

175. 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 utasított el, 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 Egyezményről 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 értesítsék a Szervezetet (az Egyezmény 38. cikkében előírt kötelezettséggel összhangban) azokról az eltérésekről, amelyek 2018. november 8-án fennállnak nemzeti szabályaik vagy gyakorlataik 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 eljárások által meghatározott gyakorlatok közötti különbségekről, amennyiben az ilyen eltérések bejelentése fontos a léginavigáció 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.* 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.* Azok az átfogó és részletes légialkalmassági előírások, amelyeket egy Szerződő Állam a vizsgált légijármű-, hajtómű- vagy légszárnyosztályra vonatkozóan megállapított, átvett, vagy elfogadott.**

Jogosított karbantartó szervezet.[†] 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.^{††} 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 légcsonk, vagy részeinek karbantartása.

Megjegyzés.— Ez a meghatározás nem kívánja kizárni azt a lehetőséget, hogy a szervezetet vagy annak felügyeletét egynél több állam hagyja jóvá.

...

Irányítási és vezetési (C2) kapcsolat. A távoli vezérlésű légijármű és a távpilóta-állomás közötti adatkapcsolat a repülési művelet irányítása céljából.

...

Észlelés és elkerülés. A konfliktust jelentő forgalom vagy más veszélyek vizuális észlelésének, érzékelésének vagy észlelésének képessége, és a megfelelő intézkedés megtétele.

...

[†] 2020. november 4-ig alkalmazandó.

^{††} 2020. november 5-től alkalmazandó.

Kétkormányos képzési idő.^{†††} Az a repülési időtartam, amely alatt a légijármű fedélzetén egy adott személyt megfelelő jogosítással rendelkező pilóta oktat.

Kétkormányos képzési idő.^{††††} Az a repülési időtartam, amely alatt a légijármű fedélzetén egy adott személyt megfelelő jogosítással rendelkező pilóta, vagy arra megfelelően felhatalmazott távpilóta oktat, távpilóta-állomás használatával távoli vezérlésű légijármű repülése során.

...

Repülési szimulátor oktatóberendezés.^{†††} Az alábbi három berendezéstípus bármelyike, amelyben a repülési körülményeket a földön leutánozzák (szimulálják):

Repülési szimulátor amely egy bizonyos típusú légijármű pilótakabinjának pontos utánzata oly mértékben, hogy a mechanikus, elektromos és elektronikai stb. légijármű rendszerek működtetésének funkcióit, a hajózó személyzet normál környezetét, valamint az adott légijármű teljesítmény- és repülési jellemzőit valósághűen utánozza;

Repülési eljárást gyakorló berendezés (Flight procedures trainer), amely valósághű fedélzeti környezetet biztosít, és valószerűen utánozza a műszerjelzéseket, a légijármű mechanikus, elektromos, elektronikus, stb. rendszereinek egyszerű vezérlési funkcióit és az adott osztályba sorolható légijárművek teljesítmény- és repülési jellemzőit;

Műszeres repülést gyakorló alapberendezés (Basic instrument flight trainer) , olyan berendezés, mely megfelelő műszerekkel van felszerelve, és valósághűen utánozza a légijármű fedélzeti környezetét műszeres repülési körülmények között.

Repülési szimulátor oktatóberendezés.^{††††} Az alábbi három berendezéstípus bármelyike, amelyben a repülési körülményeket a földön leutánozzák (szimulálják):

Repülési szimulátor, amely egy bizonyos típusú légijármű pilótakabinjának pontos utánzata, vagy távoli vezérlésű légijármű rendszerek (RPAS) pontos utánzata oly mértékben, hogy a mechanikus, elektromos és elektronikai stb. légijármű rendszerek működtetésének funkcióit, a hajózó személyzet normál környezetét, valamint az adott légijármű teljesítmény- és repülési jellemzőit valósághűen utánozza;

^{†††} 2022. november 2-ig alkalmazandó.

^{††††} 2022. november 3-ig alkalmazandó.

