

ELŐLAP A 46. MÓDOSÍTÁSHOZ

REPÜLÉSI SZABÁLYOK

NEMZETKÖZI SZABVÁNYOK

**ANNEX 2.
A NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSRŐL SZÓLÓ
EGYEZMÉNY SZÖVEGÉHEZ**

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) Kicserélendő lapok (xii) 3-11.	2016. július 11.	2016. november 10.
46. módosítás (A Tanács 2018. május 7-én fogadta el) Kicserélendő lapok (xii), 1-7, APP 4-1 and APP 4-2	2018. július 16.	2018. November 8.

46. 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 2018. november 8-tól alkalmazandó 46. módosítás átvétele érdekében.

a) Oldal: (xii)

— Előszó

b) Oldal: 1-7

— 1. fejezet

c) Oldalak: APP 4-1 és APP 4-2

— 4. sz. Függelék

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 elkülönített általános elméletével foglalkozó munkacsoport kilencedik ülése (1996.); az Annex 1. 162. módosítása miatt szükségessé váló változtatások	Meghatározások; automatikus légtérfelderítési rendszerek és eljárások; adatsere 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.
46	A Távoli Vezérlésű Légijármű Rendszerek Paneljének (RPASP/5 és RPASP/6) ötödik és hatodik ülése, valamint a Műszeres Repülési Eljárások Paneljének (IFPP/13) tizenharmadik ülése	A távpilóta szakszolgálati engedélyek kiadásának szabályozási struktúrája és a távoli vezérlésű légijármű rendszerek (RPAS) engedélyezése globális keretrendszerének biztosítása; és hivatkozások módosítása.	2018. március 7. 2018. július 16. 2018. november 8.

Megjegyzés. – A nem precíziós bevezetési eljárások a folyamatos süllyedés és végső megközelítés (CDFA) technikával repülhetők le. A fedélzeti berendezések által kiszámolt, tanácsadói VNAV információk segítségével végrehajtott CDFA eljárás 3D műszeres bevezetésnek tekintendő. A CDFA bevezetéshez szükséges süllyedési sebesség emberi kiszámolása 2D műszeres bevezetésnek tekintendő. A CDFA eljárásokról szóló további információkat a PANS-OPS (Doc 8168) I. kötet II. rész 5. szakasz tartalmazza.

Bevezetés függőleges iránymutatással (APV). „A” típusú, 3D műszeres bevezetéshez tervezett, teljesítményalapú navigációs (PBN) műszeres megközelítési eljárás.

Precíziós megközelítés (PA) eljárás. „A” vagy „B” típusú, 3D műszeres bevezetéshez tervezett, navigációs rendszereken (ILS, MLS, GLS és SBAS Cat I) alapuló műszeres megközelítési eljárás.

Megjegyzés. – A műszeres bevezetés típusairól szóló információkat az Annex 6. tartalmazza.

A műszeres időjárási körülmények. Látástávolsággal, felhőzettől mért távolsággal és felhőalappal kifejezett olyan időjárási körülmények, amelyek a látvarepülési időjárási körülményekre meghatározott minimum értékeknél alacsonyabbak.

Megjegyzés. – A vizuális meteorológiai körülmények meghatározott minimumait a 4. fejezet tartalmazza.

Leszállási terület. A mozgási területnek az a része, amely a repülőgépek le- vagy felszállására szolgál.

Szint. A levegőben levő légi jármű függőleges helyzetére vonatkozó általános kifejezés, amely jelenthet földfelszín feletti vagy tengerszínhez viszonyított magasságot, illetve repülési szintet.

Munkaterület. Egy repülőtérnek a légi járművek fel és leszállására, valamint gurulására használandó része, melybe a forgalmi előterek nem tartoznak bele.

Mozgási terület. Egy repülőtérnek a légi járművek fel és leszállására, valamint gurulására használandó része, melybe a munkaterület és a forgalmi előterek is beletartoznak.

