolgálati egységnek.

5.1.2 A tervezett repüléssel kapcsolatos tájékoztatásnak – az illetékes légiforgalmi szolgálati egység kívánságának megfelelően – az alábbi adatokat kell tartalmaznia:

- a) a ballon azonosító jele vagy a repülési feladat kódja;
- b) a ballon osztálya és leírása);
- c) SSR kód, légijármű címe, vagy NDB frekvencia (amelyik rendelkezésre áll);
- d) az üzemeltető neve és telefonszáma;
- e) a felbocsátás helye;
- f) a felbocsátás tervezett ideje (vagy több felbocsátás esetén a felbocsátások kezdete és befejezése);
- g) több ballon felbocsátása esetén a ballonok száma, valamint a felbocsátások közötti időtartam;
- h) a felemelkedés várható iránya;
- i) utazómagasság (nyomásmagasság);
- j) az a várható időtartam, amely a 18000 méter (60000 láb) nyomásmagasság keresztezéséig, vagy ha az utazómagasság 18000 méter (60000 láb) vagy kevesebb, az utazómagasság eléréséig eltelik, valamint a keresztezés vagy az utazómagasság elérés számított helye;

Megjegyzés – Ha az üzemeltetés folyamatosan történő ballon-felbocsátásokból áll, a feltüntetendő idők azon várható időpontok, amikor az első és az utolsó ballon eléri a megfelelő repülési szintet (például 122136Z–130330Z).

- k) a repülés befejezésének várható ideje (nap/óra/perc), valamint a tervezett földetérési (megtalálási) terület. Azon ballonok esetében, melyek repülése hosszú ideig tart és ezért a repülés befejezésének idejét, valamint a tervezett földetérési/megtalálási területet pontosan nem lehet előre megállapítani, a “hosszú időtartam” (long duration) kifejezést kell használni.

Megjegyzés – Amennyiben egynél több földetérési/megtalálási területet állapítanak meg, minden egyes helyszínt, a megfelelő várható földetérési idővel együtt fel kell tüntetni. Amennyiben sorozatos földetérés várható, a feltüntetendő idők azon várható időpontok legyenek, amikor a sorozat első és utolsó ballonja földet ér (például 070330Z–072300Z).

5.1.3 Az 5.1.2. pont előírásaiban megadott, felbocsátás előtti tájékoztatások bármely változását legalább 6 órával, kritikus időpontú naprendszeri vagy kozmikus zavarok vizsgálata esetén legalább 30 perccel a tervezett felbocsátás előtt be kell jelenteni az érintett légiforgalmi szolgálati egységnek.

5.2 A felbocsátás bejelentése

A közepes vagy nehéz besorolású, személyzet nélküli szabad ballon felbocsátása után az üzemeltetőnek azonnal értesítenie kell az illetékes légiforgalmi szolgálati egységet a következőkről:

- a) a ballon azonosító jele;
- b) a felbocsátás helye;
- c) a felbocsátás tényleges ideje;
- d) a 18 000 méter (60 000 láb) nyomásmagasság keresztezésének, vagy ha az utazómagasság 18000 méter (60 000 láb) vagy kevesebb, az utazómagasság elérésének várható ideje és helye; és
- e) az 5.1.2. g) és h) pontban előírtak szerint az előzetes tájékoztatásban közltekől való bármely eltérés.

5.3 Tájékoztítás a repülési feladat törléséről

Az üzemeltetőnek azonnal értesítenie kell az illetékes légiforgalmi szolgálati egységet, amint ismertté válik, hogy az 5.1. pontban előírtak alapján előzetesen bejelentett közepes vagy nehéz besorolású, személyzet nélküli szabad ballon repülését törlik.

6. A repülési útvonal követése és helyzetjelentések

6.1 A 18 000 méter (60 000 láb) nyomásmagasságon, vagy ez alatt működő nehéz besorolású, személyzet nélküli szabad ballon üzemeltetőjének figyelemmel kell kísérnie a ballon repülési útját és a légiforgalmi szolgálatok kívánságának megfelelően, jelentenie kell a ballon helyzetét. Amennyiben a légiforgalmi szolgálatok gyakoribb helyzetjelentést nem kérnek, az üzemeltetőnek minden két órában jelentenie kell a ballon helyzetét.

6.2 A 18 000 méter (60 000 láb) nyomásmagasság felett működő nehéz besorolású, személyzet nélküli szabad ballon üzemeltetőjének figyelemmel kell kísérnie a ballon repülési útját és a légiforgalmi szolgálatok kívánságának megfelelően jelentenie kell a ballon helyzetét. Amennyiben a légiforgalmi szolgálatok gyakoribb helyzetjelentéseket nem kérnek, az üzemeltetőnek 24 óránként kell jelenteni a ballon helyzetét.

6.3 Amennyiben a ballon helyzetét a 6.1. és a 6.2. pontokban előírtak szerint nem lehet megállapítani, az üzemeltetőnek erről azonnal értesítenie kell az illetékes légiforgalmi szolgálati egységet. Ennek az értesítésnek tartalmaznia kell a ballon utolsó megállapított helyzetét. Az illetékes légiforgalmi szolgálati egységet azonnal értesíteni kell, amikor a ballon követése ismét lehetővé válik.

6.4 A nehéz besorolású, személyzet nélküli szabad ballon tervezett süllyedésének megkezdése előtt egy órával az üzemeltetőnek értesíteni kell az illetékes légiforgalmi szolgálati egységet a ballonnal kapcsolatos következő adatokról:

- a) jelenlegi földrajzi helyzet;

- b) jelenlegi repülési magasság (nyomásmagasság);
- c) amennyiben lehetséges, a 18 000 méter (60 000 láb) nyomásmagasság keresztezésének várható időpontja;
- d) a földetérés várható ideje és helye.

6.5 A nehéz vagy közepes besorolású, személyzet nélküli irányítatlan ballon üzemeltetőjének értesítenie kell az illetékes légiforgalmi szolgálati egységet a repülési feladat befejezéséről.

26. melléklet a 2024. évi ... törvényhez

A nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Annex 2. 43. módosítás hiteles angol nyelvű szövege:

COVER SHEET TO AMENDMENT 43

INTERNATIONAL STANDARDS

RULES OF THE AIR

ANNEX 2 TO THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION

TENTH EDITION — JULY 2005 INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

Checklist of Amendments to Annex 2

<i>Effective date</i>	<i>Date of applicability</i>

Tenth Edition (incorporates Amendments 1 to 38) 2005	11 July 2005	24 November
Amendment 39 (adopted by the Council on 20 February 2006) 2006	17 July 2006	23 November
Amendment 40 (adopted by the Council on 26 February 2007) 2007	16 July 2007	22 November
Amendment 41 (adopted by the Council on 10 March 2008) 2008	20 July 2008	20 November
Amendment 42 (adopted by the Council on 4 March 2009) 2009	20 July 2009	19 November
Amendment 43 (adopted by the Council on 7 March 2012) Replacement pages (iii), (iv), (v) to (xii), 1-1 to 1-9, 3-1 to 3-15, APP 4-1 to APP 4-4, APP 5-1 to APP 5-6 2012	16 July 2012	15 November



Transmittal note

***Amendment 43 to the
International Standards***

RULES OF THE AIR

(Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation)

4. Insert the following replacement pages in Annex 2 (Tenth Edition) to incorporate Amendment 43 which becomes applicable on 15 November 2012:

a) Pages (iii) and (iv)	— Table of Contents
b) Pages (v) to (xii)	— Foreword
c) Pages 1-1 to 1-9	— Chapter 1
d) Pages 3-1 to 3-15	— Chapter 3
e) Pages APP 4-1 to APP 4-4	— Appendix 4
5. Remove existing Appendix 4 and replace with new Appendix 5, pages APP 5-1 to APP 5-6.
6. Record the entry of this amendment on page (ii).

TABLE OF CONTENTS

FOREWORD

CHAPTER 1. Definitions

CHAPTER 2. Applicability of the rules of the air

- 2.1 Territorial application of the rules of the air
- 2.2 Compliance with the rules of the air
- 2.3 Responsibility for compliance with the rules of the air
- 2.4 Authority of pilot-in-command of an aircraft
- 2.5 Problematic use of psychoactive substances

CHAPTER 3. General rules

- 3.1 Protection of persons and property
- 3.2 Avoidance of collisions
- 3.3 Flight plans
- 3.4 Signals
- 3.5 Time
- 3.6 Air traffic control service
- 3.7 Unlawful interference
- 3.8 Interception
- 3.9 VMC visibility and distance from cloud minima

CHAPTER 4. Visual flight rules

CHAPTER 5. Instrument flight rules

- 5.1 Rules applicable to all IFR flights

- 5.2 Rules applicable to IFR flights within controlled airspace
- 5.3 Rules applicable to IFR flights outside controlled airspace

APPENDIX 1. Signals

- 1. Distress and urgency signals
- 2. Signals for use in the event of interception
- 3. Visual signals used to warn an unauthorized aircraft flying in, or about to enter a restricted, prohibited or danger area
- 4. Signals for aerodrome traffic
- 5. Marshalling signals
- 6. Standard emergency hand signals

APPENDIX 2. Interception of civil aircraft

- 1. Principles to be observed by States
- 2. Action by intercepted aircraft
- 3. Radiocommunication during interception

APPENDIX 3. Tables of cruising levels

APPENDIX 4. Remotely piloted aircraft systems

- 1. General operating rules
- 2. Certificates and licensing
- 3. Request for authorization

APPENDIX 5. Unmanned free balloons

- 1. Classification of unmanned free balloons
- 2. General operating rules
- 3. Operating limitations and equipment requirements
- 4. Termination
- 5. Flight notification
- 6. Position recording and reports

ATTACHMENT A. Interception of civil aircraft

ATTACHMENT B. Unlawful interference

FOREWORD

Historical background

In October 1945, the Rules of the Air and Air Traffic Control (RAC) Division at its first session made recommendations for Standards, Practices and Procedures for the Rules of the Air. These were reviewed by the then Air Navigation Committee and approved by the Council on 25 February 1946. They were published as *Recommendations for Standards, Practices and Procedures — Rules of the Air* in the first part of Doc 2010, published in February 1946.

The RAC Division, at its second session in December 1946 – January 1947, reviewed Doc 2010 and proposed Standards and Recommended Practices for the Rules of the Air. These were adopted by the Council as Standards and Recommended Practices relating to Rules of the Air on 15 April 1948, pursuant to Article 37 of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) and designated as Annex 2 to the Convention with the title *International Standards and Recommended Practices — Rules of the Air*. They became effective on 15 September 1948.

On 27 November 1951, the Council adopted a complete new text of the Annex, which no longer contained Recommended Practices. The Standards of the amended Annex 2 (Amendment 1) became effective on 1 April 1952 and applicable on 1 September 1952.

Table A shows the origin of subsequent amendments together with a list of the principal subjects involved and the dates on which the amendments were adopted by the Council, when they became effective and when they became applicable.

Applicability

The Standards in this document, together with the Standards and Recommended Practices of Annex 11, govern the application of the *Procedures for Air Navigation Services — Air Traffic Management* (PANS-ATM, Doc 4444) and the *Regional Supplementary Procedures — Rules of the Air and Air Traffic Services*, contained in Doc 7030, in which latter document will be found subsidiary procedures of regional application.

Flight over the high seas. It should be noted that the Council resolved, in adopting Annex 2 in April 1948 and Amendment 1 to the said Annex in November 1951, that the Annex constitutes *Rules relating to the flight and manoeuvre of aircraft* within the meaning of Article 12 of the Convention. Over the high seas, therefore, these rules apply without exception.

On 15 November 1972, when adopting Amendment 14 to Annex 2 relating to authority over aircraft operating over the high seas, the Council emphasized that the Amendment was intended solely to improve safety of flight and to ensure adequate provision of air traffic services over the high seas. The Amendment in no way affects the legal jurisdiction of States of Registry over their aircraft or the responsibility of Contracting States under Article 12 of the Convention for enforcing the Rules of the Air.

Action by Contracting States

Notification of differences. The attention of Contracting States is drawn to the obligation imposed by Article 38 of the Convention by which Contracting States are required to notify the Organization of any differences between their national regulations and practices and the International Standards contained in this Annex and any amendments thereto. Contracting States are invited to keep the Organization currently informed of any differences which may subsequently occur, or of the withdrawal of any differences previously notified. Contracting States are also invited to notify the Organization of any differences between their national regulations and practices and the special recommendations contained in Attachment A to this Annex. A specific request for notification of differences will be sent to Contracting States immediately after the adoption of each amendment to this Annex.

Attention of States is also drawn to the provisions of Annex 15 related to the publication of differences between their national regulations and practices and the related ICAO Standards and Recommended Practices through the Aeronautical Information Service, in addition to the obligation of States under Article 38 of the Convention.

Promulgation of information. Information relating to the applicability of national rules and procedures, and changes thereto, established according to the Standards specified in this Annex shall be notified in accordance with Annex 15.

Use of the text of the Annex in national regulations. The Council, on 13 April 1948, adopted a resolution inviting the attention of Contracting States to the desirability of using in their own national regulations, as far as practicable, the precise language of those ICAO Standards that are of a regulatory character and also of indicating departures from the Standards, including any additional national regulations that were important for the safety or regularity of air navigation. Wherever possible, the provisions of this Annex have been written in such a way as would facilitate incorporation, without major textual changes, into national legislation.

Status of Annex components

An Annex is made up of the following component parts, not all of which, however, are necessarily found in every Annex; they have the status indicated:

3.— Material comprising the Annex proper:

- a) *Standards and Recommended Practices* adopted by the Council under the provisions of the Convention. They are defined as follows:

Standard. Any specification for physical characteristics, configuration, matériel, performance, personnel or procedure, the uniform application of which is recognized as necessary for the safety or regularity of international air navigation and to which Contracting States will conform in accordance with the Convention; in the event of impossibility of compliance, notification to the Council is compulsory under Article 38.

Recommended Practice. Any specification for physical characteristics, configuration, matériel, performance, personnel or procedure, the uniform application of which is recognized as desirable in the interests of safety, regularity or efficiency of international air navigation, and to which Contracting States will endeavour to conform in accordance with the Convention.

- b) *Appendices* comprising material grouped separately for convenience but forming part of the Standards and Recommended Practices adopted by the Council.
- c) *Definitions* of terms used in the Standards and Recommended Practices which are not self-explanatory in that they do not have accepted dictionary meanings. A definition does not have an independent status but is an essential part of each Standard and Recommended Practice in which the term is used, since a change in the meaning of the term would affect the specification.
- d) *Tables and Figures* which add to or illustrate a Standard or Recommended Practice and which are referred to therein, form part of the associated Standard or Recommended Practice and have the same status.

4.— *Material approved by the Council for publication in association with the Standards and Recommended Practices:*

- a) *Forewords* comprising historical and explanatory material based on the action of the Council and including an explanation of the obligations of States with regard to the application of the Standards and Recommended Practices ensuing from the Convention and the Resolution of Adoption.
- b) *Introductions* comprising explanatory material introduced at the beginning of parts, chapters or sections of the Annex to assist in the understanding of the application of the text.
- c) *Notes* included in the text, where appropriate, to give factual information or references bearing on the Standards or Recommended Practices in question, but not constituting part of the Standards or Recommended Practices.
- d) *Attachments* comprising material supplementary to the Standards and Recommended Practices, or included as a guide to their application.

Selection of language

This Annex has been adopted in six languages — English, Arabic, Chinese, French, Russian and Spanish. Each Contracting State is requested to select one of those texts for the purpose of national implementation and for other effects provided for in the Convention, either through direct use or through translation into its own national language, and to notify the Organization accordingly.

Editorial practices

The following practice has been adhered to in order to indicate at a glance the status of each statement: *Standards* have been printed in light face roman; *Notes* have been printed in light face italics, the status being indicated by the prefix *Note*. There are no *Recommended Practices* in Annex 2.

The units of measurement used in this document are in accordance with the International System of Units (SI) as specified in Annex 5 to the Convention on International Civil Aviation. Where Annex 5 permits the use of non-SI alternative units these are shown in parentheses following the basic units. Where two sets of units are quoted it must not be assumed that the pairs of values are equal and interchangeable. It may, however, be inferred that an equivalent level of safety is achieved when either set of units is used exclusively.

Any reference to a portion of this document which is identified by a number includes all subdivisions of the portion.

Table A. Amendments to Annex 2

<i>Amendment</i>	<i>Source(s)</i>	<i>Subject(s)</i>	<i>Adopted/approved Effective Applicable</i>
1st Edition (1948)	RAC Division, Second Session (1947)	Standards and Recommended Practices — Rules of the Air.	15 April 1948 15 September 1948 —
1 (2nd Edition)	RAC Division, Fourth Session (1950)	Complete revision and rearrangement of the Annex.	27 November 1951 1 April 1952 1 September 1952
2	RAC Committee of the European- Mediterranean Region Fourth Special Meeting (1952)	Radiocommunication failure procedures; flight plan.	17 November 1953 1 April 1954 1 September 1954
3 (3rd Edition)	Second Air Navigation Conference (1955)	Definitions and terminology; VFR flight outside controlled airspace; distress and urgency signals; signals for aerodrome traffic; marshalling signals.	11 May 1956 15 September 1956 1 December 1956
4	Air Navigation Commission	Guidance material on the application of the definitions of danger area; prohibited area and restricted area.	14 November 1958 — —
5 (4th Edition)	RAC/SAR Divisions Meeting (1958); Air Navigation Commission	Definitions; prohibition of VFR flights at night within controlled airspace; avoidance of collisions; flight plans; visual and instrument flight rules; SELCAL; marshalling signals.	8 December 1959 1 May 1960 1 August 1960
6	RAC/SAR Divisions Meeting (1958); Airworthiness Committee, Fourth Meeting (1960)	VFR flight; table of cruising levels; aircraft navigation lights.	13 December 1961 1 April 1962 1 July 1962
7	Fourth North Atlantic Regional Air Navigation Meeting (1961)	Application of table of cruising levels in polar areas.	27 June 1962 1 November 1962 1 December 1962
8 (5th Edition)	RAC/OPS Divisional Meeting (1963); Air Navigation Commission	Definitions; provisions regarding flight level and altitudes; submission of flight plans; establishment of a single table of VFR criteria; prohibition of VFR flights at night in uncontrolled airspace and above FL 200; communications for IFR flights outside controlled airspace; replacement of quadrantal table of cruising levels by a semi-circular table; vertical separation above FL 290.	29 November 1965 29 March 1966 25 August 1966
9.	Air Navigation Commission	Guidance material; excerpts from the International Regulations for Preventing Collisions at Sea.	29 November 1965 — —

10	Air Traffic Control Automation Panel (ATCAP), Fifth Meeting (1966); Air Navigation Commission	Flight plans; deletion of guidance material regarding the International Regulations for Preventing Collisions at Sea and of the associated application Standard.	7 June 1967 5 October 1967 8 February 1968

11 Fifth Air Navigation Conference (1967)

Air traffic services reporting office; marshalling signals.	23 January 1969 23 May 1969 18 September 1969

12 (6th Edition)	Sixth Air Navigation Conference (1969)	Definitions; minimum heights/levels; controlled VFR flights; new terminology for designating controlled airspace.	25 May 1970 25 September 1970 4 February 1971

13.	Limited European-Mediterranean (RAC/COM) Regional Air Navigation Meeting (1969); Air Navigation Commission	Radiocommunication failure procedures; unserviceability markings on manoeuvring areas.	24 March 1972 24 July 1972 December 1972
		8	

14	Air Navigation Commission	Authority over aircraft operating over the high seas.	15 November 1972 15 March 1973 16 August 1973

15	Air Traffic Control Automation Panel (ATCAP), Fifth Meeting (1966)	Repetitive flight plans.	13 December 1972 13 April 1973 16 August 1973

16	Seventh Air Navigation Conference (1972)	Note relating to SSR Mode C transmission of pressure-altitude.	23 March 1973 — 23 May 1974

17	Council action in pursuance of Assembly Resolutions A17-10 and A18-10	Practices to be followed in the event that an aircraft is being subjected to unlawful interference.	7 December 1973 7 April 1974 23 May 1974

18	Air Navigation Commission	Radiocommunication failure procedures; Note concerning lease, charter and interchange of aircraft.	8 April 1974 8 August 1974 27 February 1975

19	Technical Panel on Supersonic Transport Operations (SSTP), Fourth Meeting (1973); Air Navigation Commission	Action by an aircraft which is being intercepted; visual signals for use in the event of interception; guidance material to assist States in eliminating or reducing interceptions; provision relating to flight at transonic and supersonic speeds; changes to reflect the concept of cruise climbs.	4 February 1975 4 June 1975 9 October 1975

20	Air Navigation Commission	Time-keeping accuracy in ATS units and on board aircraft; use of SSR code 7500 in the event of unlawful interference.	7 April 1976 7 August 1976 30 December 1976

21	Ninth Air Navigation Conference (1976)	Definitions relating to changeover points and transition altitudes; requirement for aircraft to adhere to the centre line of ATS routes and to comply with changeover points; cruising levels; flight plans and position reports; alignment of the definition of flight level with that in Annex 3 and Annex 10, Volume II.	7 December 1977 7 April 1978 10 August 1978