Repülési eljárást gyakorló berendezés, amely valósághű fedélzeti környezetet, vagy a valósághű távoli vezérlésű légi jármű rendszerek (RPAS) környezetét biztosítja, és valószerűen leutánozza a műszerjelzéseket, a légi jármű mechanikus, elektromos, elektronikus stb. rendszerének vezérlési funkcióit, a repülő személyzet tagjainak szokásos környezetét, valamint az adott légi jármű-típus teljesítményét és repülési jellemzőit valósághűen szimulálja;

Műszeres repülést gyakorló alapberendezés, amely megfelelő műszerekkel van felszerelve, és valósághűen utánozza a légi jármű fedélzeti környezetét, vagy a távoli vezérlésű légi jármű rendszerek (RPAS) környezetet műszeres repülési körülmények között.

...

Repülési idő – távoli vezérlésű légi jármű rendszerek. A teljes idő attól a pillanattól kezdve, amikor az RPS (távoli vezérlőállomás) és az RPA (távoli vezérlésű légi jármű) 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 távpilóta befejezi az átadást, vagy amikor a C2-kapcsolat az RPS és az RPA között a repülés végén megszűnik.

...

Átadás. Az irányítás átadása az egyik távpilóta-állomásról a másikra.

...

Műszeres repülési idő.^{†††} Az az időtartam, amely alatt a pilóta valamely légi járművet kizárólag a műszerek alapján vezet, külső vizuális támpontok felhasználása nélkül.

Műszeres repülési idő.^{††††} Az az időtartam, amely alatt a pilóta valamely légi járművet, vagy távpilóta a távoli vezérlésű légi járművet kizárólag a műszerek alapján vezet, külső vizuális támpontok felhasználása nélkül.

...

Táv-másodpilóta. 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.

^{†††} 2022. november 2-ig alkalmazandó.

^{††††} 2022. november 3-ig alkalmazandó.

Távhajózó személyzeti tag. Szakszolgálati engedéllyel rendelkező hajózó személyzeti tag, akit a repülési szolgálati idő alatt a távoli vezérlésű légi jármű rendszer üzemeltetéséhez szükséges feladatokkal bíztak meg.

Távpilóta. Az a személy, akit az üzemeltető a távoli vezérlésű légi jármű üzemeltetésével bízott meg, és aki a repülés ideje alatt a vezérlőkonzolt megfelelően kezeli.

Táv-parancsnokpilóta. Az üzemeltető által parancsnokpilótának kijelölt távpilóta, akit a repülés biztonságos végrehajtásával bíznak meg.

Távpilóta-állomás (RPS). A távoli vezérlésű légi jármű rendszer egyik alkotóeleme, amely a légi jármű távoli vezérlésére használatos berendezést tartalmazza .

Távoli vezérlésű légi jármű (RPA). Egy olyan, személyzet nélküli légi jármű, amelyet egy távpilóta-állomásról vezérelnek .

Távoli vezérlésű légi jármű rendszer (RPAS). A távoli vezérlésű légi jármű, az ahhoz kapcsolódó távpilóta-állomás(ok), a szükséges vezetési és irányítási adatkapcsolatok és egyéb, a típustervekben megjelölt alkotóelemek.

...

Forgószárnyas légi jármű. Motoros meghajtású, levegőnél nehezebb légi jármű, amely levegőben maradását egy vagy több forgószárnyra ható aerodinamikai erő biztosítja.

Karbantartási nyilatkozat aláírása.[†] 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.^{††} 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.

[†] 2020. november 4-ig alkalmazandó.

^{††} 2020. november 5-től alkalmazandó.

...

Egyedül-repülési idő – távoli vezérlésű légi jármű rendszerek. 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 helyből felszálló repülőgép;
- kereskedelmi pilóta — repülőgép, léghajó, helikopter, vagy helyből felszálló repülőgép;
- többszemélyes személyzet pilóta – repülőgép;
- közforgalmi pilóta — repülőgép, helikopter, vagy helyből felszálló repülőgép
- vitorlázó repülőgép pilóta;
- szabadon repülő ballon pilóta;
- hajózó navigátor;
- hajózó mérnök; és
- 2022. november 3-tól alkalmazandóan, távpilóta — repülőgép, léghajó, vitorlázó repülőgép, forgószárnyas légi jármű, helyből felszálló repülőgép, vagy szabadon repülő ballon.

...