Üzemben tartó. A légi jármű üzemben tartásában résztvevő, vagy arra vállalkozó személy, szervezet, vagy vállalat.

Megjegyzés. – A távoli vezérlésű repülőgépekkel összefüggésben a légi jármű-művelet magában foglalja a távoli vezérlésű repülőgép rendszert.

Parancsnokpilóta. Az üzemben tartó, vagy általános repülés esetén a tulajdonos által kijelölt pilóta, aki a repülés biztonságos lebonyolításával megbízott.

Nyomásmagasság. A Nemzetközi Műlégkör szerinti nyomásértéknek megfelelő magasságértékben

kifejezett légköri nyomás.*

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 veszélyezteti; és/vagy
- b) foglalkozási, szociális, mentálhigiénés, fizikai problémát, vagy rendellenességet okoz, illetve azt súlyosbítja.

Tiltott terület. Meghatározott méretű légtér egy állam szárazföldi területei vagy felségvizei felett, amelyen belül a légi járművek repülése tilos.

* Az Annex 8. alapján.

Pszichoaktív anyagok. Alkohol, opioidok, kannabinoidok, nyugtatók és altatók, kokain, egyéb pszichostimulánsok, hallucinogének és illékony oldószerek, míg a kávé és a dohány kizárt.

Rádió-távbeszélés. A rádiókommunikáció olyan formája, amely elsősorban beszéd formájában történő információcserére szolgál.

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

Távpilóta-állomás. A távoli vezérlésű légitársaság rendszer egyik alkotóeleme, amely a légitársaság távoli vezérlésére használatos berendezést tartalmazza.

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

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

Ismétlődő repülési terv (RPL). Gyakran ismétlődő, rendszeresen üzemeltetett, azonos jellemzőkkel rendelkező egyedi repülések sorozatára vonatkozó repülési terv, amelyet a légitársaság üzemeltetője nyújt be megőrzésre és a légitársasági szolgálati egységek számára ismétlődő felhasználásra.

Jelentőpont. Meghatározott földrajzi hely, amelyhez viszonyítva egy légitársaság helyzete jelenthető.

Korlátozott terület. Meghatározott méretű légtér egy állam szárazföldi területei vagy felségvizei felett, amelyen belül a légitársaságok repülését bizonyos meghatározott feltételeknek megfelelően korlátozzák.

RPA megfigyelő. Az üzemeltető által kijelölt képzett és hozzáértő személy, aki a távoli vezérlésű légitársaság vizuális megfigyelésével segíti a távpilótát a repülés biztonságos lebonyolításában.

Futópálya. Szárazföldi repülőtérén a légitársaságok le- és felszállására előkészített meghatározott téglalap alakú terület.

Futópálya várakozási pont. A futópálya, egy akadály, vagy az ILS/MLS kritikus vagy zavarásra érzékeny területei védelmében kijelölt várakozási vonal, amelyenél a guruló légitársaságoknak és egyéb járműveknek a repülőtéri irányító torony ettől eltérő engedélyének hiányában meg kell állniuk és várakozniuk kell.

Megjegyzés. - A rádió-távbeszélő kifejezésekben a „várópon” kifejezést használják a futópálya várakozási pont megjelölésére.

Biztonsági szempontból fontos személyek. Azon személyek, akik feladataik és kötelességeik nem megfelelő ellátása esetén veszélyeztethetik a repülésbiztonságot, beleértve pl. a hajózó személyzet tagjait, a légitársaság karbantartó személyzetét és a légitársasági irányítókat.

Jelterület. A repülőtéren a földi látjelek kihelyezésére használt terület.

Különleges VFR repülés. Egy irányítói körzeten belül, a látvarepülési időjárási körülményeknél rosszabb időjárási helyzetben a légiforgalmi irányító szolgálat által engedélyezett VFR repülés.

Gurulás. A légi jármű mozgása a repülőtér területén saját hajtóművei segítségével, a fel és leszállás eseteit kivéve .