22	Air Navigation Commission	Unmanned free balloons; estimated time of arrival.	2 March 1981 2 July 1981 26 November 1981
23 (7th Edition)	Air Navigation Commission	Interception of civil aircraft.	1 April 1981 1 August 1981 26 November 1981
24.	Air Navigation Commission	Aircraft exterior lights.	19 March 1982 19 July 1982 25 November 1982
25.	Air Navigation Commission; AGA Divisional Meeting (1981)	Definitions relating to height, instrument approach procedure, manoeuvring and movement area, taxiing, and taxiway; use of the phrase "HIJACK" in the event of interception of civil aircraft; note regarding lease, charter or interchange of aircraft; provisions related to surface movement of aircraft and taxiing; series 2 signals used by helicopters in the event of interception; units of measurement.	21 March 1983 29 July 1983 23 November 1983
26	ATS Data Acquisition, Processing and Transfer Panel, Third Meeting (1981); Air Navigation Commission	Definitions; contents of flight plans; repetitive flight plans; ATS data interchange; pronunciations to be used by intercepting aircraft; alignment of the radiotelephony urgency signal with Annex 10, Volume II; Coordinated Universal Time (UTC).	22 June 1984 22 October 1984 21 November 1985
27 (8th Edition)	Council; Air Navigation Commission	Identification and interception of civil aircraft.	10 March 1986 27 July 1986 20 November 1986
28	Air Navigation Commission	Definition of "apron"; special procedures for use during unlawful interference.	16 March 1987 27 July 1987 19 November 1987
29 (9th Edition)	Visual Flight Rules Operations Panel, Third Meeting (1986); Secretariat; Visual Aids Panel, Eleventh Meeting (1987); Air Navigation Commission; amendments consequential to adoption of amendments to Annex 6	Operation of aircraft in mixed VFR/IFR environments; surface movement of aircraft and surface movement guidance and control; acts of unlawful interference; helicopters as intercepting aircraft.	12 March 1990 30 July 1990 14 November 1991
25	Secondary Surveillance Radar Improvements and Collision Avoidance Systems Panel, Fourth Meeting (SICASP/4) (1989)	Definitions; airborne collision avoidance system (ACAS).	26 February 1993 26 July 1993 11 November 1993
26	Review of the General Concept of Separation Panel, Seventh Meeting (1990); Air Navigation Commission; Automatic Dependent Surveillance Panel, Second Meeting (1992)	Definitions; air-taxiing; separation between aircraft; formation flights by civil aircraft in controlled airspace; automatic dependent surveillance.	18 March 1994 25 July 1994 10 November 1994

27	Air Navigation Commission	Note related to carriage requirements of airborne collision avoidance systems.	19 February 1996 19 February 1996 —
28	Air Navigation Commission	Communication failure procedures.	26 February 1997 21 July 1997 6 November 1997
34	Automatic Dependent Surveillance Panel, Fourth Meeting (1996); Review of the General Concept of Separation Panel, Ninth Meeting (1996); consequential to Amendment 162 to Annex 1	Definitions; automatic dependent surveillance systems and procedures; data interchange between automated ATS systems; ATS applications for air-ground data links; problematic use of psychoactive substances. 4	19 March 1998 20 July 1998 November 1998
35.	Air Navigation Commission; Visual Aids Panel, Thirteenth Meeting (1997)	ATS airspace classifications; visual meteorological conditions clearance; runway-holding position. 4	10 March 1999 19 July 1999 November 1999
36.	Consequential as a result of Amendment 40 to Annex 11; Amendments 23 and 25 to Annex 6, Part I; Amendments 20 and 7 to Annex 6, Parts II and III, respectively; and Amendment 72 to Annex 3	Revised definitions of “air traffic control unit”, “approach control unit”, “alternate aerodrome” “flight crew member”, “pilot-in-command” and “visibility”; editorial amendments.	12 March 2001 16 July 2001 1 November 2001
37.	Separation and Airspace Safety Panel (SASP)	Pilot procedures in the event of unlawful interference; editorial amendments.	28 February 2003 — —
38	Secretariat (10th Edition)	Definitions; marshalling signals; communication failure procedures; interception manoeuvres; editorial amendments.	23 February 2005 11 July 2005 24 November 2005
39.	Secretariat	Restructuring of text to emphasize the responsibility of the pilot-in-command for the avoidance of collisions.	20 February 2006 17 July 2006 24 November 2006
40.	Air Navigation Commission	Definitions and associated procedures for ADS-B, ADS-C and ADS-C agreement; pilot procedures in the event of unlawful interference.	26 February 2007 16 July 2007 23 November 2007
41.	Secretariat with the assistance of the Required Navigation Performance and Special Operational Requirements (RNPSOR) Study Group	Amendment to a definition and Standard to align required navigation performance (RNP) and area navigation (RNAV) terminology with the performance-based navigation (PBN) concept.	10 March 2008 20 July 2008 20 November 2008
42	Recommendation 8/1 of the seventh meeting of the Operations Panel (OPSP/7); Secretariat with the assistance of the APANPIRG task force on RVSM	Amendments to standard emergency hand signals for emergency communications between aircraft rescue and firefighting personnel and flight and/or cabin crews; and harmonization of cruising levels.	4 March 2009 20 July 2009 19 November 2009
43.	Secretariat; Separation and Airspace Safety Panel (SASP); Unmanned Aircraft Systems Study Group (UASSG)	Amendment to definitions; speed variations; and remotely piloted aircraft.	7 March 2012 16 July 2012 15 November 2012

INTERNATIONAL STANDARDS

CHAPTER 1. DEFINITIONS

Note 1.— Throughout the text of this document the term “service” is used as an abstract noun to designate functions, or service rendered; the term “unit” is used to designate a collective body performing a service.

Note 2.— The designation (RR) in these definitions indicates a definition which has been extracted from the Radio Regulations of the International Telecommunication Union (ITU) (see Handbook on Radio Frequency Spectrum Requirements for Civil Aviation including statement of approved ICAO policies (Doc 9718)).

When the following terms are used in the International Standards for Rules of the Air, they have the following meanings:

Acrobatic flight. Manoeuvres intentionally performed by an aircraft involving an abrupt change in its attitude, an abnormal attitude, or an abnormal variation in speed.

ADS-C agreement. A reporting plan which establishes the conditions of ADS-C data reporting (i.e. data required by the air traffic services unit and frequency of ADS-C reports which have to be agreed to prior to using ADS-C in the provision of air traffic services).

Note.— The terms of the agreement will be exchanged between the ground system and the aircraft by means of a contract, or a series of contracts.

Advisory airspace. An airspace of defined dimensions, or designated route, within which air traffic advisory service is available.

Advisory route. A designated route along which air traffic advisory service is available.

Aerodrome. A defined area on land or water (including any buildings, installations and equipment) intended to be used either wholly or in part for the arrival, departure and surface movement of aircraft.

Aerodrome control service. Air traffic control service for aerodrome traffic.

Aerodrome control tower. A unit established to provide air traffic control service to aerodrome traffic.

Aerodrome traffic. All traffic on the manoeuvring area of an aerodrome and all aircraft flying in the vicinity of an aerodrome.

Note.— An aircraft is in the vicinity of an aerodrome when it is in, entering or leaving an aerodrome traffic circuit.

Aerodrome traffic zone. An airspace of defined dimensions established around an aerodrome for the protection of aerodrome traffic.

Aeronautical Information Publication (AIP). A publication issued by or with the authority of a State and containing aeronautical information of a lasting character essential to air navigation.

Aeronautical station (RR S1.81). A land station in the aeronautical mobile service. In certain instances, an aeronautical station may be located, for example, on board ship or on a platform at sea.

Aeroplane. A power-driven heavier-than-air aircraft, deriving its lift in flight chiefly from aerodynamic reactions on surfaces which remain fixed under given conditions of flight.

Airborne collision avoidance system (ACAS). An aircraft system based on secondary surveillance radar (SSR) transponder signals which operates independently of ground-based equipment to provide advice to the pilot on potential conflicting aircraft that are equipped with SSR transponders.

Aircraft. Any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface.

Air-ground control radio station. An aeronautical telecommunication station having primary responsibility for handling communications pertaining to the operation and control of aircraft in a given area.

Air-taxiing. Movement of a helicopter/VTOL above the surface of an aerodrome, normally in ground effect and at a ground speed normally less than 37 km/h (20 kt).

Note.— The actual height may vary, and some helicopters may require air-taxiing above 8 m (25 ft) AGL to reduce ground effect turbulence or provide clearance for cargo slingloads.

Air traffic. All aircraft in flight or operating on the manoeuvring area of an aerodrome.

Air traffic advisory service. A service provided within advisory airspace to ensure separation, in so far as practical, between aircraft which are operating on IFR flight plans.

Air traffic control clearance. Authorization for an aircraft to proceed under conditions specified by an air traffic control unit.

Note 1.— For convenience, the term “air traffic control clearance” is frequently abbreviated to “clearance” when used in appropriate contexts.

Note 2.— The abbreviated term “clearance” may be prefixed by the words “taxi”, “take-off”, “departure”, “en route”, “approach” or “landing” to indicate the particular portion of flight to which the air traffic control clearance relates.

Air traffic control service. A service provided for the purpose of:

a.preventing collisions:

- 1) between aircraft, and
- 2) on the manoeuvring area between aircraft and obstructions, and

b.expediting and maintaining an orderly flow of air traffic.

Air traffic control unit. A generic term meaning variously, area control centre, approach control unit or aerodrome control tower.

Air traffic service. A generic term meaning variously, flight information service, alerting service, air traffic advisory service, air traffic control service (area control service, approach control service or aerodrome control service).

Air traffic services airspaces. Airspaces of defined dimensions, alphabetically designated, within which specific types of flights may operate and for which air traffic services and rules of operation are specified.

Note.—ATS airspaces are classified as Class A to G.

Air traffic services reporting office. A unit established for the purpose of receiving reports concerning air traffic services and flight plans submitted before departure.

Note.—An air traffic services reporting office may be established as a separate unit or combined with an existing unit, such as another air traffic services unit, or a unit of the aeronautical information service.

Air traffic services unit. A generic term meaning variously, air traffic control unit, flight information centre or air traffic services reporting office.

Airway. A control area or portion thereof established in the form of a corridor.

Alerting service. A service provided to notify appropriate organizations regarding aircraft in need of search and rescue aid, and assist such organizations as required.

Alternate aerodrome. An aerodrome to which an aircraft may proceed when it becomes either impossible or inadvisable to proceed to or to land at the aerodrome of intended landing where the necessary services and facilities are available, where aircraft performance requirements can be met and which is operational at the expected time of use. Alternate aerodromes include the following:

Take-off alternate. An alternate aerodrome at which an aircraft would be able to land should this become necessary shortly after take-off and it is not possible to use the aerodrome of departure.

En-route alternate. An alternate aerodrome at which an aircraft would be able to land in the event that a diversion becomes necessary while en route.

Destination alternate. An alternate aerodrome at which an aircraft would be able to land should it become either impossible or inadvisable to land at the aerodrome of intended landing.

Note.—The aerodrome from which a flight departs may also be an en-route or a destination alternate aerodrome for that flight.

Altitude. The vertical distance of a level, a point or an object considered as a point, measured from mean sea level (MSL).

Approach control service. Air traffic control service for arriving or departing controlled flights.

Approach control unit. A unit established to provide air traffic control service to controlled flights arriving at, or departing from, one or more aerodromes.

Appropriate ATS authority. The relevant authority designated by the State responsible for providing air traffic services in the airspace concerned.

Appropriate authority.

- a) *Regarding flight over the high seas:* The relevant authority of the State of Registry.
- b) *Regarding flight other than over the high seas:* The relevant authority of the State having sovereignty over the territory being overflown.

Apron. A defined area, on a land aerodrome, intended to accommodate aircraft for purposes of loading or unloading passengers, mail or cargo, fuelling, parking or maintenance.

Area control centre. A unit established to provide air traffic control service to controlled flights in control areas under its jurisdiction.

Area control service. Air traffic control service for controlled flights in control areas.

Area navigation (RNAV). A method of navigation which permits aircraft operation on any desired flight path within the coverage of ground- or space-based navigation aids or within the limits of the capability of self-contained aids, or a combination of these.

Note.— Area navigation includes performance-based navigation as well as other operations that do not meet the definition of performance-based navigation.

ATS route. A specified route designed for channelling the flow of traffic as necessary for the provision of air traffic services.

Note 1.— The term “ATS route” is used to mean variously, airway, advisory route, controlled or uncontrolled route, arrival or departure route, etc.

Note 2.— An ATS route is defined by route specifications which include an ATS route designator, the track to or from significant points (waypoints), distance between significant points, reporting requirements and, as determined by the appropriate ATS authority, the lowest safe altitude.

Automatic dependent surveillance — broadcast (ADS-B). A means by which aircraft, aerodrome vehicles and other objects can automatically transmit and/or receive data such as identification, position and additional data, as appropriate, in a broadcast mode via a data link.

Automatic dependent surveillance — contract (ADS-C). A means by which the terms of an ADS-C agreement will be exchanged between the ground system and the aircraft, via a data link, specifying under what conditions ADS-C reports would be initiated, and what data would be contained in the reports.

Note.— The abbreviated term “ADS contract” is commonly used to refer to ADS event contract, ADS demand contract, ADS periodic contract or an emergency mode.

Ceiling. The height above the ground or water of the base of the lowest layer of cloud below 6 000 metres (20 000 feet) covering more than half the sky.

Changeover point. The point at which an aircraft navigating on an ATS route segment defined by reference to very high frequency omnidirectional radio ranges is expected to transfer its primary navigational reference from the facility behind the aircraft to the next facility ahead of the aircraft.

Note.— Changeover points are established to provide the optimum balance in respect of signal strength and quality between facilities at all levels to be used and to ensure a common source of azimuth guidance for all aircraft operating along the same portion of a route segment.

Clearance limit. The point to which an aircraft is granted an air traffic control clearance.

Command and control (C2) link. The data link between the remotely piloted aircraft and the remote pilot station for the purposes of managing the flight.

Control area. A controlled airspace extending upwards from a specified limit above the earth.

Controlled aerodrome. An aerodrome at which air traffic control service is provided to aerodrome traffic.

Note.— The term “controlled aerodrome” indicates that air traffic control service is provided to aerodrome traffic but does not necessarily imply that a control zone exists.

Controlled airspace. An airspace of defined dimensions within which air traffic control service is provided in accordance with the airspace classification.

Note.— Controlled airspace is a generic term which covers ATS airspace Classes A, B, C, D and E as described in Annex 11, 2.6.

Controlled flight. Any flight which is subject to an air traffic control clearance.

Controller-pilot data link communications (CPDLC). A means of communication between controller and pilot, using data link for ATC communications.

Control zone. A controlled airspace extending upwards from the surface of the earth to a specified upper limit.

Cruise climb. An aeroplane cruising technique resulting in a net increase in altitude as the aeroplane mass decreases.

Cruising level. A level maintained during a significant portion of a flight.

Current flight plan. The flight plan, including changes, if any, brought about by subsequent clearances.

Danger area. An airspace of defined dimensions within which activities dangerous to the flight of aircraft may exist at specified times.

Data link communications. A form of communication intended for the exchange of messages via a data link.

Detect and avoid. The capability to see, sense or detect conflicting traffic or other hazards and take the appropriate action.

Estimated off-block time. The estimated time at which the aircraft will commence movement associated with departure.

Estimated time of arrival. For IFR flights, the time at which it is estimated that the aircraft will arrive over that designated point, defined by reference to navigation aids, from which it is intended that an instrument approach procedure will be commenced, or, if no navigation aid is associated with the aerodrome, the time at which the aircraft will arrive over the aerodrome. For VFR flights, the time at which it is estimated that the aircraft will arrive over the aerodrome.

Expected approach time. The time at which ATC expects that an arriving aircraft, following a delay, will leave the holding fix to complete its approach for a landing.

Note.— The actual time of leaving the holding fix will depend upon the approach clearance.

Filed flight plan. The flight plan as filed with an ATS unit by the pilot or a designated representative, without any subsequent changes.

Flight crew member. A licensed crew member charged with duties essential to the operation of an aircraft during a flight duty period.

Flight information centre. A unit established to provide flight information service and alerting service.

Flight information region. An airspace of defined dimensions within which flight information service and alerting service are provided.

Flight information service. A service provided for the purpose of giving advice and information useful for the safe and efficient conduct of flights.

Flight level. A surface of constant atmospheric pressure which is related to a specific pressure datum, 1 013.2 hectopascals (hPa), and is separated from other such surfaces by specific pressure intervals.

Note 1.— A pressure type altimeter calibrated in accordance with the Standard Atmosphere:

- a) when set to a QNH altimeter setting, will indicate altitude;*
- b) when set to a QFE altimeter setting, will indicate height above the QFE reference datum;*
- c) when set to a pressure of 1 013.2 hPa, may be used to indicate flight levels.*

Note 2.— The terms “height” and “altitude”, used in Note 1 above, indicate altimetric rather than geometric heights and altitudes.

Flight plan. Specified information provided to air traffic services units, relative to an intended flight or portion of a flight of an aircraft.

Flight visibility. The visibility forward from the cockpit of an aircraft in flight.

Ground visibility. The visibility at an aerodrome as reported by an accredited observer or by automatic systems.

Heading. The direction in which the longitudinal axis of an aircraft is pointed, usually expressed in degrees from North (true, magnetic, compass or grid).

Height. The vertical distance of a level, a point or an object considered as a point, measured from a specified datum.

IFR. The symbol used to designate the instrument flight rules.

IFR flight. A flight conducted in accordance with the instrument flight rules.

IMC. The symbol used to designate instrument meteorological conditions.

Instrument approach procedure. A series of predetermined manoeuvres by reference to flight instruments with specified protection from obstacles from the initial approach fix, or where applicable, from the beginning of a defined arrival route to a point from which a landing can be completed and thereafter, if a landing is not completed, to a position at which holding or en-route obstacle clearance criteria apply. Instrument approach procedures are classified as follows:

Non-precision approach (NPA) procedure. An instrument approach procedure which utilizes lateral guidance but does not utilize vertical guidance.

Approach procedure with vertical guidance (APV). An instrument approach procedure which utilizes lateral and vertical guidance but does not meet the requirements established for precision approach and landing operations.

Precision approach (PA) procedure. An instrument approach procedure using precision lateral and vertical guidance with minima as determined by the category of operation.

Note.— Lateral and vertical guidance refers to the guidance provided either by:

- a) a ground-based navigation aid; or*
- b) computer-generated navigation data.*

Instrument meteorological conditions. Meteorological conditions expressed in terms of visibility, distance from cloud, and ceiling, less than the minima specified for visual meteorological conditions.

Note.— The specified minima for visual meteorological conditions are contained in Chapter 4.

Landing area. That part of a movement area intended for the landing or take-off of aircraft.

Level. A generic term relating to the vertical position of an aircraft in flight and meaning variously, height, altitude or flight level.

Manoeuvring area. That part of an aerodrome to be used for the take-off, landing and taxiing of aircraft, excluding aprons.

Movement area. That part of an aerodrome to be used for the take-off, landing and taxiing of aircraft, consisting of the manoeuvring area and the apron(s).

Operator. A person, organization or enterprise engaged in or offering to engage in an aircraft operation.

Note.— In the context of remotely piloted aircraft, an aircraft operation includes the remotely piloted aircraft system.

Pilot-in-command. The pilot designated by the operator, or in the case of general aviation, the owner, as being in command and charged with the safe conduct of a flight.

Pressure-altitude. An atmospheric pressure expressed in terms of altitude which corresponds to that pressure in the Standard Atmosphere.⁴

Problematic use of substances. The use of one or more psychoactive substances by aviation personnel in a way that:

- a) constitutes a direct hazard to the user or endangers the lives, health or welfare of others; and/or
- b) causes or worsens an occupational, social, mental or physical problem or disorder.

Prohibited area. An airspace of defined dimensions, above the land areas or territorial waters of a State, within which the flight of aircraft is prohibited.

Psychoactive substances. Alcohol, opioids, cannabinoids, sedatives and hypnotics, cocaine, other psychostimulants, hallucinogens, and volatile solvents, whereas coffee and tobacco are excluded.

Radiotelephony. A form of radiocommunication primarily intended for the exchange of information in the form of speech.

Remote pilot. A person charged by the operator with duties essential to the operation of a remotely piloted aircraft and who manipulates the flight controls, as appropriate, during flight time.

Remote pilot station. The component of the remotely piloted aircraft system containing the equipment used to pilot the remotely piloted aircraft.

Remotely piloted aircraft (RPA). An unmanned aircraft which is piloted from a remote pilot station.

Remotely piloted aircraft system (RPAS). A remotely piloted aircraft, its associated remote pilot station(s), the required command and control links and any other components as specified in the type design.

Repetitive flight plan (RPL). A flight plan related to a series of frequently recurring, regularly operated individual flights with identical basic features, submitted by an operator for retention and repetitive use by ATS units.

Reporting point. A specified geographical location in relation to which the position of an aircraft can be reported.

Restricted area. An airspace of defined dimensions, above the land areas or territorial waters of a State, within which the flight of aircraft is restricted in accordance with certain specified conditions.

RPA observer. A trained and competent person designated by the operator who, by visual observation of the remotely piloted aircraft, assists the remote pilot in the safe conduct of the flight.

Runway. A defined rectangular area on a land aerodrome prepared for the landing and take-off of aircraft.

⁴ As defined in Annex 8.

Runway-holding position. A designated position intended to protect a runway, an obstacle limitation surface, or an ILS/MLS critical/sensitive area at which taxiing aircraft and vehicles shall stop and hold, unless otherwise authorized by the aerodrome control tower.

Note.— In radiotelephony phraseologies, the expression “holding point” is used to designate the runway-holding position.

Safety-sensitive personnel. Persons who might endanger aviation safety if they perform their duties and functions improperly including, but not limited to, crew members, aircraft maintenance personnel and air traffic controllers.

Signal area. An area on an aerodrome used for the display of ground signals.

Special VFR flight. A VFR flight cleared by air traffic control to operate within a control zone in meteorological conditions below VMC.

Taxiing. Movement of an aircraft on the surface of an aerodrome under its own power, excluding take-off and landing.

Taxiway. A defined path on a land aerodrome established for the taxiing of aircraft and intended to provide a link between one part of the aerodrome and another, including:

- a) *Aircraft stand taxilane.* A portion of an apron designated as a taxiway and intended to provide access to aircraft stands only.
- b) *Apron taxiway.* A portion of a taxiway system located on an apron and intended to provide a through taxi route across the apron.
- c) *Rapid exit taxiway.* A taxiway connected to a runway at an acute angle and designed to allow landing aeroplanes to turn off at higher speeds than are achieved on other exit taxiways thereby minimizing runway occupancy times.