1.2.1 Hajózó személyzet tagjaként való ténykedés joga^{*}

^{*} 2022. november 3-tól az 1.2.1 szakasz címe: *Hajózó személyzet tagjaként vagy távhajózó 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 érvényesítenie.

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 légijármű 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 jogosultságait, 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 jogosultságait, ha a szakszolgálati engedélyüknek megfelelő, érvényes Egészségügyi minősítéssel rendelkeznek.

...

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 helyből felszálló repülőgép;

12 hónap a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély esetében — repülőgép, léghajó, helikopter és helyből felszálló repülőgép;

12 hónap a többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély esetében – repülőgép;

12 hónap a közforgalmi pilóta szakszolgálati engedély esetében — repülőgép, helikopter és helyből felszálló repülőgép;

48 hónap a távpilóta szakszolgálati engedély esetében – repülőgép, léghajó, vitorlázó repülőgép, forgószárnyas légi jármű, helyből felszálló repülőgép, vagy szabadon repülő ballon (2022. november 3-tól alkalmazandó);

...

1.2.5.2.4. 2022. november 2-ig, ha Ha a magánpilóta – repülőgép, léghajó, helikopter és helyből felszálló repülőgép, 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 a magánpilóta szakszolgálati engedély birtokosa — repülőgép, léghajó, helikopter és helyből felszálló repülőgép, távpilóta szakszolgálati engedély – repülőgép, léghajó, vitorlázó repülőgép, forgószárnyas légijármű, helyből felszálló repülőgép 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 helyből felszálló repülőgép 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 vonatkoznak, amikor az orvosi vizsgálatoknak aláveti magát.

1.2.5.2.5 **Ajánlás.**— 2022. november 3-tól, ha a magánpilóta szakszolgálati engedély – repülőgép, léghajó, helikopter és helyből felszálló repülőgép, távpilóta szakszolgálati engedély – repülőgép, léghajó, vitorlázó repülőgép, forgószárnyas légijármű, helyből felszálló repülőgép, 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 vonatkoznak, amikor az orvosi vizsgálatoknak aláveti 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;

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, légitársaság szerelők kompetencia-alapú ~~Kompetencia-alapú~~ jóváhagyott kiképzését jogosított kiképzési szervezeten belül kell elvégezni.

Megjegyzés.— A légitársaság 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, légitársaság és távoli vezérlésű légitársaság rendszerek (RPAS) szerelők kompetencia-alapú ~~Kompetencia-alapú~~ jóváhagyott kiképzését jogosított kiképzési szervezeten belül kell elvégezni.

Megjegyzés.— A légitársaság 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, távolhajózó 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 helyből felszálló repülőgép 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 helyből felszálló repülőgép pilótáinak, repülőgép, léghajó, vitorlázó repülőgép, forgószárnyas légijármű, helyből felszálló repülőgép vagy szabadon repülő ballon távpilótáinak, 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 2022. november 2-ig mindazon repülőgép, léghajó, helikopter, és helyből felszálló repülőgép 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 helyből felszálló repülőgép pilóták, repülőgép, léghajó, vitorlázó repülőgép, forgószárnyas légijármű, helyből felszálló repülőgép 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 helyből felszálló repülőgép 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. — Előírás szerű értékelés nem szükséges olyan folyamatok esetében, akik bizonyítják magas szintű nyelvtudásukat, például az 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 helyből felszálló repülőgép pilótáknak, repülőgép, léghajó, vitorlázó repülőgép, forgószárnyas légijármű, helyből felszálló repülőgép 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 folyamodók esetében, akik bizonyítják magas szintű nyelvtudásukat, például az 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 légi jármű 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 légi jármű
- helyből felszálló repülőgép
- szabadon repülő ballon.

2.11.1.2 A távoli vezérlésű légi jármű (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 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, amelynek az üzemeltetési eljárások, rendszerek és kezelés tekintetében hasonló tulajdonságai vannak.

2.11.3.3 Ha a folyamodó 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 légi jármű 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 korlátozva adták ki táv-másodpilótai tevékenység végzésének jogára, vagy jogokat távpilótaként kizárólag a repülési fázisra 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 légi jármű megfelelő biztonságos működtetését abba az osztályba tartozó légi járművön köteles demonstrálni, amely osztályra jogosítást kíván szerezni.

