

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		
	<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 helyből felszálló repülőgépekre 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

	<i>Oldal</i>
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. 1. osztályú Egészségügyi Minősítés.....	6-4
6.4. 2. osztályú Egészségügyi Minősítés.....	6-11
6.5. 3. osztályú Egészségügyi Minősítés.....	6-17
1. sz. FÜGGELÉK A rádió-távbeszélő összeköttetésben használatos nyelvek ismeretének szintjére vonatkozó követelmények.....	APP 1-1
2. sz. FÜGGELÉK Jogosított Kiképzési Szervezet.....	APP 2-1
3. sz. FÜGGELÉK Többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély kiadására vonatkozó követelmények Repülőgépre.....	APP 3-1
„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

Módosítás	Forrás(ok)	Tárgy(ak)	Elfogadva Hatályos Alkalmazandó
159 (8. kiadás)	A szakszolgálati engedély kiadásával és a kiképzéssel foglalkozó Panel (PELT) 2., 3., és 4. ülése; 1983. november, 1985. április, 1986. május Léginavigációs Bizottság.	A hajózó személyzeti tagok szakszolgálati engedélyezésével foglalkozó szabványok és ajánlott gyakorlatok (SARP) módosítása. A senior kereskedelmi pilóta – repülőgép szakszolgálati engedély, 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 felállítás 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-ok) és a szakszolgálati engedélyükre vonatkozó előírások módosítása	1997. március 10. 1997. július 21. 1998. november 5.
162	A különféle szerekekkel 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 szerekekkel kapcsolatos szabványok és ajánlott gyakorlatok (SARP) módosítása.	1998. február 25. 1998. július 20. 1998. november 5.
163 (9. kiadás)	Repülésbiztonsági és Emberi Tényezőket Vizsgáló Munkacsoport (FSHFSG); 1995. május Látást és Színlátást Vizsgáló Munkacsoport (VCPSPG); 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 rádió-távbeszélőt 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 mérnökre 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.	2005. február 21. 2005. július 11. 2005. november 24.

Annex 1. — Személyi alkalmasság

Előszó

Módosítás	Forrás(ok)	Tárgy(ak)	Elfogadva Hatályos Alkalmazandó
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 helyből felszálló repülőgépekre 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 légtérelenőrző bevezetés és távolkörzeti irányító jogosításokkal, hogy tükrözze azt a tényt, hogy a légtérelenőrző 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 kidolgozására 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 légijármű-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 légijárművek 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.

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. Egy vagy több, az Engedélyező Hatóság számára az adott eset szempontjából elfogadható orvossal levont következtetés, szükség szerint a repülésüzemeltetéssel vagy más szakértőkkel egyeztetve.

Repülőgép. 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. Minden olyan szerkezet, amelynek a levegőben maradását olyan aerodinamikai reakciók biztosítják, amelyek nem azonosak a földfelszínre ható aerodinamikai reakciókkal.

Légi jármű repülési elektronika. 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. A légi járművek osztályba sorolása meghatározott alapjellemzők szerint, pl. repülőgép, helikopter, vitorlázó repülőgép, szabadon repülő ballon.

Egy pilótás üzemelésre hitelesített légi jármű. A légi járművek azon típusa, amelyről a lajstromozó állam a légi alkalmassági vizsgálatok alapján megállapította, hogy egy pilótás minimum létszámú személyzettel biztonságosan üzemeltethető.

Másodpilótával üzemeltetendő légi jármű. Olyan típusú légi jármű, amelyet egy másodpilótával kell üzemeltetni a repülési kézikönyvben, vagy az üzemeltetési bizonyítványban előírtak szerint.

A légi jármű típusa. Azonos alapkoncepciójú 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. A jó ítélőképesség és a megfelelő szintű tudás következetes alkalmazása, készségek és hozzáállás a repülési feladatok végrehajtásához.

Léghajó. A levegőnél könnyebb, erőgép meghajtással rendelkező légi jármű.

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 légi jármű, vagy részeinek karbantartása.

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

Jóváhagyott kiképzés. Szerződő Állam által jóváhagyott speciális tanterv és felügyelet szerint végzett kiképzés.

Jogosított kiképzési szervezet. Szerződő Állam által, az Annex 1. követelményei szerint jogosított szervezet a jóváhagyott kiképzés végrehajtására ugyanezen Állam felügyelete alatt.

ATS légtérelenőrző szolgálat. Közvetlenül ATS légtérelenőrző rendszer segítségével nyújtott szolgáltatás megjelölésére használt kifejezés.

ATS légtérelenőrző rendszer. Általános kifejezés, amely az ADS-B-t, PSR-t, SSR-t vagy bármely hasonló földi rendszert jelent, amely lehetővé teszi a légijárművek 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. A levegőnél könnyebb, erőgép meghajtással nem rendelkező légijármű.