Terminal control area. A control area normally established at the confluence of ATS routes in the vicinity of one or more major aerodromes.

Total estimated elapsed time. For IFR flights, the estimated time required from take-off to arrive over that designated point, defined by reference to navigation aids, from which it is intended that an instrument approach procedure will be commenced, or, if no navigation aid is associated with the destination aerodrome, to arrive over the destination aerodrome. For VFR flights, the estimated time required from take-off to arrive over the destination aerodrome.

Track. The projection on the earth's surface of the path of an aircraft, the direction of which path at any point is usually expressed in degrees from North (true, magnetic or grid).

Traffic avoidance advice. Advice provided by an air traffic services unit specifying manoeuvres to assist a pilot to avoid a collision.

Traffic information. Information issued by an air traffic services unit to alert a pilot to other known or observed air traffic which may be in proximity to the position or intended route of flight and to help the pilot avoid a collision.

Transition altitude. The altitude at or below which the vertical position of an aircraft is controlled by reference to altitudes.

Unmanned free balloon. A non-power-driven, unmanned, lighter-than-air aircraft in free flight.

Note.— Unmanned free balloons are classified as heavy, medium or light in accordance with specifications contained in Appendix 5.

VFR. The symbol used to designate the visual flight rules.

VFR flight. A flight conducted in accordance with the visual flight rules.

Visibility. Visibility for aeronautical purposes is the greater of:

- a) the greatest distance at which a black object of suitable dimensions, situated near the ground, can be seen and recognized when observed against a bright background;
- b) the greatest distance at which lights in the vicinity of 1 000 candelas can be seen and identified against an unlit background.

Note 1.— The two distances have different values in air of a given extinction coefficient, and the latter b) varies with the background illumination. The former a) is represented by the meteorological optical range (MOR).

Note. 2.— The definition applies to the observations of visibility in local routine and special reports, to the observations of prevailing and minimum visibility reported in METAR and SPECI and to the observations of ground visibility.

Visual line-of-sight (VLOS) operation. An operation in which the remote pilot or RPA observer maintains direct unaided visual contact with the remotely piloted aircraft.

Visual meteorological conditions. Meteorological conditions expressed in terms of visibility, distance from cloud, and ceiling, equal to or better than specified minima.

Note.— The specified minima are contained in Chapter 4.

VMC. The symbol used to designate visual meteorological conditions.

CHAPTER 3. GENERAL RULES

3.1 Protection of persons and property

3.1.1 Negligent or reckless operation of aircraft

An aircraft shall not be operated in a negligent or reckless manner so as to endanger life or property of others.

3.1.2 Minimum heights

Except when necessary for take-off or landing, or except by permission from the appropriate authority, aircraft shall not be flown over the congested areas of cities, towns or settlements or over an open-air assembly of persons, unless at such a height as will permit, in the event of an emergency arising, a landing to be made without undue hazard to persons or property on the surface.

Note.— See 4.6 for minimum heights for VFR flights and 5.1.2 for minimum levels for IFR flights.

3.1.3 Cruising levels

The cruising levels at which a flight or a portion of a flight is to be conducted shall be in terms of:

- a) flight levels, for flights at or above the lowest usable flight level or, where applicable, above the transition altitude;
- b) altitudes, for flights below the lowest usable flight level or, where applicable, at or below the transition altitude.

Note.— The system of flight levels is prescribed in the Procedures for Air Navigation Services — Aircraft Operations (Doc 8168).

3.1.4 Dropping or spraying

Nothing shall be dropped or sprayed from an aircraft in flight except under conditions prescribed by the appropriate authority and as indicated by relevant information, advice and/or clearance from the appropriate air traffic services unit.

3.1.5 Towing

No aircraft or other object shall be towed by an aircraft, except in accordance with requirements prescribed by the appropriate authority and as indicated by relevant information, advice and/or clearance from the appropriate air traffic services unit.

3.1.6 Parachute descents

Parachute descents, other than emergency descents, shall not be made except under conditions prescribed by the appropriate authority and as indicated by relevant information, advice and/or clearance from the appropriate air traffic services unit.

3.1.7 Acrobatic flight

No aircraft shall be flown acrobatically except under conditions prescribed by the appropriate authority and as indicated by relevant information, advice and/or clearance from the appropriate air traffic services unit.

3.1.8 Formation flights

Aircraft shall not be flown in formation except by pre-arrangement among the pilots-in-command of the aircraft taking part in the flight and, for formation flight in controlled airspace, in accordance with the conditions prescribed by the appropriate ATS authority(ies). These conditions shall include the following:

- a) the formation operates as a single aircraft with regard to navigation and position reporting;

- b) separation between aircraft in the flight shall be the responsibility of the flight leader and the pilots-in-command of the other aircraft in the flight and shall include periods of transition when aircraft are manoeuvring to attain their own separation within the formation and during join-up and breakaway; and
- c) a distance not exceeding 1 km (0.5 NM) laterally and longitudinally and 30 m (100 ft) vertically from the flight leader shall be maintained by each aircraft.

3.1.9 Remotely piloted aircraft

A remotely piloted aircraft shall be operated in such a manner as to minimize hazards to persons, property or other aircraft and in accordance with the conditions specified in Appendix 4.

3.1.10 Unmanned free balloons

An unmanned free balloon shall be operated in such a manner as to minimize hazards to persons, property or other aircraft and in accordance with the conditions specified in Appendix 5.

3.1.11 Prohibited areas and restricted areas

Aircraft shall not be flown in a prohibited area, or in a restricted area, the particulars of which have been duly published, except in accordance with the conditions of the restrictions or by permission of the State over whose territory the areas are established.

3.2 Avoidance of collisions

Nothing in these rules shall relieve the pilot-in-command of an aircraft from the responsibility of taking such action, including collision avoidance manoeuvres based on resolution advisories provided by ACAS equipment, as will best avert collision.

Note 1.— It is important that vigilance for the purpose of detecting potential collisions be exercised on board an aircraft, regardless of the type of flight or the class of airspace in which the aircraft is operating, and while operating on the movement area of an aerodrome.

Note 2.— Operating procedures for use of ACAS detailing the responsibilities of the pilot-in-command are contained in PANS-OPS (Doc 8168), Volume I, Part III, Section 3, Chapter 3.

Note 3.— Carriage requirements for ACAS equipment are addressed in Annex 6, Part I, Chapter 6 and Part II, Chapter 6.

3.2.1 Proximity

An aircraft shall not be operated in such proximity to other aircraft as to create a collision hazard.

3.2.2 Right-of-way

The aircraft that has the right-of-way shall maintain its heading and speed.

3.2.2.1 An aircraft that is obliged by the following rules to keep out of the way of another shall avoid passing over, under or in front of the other, unless it passes well clear and takes into account the effect of aircraft wake turbulence.

3.2.2.2. *Approaching head-on.* When two aircraft are approaching head-on or approximately so and there is danger of collision, each shall alter its heading to the right.

3.2.2.3. *Converging.* When two aircraft are converging at approximately the same level, the aircraft that has the other on its right shall give way, except as follows:

- a) power-driven heavier-than-air aircraft shall give way to airships, gliders and balloons;
- b) airships shall give way to gliders and balloons;
- c) gliders shall give way to balloons;
- d) power-driven aircraft shall give way to aircraft which are seen to be towing other aircraft or objects.

3.2.2.2 *Overtaking.* An overtaking aircraft is an aircraft that approaches another from the rear on a line forming an angle of less than 70 degrees with the plane of symmetry of the latter, i.e. is in such a position with reference to the other aircraft that at night it should be unable to see either of the aircraft's left (port) or right (starboard) navigation lights. An aircraft that is being overtaken has the right-of-way and the overtaking aircraft, whether climbing, descending or in horizontal flight, shall keep out of the way of the other aircraft by altering its heading to the right, and no subsequent change in the relative positions of the two aircraft shall absolve the overtaking aircraft from this obligation until it is entirely past and clear.

3.2.2.3 *Landing*

3.2.2.3.1 An aircraft in flight, or operating on the ground or water, shall give way to aircraft landing or in the final stages of an approach to land.

3.2.2.3.2 When two or more heavier-than-air aircraft are approaching an aerodrome for the purpose of landing, aircraft at the higher level shall give way to aircraft at the lower level, but the latter shall not take advantage of this rule to cut in in front of another which is in the final stages of an approach to land, or to overtake that aircraft. Nevertheless, power-driven heavier-than-air aircraft shall give way to gliders.

3.2.2.3.3 *Emergency landing.* An aircraft that is aware that another is compelled to land shall give way to that aircraft.

3.2.2.4 *Taking off.* An aircraft taxiing on the manoeuvring area of an aerodrome shall give way to aircraft taking off or about to take off.

3.2.2.5 *Surface movement of aircraft*

3.2.2.5.1 In case of danger of collision between two aircraft taxiing on the movement area of an aerodrome the following shall apply:

- a) when two aircraft are approaching head on, or approximately so, each shall stop or where practicable alter its course to the right so as to keep well clear;

- b) when two aircraft are on a converging course, the one which has the other on its right shall give way;
- c) an aircraft which is being overtaken by another aircraft shall have the right-of-way and the overtaking aircraft shall keep well clear of the other aircraft.

Note.— For the description of an overtaking aircraft see 3.2.2.4.

3.2.2.5.2 An aircraft taxiing on the manoeuvring area shall stop and hold at all runway-holding positions unless otherwise authorized by the aerodrome control tower.

Note.— For runway-holding position markings and related signs, see Annex 14, Volume I, 5.2.10 and 5.4.2.

3.2.2.5.3 An aircraft taxiing on the manoeuvring area shall stop and hold at all lighted stop bars and may proceed further when the lights are switched off.

3.2.3 Lights to be displayed by aircraft

Note 1.— The characteristics of lights intended to meet the requirements of 3.2.3 for aeroplanes are specified in Annex 8. Specifications for navigation lights for aeroplanes are contained in the Appendices to Parts I and II of Annex 6. Detailed technical specifications for lights for aeroplanes are contained in Volume II, Part A, Chapter 4 of the Airworthiness Manual (Doc 9760) and for helicopters in Part A, Chapter 5 of that document.

Note 2.— In the context of 3.2.3.2 c) and 3.2.3.4 a) an aircraft is understood to be operating when it is taxiing or being towed or is stopped temporarily during the course of taxiing or being towed.

Note 3.— For aircraft on the water see 3.2.6.2.

3.2.3.1 Except as provided by 3.2.3.5, from sunset to sunrise or during any other period which may be prescribed by the appropriate authority all aircraft in flight shall display:

- a) anti-collision lights intended to attract attention to the aircraft; and
- b) navigation lights intended to indicate the relative path of the aircraft to an observer and other lights shall not be displayed if they are likely to be mistaken for these lights.

Note.— Lights fitted for other purposes, such as landing lights and airframe floodlights, may be used in addition to the anti-collision lights specified in the Airworthiness Manual, Volume II (Doc 9760) to enhance aircraft conspicuity.

3.2.3.2. Except as provided by 3.2.3.5, from sunset to sunrise or during any other period prescribed by the appropriate authority:

- a) all aircraft moving on the movement area of an aerodrome shall display navigation lights intended to indicate the relative path of the aircraft to an observer and other lights shall not be displayed if they are likely to be mistaken for these lights;
- b) unless stationary and otherwise adequately illuminated, all aircraft on the movement area of an aerodrome shall display lights intended to indicate the extremities of their structure;

- c) all aircraft operating on the movement area of an aerodrome shall display lights intended to attract attention to the aircraft; and
- d) all aircraft on the movement area of an aerodrome whose engines are running shall display lights which indicate that fact.

Note.— If suitably located on the aircraft, the navigation lights referred to in 3.2.3.1 b) may also meet the requirements of 3.2.3.2 b). Red anti-collision lights fitted to meet the requirements of 3.2.3.1 a) may also meet the requirements of 3.2.3.2 c) and 3.2.3.2 d) provided they do not subject observers to harmful dazzle.

3.2.3.3. Except as provided by 3.2.3.5, all aircraft in flight and fitted with anti-collision lights to meet the requirement of 3.2.3.1 a) shall display such lights also outside the period specified in 3.2.3.1.

3.2.3.4. Except as provided by 3.2.3.5, all aircraft:

- a) operating on the movement area of an aerodrome and fitted with anti-collision lights to meet the requirement of 3.2.3.2 c); or
- b) on the movement area of an aerodrome and fitted with lights to meet the requirement of 3.2.3.2 d); shall display such lights also outside the period specified in 3.2.3.2.

3.2.3.5. A pilot shall be permitted to switch off or reduce the intensity of any flashing lights fitted to meet the requirements of 3.2.3.1, 3.2.3.2, 3.2.3.3 and 3.2.3.4 if they do or are likely to:

- a) adversely affect the satisfactory performance of duties; or
- b) subject an outside observer to harmful dazzle.

3.2.4 Simulated instrument flights

An aircraft shall not be flown under simulated instrument flight conditions unless:

- a) fully functioning dual controls are installed in the aircraft; and
- b) a qualified pilot occupies a control seat to act as safety pilot for the person who is flying under simulated instrument conditions. The safety pilot shall have adequate vision forward and to each side of the aircraft, or a competent observer in communication with the safety pilot shall occupy a position in the aircraft from which the observer's field of vision adequately supplements that of the safety pilot.

3.2.5 Operation on and in the vicinity of an aerodrome

An aircraft operated on or in the vicinity of an aerodrome shall, whether or not within an aerodrome traffic zone:

- a) observe other aerodrome traffic for the purpose of avoiding collision;
- b) conform with or avoid the pattern of traffic formed by other aircraft in operation;

- c) make all turns to the left, when approaching for a landing and after taking off, unless otherwise instructed;
- d) land and take off into the wind unless safety, the runway configuration, or air traffic considerations determine that a different direction is preferable.

Note 1.— See 3.6.5.1.

Note 2.— Additional rules may apply in aerodrome traffic zones.

3.2.6 Water operations

Note.— In addition to the provisions of 3.2.6.1 of this Annex, rules set forth in the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, developed by the International Conference on Revision of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (London, 1972) may be applicable in certain cases.

3.2.6.1. When two aircraft or an aircraft and a vessel are approaching one another and there is a risk of collision, the aircraft shall proceed with careful regard to existing circumstances and conditions including the limitations of the respective craft.

3.2.6.1.1. *Converging.* An aircraft which has another aircraft or a vessel on its right shall give way so as to keep well clear.

3.2.6.1.2. *Approaching head-on.* An aircraft approaching another aircraft or a vessel head-on, or approximately so, shall alter its heading to the right to keep well clear.

3.2.6.1.3. *Overtaking.* The aircraft or vessel which is being overtaken has the right of way, and the one overtaking shall alter its heading to keep well clear.

3.2.6.1.4. *Landing and taking off.* Aircraft landing on or taking off from the water shall, in so far as practicable, keep well clear of all vessels and avoid impeding their navigation.

3.2.6.2. *Lights to be displayed by aircraft on the water.* Between sunset and sunrise or such other period between sunset and sunrise as may be prescribed by the appropriate authority, all aircraft on the water shall display lights as required by the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (revised 1972) unless it is impractical for them to do so, in which case they shall display lights as closely similar as possible in characteristics and position to those required by the International Regulations.

Note 1.— Specifications for lights to be shown by aeroplanes on the water are contained in the Appendices to Parts I and II of Annex 6.

Note 2.— The International Regulations for Preventing Collisions at Sea specify that the rules concerning lights shall be complied with from sunset to sunrise. Any lesser period between sunset and sunrise established in accordance with 3.2.6.2 cannot, therefore, be applied in areas where the International Regulations for Preventing Collisions at Sea apply, e.g. on the high seas.

3.3. Flight plans

3.3.1 Submission of a flight plan

3.3.1.1. Information relative to an intended flight or portion of a flight, to be provided to air traffic services units, shall be in the form of a flight plan.

3.3.1.2.A flight plan shall be submitted prior to operating:

- a) any flight or portion thereof to be provided with air traffic control service;
- b) any IFR flight within advisory airspace;
- c) any flight within or into designated areas, or along designated routes, when so required by the appropriate ATS authority to facilitate the provision of flight information, alerting and search and rescue services;
- d) any flight within or into designated areas, or along designated routes, when so required by the appropriate ATS authority to facilitate coordination with appropriate military units or with air traffic services units in adjacent States in order to avoid the possible need for interception for the purpose of identification;
- e) any flight across international borders.

Note.— The term “flight plan” is used to mean variously, full information on all items comprised in the flight plan description, covering the whole route of a flight, or limited information required when the purpose is to obtain a clearance for a minor portion of a flight such as to cross an airway, to take off from, or to land at a controlled aerodrome.

3.3.1.3 A flight plan shall be submitted, before departure, to an air traffic services reporting office or, during flight, transmitted to the appropriate air traffic services unit or air-ground control radio station, unless arrangements have been made for submission of repetitive flight plans.

3.3.1.4 Unless otherwise prescribed by the appropriate ATS authority, a flight plan for a flight to be provided with air traffic control service or air traffic advisory service shall be submitted at least sixty minutes before departure, or, if submitted during flight, at a time which will ensure its receipt by the appropriate air traffic services unit at least ten minutes before the aircraft is estimated to reach:

- a) the intended point of entry into a control area or advisory area; or
- b) the point of crossing an airway or advisory route.

3.3.2. Contents of a flight plan

A flight plan shall comprise information regarding such of the following items as are considered relevant by the appropriate ATS authority:

- Aircraft identification
- Flight rules and type of flight
- Number and type(s) of aircraft and wake turbulence category
- Equipment

- Departure aerodrome (see Note 1)
- Estimated off-block time (see Note 2)
- Cruising speed(s)
- Cruising level(s)
- Route to be followed
- Destination aerodrome and total estimated elapsed time
- Alternate aerodrome(s)
- Fuel endurance
- Total number of persons on board
- Emergency and survival equipment
- Other information.

Note 1.— For flight plans submitted during flight, the information provided in respect of this item will be an indication of the location from which supplementary information concerning the flight may be obtained, if required.

Note 2.— For flight plans submitted during flight, the information to be provided in respect of this item will be the time over the first point of the route to which the flight plan relates.

Note 3.— The term “aerodrome” where used in the flight plan is intended to cover also sites other than aerodromes which may be used by certain types of aircraft, e.g. helicopters or balloons.

3.3.3. Completion of a flight plan

3.3.3.3 Whatever the purpose for which it is submitted, a flight plan shall contain information, as applicable, on relevant items up to and including “Alternate aerodrome(s)” regarding the whole route or the portion thereof for which the flight plan is submitted.

3.3.3.4 It shall, in addition, contain information, as applicable, on all other items when so prescribed by the appropriate ATS authority or when otherwise deemed necessary by the person submitting the flight plan.

3.3.4. Changes to a flight plan

Subject to the provisions of 3.6.2.2, all changes to a flight plan submitted for an IFR flight, or a VFR flight operated as a controlled flight, shall be reported as soon as practicable to the appropriate air traffic services unit. For other VFR flights, significant changes to a flight plan shall be reported as soon as practicable to the appropriate air traffic services unit.

Note 1.— Information submitted prior to departure regarding fuel endurance or total number of persons carried on board, if incorrect at time of departure, constitutes a significant change to the flight plan and as such must be reported.

Note 2.— Procedures for submission of changes to repetitive flight plans are contained in the PANS-ATM (Doc 4444).

3.3.5. Closing a flight plan

3.3.5.1. Unless otherwise prescribed by the appropriate ATS authority, a report of arrival shall be made in person, by radiotelephony or via data link at the earliest possible moment after landing, to the appropriate air traffic services unit at the arrival aerodrome, by any flight for which a flight plan has been submitted covering the entire flight or the remaining portion of a flight to the destination aerodrome.

3.3.5.2. When a flight plan has been submitted only in respect of a portion of a flight, other than the remaining portion of a flight to destination, it shall, when required, be closed by an appropriate report to the relevant air traffic services unit.

3.3.5.3. When no air traffic services unit exists at the arrival aerodrome, the arrival report, when required, shall be made as soon as practicable after landing and by the quickest means available to the nearest air traffic services unit.

3.3.5.4. When communication facilities at the arrival aerodrome are known to be inadequate and alternate arrangements for the handling of arrival reports on the ground are not available, the following action shall be taken. Immediately prior to landing the aircraft shall, if practicable, transmit to the appropriate air traffic services unit, a message comparable to an arrival report, where such a report is required. Normally, this transmission shall be made to the aeronautical station serving the air traffic services unit in charge of the flight information region in which the aircraft is operated.

3.3.5.5. Arrival reports made by aircraft shall contain the following elements of information:

- a) aircraft identification;
- b) departure aerodrome;
- c) destination aerodrome (only in the case of a diversionary landing);
- d) arrival aerodrome;
- e) time of arrival.

Note.— Whenever an arrival report is required, failure to comply with these provisions may cause serious disruption in the air traffic services and incur great expense in carrying out unnecessary search and rescue operations.

3.4. Signals

3.4.1. Upon observing or receiving any of the signals given in Appendix 1, aircraft shall take such action as may be required by the interpretation of the signal given in that Appendix.

3.4.2. The signals of Appendix 1 shall, when used, have the meaning indicated therein. They shall be used only for the purpose indicated and no other signals likely to be confused with them shall be used.

3.4.3. A signalman shall be responsible for providing standard marshalling signals to aircraft in a clear and precise manner using the signals shown in Appendix 1.

3.4.4. No person shall guide an aircraft unless trained, qualified and approved by the appropriate authority to carry out the functions of a signalman.

3.4.5. The signalman shall wear a distinctive fluorescent identification vest to allow the flight crew to identify that he or she is the person responsible for the marshalling operation.