2.11.5.2 Típusjogosítás a 2.11.3.2. pont szerint

A folyamodónak:

- a) megfelelő felügyelet mellett tapasztalatot kell szereznie a szóban forgó távoli vezérlésű légi járművön 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, rendellenességek 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 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 kiképzést nyújtó távpilótákra előírt minősítési 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.

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 a tapasztalat megszerzéséhez, vagy a jártasság demonstrálása alatt szükséges bármely manőver végrehajtásához annak érdekében, hogy szakszolgálati engedélyt vagy jogosítást nyerjen a folyamodó az Engedélyező Hatóságnak kell jóváhagynia, 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 légi jármű 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 légi jármű rendszerek (RPAS) oktatói és repülési tapasztalatokkal rendelkezik, és erre a Szerződő Államtól megfelelő felhatalmazást kapott.

2.11.8 Távoli vezérlésű légi jármű rendszerek (RPAS) repülési idő beszámítása

2.11.8.1 A növendék távpilótának joga van teljes egészében beszámítani minden egyedül-repülése és kétkormányos távoli vezérlésű légi jármű 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 légi jármű 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 légi jármű rendszerek (RPAS) oktatórepülése teljes idejét beszámítani a távoli vezérlésű légi jármű 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 légi járművön, 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 légi jármű 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 légi jármű 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 légi járműben a táv-másodpilóta feladatait látja el, joga van ezen távoli vezérlésű légi jármű 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 légi jármű 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 légi jármű távpilótájaként jóváírják számára a távoli vezérlésű légi jármű 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 légi jármű 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 3. osztályú vagy érvényes 1. osztályú Egészségügyi Minősítéssel.

Megjegyzés.— Az 1. 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:

Légi jog

- 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 helyből felszálló repülőgépek 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 helyből felszálló repülőgépek 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 eljárásai, veszélyes időjárási jelenségek elkerülése;
- v) forgószárnyas légitárművek és helyből felszálló repülőgépek 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) léginnavigáció, 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 rádióinnavigációs 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 eljárássai;

- ee) megfelelő elővigyázatossági és veszélyhelyzeti eljárások, IFR körülmények közötti repüléssel kapcsolatos biztonsági gyakorlatok, akadálymentesítési kritériumok;

- ff) az áruszállítás üzemeltetési eljárássai, veszélyes árukkal és kezelésükkel kapcsolatos potenciális veszélyek;

- gg) a távhajózó személyzetnek adandó biztonsági tájékoztató követelményei és gyakorlata

- hh) forgószárnyas légi jármű, és amennyiben alkalmazható, helyből felszálló repülőgépek 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 eljárássai;

- jj) üzemeltetési eljárások a C2-kapcsolat normál és rendellenes működéséhez;

Repüléselmélet

- kk) repüléselmélet; és

Rádió-távbeszélés

II) kommunikációs eljárások és kifejezések, a rádióösszeköttetés megszakadása esetén követendő eljárás.

2.13.1.3 Jártasság

2.13.1.3.1 A folyamodonak demonstrálnia kell, hogy képes az Engedélyező Hatóság által jóváhagyott alkalmassági modellben előírt valamennyi alkalmasságra ahhoz, hogy a megfelelő távoli vezérlésű légitársaság kategórián és a kapcsolódó távoli vezérlőállomásokon belül távoli vezérlésű légitársaság rendszerek 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 folyamodonak bizonyítania kell, hogy képes IFR körülmények között, csökkent meghajtás mellett üzemeltetni.

2.13.1.4 Egészségügyi alkalmasság

A folyamodonak érvényes III. o. Egészségügyi Minősítéssel, vagy érvényes 1. osztályú Egészségügyi minősítéssel kell rendelkeznie.

Megjegyzés.— Az 1. 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 távoli vezérlésű üzemeltetésre hitelesített távoli vezérlésű légitársaság és kapcsolódó távoli vezérlőállomás táv-parancsnokpilótaként tevékenykedni;

- b) távoli vezérlésű légitármű és kapcsolódó távoli vezérlőállomás táv-másodpilótájaként tevékenykedni, amelyet az előírás szerint táv-másodpilótával kell üzemeltetni;
- c) távoli vezérlésű légitármű és kapcsolódó távoli vezérlőállomás táv-parancsnokpilótájaként tevékenykedni, amelyet az előírás szerint táv-másodpilótával kell üzemeltetni; és
- d) távoli vezérlésű légitármű 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 légitármű 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., illetve 65. életévüket.

