

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		
	<i>Hatálybalépés dátuma</i>	<i>Alkalmazhatóság 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)	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-én fogadta el) Kicszerélendő lapok (xii) 3-11.	2016. július 11.	2016. november 10.

45. módosítás a

Nemzetközi szabványokhoz

REPÜLÉSI SZABÁLYOK

(A Nemzetközi Polgári Repülésről Szóló Egyezmény - Annex 2.)

1. Az Annex 2. (tizedik kiadás) a következő helyettesítő oldalakkal egészül ki a 2016. november 10-től alkalmazandó 45. módosítás átvétele érdekében.

a) Oldal: (xii)

— Előszó

b) Oldal: 3-11

— 3. fejezet

2. A módosítás bejegyzését a (ii). oldalon kell rögzíteni.

Módosítás	Forrás(ok)	Tárgy(ak)	Elfogadva/Jóváhagyva Hatályos Alkalmazás
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 pszichoaktív szerek 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 pont.	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, hajózó személyzeti tag, parancsnokpilóta, 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 parancsnokpilótára 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.

Módosítás	Forrás(ok)	Tárgy(ak)	Elfogadva/Jóváhagyva Hatályos Alkalmazás
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 vezérlésű 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.

3.6.2 A repülési terv betartása

3.6.2.1 A 3.6.2.4. pontban ismertetett előírások kivételével a légi járműnek 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 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 repüléseknek 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 kell haladniuk.

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 légi járműnek 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 kell átállnia.

3.6.2.1.3 A 3.6.2.1.1. pontban előírtaktól való eltérésről értesíteni kell az illetékes légiforgalmi szolgálati egységet.

3.6.2.2 *Eltérések az érvényes repülési tervtől* Amennyiben az ellenőrzött repülés eltér az érvényes repülési tervtől, a következő intézkedéseket kell megtenni:

- a) *Eltérés az útvonaltól:* ha a légi jármű letér az útvonalról, haladéktalanul helyesbítenie kell a 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 közölni kell 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 célállomás 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 célállomás változik:* a légijármű azonosító jele; repülési szabályok; a repülés új útvonalának leírása a módosított rendeltetési repülőtérre, 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 időjárási körülmények (VMC) között végrehajtani nem lehet, a látvarepülési szabályok szerint ellenőrzött repülést végző légijárműnek:

- a) módosított engedély kell kérnie, amely lehetővé teszi, hogy a légijármű 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) alponban meghatározott engedély nem szerezhető be, folytatnia kell a működését VMC körülmények között és értesítenie kell 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, engedélyt kell kérnie különleges VFR repülésre; vagy
- d) engedélyt kell kérnie 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 légijárműnek a lehető legrövidebb időn belül jelentenie kell 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 kérésére hasonló helyzetjelentéseket kell adnia 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 légijárműnek szóbeli helyzetjelentést csak az illetékes légiforgalmi szolgálat kérésére kell adnia.

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 található.

3.6.4 Az irányítás befejezése

Az ellenőrzött repülést végrehajtó légi járműnek - az ellenőrzött repülőtéren történő leszállás kivételével - a lehető legrövidebb időn belül értesítenie kell 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.