3.4.6. Daylight-fluorescent wands, table-tennis bats or gloves shall be used for all signalling by all participating ground staff during daylight hours. Illuminated wands shall be used at night or in low visibility.

3.5. Time

3.5.1 Coordinated Universal Time (UTC) shall be used and shall be expressed in hours and minutes and, when required, seconds of the 24-hour day beginning at midnight.

3.5.2. A time check shall be obtained prior to operating a controlled flight and at such other times during the flight as may be necessary.

Note.— Such time check is normally obtained from an air traffic services unit unless other arrangements have been made by the operator or by the appropriate ATS authority.

3.5.3. Wherever time is utilized in the application of data link communications, it shall be accurate to within 1 second of UTC.

3.6. Air traffic control service

3.6.1. Air traffic control clearances

3.6.1.1. An air traffic control clearance shall be obtained prior to operating a controlled flight, or a portion of a flight as a controlled flight. Such clearance shall be requested through the submission of a flight plan to an air traffic control unit.

Note 1.— A flight plan may cover only part of a flight, as necessary, to describe that portion of the flight or those manoeuvres which are subject to air traffic control. A clearance may cover only part of a current flight plan, as indicated in a clearance limit or by reference to specific manoeuvres such as taxiing, landing or taking off.

Note 2.— If an air traffic control clearance is not satisfactory to a pilot-in-command of an aircraft, the pilot-in-command may request and, if practicable, will be issued an amended clearance.

3.6.1.2. Whenever an aircraft has requested a clearance involving priority, a report explaining the necessity for such priority shall be submitted, if requested by the appropriate air traffic control unit.

3.6.1.3. *Potential reclearance in flight.* If prior to departure it is anticipated that depending on fuel endurance and subject to reclearance in flight, a decision may be taken to proceed to a revised destination aerodrome, the appropriate air traffic control units shall be so notified by the insertion in the flight plan of information concerning the revised route (where known) and the revised destination.

Note.— The intent of this provision is to facilitate a reclearance to a revised destination, normally beyond the filed destination aerodrome.

3.6.1.4. An aircraft operated on a controlled aerodrome shall not taxi on the manoeuvring area without clearance from the aerodrome control tower and shall comply with any instructions given by that unit.

3.6.2. Adherence to flight plan

3.6.2.1. Except as provided for in 3.6.2.2 and 3.6.2.4, an aircraft shall adhere to the current flight plan or the applicable portion of a current flight plan submitted for a controlled flight unless a request for a change has been made and clearance obtained from the appropriate air traffic control unit, or unless an emergency situation arises which necessitates immediate action by the aircraft, in which event as soon as circumstances permit, after such emergency authority is exercised, the appropriate air traffic services unit shall be notified of the action taken and that this action has been taken under emergency authority.

3.6.2.1.1. Unless otherwise authorized by the appropriate ATS authority, or directed by the appropriate air traffic control unit, controlled flights shall, in so far as practicable:

- a) when on an established ATS route, operate along the defined centre line of that route; or
- b) when on any other route, operate directly between the navigation facilities and/or points defining that route.

3.6.2.1.2. Subject to the overriding requirement in 3.6.2.1.1, an aircraft operating along an ATS route segment defined by reference to very high frequency omnidirectional radio ranges shall change over for its primary navigation guidance from the facility behind the aircraft to that ahead of it at, or as close as operationally feasible to, the changeover point, where established.

3.6.2.1.3. Deviation from the requirements in 3.6.2.1.1 shall be notified to the appropriate air traffic services unit.

3.6.2.2. *Inadvertent changes.* In the event that a controlled flight inadvertently deviates from its current flight plan, the following action shall be taken:

- a) *Deviation from track:* if the aircraft is off track, action shall be taken forthwith to adjust the heading of the aircraft to regain track as soon as practicable.
- b) *Variation in true airspeed:* if the average true airspeed at cruising level between reporting points varies or is expected to vary by plus or minus 5 per cent of the true airspeed, from that given in the flight plan, the appropriate air traffic services unit shall be so informed.

- c) *Change in time estimate:* if the time estimate for the next applicable reporting point, flight information region boundary or destination aerodrome, whichever comes first, is found to be in error in excess of 2 minutes from that notified to air traffic services, or such other period of time as is prescribed by the appropriate ATS authority or on the basis of air navigation regional agreements, a revised estimated time shall be notified as soon as possible to the appropriate air traffic services unit.

3.6.2.2.1. Additionally, when an ADS agreement is in place, the air traffic services unit shall be informed automatically via data link whenever changes occur beyond the threshold values stipulated by the ADS event contract.

3.6.2.3. *Intended changes.* Requests for flight plan changes shall include information as indicated hereunder:

- c) *Change of cruising level:* aircraft identification; requested new cruising level and cruising speed at this level, revised time estimates (when applicable) at subsequent flight information region boundaries.
- d) *Change of route:*
 - 1) *Destination unchanged:* aircraft identification; flight rules; description of new route of flight including related flight plan data beginning with the position from which requested change of route is to commence; revised time estimates; any other pertinent information.
 - 2) *Destination changed:* aircraft identification; flight rules; description of revised route of flight to revised destination aerodrome including related flight plan data, beginning with the position from which requested change of route is to commence; revised time estimates; alternate aerodrome(s); any other pertinent information.

3.6.2.4. *Weather deterioration below the VMC.* When it becomes evident that flight in VMC in accordance with its current flight plan will not be practicable, a VFR flight operated as a controlled flight shall:

- a) request an amended clearance enabling the aircraft to continue in VMC to destination or to an alternative aerodrome, or to leave the airspace within which an ATC clearance is required; or
- b) if no clearance in accordance with a) can be obtained, continue to operate in VMC and notify the appropriate ATC unit of the action being taken either to leave the airspace concerned or to land at the nearest suitable aerodrome; or
- c) if operated within a control zone, request authorization to operate as a special VFR flight; or
- d) request clearance to operate in accordance with the instrument flight rules.

3.6.3. Position reports

3.6.3.1. Unless exempted by the appropriate ATS authority or by the appropriate air traffic services unit under conditions specified by that authority, a controlled flight shall report to the appropriate air traffic services unit, as soon as possible, the time and level of passing each designated compulsory reporting point, together with any other required information. Position reports shall similarly be made in relation to additional points when requested by the appropriate air traffic services unit. In the absence of designated reporting points, position reports shall be made at intervals prescribed by the appropriate ATS authority or specified by the appropriate air traffic services unit.

3.6.3.1.1. Controlled flights providing position information to the appropriate air traffic services unit via data link communications shall only provide voice position reports when requested.

Note.— The conditions and circumstances in which ADS-B or SSR Mode C transmission of pressure-altitude satisfies the requirement for level information in position reports are indicated in the PANS-ATM (Doc 4444).

3.6.4. Termination of control

A controlled flight shall, except when landing at a controlled aerodrome, advise the appropriate ATC unit as soon as it ceases to be subject to air traffic control service.

3.6.5. Communications

3.6.5.1. An aircraft operated as a controlled flight shall maintain continuous air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel of, and establish two-way communication as necessary with, the appropriate air traffic control unit, except as may be prescribed by the appropriate ATS authority in respect of aircraft forming part of aerodrome traffic at a controlled aerodrome.

Note 1.— SELCAL or similar automatic signalling devices satisfy the requirement to maintain an air-ground voice communication watch.

Note 2.— The requirement for an aircraft to maintain an air-ground voice communication watch remains in effect after CPDLC has been established.

3.6.5.2. *Communication failure.* If a communication failure precludes compliance with 3.6.5.1, the aircraft shall comply with the voice communication failure procedures of Annex 10, Volume II, and with such of the following procedures as are appropriate. The aircraft shall attempt to establish communications with the appropriate air traffic control unit using all other available means. In addition, the aircraft, when forming part of the aerodrome traffic at a controlled aerodrome, shall keep a watch for such instructions as may be issued by visual signals.

3.6.5.2.1. If in visual meteorological conditions, the aircraft shall:

- a) continue to fly in visual meteorological conditions; land at the nearest suitable aerodrome; and report its arrival by the most expeditious means to the appropriate air traffic services unit;
- b) if considered advisable, complete an IFR flight in accordance with 3.6.5.2.2.

3.6.5.2.2. If in instrument meteorological conditions or when the pilot of an IFR flight considers it inadvisable to complete the flight in accordance with 3.6.5.2.1 a), the aircraft shall:

- a) unless otherwise prescribed on the basis of regional air navigation agreement, in airspace where radar is not used in the provision of air traffic control, maintain the last assigned speed and level, or minimum flight altitude if higher, for a period of 20 minutes following the aircraft's failure to report its position over a compulsory reporting point and thereafter adjust level and speed in accordance with the filed flight plan;
- b) in airspace where radar is used in the provision of air traffic control, maintain the last assigned speed and level, or minimum flight altitude if higher, for a period of 7 minutes following:
 - 1) the time the last assigned level or minimum flight altitude is reached; or
 - 2) the time the transponder is set to Code 7600; or
 - 3) the aircraft's failure to report its position over a compulsory reporting point;whichever is later, and thereafter adjust level and speed in accordance with the filed flight plan;
- c) when being radar vectored or having been directed by ATC to proceed offset using area navigation (RNAV) without a specified limit, rejoin the current flight plan route no later than the next significant point, taking into consideration the applicable minimum flight altitude;
- d) proceed according to the current flight plan route to the appropriate designated navigation aid or fix serving the destination aerodrome and, when required to ensure compliance with e) below, hold over this aid or fix until commencement of descent;
- e) commence descent from the navigation aid or fix specified in d) at, or as close as possible to, the expected approach time last received and acknowledged; or, if no expected approach time has been received and acknowledged, at, or as close as possible to, the estimated time of arrival resulting from the current flight plan;
- f) complete a normal instrument approach procedure as specified for the designated navigation aid or fix; and
- g) land, if possible, within 30 minutes after the estimated time of arrival specified in e) or the last acknowledged expected approach time, whichever is later.

Note 1.— The provision of air traffic control service to other flights operating in the airspace concerned will be based on the premise that an aircraft experiencing communication failure will comply with the rules in 3.6.5.2.2.

Note 2. — See also 5.1.2.

3.7. Unlawful interference

- 3.7.1. An aircraft which is being subjected to unlawful interference shall endeavour to notify the appropriate ATS unit of this fact, any significant circumstances associated therewith and any deviation from the current flight plan necessitated by the circumstances, in order to enable the ATS unit to give priority to the aircraft and to minimize conflict with other aircraft.

Note 1.— Responsibility of ATS units in situations of unlawful interference is contained in Annex 11.

Note 2.— Guidance material for use when unlawful interference occurs and the aircraft is unable to notify an ATS unit of this fact is contained in Attachment B to this Annex.

Note 3.— Action to be taken by SSR-, ADS-B- and ADS-C-equipped aircraft which are being subjected to unlawful interference is contained in Annex 11, the PANS-ATM (Doc 4444) and the PANS-OPS (Doc 8168).

Note 4.— Action to be taken by CPDLC-equipped aircraft which are being subjected to unlawful interference is contained in Annex 11, the PANS-ATM (Doc 4444), and guidance material on the subject is contained in the Manual of Air Traffic Services Data Link Applications (Doc 9694).

- 3.7.2. If an aircraft is subjected to unlawful interference, the pilot-in-command shall attempt to land as soon as practicable at the nearest suitable aerodrome or at a dedicated aerodrome assigned by the appropriate authority unless considerations aboard the aircraft dictate otherwise.

Note 1.— Requirements for State authorities with respect to aircraft on the ground that are subject to unlawful interference are contained in Annex 17, Chapter 5, 5.2.4.

Note 2.— See 2.4 regarding the authority of the pilot-in-command of an aircraft.

3.8. Interception

Note.— The word “interception” in this context does not include intercept and escort service provided, on request, to an aircraft in distress, in accordance with Volumes II and III of the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual (Doc 9731).

- 3.8.1. Interception of civil aircraft shall be governed by appropriate regulations and administrative directives issued by Contracting States in compliance with the Convention on International Civil Aviation, and in particular Article 3(d) under which Contracting States undertake, when issuing regulations for their State aircraft, to have due regard for the safety of navigation of civil aircraft. Accordingly, in drafting appropriate regulations and administrative directives due regard shall be had to the provisions of Appendix 1, Section 2 and Appendix 2, Section 1.

Note.— Recognizing that it is essential for the safety of flight that any visual signals employed in the event of an interception which should be undertaken only as a last resort be correctly employed and understood by civil and military aircraft throughout the world, the Council of the International Civil Aviation Organization, when adopting the visual signals in Appendix 1 to this Annex, urged Contracting States to ensure that they be strictly adhered to by their State aircraft. As interceptions of civil aircraft are, in all cases, potentially hazardous, the Council has also formulated special recommendations which Contracting States are urged to apply in a uniform manner. These special recommendations are contained in Attachment A.

- 3.8.2. The pilot-in-command of a civil aircraft, when intercepted, shall comply with the Standards in Appendix 2, Sections 2 and 3, interpreting and responding to visual signals as specified in Appendix 1, Section 2.

Note.— See also 2.1.1 and 3.4.

3.9 VMC visibility and distance from cloud minima

VMC visibility and distance from cloud minima are contained in Table 3-1.

Table 3-1*

Altitude band	Airspace class ^(see 4.1)	Flight visibility	Distance from cloud
At and above 3 050 m (10 000 ft) AMSL	A*** B C D E F G	8 km	1 500 m horizontally 300 m (1 000 ft) vertically
Below 3 050 m (10 000 ft) AMSL and above 900 m (3 000 ft) AMSL, or above 300 m (1 000 ft) above terrain, whichever is the higher	A*** B C D E F G	5 km	1 500 m horizontally 300 m (1 000 ft) vertically
At and below 900 m (3 000 ft) AMSL, or 300 m (1 000 ft) above terrain, whichever is the higher	A*** B C D E	5 km	1 500 m horizontally 300 m (1 000 ft) vertically
	F G	5 km**	Clear of cloud and with the surface in sight

* When the height of the transition altitude is lower than 3 050 m (10 000 ft) AMSL, FL 100 should be used in lieu of 10 000 ft.

** When so prescribed by the appropriate ATS authority:

- a) flight visibilities reduced to not less than 1 500 m may be permitted for flights operating:
 - 1) at speeds that, in the prevailing visibility, will give adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles in time to avoid collision; or
 - 2) in circumstances in which the probability of encounters with other traffic would normally be low, e.g. in areas of low volume traffic and for aerial work at low levels.
- b) HELICOPTERS may be permitted to operate *in less than 1 500 m* flight visibility, if manoeuvred at a speed that will give adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles in time to avoid collision.

*** The VMC minima in Class A airspace are included for guidance to pilots and do not imply acceptance of VFR flights in Class A airspace.

APPENDIX 4. REMOTELY PILOTED AIRCRAFT SYSTEMS

(Note.— See Chapter 3, 3.1.9 of the Annex)

Note.— The circular Unmanned Aircraft Systems (UAS) (Cir 328) contains explanatory information related to remotely piloted aircraft systems.

1. General operating rules

- 1.1.A remotely piloted aircraft system (RPAS) engaged in international air navigation shall not be operated without appropriate authorization from the State from which the take-off of the remotely piloted aircraft (RPA) is made.
- 1.2.An RPA shall not be operated across the territory of another State without special authorization issued by each State in which the flight is to operate. This authorization may be in the form of agreements between the States involved.
- 1.3.An RPA shall not be operated over the high seas without prior coordination with the appropriate ATS authority.
- 1.4.The authorization and coordination referred to in 1.2 and 1.3 shall be obtained prior to take-off if there is reasonable expectation, when planning the operation, that the aircraft may enter the airspace concerned.
- 1.5.An RPAS shall be operated in accordance with conditions specified by the State of Registry, the State of the Operator, if different, and the State(s) in which the flight is to operate.
- 1.6.Flight plans shall be submitted in accordance with Chapter 3 of this Annex or as otherwise mandated by the State(s) in which the flight is to operate.
- 1.7.RPAS shall meet the performance and equipment carriage requirements for the specific airspace in which the flight is to operate.

2. Certificates and licensing

Note 1. — Assembly Resolution A37-15 Appendix G resolves that pending the coming into force of international Standards respecting particular categories, classes or types of aircraft, certificates issued or rendered valid, under national regulations, by the Contracting State in which the aircraft is registered shall be recognized by other Contracting States for the purposes of flight over their territories, including landings and take-offs.

Note 2. — Certification and licensing Standards are not yet developed. Thus, in the meantime, any certification and licensing need not be automatically deemed to comply with the SARPs of the related Annexes, including Annexes 1, 6 and 8, until such time as the related RPAS SARPs are developed.

Note 3. — Notwithstanding Assembly Resolution A37-15, Article 8 of the Chicago Convention assures each Contracting State of the absolute sovereignty over the authorization for RPA operations over its territory.

2.1. An RPAS shall be approved, taking into account the interdependencies of the components, in accordance with national regulations and in a manner that is consistent with the provisions of related Annexes. In addition:

- a) an RPA shall have a certificate of airworthiness issued in accordance with national regulations and in a manner that is consistent with the provisions of Annex 8; and
- b) the associated RPAS components specified in the type design shall be certificated and maintained in accordance with national regulations and in a manner that is consistent with the provisions of related Annexes.

2.2. An operator shall have an RPAS operator certificate issued in accordance with national regulations and in a manner that is consistent with the provisions of Annex 6.

2.3. Remote pilots shall be licensed, or have their licences rendered valid, in accordance with national regulations and in a manner that is consistent with the provisions of Annex 1.

3. Request for authorization

3.1. The request for authorization referred to in 1.2 above shall be made to the appropriate authorities of the State(s) in which the RPA will operate not less than seven days before the date of the intended flight unless otherwise specified by the State.

3.2. Unless otherwise specified by the State(s), the request for authorization shall include the following:

- a) name and contact information of the operator;
- b) RPA characteristics (type of aircraft, maximum certificated take-off mass, number of engines, wing span);
- c) copy of certificate of registration;
- d) aircraft identification to be used in radiotelephony, if applicable;
- e) copy of the certificate of airworthiness;
- f) copy of the RPAS operator certificate;
- g) copy of the remote pilot(s) licence;

- h) copy of the aircraft radio station licence, if applicable;
- i) description of the intended operation (to include type of operation or purpose), flight rules, visual line-of-sight (VLOS) operation if applicable, date of intended flight(s), point of departure, destination, cruising speed(s), cruising level(s), route to be followed, duration/frequency of flight;
- j) take-off and landing requirements;
- k) RPA performance characteristics, including:
 - 1) operating speeds;
 - 2) typical and maximum climb rates;
 - 3) typical and maximum descent rates;
 - 4) typical and maximum turn rates;
 - 5) other relevant performance data (e.g. limitations regarding wind, icing, precipitation); and
 - 6) maximum aircraft endurance;
- l) communications, navigation and surveillance capabilities:
 - 1. aeronautical safety communications frequencies and equipment, including:
 - i. ATC communications, including any alternate means of communication;
 - ii. command and control links (C2) including performance parameters and designated operational coverage area;
 - iii. communications between remote pilot and RPA observer, if applicable;
 - 2. navigation equipment; and
 - 3. Surveillance equipment (e.g. SSR transponder, ADS-B out);
- m) detect and avoid capabilities;
- n) emergency procedures, including:
 - 1. communications failure with ATC;

2. C2 failure; and

3. remote pilot/RPA observer communications failure, if applicable;

- o) number and location of remote pilot stations as well as handover procedures between remote pilot stations, if applicable;
- p) document attesting noise certification that is consistent with the provisions of Annex 16, Volume 1, if applicable;
- q) confirmation of compliance with national security standards in a manner that is consistent with the provisions of Annex 17, to include security measures relevant to the RPAS operation, as appropriate;
- r) payload information/description; and
- s) proof of adequate insurance/liability coverage.

3.3. When certificates or other documents identified in 3.2 above are issued in a language other than English, an English translation shall be included.

3.4. After authorization has been obtained from the appropriate State(s), air traffic services notification and coordination shall be completed in accordance with the requirements of the State(s).

Note.— A request for authorization does not satisfy the requirement to file a flight plan with the air traffic services units.

3.5. Changes to the authorization shall be submitted for consideration to the appropriate State(s). If the changes are approved, all affected authorities shall be notified by the operator.

3.6. In the event of a flight cancellation, the operator or remote pilot shall notify all appropriate authorities as soon as possible.

APPENDIX 5. UNMANNED FREE BALLOONS

(Note.— See Chapter 3, 3.1.10 of the Annex)

1. Classification of unmanned free balloons

Unmanned free balloons shall be classified as:

- a) *light*: an unmanned free balloon which carries a payload of one or more packages with a combined mass of less than 4 kg, unless qualifying as a heavy balloon in accordance with c) 2), 3) or 4) below; or
- b) *medium*: an unmanned free balloon which carries a payload of two or more packages with a combined mass of 4 kg or more, but less than 6 kg, unless qualifying as a heavy balloon in accordance with c) 2), 3) or 4) below; or
- c) *heavy*: an unmanned free balloon which carries a payload which:
 - 1. has a combined mass of 6 kg or more; or
 - 2. includes a package of 3 kg or more; or
 - 3. includes a package of 2 kg or more with an area density of more than 13 g per square centimetre; or
 - 4. uses a rope or other device for suspension of the payload that requires an impact force of 230 N or more to separate the suspended payload from the balloon.

Note 1.— The area density referred to in c) 3) is determined by dividing the total mass in grams of the payload package by the area in square centimetres of its smallest surface.

Note 2.— See Figure A5-1.

2. General operating rules

- 2.1. An unmanned free balloon shall not be operated without appropriate authorization from the State from which the launch is made.
- 2.2. An unmanned free balloon, other than a light balloon used exclusively for meteorological purposes and operated in the manner prescribed by the appropriate authority, shall not be operated across the territory of another State without appropriate authorization from the other State concerned.
- 2.3. The authorization referred to in 2.2 shall be obtained prior to the launching of the balloon if there is reasonable expectation, when planning the operation that the balloon may drift into airspace over the territory of another State. Such authorization may be obtained for a series of balloon flights or for a particular type of recurring flight, e.g. atmospheric research balloon flights.
- 2.4. An unmanned free balloon shall be operated in accordance with conditions specified by the State of Registry and the State(s) expected to be overflown.