2.13.3 A távpilóta szakszolgálati engedély kiadásának különleges követelményei

2.13.3.1 Tapasztalat

2.13.3.1.1 A folyamodonak a képzés során tapasztalatot kell szereznie a távoli vezérlésű légitármű 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 folyamodonak 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 folyamodonak el kell sajátítania az IFR szerinti üzemeltetésre engedélyezett távoli vezérlésű légitármű távpilótájaként való tevékenykedéshez szükséges kompetenciákat és alapozó készségeket.

2.13.3.2.3 A folyamodonak 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 légi járművön kívánják gyakorolni, a folyamodónak bizonyítania kell, hogy arra jogosítással rendelkező távoli vezérlésű légi jármű rendszerek (RPAS) oktatótól a megfelelő kategóriába tartozó több hajtóműves távoli vezérlésű légi járművön kétkormányos műszeres távpilóta szakszolgálati engedélyre vonatkozó kiképzésben részesült. A távoli vezérlésű légi jármű rendszerek (RPAS) oktatójának biztosítania kell, hogy a folyamodó rendelkezik üzemeltetési tapasztalattal a távoli vezérlésű légi jármű megfelelő kategórián belüli üzemeltetésében, üzemképtelen vagy szimuláltan üzemképtelen hajtóművekkel.

2.14 Távoli vezérlésű légi jármű 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 gyakorlókort 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 légi jármű rendszerek (RPAS) oktató kiképzési programja az alkalmasság fejlesztésére összpontosít a következő konkrét területeken:

- a) a távpilóta kiképzési program elfogadott alkalmassági modellje a távoli vezérlésű légi jármű rendszerek (RPAS) üzemeltető vagy a jogosított kiképzési szervezet által használatos osztályozási rendszernek megfelelően;
- b) a távoli vezérlésű légi jármű 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 légitármű 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 légitármű 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 légitármű 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 légitárműben 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 légi jármű és kapcsolódó távoli vezérlőállomás azon kategóriájára vonatkozó gyakorlati képzés során kell elvégezni, amelyre a távoli vezérlésű légi jármű 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 légi jármű rendszerek (RPAS) oktató felügyelete alatt:

- a) kiképzésben kell részesülnie távoli vezérlésű légi jármű 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 légi jármű 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 légi jármű 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 légi járművön és kapcsolódó távoli vezérlőállomáson;
 - 2) rendelkezik olyan távpilóta szakszolgálati engedéllyel és jogosítással, amely ahhoz szükséges, hogy az oktatás tárgyát képező távoli vezérlésű légi járművön és a kapcsolódó távoli vezérlőállomáson táv-parancsnokpilótaként tevékenykedjen; és
 - 3) rendelkezik távoli vezérlésű légi jármű 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

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 légitforgalmi irányítóra vonatkozó szabályok és előírások;

Légitforgalmi irányító berendezések

b) alapelvek, a légitforgalmi 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 légi forgalmi 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 légi forgalmi irányítás műveletei szempontjából jelentős légi jármű teljesítmény;

...

4.8 Repülés-meteorológiai személyzet

Megjegyzés.— Minden légi forgalmi 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 oktatócsomagok .

6. FEJEZET A SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY KIBOCSÁTÁSÁNAK EGÉSZSÉGÜGYI FELTÉTELEI

...

6.1 Egészségügyi minősítések – Általános rész

6.1.1 Az Egészségügyi minősítés osztályai

...

c) 3. 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 3. 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 3. 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 3. osztályú Egészségügyi minősítés kiadása céljából.

6.5.1.2 2022. november 2-ig, ha ~~Ha~~ jelen fejezetben másként nem szerepel, a légiforgalmi irányító szakszolgálati engedély birtokosának 3. 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 másként nem szerepel, a légiforgalmi irányító szakszolgálati engedély, vagy a távpilóta szakszolgálati engedély birtokosának 3. 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 —