Megjegyzés.— A jelen Annex alkalmazásában ez a meghatározás a szabadon repülő ballonra vonatkozik.

Légi-alkalmassá nyilvánítás. Annak igazolása, hogy a légijármű, vagy annak részei a rajtuk elvégzett karbantartást követően az érvényes légialkalmassági előírásoknak megfelelnek.

Közforgalmú légiszállítás. Légijármű üzemeltetése, beleértve utasok, áru, vagy postaküldemények szállítását, díjazás, vagy ellenszolgáltatás mellett.

Alkalmasság. Készségek, tudás és magatartásformák kombinációja, amelyek egy feladatnak az előírt standard szintjén történő végrehajtásához szükségesek.

Alkalmassági alapelem. 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. Különálló részekből álló tevékenység, amely számos alkalmassági alapelemet foglal magába.

Másodpilóta. 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. Alternatív módozatok, vagy korábbi minősítés elismerése.

Útvonalrepülés. Egy indulási pont és egy érkezési pont között végrehajtott olyan repülés, amely során szabvány navigációs eljárások alkalmazásával egy előre megtervezett útvonalat követnek.

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

Hiba. 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. 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. Az üzemeltető, vagy általános célú (kisgépes) repülésben a tulajdonos által parancsnokpilótának kijelölt pilóta, akit megbíznak a repülés biztonságos végrehajtásával

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

Helyből felszálló repülőgép. 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. 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. 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. A szervezet dokumentált eljárásai és irányelvei, ezen irányelvek és eljárások belső auditjai, a minőség tökéletesítése érdekében hozott ajánlások és felülvizsgálatok kezelése.

Jogosított légiforgalmi irányító. Olyan légiforgalmi irányító, aki szakszolgálati engedéllyel és az általa gyakorolt tevékenységre érvényes jogosításokkal rendelkezik.

Jogosítás. 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). 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. Az Annex 6-ban szereplő karbantartási nyilatkozat kiadásával annak igazolása, hogy a karbantartási munkát a vonatkozó légialkalmassági szabványokkal megegyezően kielégítő módon elvégezték.

Jelentős. 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. Az a repülési időtartam, amely alatt a növendék pilóta egyedül tartózkodik a légijárműben.

Nemzeti Repülésbiztonsági Program. A biztonság javítását célzó szabályozások és tevékenységek integrált csomagja.

Fenyégetés. 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.

Fenyégetés kezelése. 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 83. bis 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 83. bis Cikkelye 1997. június 20-án életbe lépett mindazon államokra vonatkozóan, amelyek a kapcsolódó Protokolt (DOC 9318) ratifikálták, a fentiekben említett lépések elsősorban azokra a Szerződő Államokra vonatkoznak, amelyek a 83. bis Cikkely hatálya alá eső szerződéses kapcsolattal nem rendelkeznek. Megállapodás született arról, hogy az Egyezmény 83bis. cikkelyének hatálybalépéséig a fenti intézkedés csak a gyakorlati célszerűséget segíti elő, és nem érinti sem a Chicagói Egyezménynek a lajstromozó állam, sem bármely harmadik állam kötelezettségeit előíró rendelkezéseit. Az Egyezmény 83. bis Cikkelye ugyan 1997. június 20-án érvénybe lépett, azonban az ilyen átruházási egyezmények csak azokat a Szerződő Államokat fogják érinteni, amelyek a 83. bis 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 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.

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 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 Szerződő 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, 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 (1., 2., illetve 3. 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 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 egészségügyi 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 legfeljebb 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 lejarat 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 folyomodik valaki, amelyhez előírták az egészségügyi 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 is jelezni szükséges.

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

1.2.4.7 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 egészségügyi 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 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 vonatkoznak, amikor az orvosi vizsgálatoknak aláveti 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 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 egészségügyi 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 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 rendelkezés 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 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.

1.2.8.4 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 A repülőgépen, léghajón, helikopteren és helyből felszálló repülőgépen 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.

1.2.9.2 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 helyből felszálló repülőgép 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 helyből felszálló repülőgép 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-ével kezdődően 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.

1.2.9.7 **Ajánlás.**— *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.** — *Előírásszerű 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.

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 légijárművek 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 feltételei.

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 szervezet jóváhagyási feltételei szerint engedélyezett képzés körének általános leírása;
- 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 jegyzőkönyvek kitöltésére és megőrzésére alkalmazott módszer 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 légi jármű 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 amelyet az ilyen jóváhagyott kiképzésben nem részesülő személyzet minimális tapasztalati követelményei biztosítanak.

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.

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 fejlesztését célzó kiképzési programok tervezéséhez 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 szükséges, 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 évig meg kell őrizni a kiképzés befejezését követően. A 7.2. pont szerinti személyi nyilvántartásokat minimálisan 2 évig 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 lépjenek fel és működjenek 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.

-VÉGE-