CHARACTERISTICS		PAYLOAD MASS (kilogrammes)					
ROPE or OTHER SUSPENSION		230 Newtons or MORE HEAVY					
INDIVIDUAL PAYLOAD PACKAGE	AREA DENSITY Y more than 13 g/cm ²						
AREA DENSITY CALCULATION MASS (g) Area of smallest surface (cm²)	AREA DENSITY Y less than 13 g/cm ²						
COMBINED MASS (if Suspension OR Area density OR Mass of individual package are not factors)		LIGHT		MEDIUM			

Figure A5-1. Classification of unmanned free balloons

2.5. An unmanned free balloon shall not be operated in such a manner that impact of the balloon, or any part thereof, including its payload, with the surface of the earth, creates a hazard to persons or property not associated with the operation.

2.6. A heavy unmanned free balloon shall not be operated over the high seas without prior coordination with the appropriate ATS authority.

3. Operating limitations and equipment requirements

3.1) A heavy unmanned free balloon shall not be operated without authorization from the appropriate ATS authority at or through any level below 18 000 m (60 000 ft) pressure-altitude at which:

- a. there are clouds or obscuring phenomena of more than four oktas coverage; or
- b. the horizontal visibility is less than 8 km.

3.2) A heavy or medium unmanned free balloon shall not be released in a manner that will cause it to fly lower than 300 m (1 000 ft) over the congested areas of cities, towns or settlements or an open-air assembly of persons not associated with the operation.

3.3) A heavy unmanned free balloon shall not be operated unless:

- a. it is equipped with at least two payload flight-termination devices or systems, whether automatic or operated by telecommand, that operate independently of each other;
- b. for polyethylene zero-pressure balloons, at least two methods, systems, devices, or combinations thereof, that function independently of each other are employed for terminating the flight of the balloon envelope;

Note.— Superpressure balloons do not require these devices as they quickly rise after payload discharge and burst without the need for a device or system designed to puncture the balloon envelope. In this context a superpressure balloon is a simple non-extensible envelope capable of withstanding a differential of pressure, higher inside than out. It is inflated so that the smaller night-time pressure of the gas still fully extends the envelope. Such a superpressure balloon will keep essentially constant level until too much gas diffuses out of it.

- e. the balloon envelope is equipped with either a radar reflective device(s) or radar reflective material that will present an echo to surface radar operating in the 200 MHz to 2 700 MHz frequency range, and/or the balloon is equipped with such other devices as will permit continuous tracking by the operator beyond the range of ground-based radar.

3.4) A heavy unmanned free balloon shall not be operated under the following conditions:

- a) in an area where ground-based SSR equipment is in use, unless it is equipped with a secondary surveillance radar transponder, with pressure-altitude reporting capability, which is continuously operating on an assigned code, or which can be turned on when necessary by the tracking station; or
- b) in an area where ground-based ADS-B equipment is in use, unless it is equipped with an ADS-B transmitter, with pressure-altitude reporting capability, which is continuously operating or which can be turned on when necessary by the tracking station.

3.5) An unmanned free balloon that is equipped with a trailing antenna that requires a force of more than 230 N to break it at any point shall not be operated unless the antenna has coloured pennants or streamers that are attached at not more than 15 m intervals.

3.6) A heavy unmanned free balloon shall not be operated below 18 000 m (60 000 ft) pressure-altitude between sunset and sunrise or such other period between sunset and sunrise (corrected to the altitude of operation) as may be prescribed by the appropriate ATS authority, unless the balloon and its attachments and payload, whether or not they become separated during the operation, are lighted.

3.7) A heavy unmanned free balloon that is equipped with a suspension device (other than a highly conspicuously coloured open parachute) more than 15 m long shall not be operated between sunrise and sunset below 18 000 m (60 000 ft) pressure-altitude unless the suspension device is coloured in alternate bands of high conspicuity colours or has coloured pennants attached.

4. Termination

The operator of a heavy unmanned free balloon shall activate the appropriate termination devices required by 3.3 a) and b) above:

- a) when it becomes known that weather conditions are less than those prescribed for the operation;
- b) if a malfunction or any other reason makes further operation hazardous to air traffic or to persons or property on the surface; or
- c) prior to unauthorized entry into the airspace over another State's territory.

5. Flight notification

5.1 Pre-flight notification

5.1.1. Early notification of the intended flight of an unmanned free balloon in the medium or heavy category shall be made to the appropriate air traffic services unit not less than seven days before the date of the intended flight.

5.1.2. Notification of the intended flight shall include such of the following information as may be required by the appropriate air traffic services unit:

- a. balloon flight identification or project code name;
- b. balloon classification and description;
- c. SSR code, aircraft address or NDB frequency, as applicable;
- d. operator's name and telephone number;
- e. launch site;
- f. estimated time of launch (or time of commencement and completion of multiple launches);
- g. number of balloons to be launched and the scheduled interval between launches (if multiple launches);
- h. expected direction of ascent;
- i. cruising level(s) (pressure-altitude);
- j. the estimated elapsed time to pass 18 000 m (60 000 ft) pressure-altitude or to reach cruising level if at or below 18 000 m (60 000 ft), together with the estimated location;

Note.— If the operation consists of continuous launchings, the time to be included is the estimated time at which the first and the last in the series will reach the appropriate level (e.g. 122136Z–130330Z).

- k. the estimated date and time of termination of the flight and the planned location of the impact/recovery area. In the case of balloons carrying out flights of long duration, as a result of which the date and time of termination of the flight and the location of impact cannot be forecast with accuracy, the term “long duration” shall be used.

Note.— If there is to be more than one location of impact/recovery, each location is to be listed together with the appropriate estimated time of impact. If there is to be a series of continuous impacts, the time to be included is the estimated time of the first and the last in the series (e.g. 070330Z–072300Z).

5.1.3. Any changes in the pre-launch information notified in accordance with 5.1.2 above shall be forwarded to the air traffic services unit concerned not less than 6 hours before the estimated time of launch, or in the case of solar or cosmic disturbance investigations involving a critical time element, not less than 30 minutes before the estimated time of the commencement of the operation.

5.2 Notification of launch

Immediately after a medium or heavy unmanned free balloon is launched the operator shall notify the appropriate air traffic services unit of the following:

- a) balloon flight identification;
- b) launch site;
- c) actual time of launch;
- d) estimated time at which 18 000 m (60 000 ft) pressure-altitude will be passed, or the estimated time at which the cruising level will be reached if at or below 18 000 m (60 000 ft), and the estimated location; and
- e) any changes to the information previously notified in accordance with 5.1.2 g) and h).

5.3 Notification of cancellation

The operator shall notify the appropriate air traffic services unit immediately when it is known that the intended flight of a medium or heavy unmanned free balloon, previously notified in accordance with 5.1, has been cancelled.

6. Position recording and reports

6.1. The operator of a heavy unmanned free balloon operating at or below 18 000 m (60 000 ft) pressure-altitude shall monitor the flight path of the balloon and forward reports of the balloon's position as requested by air traffic services. Unless air traffic services require reports of the balloon's position at more frequent intervals, the operator shall record the position every 2 hours.

6.2. The operator of a heavy unmanned free balloon operating above 18 000 m (60 000 ft) pressure-altitude shall monitor the flight progress of the balloon and forward reports of the balloon's position as requested by air traffic services. Unless air traffic services require reports of the balloon's position at more frequent intervals, the operator shall record the position every 24 hours.

6.3. If a position cannot be recorded in accordance with 6.1 and 6.2, the operator shall immediately notify the appropriate air traffic services unit. This notification shall include the last recorded position. The appropriate air traffic services unit shall be notified immediately when tracking of the balloon is re-established.

6.4. One hour before the beginning of planned descent of a heavy unmanned free balloon, the operator shall forward to the appropriate ATS unit the following information regarding the balloon:

- a) the current geographical position;
- b) the current level (pressure-altitude);
- c) the forecast time of penetration of 18 000 m (60 000 ft) pressure-altitude, if applicable;
- d) the forecast time and location of ground impact.

6.5. The operator of a heavy or medium unmanned free balloon shall notify the appropriate air traffic services unit when the operation is ended.

27. melléklet a 2024. évi ... törvényhez

A nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Annex 2. 44. módosítás hivatalos magyar nyelvű fordítása:

A 44. MÓDOSÍTÁS ELŐLAPJA

NEMZETKÖZI SZABVÁNYOK

REPÜLÉSI SZABÁLYOK

ANNEX 2. A NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSRŐL SZÓLÓ EGYEZMÉNYHEZ

TIZEDIK KIADÁS — 2005. JÚLIUS

NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSI SZERVEZET

Az Annex 2. módosításainak jegyzéke

Hatálybalépés dátuma

*Alkalmaz
ás kezdő
dátuma*

Tizedik kiadás (Az 1-38. módosításokat tartalmazza)	2005. július 11.	2005. november 24.
39. módosítás (A Tanács 2006. február 20-án fogadta el)	2006. július 17.	2006. november 23.
40. módosítás (A Tanács 2007. február 26-án fogadta el)	2007. július 16.	2007. november 22.
41. módosítás (A Tanács 2008. március 10-én fogadta el)	2008. július 20.	2008. november 20.
42. módosítás (A Tanács 2009. március 4-én fogadta el)	2009. július 20.	2009. november 19.
43. módosítás (A Tanács 2012. március 7-én fogadta el)	2012. július 16.	2012. november 15.
44. módosítás (A Tanács 2013. február 25-én fogadta el) Kicszerélendő lapok (xii) 1-6-tól 1-10-ig)	2013. július 15.	2014. november 13.



Értesítő jegyzet

44. módosítás

a

Nemzetközi szabványok

REPÜLÉSI SZABÁLYOK

(A Nemzetközi Polgári Repülésről Szóló Egyezmény - Annex 2.)
dokumentumhoz

- Helyezze be a következő cserelapokat az Annex 2. tizedik kiadásába, ily módon az tartalmazni fogja a 2014. november 13-tól alkalmazandó 44. módosítást.
 - Oldalszám: (xii) — Előszó
 - Oldalszám: 1-6-től 1-10-ig — 1. Fejezet
- A módosítás beiktatását dokumentálja a (ii). oldalon.

ELŐSZÓ

<i>Módosítás</i>	<i>Forrás(ok) Témakör(ök)</i>	<i>Elfogadva/ Hatályos/ Alkalmazandó</i>
32	Léginavigációs Bizottság	Megjegyzés az összeütközés elkerülését biztosító fedélzeti rendszer (ACAS) elhelyezésére és alkalmazására vonatkozó előírásokhoz. 1996. február 19. 1996. február 19. —
33	Léginavigációs Bizottság	Összeköttetés megszakadása esetén alkalmazott eljárások. 1997. február 26. 1997. július 21. 1997. november 6.
34	Automatikus légtérfelderítés munkacsoport negyedik ülése (1996.); Az elkülönítés általános elméletével foglalkozó munkacsoport kilencedik ülése (1996.); az Annex 1. 162. módosítása miatt szükségessé váló változtatások	Meghatározások; automatikus légtérfelderítési rendszerek és eljárások; adatcsere az automatizált légiforgalmi szolgálati rendszerek között; a levegő-föld adatösszeköttetés alkalmazása az ATS területén; a szellemi tevékenységet befolyásoló anyagok használatával kapcsolatos kérdések. 1998. március 19. 1998. július 20. 1998. november 5.
35	Léginavigációs Bizottság; Vizuális tájékozódás eszközei munkacsoport 1997. évi 13. ülése	Az ATS légterek osztályozása; VMC időjárási körülmények között kiadott légiforgalmi irányítói engedély; futópálya várakozási hely. 1999. március 10. 1999. július 19. 1999. november 4.
36	A legutóbbi módosításoknak megfelelő változások: Annex 11. 40.sz. módosítása; Annex 6. I. rész 23-25.sz. módosítása; Annex 6. II. rész 20. és III. rész 7.sz. módosítása; Annex 3. 72. sz. módosítása.	Módosított meghatározások: légiforgalmi irányító egység, bevezető irányító egység, kitérő repülőtér, hajózószemélyzeti tag, légijármű parancsnok, látástávolság; továbbá szerkesztői módosítások. 2001. március 12. 2001. július 16. 2001. november 1.
37	Elkülönítési- és légtérbiztonsági munkacsoport (SASP)	Repülőgépvezető által jogellenes beavatkozás esetén követendő eljárások; szerkesztői módosítások. 2003. február 28. — —
38 (10. kiadás)	Titkárság	Meghatározások; beállítói jelzések; rádióösszeköttetés megszakadása esetén követendő eljárások; elfogó manőverek; szerkesztői módosítások. 2005. február 23. 2005. július 11. 2005. november 24.
39	Titkárság	Átszövegezés a légijármű-parancsnokra az összeütközések elkerüléséért háruló felelősség kihangsúlyozására. 2006. február 20. 2006. július 17. 2006. november 23.

Az ADS-B, ADS-C definíciója és a kapcsolódó eljárások, valamint az ADS-C megállapodás meghatározása; a repülőgépvezető által jogellenes beavatkozás esetén követendő eljárások.

2007. február 26.

2007. július 16.

2007. november 22.

41. Titkárság a Szükséges navigációs teljesítmény és speciális műveleti követelmények kutatócsoport (RNPSOR) támogatásával	Az előírt navigációs teljesítmény (RNP) és a területi navigáció (RNAV) terminológia a teljesítményalapú navigáció (PBN) koncepciójával történő összehangolására vonatkozó szabvány definíciójának módosítása.	2008. március 10. 2008. július 20. 2008. november 20.
42 Az Operatív munkacsoport hetedik ülésén elfogadott 8/1 Ajánlás (OPSP/7); Titkárság az APANPIRG RVSM munkacsoport támogatásával	A légijárművet mentők és tűzoltók, és a légijármű-vezetők vagy légiutas-kísérő személyzet közötti vészhelyzeti kommunikációra használatos szabvány vészhelyzeti karjelzések módosításai.	2009. március 4. 2009. július 20. 2009. november 19
43 Titkárság; Elkülönítési- és légtérbiztonsági munkacsoport (SASP); Pilóta nélküli légijármű-rendszerek kutatócsoportja (UASSG)	Módosított meghatározások; a különböző sebességek és a távoli irányítású légijárművek tekintetében.	2012. március 7. 2012. július 16. 2012. november 15.
44 Titkárság; Megközelítési osztályozási munkacsoport (ACTF)	A műszeres megközelítési eljárásokkal kapcsolatos meghatározások.	2013. február 25. 2013. július 15. 2014. november 13.

1. FEJEZET

Ellenőrzött légtér - Controlled airspace Meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül a légtér osztályozásnak megfelelő légiforgalmi irányító szolgálatot biztosítanak.

Megjegyzés.— Az ellenőrzött légtér olyan gyűjtőfogalom, amelybe az Annex 11. 2.6. pontjában ismertetett A, B, C, D és E osztályú ATS légterek tartoznak.

Ellenőrzött repülés- Controlled flight Minden olyan repülés, amelyhez légiforgalmi irányítói általi engedély szükséges.

Légiforgalmi irányító és repülőgépvezető közötti adatkapcsolati kommunikáció - Controller-pilot data link communications (CPDLC) A légiforgalmi irányító és a repülőgépvezető közötti kommunikációs mód, amelyben a légiforgalmi irányítói üzeneteket adatátviteli összeköttetéssel továbbítják.

Irányítói zóna - Control zone A földfelszín felett meghatározott határtól egy meghatározott felső határig terjedő ellenőrzött légtér.

Utazó emelkedés — Cruise climb Olyan repülési technika, amely során a repülőgép magasságának növelését a repülőgép tömegének csökkenésével érik el.

Utazómagasság - Cruising level Az a repülési szint, amelyet a légijármű a repülés jelentős szakasza során tart.

Érvényes repülési terv — Current flight plan A későbbi engedélyekből (ha van ilyen) adódó módosításokat is magába foglaló repülési terv.

Veszélyes légtér — Danger area Meghatározott méretű légtér, amelyen belül bizonyos kijelölt időpontokban a légijármű repülésére veszélyes tevékenység folyhat.

Adatkapcsolat használatával történő kommunikáció — Data link communications Olyan kommunikációs eljárás, amelynek célja az adatkapcsolaton keresztül történő közleményváltás.

Felderítés és elkerülés — Detect and avoid A konfliktáló forgalom és egyéb veszélyek észlelésének, érzékelésének vagy felderítésének, valamint a megfelelő intézkedés foganatosításának képessége.

Számított fékoldási idő — Estimated off-block time Az a számított időpont, amikor a légijármű megkezdí az indulással összefüggő mozgását.

Számított érkezési idő — Estimated time of arrival A műszerrepülési szabályok szerint végrehajtott repülések esetében az az időpont, amikor a légijármű a számítások szerint azon navigációs berendezéssel meghatározott kijelölt pont fölé érkezik, ahonnan a műszeres megközelítési eljárás megkezdődik; vagy amennyiben nincs ilyen, a repülőteret kiszolgáló navigációs berendezés, az az időpont, amikor a légijármű a repülőtér fölé érkezik. A látvarepülési szabályok szerint végzett repülések esetében az a számított időpont, amikor a légijármű a repülőtér fölé érkezik.

Várható bevezetési idő — Expected approach time Az az időpont, amikor légiforgalmi irányító szolgálat számítása szerint egy késleltetett érkező légi jármű a leszálláshoz történő megközelítés végrehajtásához elhagyja a várakozási pontot.

Megjegyzés.— A várakozási pont elhagyásának tényleges időpontja a bevezető irányító engedélyétől függ.

Benyújtott repülési terv — Filed flight plan A repülőgépvezető vagy kijelölt képviselője által a légiforgalmi szolgálati egységnek benyújtott repülési terv annak későbbi módosításai nélkül.

Hajózószemélyzeti tag — Flight crew member Szakszolgálati engedéllyel rendelkező személyzeti tag, aki a repülés időtartama alatt a légi jármű üzemeltetéséhez nélkülözhetetlen feladatok ellátásáért felelős.

Repüléstájékoztató központ — Flight information centre Repüléstájékoztató és riasztó szolgálat biztosítására létrehozott egység.

Repüléstájékoztató körzet — Flight information region Meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül repüléstájékoztató és riasztó szolgálatot biztosítanak.

Repüléstájékoztató szolgálat — Flight information service A repülések biztonságos és hatékony végrehajtásához hasznos tanácsok és tájékoztatások nyújtása céljából biztosított szolgálat.

Repülési szint — Flight level Egy meghatározott, 1013,2 hectopascal (hPa) értékű egyezményes nyomásértékhez viszonyított állandó atmoszférikus légnyomású felület, amelyet más ilyen felületektől meghatározott mértékű légnyomáskülönbség választ el.

1. megjegyzés— Az egyezményes nemzetközi műlégtörnek megfelelően kalibrált nyomásmagasságmérő:

- a) *QNH beállításra állítva tengerszint feletti magasságot;*
- b) *QFE beállításra állítva a QFE földfelszín feletti magasságot;*
- c) *1013,2 hectopascal (hPa) beállításra állítva a repülési szintet (FL) jelzi ki.*

2. megjegyzés— A fenti 1. megjegyzésben használt tengerszint és földfelszín feletti magasság kifejezések barometrikus, azaz nyomásmagasságot, és nem geometriai terepmagasságot jelentenek.

Repülési terv — Flight plan A légiforgalmi szolgálati egységek rendelkezésére bocsátott, a légi jármű tervezett repülésére vagy a repülés egy szakaszára vonatkozó meghatározott tájékoztatás.

Repülési látástávolság — Flight visibility A repülés közben a légi jármű pilótafülkéjéből előre tekintve észlelt látástávolság.

Földi látástávolság — Ground visibility A repülőtéren az erre felhatalmazott észlelő vagy automatikus rendszerek által jelentett látástávolság.

Géptengely-irányszög — Heading Az az általában északtól (földrajzi, mágneses, iránytű vagy hálózati) fokokban kifejezett irány, amelyre a légijármű hossz tengelye mutat.

Földfelszín feletti magasság — Height Egy pontként vett szint, tárgy vagy pont valamint egy meghatározott vonatkozási alap (alapadat) közötti függőleges távolság.

Műszerrepülési szabályok — IFR A műszer szerinti repülési szabályok jelzésére alkalmazott rövidítés.

IFR repülés — IFR flight Műszer szerinti repülési szabályok szerint végrehajtott repülés.

IMC — Instrument Meteorological Conditions A műszeres időjárási körülmények jelzésére alkalmazott rövidítés.

Műszeres bevezetés — Instrument approach operations Egy olyan, műszeres megközelítési eljárás alapuló bevezetés és leszállás, amely során a navigációhoz műszereket használnak. A műszeres bevezetés két módszerrel hajtható végre:

- a) a kétdimenziós (2D) műszeres bevezetés, amely csak keresztirányú navigációs utasításokkal segíti a légijármű végső megközelítését.
- b) a háromdimenziós (3D) műszeres bevezetés, amely keresztirányú és magassági navigációs utasításokkal segíti a légijármű végső megközelítését.

Megjegyzés — A keresztirányú és függőleges mozgásra vonatkozó utasítások alatt a következők egyike által adott utasítások értendők:

- a) egy földi rádiónavigációs berendezés; vagy
- b) a földi, földkörüli pályán mozgó, valamint a fedélzeten elhelyezett navigációs berendezések, vagy azok kombinációja adatai alapján számítógép által generált navigációs adatok.

Műszeres megközelítési eljárás — Instrument approach procedure A repülési műszerek segítségével, akadálymentességgel végrehajtott, előre meghatározott repülési műveletek sorozata, amely a repülőtéri megközelítési eljárás kezdő pontjától vagy — ahol ez alkalmazható — egy meghatározott érkezési útvonal kezdetétől addig a pontig tart, amelytől a leszállás végrehajtható, illetve amennyiben a leszállást nem hajtják végre, addig ahonnan a várakozási vagy útvonal akadálymentességi előírásokat alkalmazzák. A műszeres megközelítési eljárások a következőképpen osztályozhatók:

Nem precíziós bevezetés (NPA) — Non-precision approach (NPA) procedure „A” típusú, 2D műszeres bevezetéshez tervezett műszeres megközelítési eljárás.

Megjegyzés — a nem precíziós bevezetési eljárások a folyamatos süllyedés és végső megközelítés (CDFA) technikával repülhetők le. A fedélzeti berendezések által kiszámolt, tanácsadói VNAV információk (ld. a PANS-OPS (Doc 8168) I. kötet I. rész 4. szakasz 1. fejezet 1.8.1. bekezdést) segítségével végrehajtott CDFA eljárás 3D műszeres bevezetésnek tekintendő. A CDFA bevezetéshez szükséges süllyedési sebesség emberi kiszámolása 2D műszeres bevezetésnek tekintendő. A CDFA eljárásokról szóló további információkat a PANS-OPS (Doc 8168) I. kötet I. rész 4. szakasz 1. fejezet 1.7. és 1.8. bekezdése tartalmazza.

Bevezetés függőleges iránymutatással (APV) — Approach procedure with vertical guidance (APV) A típusú, 3D műszeres bevezetéshez tervezett, teljesítményalapú navigációs (PBN) műszeres megközelítési eljárás.

Precíziós bevezetés (PA) — Precision approach (PA) procedure „A” vagy „B” típusú, 3D műszeres bevezetéshez tervezett, navigációs rendszereken (ILS, MLS, GLS és SBAS Cat I) alapuló műszeres megközelítési eljárás.

Megjegyzés — A műszeres bevezetés típusairól szóló információkat az Annex 6. tartalmazza.

A műszeres időjárási körülmények — Instrument meteorological conditions Látástávolsággal, felhőzettől mért távolsággal és felhőalappal kifejezett olyan időjárási körülmények, amelyek a látás utáni időjárási körülményekre meghatározott minimum értékeknél alacsonyabbak.

Megjegyzés — A látás utáni időjárási körülményekre meghatározott minimum értékeket a 4. fejezet tartalmazza.

Leszállási terület — Landing area A mozgási terület azon része, amelyet a légi jármű le és felszállására kívánnak igénybe venni.

Szint — Level A levegőben levő légi jármű függőleges helyzetére vonatkozó általános kifejezés, amely jelenthet földfelszín feletti vagy tengerszínhez viszonyított magasságot, illetve repülési szintet.

Munkaterület — Manoeuvring area Egy repülőtéren a légi járművek fel és leszállására, valamint gurulására használandó része, melybe a forgalmi előterek nem tartoznak bele.

Mozgási terület — Movement area Egy repülőtéren a légi járművek fel és leszállására, valamint gurulására használandó része, melybe a munkaterület és a forgalmi előterek is beletartoznak.

Üzemben tartó - Operator A légi jármű üzemben tartásában résztvevő, vagy arra vállalkozó személy, szervezet, vagy vállalat.

Megjegyzés — A távoli vezérlésű légi járművek esetében a légi jármű üzemben tartása a távoli vezérlésű légi jármű rendszer üzemben tartását jelenti.

Légi jármű-parancsnok — Pilot-in-command A repülés biztonságos végrehajtásáért felelős, az üzemeltető/üzemben tartó vagy az általános célú légiközlekedés esetében a légi jármű tulajdonosa részéről parancsnoknak kijelölt repülőgépvezető.

Nyomásmagasság — Pressure-altitude A Nemzetközi Műlegkör szerinti nyomásértéknek megfelelő magasságértékben kifejezett légköri nyomás.⁵

Anyagok (szellemi tevékenységet befolyásoló) használatából származó veszélyek — Problematic use of substances Egy vagy több, a szellemi tevékenységet befolyásoló anyag olyan jellegű használata a légiközlekedés személyzete részéről, amely:

⁵ Az Annex 8. alapján.

- a) közvetlen veszélyt jelent az anyagot felhasználó számára vagy veszélyezteti mások életét, egészségét illetve vagyontárgyait; és/vagy
- b) foglalkozásbeli, társadalmi, szellemi vagy fizikai nehézséget illetve rendellenességet okoz, vagy az ilyen állapot rosszabbodását okozza.

Tiltott terület — Prohibited area Egy állam földfelszíni területe vagy felségvizei felett elhelyezkedő meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül a légijármű repülése tilos.

Szellemi tevékenységet befolyásoló anyagok — Psychoactive substances Alkohol, ópium- vagy kenderszármazékok, nyugtatók és altatók, kokain, egyéb izgatószer, hallucinogének és illékony oldószer, a kávé és a dohányfüst kivételével.

Rádió-távbeszélés — Radiotelephony Olyan rádiókommunikációs módszer, amelynek során az információcsere elsősorban szóbeli közleményváltással történik.

Távpilóta — Remote pilot Az a személy, akit az üzemeltető a távoli vezérlésű légijármű üzemeltetésével bízott meg, és aki a repülés ideje alatt a vezérlőkonzolt megfelelően kezeli.

Távpilóta-állomás — Remote pilot station A távoli vezérlésű légijármű rendszer egyik alkotóeleme, amely a légijármű távoli vezérlésére használatos berendezést tartalmazza.

Távoli vezérlésű légijármű — Remotely piloted aircraft (RPA). Egy olyan, személyzet nélküli légijármű, amelyet egy távpilóta-állomásról vezérelnek.

Távoli vezérlésű légijármű rendszer — Remotely piloted aircraft system (RPAS) A távoli vezérlésű légijármű, az ahhoz kapcsolódó pilótaállomás(ok), a szükséges vezetési és irányítási adatkapcsolatok és egyéb, a típustervekben megjelölt alkotóelemek.

Ismétlődő repülési terv — Repetitive flight plan (RPL) Gyakran ismétlődő, rendszeresen üzemeltetett, azonos jellemzőkkel rendelkező egyedi repülések sorozatára vonatkozó repülési terv, amelyet a légijármű üzemeltetője nyújt be a légiforgalmi szolgálati egységek számára ismétlődő felhasználásra.

Jelentőpont — Reporting point Meghatározott földrajzi hely, amelyhez viszonyítva egy légijármű helyzete jelenthető.

Korlátozott légtér — Restricted area Egy állam szárazföldi területe vagy felségvizei felett elhelyezkedő meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül a légijármű repülését bizonyos feltételek függvényében korlátozzák.

Távoli vezérlésű légijármű megfigyelő — RPA observer Egy, az üzemeltető által kiképzett és kompetens személy, aki a távoli vezérlésű légijármű vizuális megfigyelésével segíti a távpilótát a repülés biztonságos végrehajtásában.

Futópálya — Runway Egy szárazföldi repülőtérén meghatározott téglalap alakú terület, amelyet

légijárművek le- és felszállására alakítottak ki.

Futópálya várakozási pont — Runway-holding position A futópálya, egy akadály, vagy az ILS/MLS kritikus vagy zavarásra érzékeny területei védelmében kijelölt várakozási vonal, amelynél a guruló légijárműveknek és egyéb járműveknek a repülőtéri irányító torony ettől eltérő engedélyének hiányában meg kell állniuk és várakozniuk kell.

Megjegyzés — A rádiótávbeszélő frazeológiában a „holding point” kifejezés a futópálya előtti várakozási pontot jelenti.

Biztonsági szempontból fontos személyek — Safety sensitive personnel Azon személyek, akik feladataik és kötelességeik nem megfelelő ellátása esetén veszélyeztethetik a repülésbiztonságot. Ezen személyek pl. a hajózószemélyzet tagjai, a légijármű karbantartó személyzet és a légiforgalmi irányítók.

Jelterület — Signal area A repülőtéren a földi látjelek kihelyezésére használt terület.

Különleges VFR repülés — Special VFR flight Egy irányítói körzeten belül, a látás utáni időjárási körülményeknél rosszabb időjárási helyzetben a légiforgalmi irányító szolgálat által engedélyezett VFR repülés.

Gurulás — Taxiing A légijármű mozgása a repülőtér területén saját hajtóművei segítségével, a fel és leszállás eseteit kivéve.

Gurulóút — Taxiway Egy szárazföldi repülőtéren a légijárművek gurulására kialakított út, amelynek feladata a repülőtér egyes részei közötti összeköttetés biztosítása érdekében, beleértve:

- a) *Légijármű állóhely gurulási nyomvonal* A forgalmi előtér gurulóútként kijelölt része, amelynek kizárólagos feladata a légijármű állóhelyek megközelítésének biztosítása.
- b) *Forgalmi előtéri gurulóút* A gurulóút-rendszer forgalmi előtéren átvezető része, amelynek feladata a forgalmi előtéren történő átgurulás biztosítása.
- c) *Gyors legurulóút* Egy, a futópályához hegyesszögben csatlakozó gurulóút, amely lehetővé teszi, hogy a leszálló repülőgépek más, legurulásra használható gurulóúttal szemben nagyobb sebességgel hagyják el a futópályát, így módon csökkentve annak foglaltsági idejét.

Közelkörzet — Terminal control area Egy vagy több repülőtér közelében, általában a légiforgalmi szolgálati útvonalak találkozási pontjánál létesített irányítói körzet.

Teljes számított repülési idő — Total estimated elapsed time IFR repülések esetében az a számított időtartam, amely a felszállástól addig szükséges, amíg a légijármű azon, navigációs berendezéssel meghatározott kijelölt pont fölé érkezik, ahonnan a műszeres megközelítési eljárás megkezdődik; vagy amennyiben a rendeltetési repülőtér nem szolgálja ki navigációs berendezés, az az időtartam, amely alatt a légijármű a rendeltetési repülőtér fölé érkezik. A VFR repülések esetében a felszállástól a rendeltetési repülőtér fölé történő érkezésig számított időtartam.

Útírány — Track A légi jármű repülési útvonalának vetülete a föld felületén, amelynek irányát bármely adott pontban általában északhoz (földrajzi, mágneses vagy földrajzi hálózati) viszonyított fok értékben fejezik ki.

Forgalom elkerülésére adott tájékoztatás — Traffic avoidance advice Repülési műveletek végrehajtására vonatkozó tanács a légiforgalmi szolgálati egységtől annak érdekében, hogy ezzel segítséget nyújtsanak a repülőgépvezető számára az összeütközés elkerüléséhez.

Forgalmi tájékoztatás — Traffic information A légiforgalmi szolgálati egységtől származó, az adott légi jármű közelében vagy annak tervezett útvonalán előforduló ismert vagy észlelt légi forgalomról szóló tájékoztatás annak érdekében, hogy a repülőgépvezetőt figyelmeztessék és ezzel segítséget nyújtsanak számára az összeütközés elkerüléséhez.

Átváltási magasság — Transition altitude Az a magasság, amelyen vagy amely alatt a légi jármű függőleges helyzetét a közepes tengerszint feletti magassághoz viszonyítva ellenőrzik.

Személyzet nélküli szabad ballon — Unmanned free balloon Hajtómű és személyzet nélkül szabadon repülő, levegőnél könnyebb légi jármű.

Megjegyzés — A személyzet nélküli szabad ballonok a 5. Függelék előírásai alapján nehéz, közepes és könnyű osztályba tartoznak.

VFR A látvarepülési szabályok jelzésére használt rövidítés.

VFR repülés — VFR flight A látvarepülési szabályok szerint végrehajtott repülés.

Látástávolság — Visibility Léginavigációs értelemben vett látástávolság a következő két érték közül magasabb érték:

- a) az a legnagyobb távolság, amelyről egy megfelelő méretű, a földfelszínhez közel elhelyezkedő fekete tárgy világos háttér esetén látható és felismerhető;
- b) az a legnagyobb távolság, amelyről a kb. 1000 kandela fényerősségű fények kivilágítatlan háttér esetén láthatók és azonosíthatók.

1. megjegyzés — A két távolság a levegőben egy adott kioltási együttható mellett különböző értékű. A b) pont értéke a háttérvilágítás függvényében változó. Az a) pont értéke jelenti a meteorológiai optikai távolságot (MOR).

2. Megjegyzés — A definíció a helyi szokások szerinti és speciális jelentésekben használt megfigyelésekre, a METAR és SPECI jelentésekben használt, az uralkodó és minimum látástávolság megfigyelt értékére, valamint a földi látástávolság megfigyelt értékére vonatkozik.

Vizuális figyelemmel kíséréssel történő repülés (VLOS) — Visual line-of-sight (VLOS) operation Olyan repülés, amely során a távpilóta vagy az RPA megfigyelő közvetlenül és szabad szemmel figyeli a távoli vezérlésű légi járművet.

Látvarepülési időjárási körülmények — Visual meteorological conditions Látástávolsággal, felhőzettől mért távolsággal és felhőalappal kifejezett olyan időjárási körülmények, amelyek a meghatározott minimumokat elérik vagy azoknál jobbak.

Megjegyzés — A meghatározott minimum értékeket a 4. fejezet tartalmazza.

VMC — Visual Meteorological Conditions A látás utáni időjárási körülmények jelzésére alkalmazott rövidítés.

28. melléklet a 2024. évi ... törvényhez

A nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Annex 2. 44. módosítás hiteles angol nyelvű szövege:

COVER SHEET TO AMENDMENT 44

INTERNATIONAL STANDARDS

RULES OF THE AIR

ANNEX 2

TO THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION

TENTH EDITION — JULY 2005

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

Checklist of Amendments to Annex 2

<i>Effective date</i>	<i>Date of applicability</i>

Tenth Edition (incorporates Amendments 1 to 38)	11 July 2005	24 November 2005
Amendment 39 (adopted by the Council on 20 February 2006)	17 July 2006	23 November 2006
Amendment 40 (adopted by the Council on 26 February 2007)	16 July 2007	22 November 2007
Amendment 41 (adopted by the Council on 10 March 2008)	20 July 2008	20 November 2008
Amendment 42 (adopted by the Council on 4 March 2009)	20 July 2009	19 November 2009
Amendment 43 (adopted by the Council on 7 March 2012)	16 July 2012	15 November 2012
Amendment 44 (adopted by the Council on 25 February 2013) Replacement pages (xii), 1-6 to 1-10	15 July 2013	13 November 2014



Transmittal note

Amendment

44 to the

International Standards

RULES OF THE AIR

(Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation)

3. Insert the following replacement pages in Annex 2 (Tenth Edition) to incorporate Amendment 44 which becomes applicable on 13 November 2014:

a) Page (xii)

— Foreword

4. Record the entry of this amendment on page (ii).

FOREWORD

			<i>Adopted/approved Effective Applicable</i>
<i>Amendment</i>	<i>Source(s)</i>	<i>Subject(s)</i>	
32 Air Navigation Commission		Note related to carriage requirements of airborne collision avoidance systems.	19 February 1996 19 February 1996 —
33 Air Navigation Commission		Communication failure procedures.	26 February 1997 21 July 1997 6 November 1997
29 Automatic Dependent Surveillance Panel, Fourth Meeting (1996); Review of the General Concept of Separation Panel, Ninth Meeting (1996); consequential to Amendment 162 to Annex 1		Definitions; automatic dependent surveillance systems and procedures; data interchange between automated ATS systems; ATS applications for air-ground data links; problematic use of psychoactive substances.	19 March 1998 20 July 1998 5 November 1998
30 Air Navigation Commission; Visual Aids Panel, Thirteenth Meeting (1997)		ATS airspace classifications; visual meteorological conditions clearance; runway-holding position.	10 March 1999 19 July 1999 4 November 1999
31 Consequential as a result of Amendment 40 to Annex 11; Amendments 23 and 25 to Annex 6, Part I; Amendments 20 and 7 to Annex 6, Parts II and III, respectively; and Amendment 72 to Annex 3		Revised definitions of “air traffic control unit”, “approach control unit”, “alternate aerodrome” “flight crew member”, “pilot-in-command” and “visibility”; editorial amendments.	12 March 2001 16 July 2001 1 November 2001
32 Separation and Airspace Safety Panel (SASP)		Pilot procedures in the event of unlawful interference; editorial amendments.	28 February 2003 — —
38 Secretariat (10th Edition)		Definitions; marshalling signals; communication failure procedures; interception manoeuvres; editorial amendments.	23 February 2005 11 July 2005 24 November 2005
39 Secretariat for the avoidance of collisions.		Restructuring of text to emphasize the responsibility of the pilot-in-command	20 February 2006 17 July 2006 23 November 2006
40 Air Navigation Commission		Definitions and associated procedures for ADS-B, ADS-C and ADS-C agreement; pilot procedures in the event of unlawful interference.	26 February 2007 16 July 2007 22 November 2007

41. Secretariat with the assistance of the Required Navigation Performance and Special Operational Requirements (RNPSOR) Study Group	Amendment to a definition and Standard to align required navigation performance (RNP) and area navigation (RNAV) terminology with the performance-based navigation (PBN) concept.	10 March 2008 20 July 2008 20 November 2008
42 Recommendation 8/1 of the seventh meeting of the Operations Panel (OPSP/7); Secretariat with the assistance of the APANPIRG task force on RVSM	Amendments to standard emergency hand signals for emergency communications between aircraft rescue and firefighting personnel and flight and/or cabin crews; and harmonization of cruising levels.	4 March 2009 20 July 2009 19 November 2009
43 Secretariat; Separation and Airspace Safety Panel (SASP); Unmanned Aircraft Systems Study Group (UASSG)	Amendment to definitions; speed variations; and remotely piloted aircraft.	7 March 2012 16 July 2012 15 November 2012
44 Secretariat; Approach Classification Task Force (ACTF)	Definitions related to instrument approach operations.	25 February 2013 15 July 2013 13 November 2014

CHAPTER 1

Controlled airspace. An airspace of defined dimensions within which air traffic control service is provided in accordance with the airspace classification.

Note.— Controlled airspace is a generic term which covers ATS airspace Classes A, B, C, D and E as described in Annex 11, 2.6.

Controlled flight. Any flight which is subject to an air traffic control clearance.

Controller-pilot data link communications (CPDLC). A means of communication between controller and pilot, using data link for ATC communications.

Control zone. A controlled airspace extending upwards from the surface of the earth to a specified upper limit.

Cruise climb. An aeroplane cruising technique resulting in a net increase in altitude as the aeroplane mass decreases.

Cruising level. A level maintained during a significant portion of a flight.

Current flight plan. The flight plan, including changes, if any, brought about by subsequent clearances.

Danger area. An airspace of defined dimensions within which activities dangerous to the flight of aircraft may exist at specified times.

Data link communications. A form of communication intended for the exchange of messages via a data link.

Detect and avoid. The capability to see, sense or detect conflicting traffic or other hazards and take the appropriate action.

Estimated off-block time. The estimated time at which the aircraft will commence movement associated with departure.

Estimated time of arrival. For IFR flights, the time at which it is estimated that the aircraft will arrive over that designated point, defined by reference to navigation aids, from which it is intended that an instrument approach procedure will be commenced, or, if no navigation aid is associated with the aerodrome, the time at which the aircraft will arrive over the aerodrome. For VFR flights, the time at which it is estimated that the aircraft will arrive over the aerodrome.

Expected approach time. The time at which ATC expects that an arriving aircraft, following a delay, will leave the holding fix to complete its approach for a landing.

Note.— The actual time of leaving the holding fix will depend upon the approach clearance.

Filed flight plan. The flight plan as filed with an ATS unit by the pilot or a designated representative, without any subsequent changes.

Flight crew member. A licensed crew member charged with duties essential to the operation of an aircraft during a flight duty period.

Flight information centre. A unit established to provide flight information service and alerting service.

Flight information region. An airspace of defined dimensions within which flight information service and alerting service are provided.

Flight information service. A service provided for the purpose of giving advice and information useful for the safe and efficient conduct of flights.

Flight level. A surface of constant atmospheric pressure which is related to a specific pressure datum, 1 013.2 hectopascals (hPa), and is separated from other such surfaces by specific pressure intervals.

Note 1.— A pressure type altimeter calibrated in accordance with the Standard Atmosphere:

- a) when set to a QNH altimeter setting, will indicate altitude;*
- b) when set to a QFE altimeter setting, will indicate height above the QFE reference datum;*
- c) when set to a pressure of 1 013.2 hPa, may be used to indicate flight levels.*

Note 2.— The terms “height” and “altitude”, used in Note 1 above, indicate altimetric rather than geometric heights and altitudes.

Flight plan. Specified information provided to air traffic services units, relative to an intended flight or portion of a flight of an aircraft.

Flight visibility. The visibility forward from the cockpit of an aircraft in flight.

Ground visibility. The visibility at an aerodrome as reported by an accredited observer or by automatic systems.

Heading. The direction in which the longitudinal axis of an aircraft is pointed, usually expressed in degrees from North (true, magnetic, compass or grid).

Height. The vertical distance of a level, a point or an object considered as a point, measured from a specified datum.

IFR. The symbol used to designate the instrument flight rules.

IFR flight. A flight conducted in accordance with the instrument flight rules.

IMC. The symbol used to designate instrument meteorological conditions.

Instrument approach operations. An approach and landing using instruments for navigation guidance based on an instrument approach procedure. There are two methods for executing instrument approach operations:

- a) a two-dimensional (2D) instrument approach operation, using lateral navigation guidance only; and
- b) a three-dimensional (3D) instrument approach operation, using both lateral and vertical navigation guidance.

Note.— Lateral and vertical navigation guidance refers to the guidance provided either by:

- a) a ground-based radio navigation aid; or*

- b) *computer-generated navigation data from ground-based, space-based, self-contained navigation aids or a combination of these.*

Instrument approach procedure. A series of predetermined manoeuvres by reference to flight instruments with specified protection from obstacles from the initial approach fix, or where applicable, from the beginning of a defined arrival route to a point from which a landing can be completed and thereafter, if a landing is not completed, to a position at which holding or en-route obstacle clearance criteria apply. Instrument approach procedures are classified as follows:

Non-precision approach (NPA) procedure. An instrument approach procedure designed for 2D instrument approach operations Type A.

Note.— Non-precision approach procedures may be flown using a continuous descent final approach (CDFA) technique. CDFAs with advisory VNAV guidance calculated by on-board equipment (see PANS-OPS (Doc 8168), Volume I, Part I, Section 4, Chapter 1, paragraph 1.8.1) are considered 3D instrument approach operations. CDFAs with manual calculation of the required rate of descent are considered 2D instrument approach operations. For more information on CDFAs, refer to PANS-OPS (Doc 8168) Volume I, Part I, Section 4, Chapter 1, paragraphs 1.7 and 1.8.

Approach procedure with vertical guidance (APV). A performance-based navigation (PBN) instrument approach procedure designed for 3D instrument approach operations Type A.

Precision approach (PA) procedure. An instrument approach procedure based on navigation systems (ILS, MLS, GLS and SBAS Cat I) designed for 3D instrument approach operations Type A or B.

Note.— Refer to Annex 6 for instrument approach operation types.

Instrument meteorological conditions. Meteorological conditions expressed in terms of visibility, distance from cloud, and ceiling, less than the minima specified for visual meteorological conditions.

Note.— The specified minima for visual meteorological conditions are contained in Chapter 4.

Landing area. That part of a movement area intended for the landing or take-off of aircraft.

Level. A generic term relating to the vertical position of an aircraft in flight and meaning variously, height, altitude or flight level.

Manoeuvring area. That part of an aerodrome to be used for the take-off, landing and taxiing of aircraft, excluding aprons.

Movement area. That part of an aerodrome to be used for the take-off, landing and taxiing of aircraft, consisting of the manoeuvring area and the apron(s).

Operator. A person, organization or enterprise engaged in or offering to engage in an aircraft operation.

Note.— In the context of remotely piloted aircraft, an aircraft operation includes the remotely piloted aircraft system.

Pilot-in-command. The pilot designated by the operator, or in the case of general aviation, the owner, as being in command and charged with the safe conduct of a flight.

Pressure-altitude. An atmospheric pressure expressed in terms of altitude which corresponds to that pressure in the Standard Atmosphere.⁶

Problematic use of substances. The use of one or more psychoactive substances by aviation personnel in a way that:

- a) constitutes a direct hazard to the user or endangers the lives, health or welfare of others; and/or
- b) causes or worsens an occupational, social, mental or physical problem or disorder.

Prohibited area. An airspace of defined dimensions, above the land areas or territorial waters of a State, within which the flight of aircraft is prohibited.

Psychoactive substances. Alcohol, opioids, cannabinoids, sedatives and hypnotics, cocaine, other psychostimulants, hallucinogens, and volatile solvents, whereas coffee and tobacco are excluded.

Radiotelephony. A form of radiocommunication primarily intended for the exchange of information in the form of speech.

Remote pilot. A person charged by the operator with duties essential to the operation of a remotely piloted aircraft and who manipulates the flight controls, as appropriate, during flight time.

Remote pilot station. The component of the remotely piloted aircraft system containing the equipment used to pilot the remotely piloted aircraft.

Remotely piloted aircraft (RPA). An unmanned aircraft which is piloted from a remote pilot station.

Remotely piloted aircraft system (RPAS). A remotely piloted aircraft, its associated remote pilot station(s), the required command and control links and any other components as specified in the type design.

Repetitive flight plan (RPL). A flight plan related to a series of frequently recurring, regularly operated individual flights with identical basic features, submitted by an operator for retention and repetitive use by ATS units.

Reporting point. A specified geographical location in relation to which the position of an aircraft can be reported.

Restricted area. An airspace of defined dimensions, above the land areas or territorial waters of a State, within which the flight of aircraft is restricted in accordance with certain specified conditions.

RPA observer. A trained and competent person designated by the operator who, by visual observation of the remotely piloted aircraft, assists the remote pilot in the safe conduct of the flight.

Runway. A defined rectangular area on a land aerodrome prepared for the landing and take-off of aircraft.

Runway-holding position. A designated position intended to protect a runway, an obstacle limitation surface, or an ILS/ MLS critical/sensitive area at which taxiing aircraft and vehicles shall stop and hold, unless otherwise authorized by the aerodrome control tower.

Note.— In radiotelephony phraseologies, the expression “holding point” is used to designate the runway-holding position.

Safety-sensitive personnel. Persons who might endanger aviation safety if they perform their duties and functions improperly including, but not limited to, crew members, aircraft maintenance personnel and air traffic controllers.

Signal area. An area on an aerodrome used for the display of ground signals.

Special VFR flight. A VFR flight cleared by air traffic control to operate within a control zone in meteorological conditions below VMC.

Taxiing. Movement of an aircraft on the surface of an aerodrome under its own power, excluding take-off and landing.

Taxiway. A defined path on a land aerodrome established for the taxiing of aircraft and intended to provide a link between one part of the aerodrome and another, including:

- a) *Aircraft stand taxilane.* A portion of an apron designated as a taxiway and intended to provide access to aircraft stands only.
- b) *Apron taxiway.* A portion of a taxiway system located on an apron and intended to provide a through taxi route across the apron.
- c) *Rapid exit taxiway.* A taxiway connected to a runway at an acute angle and designed to allow landing aeroplanes to turn off at higher speeds than are achieved on other exit taxiways thereby minimizing runway occupancy times.

Terminal control area. A control area normally established at the confluence of ATS routes in the vicinity of one or more major aerodromes.

Total estimated elapsed time. For IFR flights, the estimated time required from take-off to arrive over that designated point, defined by reference to navigation aids, from which it is intended that an instrument approach procedure will be commenced, or, if no navigation aid is associated with the destination aerodrome, to arrive over the destination aerodrome. For VFR flights, the estimated time required from take-off to arrive over the destination aerodrome.

Track. The projection on the earth's surface of the path of an aircraft, the direction of which path at any point is usually expressed in degrees from North (true, magnetic or grid).

Traffic avoidance advice. Advice provided by an air traffic services unit specifying manoeuvres to assist a pilot to avoid a collision.

Traffic information. Information issued by an air traffic services unit to alert a pilot to other known or observed air traffic which may be in proximity to the position or intended route of flight and to help the pilot avoid a collision.

Transition altitude. The altitude at or below which the vertical position of an aircraft is controlled by reference to altitudes.

Unmanned free balloon. A non-power-driven, unmanned, lighter-than-air aircraft in free flight.

Note.— Unmanned free balloons are classified as heavy, medium or light in accordance with specifications contained in Appendix 5.

VFR. The symbol used to designate the visual flight rules.

VFR flight. A flight conducted in accordance with the visual flight rules.

Visibility. Visibility for aeronautical purposes is the greater of:

- a) the greatest distance at which a black object of suitable dimensions, situated near the ground, can be seen and recognized when observed against a bright background;
- b) the greatest distance at which lights in the vicinity of 1 000 candelas can be seen and identified against an unlit background.

Note 1.— The two distances have different values in air of a given extinction coefficient, and the latter b) varies with the background illumination. The former a) is represented by the meteorological optical range (MOR).

Note. 2.— The definition applies to the observations of visibility in local routine and special reports, to the observations of prevailing and minimum visibility reported in METAR and SPECI and to the observations of ground visibility.

Visual line-of-sight (VLOS) operation. An operation in which the remote pilot or RPA observer maintains direct unaided visual contact with the remotely piloted aircraft.

Visual meteorological conditions. Meteorological conditions expressed in terms of visibility, distance from cloud, and ceiling, equal to or better than specified minima.

Note.— The specified minima are contained in Chapter 4.

VMC. The symbol used to designate visual meteorological conditions.

29. melléklet a 2024. évi ... törvényhez

A nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény
Annex 2. 45. módosítás hivatalos magyar nyelvű fordítása:

A 45. MÓDOSÍTÁS ELŐLAPJA

NEMZETKÖZI SZABVÁNYOK

REPÜLÉSI SZABÁLYOK

ANNEX 2.

A NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSRŐL SZÓLÓ
EGYEZMÉNYHEZ

TIZEDIK KIADÁS — 2005. JÚLIUS

NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSI SZERVEZET

Az Annex 2. módosításainak jegyzéke

Hatálybalépés dátuma

Alkalmaz
ás kezdő
dátuma:

Tizedik kiadás

(Az 1-38. módosításokat tartalmazza)

2005. július 11. 2005. november 24.

39. módosítás

(A Tanács 2006. február 20-án fogadta el)

2006. július 17. 2006. november 23.

40. módosítás

(A Tanács 2007. február 26-án fogadta el)

2007. július 16. 2007. november 22.

41. módosítás

(A Tanács 2008. március 10-én fogadta el)

2008. július 20. 2008. november 20.

42. módosítás

(A Tanács 2009. március 4-én fogadta el)

2009. július 20. 2009. november 19.

43. módosítás

(A Tanács 2012. március 7-én fogadta el)

2012. július 16. 2012. november 15.

44. módosítás

(A Tanács 2013. február 25-én fogadta el)

2013. július 15. 2014. november 13.

45. módosítás

(A Tanács 2016. február 22-án fogadta el)

Kicserélendő lapok (xii) 3-11.

2016. július 11. 2016. november 10.



Értesítő jegyzet

45. módosítás

a

Nemzetközi szabványok

REPÜLÉSI SZABÁLYOK

(A Nemzetközi Polgári Repülésről Szóló Egyezmény - Annex 2.)
dokumentumhoz

1. Helyezze be a következő cserelapokat az Annex 2. tizedik kiadásába, így módon az tartalmazni fogja a 2016. november 10-től alkalmazandó 45. módosítást.

a) Oldalszám: (xii)

— Előszó

b) Oldalszám: 3-11

— 3. Fejezet

2. A módosítás beiktatását dokumentálja a (ii). oldalon.

ELŐSZÓ

*Elfogadva/
Hatályos/
Alkalmazandó*

<i>Módosítás</i>	<i>Forrás(ok) Témakör(ök)</i>		
32	Léginavigációs Bizottság	Megjegyzés az összeütközés elkerülését biztosító fedélzeti rendszer (ACAS) elhelyezésére és alkalmazására vonatkozó előírásokhoz.	1996. február 19. 1996. február 19. —
33	Léginavigációs Bizottság	Összeköttetés megszakadása esetén alkalmazott eljárások.	1997. február 26. 1997. július 21. 1997. november 6.
34	Automatikus légtérfelderítés munkacsoport negyedik ülése (1996.); Az elkülönítés általános elméletével foglalkozó munkacsoport kilencedik ülése (1996.); az Annex 1. 162. módosítása miatt szükségessé váló változtatások	Meghatározások; automatikus légtérfelderítési rendszerek és eljárások; adatcsere az automatizált légiforgalmi szolgálati rendszerek között; a levegő-föld adatösszeköttetés alkalmazása az ATS területén; a szellemi tevékenységet befolyásoló anyagok használatával kapcsolatos kérdések.	1998. március 19. 1998. július 20. 1998. november 5.
35	Léginavigációs Bizottság; Vizuális tájékozódás eszközei munkacsoport 1997. évi 13. ülése	Az ATS légterek osztályozása; VMC időjárási körülmények között kiadott légiforgalmi irányítói engedély; futópálya várakozási hely.	1999. március 10. 1999. július 19. 1999. november 4.
36	A legutóbbi módosításoknak megfelelő változások: Annex 11. 40.sz. módosítása; Annex 6. I. rész 23-25.sz. módosítása; Annex 6. II. rész 20. és III. rész 7.sz. módosítása; Annex 3. 72. sz. módosítása.	Módosított meghatározások: légiforgalmi irányító egység, bevezető irányító egység, kiterő repülőter, hajózószemélyzeti tag, légijármű parancsnok, látástávolság; továbbá szerkesztői módosítások.	2001. március 12. 2001. július 16. 2001. november 1.
37	Elkülönítési- és légtérbiztonsági munkacsoport (SASP)	Repülőgépvezető által jogellenes beavatkozás esetén követendő eljárások; szerkesztői módosítások.	2003. február 28. — —
38 (10. kiadás)	Titkárság	Meghatározások; beállítói jelzések; rádióösszeköttetés megszakadása esetén követendő eljárások; elfogó manőverek; szerkesztői módosítások.	2005. február 23. 2005. július 11. 2005. november 24.
39	Titkárság	Átszövegezés a légijármű-parancsnokra az összeütközések elkerüléséért háruló felelősség kihangsúlyozására.	2006. február 20. 2006. július 17. 2006. november 23.
40	Léginavigációs Bizottság	Az ADS-B, ADS-C definíciója és a kapcsolódó eljárások, valamint az ADS-C megállapodás meghatározása; a repülőgépvezető által jogellenes beavatkozás esetén követendő eljárások.	2007. február 26. 2007. július 16. 2007. november 22.
41	Titkárság a Szükséges navigációs teljesítmény és speciális műveleti követelmények kutatócsoport (RNPSOR) támogatásával	Az előírt navigációs teljesítmény (RNP) és a területi navigáció (RNAV) terminológia a teljesítményalapú navigáció (PBN) koncepciójával történő összehangolására vonatkozó szabvány definíciójának módosítása.	2008. március 10. 2008. július 20. 2008. november 20.

42	Az Operatív munkacsoport hetedik ülésén elfogadott 8/1. Ajánlás (OPSP/7); Titkárság az APANPIRG RVSM munkacsoport támogatásával	A légijárművet mentők és tűzoltók, és a légijármű-vezetők vagy légiutas-kísérő személyzet közötti vészhelyzeti kommunikációra használatos szabvány vészhelyzeti karjelzések módosításai.	2009. március 4. 2009. július 20. 2009. november 19.
43	Titkárság; Elkülönítési- és légtérbiztonsági munkacsoport (SASP); Pilóta nélküli légijármű-rendszerek kutatócsoportja (UASSG)	Módosított meghatározások; a különböző sebességek és a távoli irányítású légijárművek tekintetében.	2012. március 7. 2012. július 16. 2012. november 15.
44	Titkárság; Megközelítési osztályozási munkacsoport (ACTF)	A műszeres megközelítési eljárásokkal kapcsolatos meghatározások.	2013. február 25. 2013. július 15. 2014. november 13.
45	Elkülönítési- és légtérbiztonsági munkacsoport (SASP)	A sebességektől való eltérés esetén követendő eljárások	2016. február 22. 2016. július 11. 2016. november 10.

3. FEJEZET

3.6.2 A repülési terv betartása

3.6.2.1 A 3.6.2.4. pontban ismertetett előírások kivételével a légijárműnek a 3.6.2.1.1. - 3.6.2.2. bekezdésekben ismertetett toleranciahatárok figyelembe vételével be kell tartania az ellenőrzött repülésre benyújtott érvényes repülési tervét vagy annak megfelelő részét, kivéve ha valamilyen módosítást kért és erre az illetékes légiforgalmi irányító egységtől engedélyt kapott, vagy ha olyan kényszerhelyzetbe került, amely azonnali cselekvést követel meg. Ebben az esetben amint azt a kényszerintézkedés végrehajtása után a körülmények lehetővé teszik, értesíteni kell az illetékes légiforgalmi szolgálati egységet a fogatosított intézkedésről és arról a tényről, hogy azt kényszerítő körülmények hatására hajtották végre.

3.6.2.1.1 Ha az ellenőrzött repülés tekintetében a megfelelő ATS felügyeleti hatóság nem hagyta jóvá másként, vagy a megfelelő légiforgalmi irányító egység nem adott egyéb engedélyt, az ilyen repülések lehetőség szerint:

- a) kijelölt ATS útvonalon történő repülés alkalmával az adott útvonal meghatározott középvonalán; vagy
- b) bármely más útvonalon történő repülés alkalmával az útvonalat kijelölő navigációs berendezések és/vagy pontok között közvetlenül haladjanak.

3.6.2.1.2 A 3.6.2.1.1. pontban ismertetett elsődleges fontosságú előírás figyelembevételével mellett egy VOR berendezéshez képesti irányszöggel kijelölt ATS útvonalszakaszon repülő légijármű a már átrepült berendezés követéséről az úton előtte levő berendezés követésére — ahol ilyen létesítettek — az átkapcsolási ponton, vagy ahhoz repülési szempontok által megengedett lehető legközelebbi ponton álljon át.

3.6.2.1.3 A 3.6.2.1.1. pontban előírtaktól való eltérésről értesítsék az illetékes légiforgalmi szolgálati egységet.

3.6.2.2 *Eltérések az érvényes repülési tervtől* Amennyiben az ellenőrzött repülés eltér az érvényes repülési tervétől, a következő intézkedéseket tegye meg:

- a) *Eltérés az útvonaltól:* ha a légijármű letér az útvonalról, haladéktalanul helyesbítse géptengely-irányszögét úgy, hogy a lehető legrövidebb időn belül visszatérjen az útvonalra.
- b) *Eltérés az ATC által kijelölt Mach számtól/műszer szerinti sebességtől:* azonnal értesíteni kell az illetékes légiforgalmi szolgálatot.
- c) *Eltérés a Mach számtól/tényleges repülési sebességtől:* ha az utazómagasságon tartott Mach szám/tényleges repülési sebesség 0,02 Mach-hal/19 km/h-val/10kt-val többel eltér a repülési tervben benyújtott sebességtől, arról az illetékes légiforgalmi szolgálatot tájékoztatni kell.

- d) *Számított idők eltérése esetén:* Az ADS-C szolgáltatást biztosító légtérben repülő, ADS-C-vel felszerelt és azt működtető légijárművek kivételével, ha a következő jelentőpontra, repüléstájékoztató körzet határra vagy rendeltetési repülőtérré — amelyik előbb következik — számított idő két percnél többel, vagy az illetékes ATS hatóság által meghatározott, illetve a körzeti légiközlekedési egyezményben kijelölt, egyéb időtartammal eltért a légiforgalmi szolgálatok számára megadott időtől, a módosított számított időt a lehető legrövidebb időn belül közölgék az illetékes légiforgalmi szolgálati egységgel.

3.6.2.2.1 Ha a légtérben ADS-C szolgáltatást nyújtanak, és az ADS-C berendezés aktiválásra került, az adatkapcsolaton keresztül automatikusan tájékoztatni kell az illetékes légiforgalmi szolgálati egységet a változásról abban az esetben, ha a változás meghaladja az ADS esemény-alapú protokollban előírt küszöbértéket.

3.6.2.3 *Módosítási kérelmek* Az érvényes repülési terv megváltoztatására irányuló kéréseknek a következőkben felsorolt információkat kell tartalmazniuk:

- a) *Az utazómagasság módosítása esetén:* a légijármű azonosító jele; a kért új utazómagasság és utazósebesség (Mach szám vagy tényleges repülési sebesség) ezen a magasságon; a módosított számított idők — ha ilyenek vannak — a módosítás után következő jelentőpontokra vagy repüléstájékoztató körzet határookra.
- b) *A Mach szám/tényleges repülési sebesség módosítása esetén:* a légijármű azonosítója; a kért Mach szám/tényleges repülési sebesség.
- c) *Az útvonal megváltoztatása esetén:*
- 1) *A rendeltetési hely változatlan:* a légijármű azonosító jele; repülési szabályok; a repülés új útvonalának leírása, beleértve a repülési terv vonatkozó adatait attól a helytől kezdődően, amelynél a kért útvonal-változtatás megkezdődik; módosított számított idők; bármely más ide tartozó tájékoztatás.
 - 2) *A rendeltetési hely változik:* a légijármű azonosító jele; repülési szabályok; a repülés új útvonalának leírása a módosított rendeltetési repülőtérré, beleértve a repülési terv vonatkozó adatait attól a helytől kezdődően, amelynél a kért útvonal-változtatás megkezdődik; módosított számított idők; kitérő repülőter (repülőterek); bármely más ide tartozó tájékoztatás.

3.6.2.4 *Időjárás romlás a VMC értékek alá* Amikor nyilvánvalóvá válik, hogy a repülést az érvényes repülési terv szerint látvarepülési időjárási körülmények (VMC) között végrehajtani nem lehet, a látvarepülési szabályok szerint ellenőrzött repülést végző légijármű:

- a) kérjen módosított engedélyt, amely lehetővé teszi, hogy a légijármű repülését VMC körülmények között folytathassa a rendeltetési vagy kitérő repülőtérig, vagy elhagyja azt a légtérrel, amelyben a repülést légiforgalmi irányítói engedély alapján hajthatja végre; vagy

- b) amennyiben a fenti a) alpontban meghatározott engedély nem szerezhető be, folytassa működését VMC körülmények között és értesítse az illetékes légiforgalmi irányító egységet az érintett légtér elhagyása vagy a legközelebbi alkalmas repülőtéren történő leszállás végrehajtása céljából foganatosított intézkedésről; vagy
- c) ha irányítói körzeten belül repül, kérjen engedélyt különleges VFR repülésre; vagy
- d) kérjen engedélyt a műszer szerinti repülési szabályok szerint történő repülésre.

3.6.3 Helyzetjelentések

3.6.3.1 Kivéve, ha az illetékes légiforgalmi szolgálati hatóság vagy ezen hatóság által meghatározott feltételek alapján az illetékes légiforgalmi szolgálati egység ezen kötelezettség alól felmentést ad, az ellenőrzött repülést végrehajtó légijármű a lehető legrövidebb időn belül jelentse az illetékes légiforgalmi szolgálati egységnek minden egyes kijelölt kötelező jelentőpont átrepülésének időpontját és átrepülési magasságát, valamint bármely más előírt tájékoztatást. Az illetékes légiforgalmi szolgálati egység felkérésére adjon hasonló helyzetjelentéseket bármely más jelentőpontnál is. Kijelölt jelentőpontok hiányában a helyzetjelentéseket az illetékes légiforgalmi szolgálati hatóság által előírt vagy az illetékes légiforgalmi szolgálati egység által meghatározott időközökben kell megadni.

3.6.3.1.1 A közvetlen adatkapcsolati kommunikációval rendelkező, ellenőrzött repülést végrehajtó légijármű szóbeli helyzetjelentést csak az illetékes légiforgalmi szolgálat kérésére adjon.

Megjegyzés — Azok a feltételek és körülmények, amelyek között az SSR C mód által megadott nyomásmagasság megfelel a helyzetjelentés magassági tájékoztatásra vonatkozó követelményének, a PANS-ATM (Doc 4444) kiadványban találhatók.

3.6.4 Az irányítás befejezése

Az ellenőrzött repülést végrehajtó légijármű - az ellenőrzött repülőtéren történő leszállás kivételével - a lehető legrövidebb időn belül értesítse az illetékes légiforgalmi irányító egységet, ha már nem vonatkozik rá a légiforgalmi irányítás.

3.6.5 Kommunikáció

3.6.5.1. Az ellenőrzött repülést végrehajtó légijármű köteles a beszédüzemű föld-levegő kommunikációt folyamatosan figyelni, és szükség esetén kétoldalú szóbeli rádióösszeköttetést létesíteni az illetékes légiforgalmi irányító egységgel, kivéve ha az illetékes légiforgalmi szolgálati hatóság az ellenőrzött repülőtér repülőtéri forgalmában résztvevő légijárművek számára mást ír elő.

1. Megjegyzés — A SELCAL vagy más hasonló automatikus jelzőkészülékek eleget tesznek a beszédüzemű levegő-föld kommunikációnak

2. megjegyzés — A folyamatos rádiófigyelésre vonatkozó előírás a légi jármű számára érvényben marad azt követően is, hogy a légiforgalmi irányító és repülőgépvezető közötti adatkapcsolati kommunikáció (CPDLC) beépítésre került

30. melléklet a 2024. évi ... törvényhez

A nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Annex 2. 45. módosítás hiteles angol nyelvű szövege:

COVER SHEET TO AMENDMENT 45

INTERNATIONAL STANDARDS

RULES OF THE AIR

ANNEX 2

TO THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION

TENTH EDITION — JULY 2005

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

Checklist of Amendments to Annex 2

	<i>Effective date</i>	<i>Date of applicability</i>
Tenth Edition (incorporates Amendments 1 to 38)	11 July 2005	24 November 2005
Amendment 39 (adopted by the Council on 20 February 2006)	17 July 2006	23 November 2006
Amendment 40 (adopted by the Council on 26 February 2007)	16 July 2007	22 November 2007
Amendment 41 (adopted by the Council on 10 March 2008)	20 July 2008	20 November 2008
Amendment 42 (adopted by the Council on 4 March 2009)	20 July 2009	19 November 2009
Amendment 43 (adopted by the Council on 7 March 2012)	16 July 2012	15 November 2012
Amendment 44 (adopted by the Council on 25 February 2013)	15 July 2013	13 November 2014
Amendment 45 (adopted by the Council on 22 February 2016) Replacement pages (xii), 3-11.	11 July 2016	10 November 2016



Transmittal note

Amendment

45 to the

International Standards

RULES OF THE AIR

(Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation)

1. Insert the following replacement pages in Annex 2 (Tenth Edition) to incorporate Amendment 45 which becomes applicable on 10 November 2016:

a) Page (xii)

— Foreword

b) Page 3-11

— Chapter 3

2. Record the entry of this amendment on page (ii).

FOREWORD

			<i>Adopted/approved Effective Applicable</i>
<i>Amendment</i>	<i>Source(s)</i>	<i>Subject(s)</i>	
32. Air Navigation Commission		Note related to carriage requirements of airborne collision avoidance systems.	19 February 1996 19 February 1996 —
33. Air Navigation Commission		Communication failure procedures.	26 February 1997 21 July 1997 6 November 1997
34. Automatic Dependent Surveillance Panel, Fourth Meeting (1996); Review of the General Concept of Separation Panel, Ninth Meeting (1996); consequential to Amendment 162 to Annex 1		Definitions; automatic dependent surveillance systems and procedures; data interchange between automated ATS systems; ATS applications for air-ground data links; problematic use of psychoactive substances.	19 March 1998 20 July 1998 5 November 1998
35 Air Navigation Commission; Visual Aids Panel, Thirteenth Meeting (1997)		ATS airspace classifications; visual meteorological conditions clearance; runway-holding position.	10 March 1999 19 July 1999 4 November 1999
36. Consequential as a result of Amendment 40 to Annex 11; Amendments 23 and 25 to Annex 6, Part I; Amendments 20 and 7 to Annex 6, Parts II and III, respectively; and Amendment 72 to Annex 3		Revised definitions of “air traffic control unit”, “approach control unit”, “alternate aerodrome” “flight crew member”, “pilot-in-command” and “visibility”; editorial amendments.	12 March 2001 16 July 2001 2 November 2001
37. Separation and Airspace Safety Panel (SASP)		Pilot procedures in the event of unlawful interference; editorial amendments.	28 February 2003 — —
38 Secretariat (10th Edition)	Secretariat interception manoeuvres; editorial amendments.	Definitions; marshalling signals; communication failure procedures;	23 February 2005 11 July 2005 24 November 2005
39. Secretariat	Restructuring of text to emphasize the responsibility of the pilot-in-command for the avoidance of collisions.		20 February 2006 17 July 2006 23 November 2006
40. Air Navigation Commission		Definitions and associated procedures for ADS-B, ADS-C and ADS-C agreement; pilot procedures in the event of unlawful interference.	26 February 2007 16 July 2007 23 November 2007
41. Secretariat with the assistance of the Required Navigation Performance and Special Operational Requirements (RNPSOR) Study Group		Amendment to a definition and Standard to align required navigation performance (RNP) and area navigation (RNAV) terminology with the performance-based navigation (PBN) concept.	10 March 2008 20 July 2008 20 November 2008
42. Recommendation 8/1 of the seventh meeting of the Operations Panel (OPSP/7); Secretariat with the assistance of the APANPIRG task force on RVSM		Amendments to standard emergency hand signals for emergency communications between aircraft rescue and firefighting personnel and flight and/or cabin crews; and harmonization of cruising levels.	4 March 2009 20 July 2009 21 November 2009
43. Secretariat; Separation and Airspace Safety Panel (SASP); Unmanned Aircraft Systems Study Group (UASSG)		Amendment to definitions; speed variations; and remotely piloted aircraft.	7 March 2012 16 July 2012 15 November 2012

44. Secretariat; Approach Classification Task Force (ACTF)

Definitions related to instrument approach operations.

25 February 2013
15 July 2013
13 November 2014

45. Separation and Airspace Safety Panel (SASP)

Speed variation procedures

22 February 2016
11 July 2016
10 November 2016

CHAPTER 3

3.6.3. Adherence to current flight plan

3.6.2.1. Except as provided for in 3.6.2.4, an aircraft shall adhere to the current flight plan or the applicable portion of a current flight plan for a controlled flight within the tolerances defined in paragraphs 3.6.2.1.1 to 3.6.2.2 unless a request for a change has been made and clearance obtained from the appropriate air traffic control unit, or unless an emergency situation arises which necessitates immediate action by the aircraft, in which event as soon as circumstances permit, after such emergency authority is exercised, the appropriate air traffic services unit shall be notified of the action taken and that this action has been taken under emergency authority.

3.6.2.1.1. Unless otherwise authorized by the appropriate ATS authority, or directed by the appropriate air traffic control unit, controlled flights shall, in so far as practicable:

- a) when on an established ATS route, operate along the defined centre line of that route; or
- b) when on any other route, operate directly between the navigation facilities and/or points defining that route.

3.6.2.1.2. Subject to the overriding requirement in 3.6.2.1.1, an aircraft operating along an ATS route segment defined by reference to very high frequency omnidirectional radio ranges shall change over for its primary navigation guidance from the facility behind the aircraft to that ahead of it at, or as close as operationally feasible to, the changeover point, where established.

3.6.2.1.3. Deviation from the requirements in 3.6.2.1.1 shall be notified to the appropriate air traffic services unit.

3.6.2.2. *Deviations from the current flight plan.* In the event that a controlled flight deviates from its current flight plan, the following action shall be taken:

- a) *Deviation from track:* if the aircraft is off track, action shall be taken forthwith to adjust the heading of the aircraft to regain track as soon as practicable.
- b) *Deviation from ATC assigned Mach number/indicated airspeed:* the appropriate air traffic services unit shall be informed immediately.
- c) *Deviation from Mach number/true airspeed:* if the sustained Mach number/true airspeed at cruising level varies by plus or minus Mach 0.02 or more, or plus or minus 19 km/h (10 kt) true airspeed or more from the current flight plan, the appropriate air traffic services unit shall be so informed.

- d) *Change in time estimate:* except where ADS-C is activated and serviceable in airspace where ADS-C services are provided, if the time estimate for the next applicable reporting point, flight information region boundary or destination aerodrome, whichever comes first, changes in excess of 2 minutes from that previously notified to air traffic services, or such other period of time as is prescribed by the appropriate ATS authority or on the basis of regional air navigation agreements, the flight crew shall notify the appropriate air traffic services unit as soon as possible.

3.6.2.2.1. When ADS-C services are provided and ADS-C is activated, the air traffic services unit shall be informed automatically via data link whenever changes occur beyond the threshold values stipulated by the ADS event contract.

3.6.2.3. *Change Requests.* Requests for current flight plan changes shall include information as indicated hereunder:

- a) *Change of cruising level:* aircraft identification; requested new cruising level and cruising Mach number/true airspeed at this level; revised time estimates (when applicable) at subsequent reporting points or flight information region boundaries.
- b) *Change of Mach number/true airspeed:* aircraft identification; requested Mach number/true airspeed.

c) *Change of route:*

1. *Destination unchanged:* aircraft identification; flight rules; description of new route of flight including related flight plan data beginning with the position from which requested change of route is to commence; revised time estimates; any other pertinent information.

2. *Destination changed:* aircraft identification; flight rules; description of revised route of flight to revised destination aerodrome including related flight plan data, beginning with the position from which requested change of route is to commence; revised time estimates; alternate aerodrome(s); any other pertinent information.

3.6.2.4. *Weather deterioration below the VMC.* When it becomes evident that flight in VMC in accordance with its current flight plan will not be practicable, a VFR flight operated as a controlled flight shall:

- a) request an amended clearance enabling the aircraft to continue in VMC to destination or to an alternative aerodrome, or to leave the airspace within which an ATC clearance is required; or

- b) if no clearance in accordance with a) can be obtained, continue to operate in VMC and notify the appropriate ATC unit of the action being taken either to leave the airspace concerned or to land at the nearest suitable aerodrome; or
- c) if operated within a control zone, request authorization to operate as a special VFR flight; or
- d) request clearance to operate in accordance with the instrument flight rules.

3.6.3. Position reports

3.6.3.1. Unless exempted by the appropriate ATS authority or by the appropriate air traffic services unit under conditions specified by that authority, a controlled flight shall report to the appropriate air traffic services unit, as soon as possible, the time and level of passing each designated compulsory reporting point, together with any other required information. Position reports shall similarly be made in relation to additional points when requested by the appropriate air traffic services unit. In the absence of designated reporting points, position reports shall be made at intervals prescribed by the appropriate ATS authority or specified by the appropriate air traffic services unit.

3.6.3.1.1. Controlled flights providing position information to the appropriate air traffic services unit via data link communications shall only provide voice position reports when requested.

Note.— The conditions and circumstances in which ADS-B or SSR Mode C transmission of pressure-altitude satisfies the requirement for level information in position reports are indicated in the PANS-ATM (Doc 4444).

3.6.4. Termination of control

A controlled flight shall, except when landing at a controlled aerodrome, advise the appropriate ATC unit as soon as it ceases to be subject to air traffic control service.

3.6.5. Communications

3.6.5.1 An aircraft operated as a controlled flight shall maintain continuous air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel of, and establish two-way communication as necessary with, the appropriate air traffic control unit, except as may be prescribed by the appropriate ATS authority in respect of aircraft forming part of aerodrome traffic at a controlled aerodrome.

Note 1.— SELCAL or similar automatic signalling devices satisfy the requirement to maintain an air-ground voice communication watch.

Note 2.— The requirement for an aircraft to maintain an air-ground voice communication watch remains in effect after CPDLC has been established.

31. melléklet a 2024. évi ... törvényhez

A nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Annex 2. 46. módosítás hivatalos magyar nyelvű fordítása:

46. MÓDOSÍTÁS A

REPÜLÉSI SZABÁLYOK NEMZETKÖZI SZABVÁNYAI

ANNEX 2.

A NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSRŐL SZÓLÓ EGYEZMÉNY SZÖVEGÉHEZ

1. FEJEZET MEGHATÁROZÁSOK

Műszeres megközelítési eljárás — Instrument approach procedure A repülési műszerek segítségével, akadálymentességgel végrehajtott, előre meghatározott repülési műveletek sorozata, amely a repülőtéri megközelítési eljárás kezdő pontjától vagy — ahol ez alkalmazható — egy meghatározott érkezési útvonal kezdetétől addig a pontig tart, amelytől a leszállás végrehajtható, illetve amennyiben a leszállást nem hajtják végre, addig ahonnan a várakozási vagy útvonal akadálymentességi előírásokat alkalmazzák. A műszeres megközelítési eljárások a következőképpen osztályozhatók:

Nem precíziós bevezetés (NPA) — Non-precision approach (NPA) procedure A típusú, 2D műszeres bevezetéshez tervezett műszeres megközelítési eljárás.

Megjegyzés — a nem precíziós bevezetési eljárások a folyamatos süllyedés és végső megközelítés (CDFA) technikával repülhetők le. A fedélzeti berendezések által kiszámolt, tanácsadói VNAV információk segítségével végrehajtott CDFA eljárás 3D műszeres bevezetésnek tekintendő. A CDFA bevezetéshez szükséges süllyedési sebesség emberi kiszámolása 2D műszeres bevezetésnek tekintendő. A CDFA eljárásokról szóló további információkat a PANS-OPS (Doc 8168) I. kötet II. rész 5. szakasz tartalmazza.

4. FÜGGELÉK TÁVOLI VEZÉRLÉSŰ LÉGIJÁRMŰ-RENDSZEREK

(Ld. a jelen Annex 3. Fejezet 3.1.9. pontját)

Megjegyzés — A távoli vezérlésű légijármű rendszerek (RPAS) kézikönyve (Doc 10019) című dokumentum magyarázatot tartalmaz a távoli vezérlésű légijármű rendszerekkel kapcsolatban.

2. Tanúsítványok és engedélyezés

1. Megjegyzés — Az A38-12. sz., a Közgyűlés által hozott határozat „C” Függeléke szerint az egyes légijármű-kategóriákra vonatkozó nemzetközi szabványok hatálybalépésétől függően a légijármű lajstromozása szerinti szerződő állam nemzeti jogszabályai szerint kiadott vagy érvényesített tanúsítványokat a többi szerződő állam szintén köteles elfogadni felségterülete átrepülése, valamint az ott történő leszállás és felszállás céljaira.

2. Megjegyzés — A tanúsítványok kiadására vonatkozó szabványok még nem kerültek kidolgozásra. Ezért, a távoli vezérlésű légijárművekre vonatkozó szabványok és ajánlott gyakorlatok kidolgozásáig a tanúsítványokat nem szükséges automatikusan a vonatkozó Annexek, pl. az Annex 6. és 8. szabványainak és ajánlott gyakorlataival összhangban lévőnek tekinteni.

3. Megjegyzés — Az A38-12 sz. közgyűlési határozattól eltérően, a Chicagói Egyezmény 8. cikkelye minden szerződő államot biztosít azon kizárólagos joga felől, hogy felségterületén engedélyezze (vagy megtiltsa) a távoli vezérlésű légijárművek repüléseit.

2.3. A távpilótákat 2022. november 2-ig el kell látni szakszolgálati engedéllyel, vagy már meglévő engedélyeiket érvényesíteni kell oly módon, hogy az az Annex 1. előírásaival is összhangban legyen.

2.3. A távpilóták szakszolgálati engedélyeit a nemzeti jogszabályok szerint 2022. november 3-ig kell kiadni és érvényesíteni oly módon, hogy az az Annex 1. előírásaival is összhangban legyen.

A nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Annex 2. 46. módosítás hiteles angol nyelvű szövege:

**TEXT OF AMENDMENT 46 TO THE
INTERNATIONAL STANDARDS RULES OF THE AIR
ANNEX 2
TO THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION**

CHAPTER 1.DEFINITIONS

Instrument approach procedure. A series of predetermined manoeuvres by reference to flight instruments with specified protection from obstacles from the initial approach fix, or where applicable, from the beginning of a defined arrival route to a point from which a landing can be completed and thereafter, if a landing is not completed, to a position at which holding or en-route obstacle clearance criteria apply. Instrument approach procedures are classified as follows:

Non-precision approach (NPA) procedure. An instrument approach procedure designed for 2D instrument approach operations Type A.

Note.— Non-precision approach procedures may be flown using a continuous descent final approach (CDFA) technique. CDFAs with advisory VNAV guidance calculated by on-board equipment are considered 3D instrument approach operations. CDFAs with manual calculation of the required rate of descent are considered 2D instrument approach operations. For more information on CDFAs, refer to PANS-OPS (Doc 8168) Volume I, Part II, Section 5.

APPENDIX 4. REMOTELY PILOTED AIRCRAFT SYSTEMS

(Note.— See Chapter 3, 3.1.9 of the Annex)

Note.— Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS) (Doc 10019) contains explanatory information related to remotely piloted aircraft systems.

2. Certificates and licensing

Note 1.— Assembly Resolution A38-12 Appendix C resolves that pending the coming into force of international Standards respecting particular categories, classes or types of aircraft, certificates issued or rendered valid, under national regulations, by the Contracting State in which the aircraft is registered shall be recognized by other Contracting States for the purposes of flight over their territories, including landings and take-offs.

Note 2.— Certification Standards are not yet developed. Thus, in the meantime, any certification need not be automatically deemed to comply with the SARPs of the related Annexes, including Annexes 6 and 8, until such time as the related RPAS SARPs are developed.

Note 3.— Notwithstanding Assembly Resolution A38-12, Article 8 of the Chicago Convention assures each Contracting State of the absolute sovereignty over the authorization for RPA operations over its territory.

2.3 Until 2 November 2022, remote pilots shall be licensed, or have their licences rendered valid, in accordance with national regulations and in a manner that is consistent with the provisions of Annex 1.

2.3 As of 3 November 2022, remote pilots shall be licensed, or have their licences rendered valid, in accordance with the provisions of Annex 1.

Általános indokolás

Ezen indokolás a jogalkotásról szóló 2010. évi CXXX. törvény 18. § (3) bekezdése, továbbá a Magyar Közlöny kiadásáról, valamint a jogszabály kihirdetése során történő és a közjogi szervezetszabályozó eszköz közzététele során történő megjelöléséről szóló 5/2019. (III. 13.) IM rendelet 20. § (2) bekezdés a) pontja alapján a Magyar Közlöny mellékleteként megjelenő Indokolások Tárában kerül közzétételre.

Az Egyezményt a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény és az annak módosításáról szóló jegyzőkönyvek kihirdetéséről szóló 1971. évi 25. törvényerejű rendelet hirdette ki. Az Egyezmény 37. cikke értelmében „a Szerződő Államok együttműködésre kötelezik magukat annak érdekében, hogy a lehető legnagyobb egységességet biztosítsák a légijárművekre, a személyzetre, a légiutakra és a kiegészítő szolgáltatokra vonatkozó szabályok, szabványok, eljárások és szervezési feladatok tekintetében minden olyan kérdésben, amelyben az egységesség könnyíti és fejleszti a repülést.” A légiközlekedésre vonatkozó szabványok és ajánlott gyakorlatok az Egyezmény Függelékeiben kerülnek kihirdetésre.

Az Egyezmény annexei a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Függelékeinek kihirdetéséről szóló 2007. évi XLVI. törvényben kerültek kihirdetésre.

A törvényjavaslat tartalmazza a Chicagóban, 1944. december 7-én aláírt, a nemzetközi polgári repülésről szóló Egyezmény Annex 1. 169-176. módosításait (és 1. sz. helyesbítését) és Annex 2. 41-46. módosításait (a továbbiakban Módosítások). A törvényjavaslat célja a Módosítások kihirdetése.

Részletes indokolás

Az 1. §-hoz

A Módosítások tartalmát tekintve – a jogalkotásról szóló 2010. évi CXXX. törvény 4. §-a alapján – törvényhozási tárgykört érintő szabályokat tartalmaz, ezért a nemzetközi szerződésekkel kapcsolatos eljárásról szóló 2005. évi L. törvény (a továbbiakban: Nsztv.) 7. § (2) bekezdése és 9. § (1) bekezdése alapján a kihirdetés az Országgyűlés hatáskörébe tartozik.

A 2. §-hoz

Az Nsztv. 10. § (1) bekezdés *b)* pontjának megfelelően a törvény mellékletei a Módosítások szövegének hivatalos magyar nyelvű fordításait és a hiteles angol nyelvű szövegeit tartalmazzák.

A 3. §-hoz

Hatálybaléptető rendelkezés. A hatálybalépés napját – az Nsztv. 10. § (4) bekezdésének megfelelően – a külpolitikáért felelős miniszter a Magyar Közlönyben közzétett közleményével állapítja meg.

A 4. §-hoz

Az Nsztv. 10. § (1) bekezdés *f)* pontjának megfelelően e rendelkezés tartalmazza a törvény végrehajtásáért felelős szerv (miniszter) megjelölését, továbbá rendelkezik az Annex 1. és Annex 2. egységes szerkezetbe foglalt magyar és angol szövegeinek közzétételéről.