Gurulóút. Egy szárazföldi repülőtéren a légi járművek gurulására kialakított út, amelynek rendeltetése a repülőtér egyes részei közötti összeköttetés biztosítása, beleértve :

- a) Légi jármű állóhely gurulási nyomvonal. A forgalmi előtér gurulóútként kijelölt része, amelynek kizárólagos rendeltetése a légi jármű állóhelyek megközelítésének biztosítása .

4. sz. FÜGGELÉK TÁVOLI VEZÉRLÉSŰ LÉGIJÁRMŰ RENDSZEREK (Megjegyzés. – Lásd a jelen Annex 3. fejezetének 3.1.9. pontját)

Megjegyzés.- A távoli vezérlésű légijármű rendszerek (RPAS) kézikönyve (10019. dokumentum) magyarázó információkat tartalmaz a távoli vezérlésű légijármű rendszerekkel kapcsolatban.

1. Általános üzemeltetési szabályok

- 1.1. A nemzetközi légiközlekedésben részt vevő távoli vezérlésű légijármű rendszereket (RPAS) kizárólag azon állam megfelelő engedélye mellett szabad üzemeltetni, amelynek területéről a távoli vezérlésű légijármű (RPA) felszáll.
- 1.2. A távoli vezérlésű légijárműveket más államok felségterülete felett kizárólag ezen államok által kiadott speciális engedély birtokában szabad üzemeltetni. Ez az engedély az érintett államok közötti államközi megállapodás formájában is létrejöhet.
- 1.3. A távoli vezérlésű légijárműveket nyílt tengerek felett kizárólag az illetékes légiforgalmi szolgálati egységgel történő előzetes egyeztetés mellett szabad üzemeltetni.
- 1.4. Az 1.2. és 1.3. pontok szerinti engedélyt felszállás előtt meg kell szerezni, ha a repülés tervezése során feltételezhető, hogy a légijármű beléphet az illető légtérbe.
- 1.5. A távoli vezérlésű légijármű rendszereket a lajstromozó állam, az illetékessége szerinti állam, vagy ha az a fentiektől különbözik, az üzemeltetés szerinti állam által megszabott feltételekkel kell üzemeltetni.
- 1.6. A vonatkozó repülési terveket a jelen Annex 3. fejezete, vagy a lajstromozó állam, az üzemeltetés szerinti állam, vagy ha az a fentiektől különbözik, az üzemeltetés szerinti állam előírásai szerint kell benyújtani.
- 1.7. A távoli vezérlésű légijármű rendszereknek meg kell felelniük azon légtér teljesítmény- és felszereltség-követelményeinek, amelyben azok repülni fognak.

2. Tanúsítványok és engedélyezés

1. Megjegyzés. – A „C” Függelék A38-12. sz., a Közgyűlés által hozott határozat szerint az egyes légijármű-kategóriákra vonatkozó nemzetközi szabványok hatálybalépésétől függően a légijármű lajstromozása szerinti szerződő állam nemzeti jogszabályai szerint kiadott vagy érvényesített tanúsítványokat a többi szerződő állam szintén köteles elfogadni felségterülete átrepülése, valamint az ott történő leszállás és felszállás céljaira.

2. Megjegyzés. – A tanúsítványok kiadására vonatkozó szabványok még nem kerültek kidolgozásra.

Ezért, a távoli vezérlésű légi járművekre vonatkozó szabványok és ajánlott gyakorlatok kidolgozásáig a tanúsítványokat nem szükséges automatikusan a vonatkozó Annexek, pl. az Annex 6. és 8. szabványainak és ajánlott gyakorlataival összhangban lévőnek tekinteni.

3. Megjegyzés. – Az A38-12. sz. közgyűlési határozattól eltérően, a Chicagói Egyezmény 8. cikkelye minden szerződő államot biztosít azon kizárólagos joga felől, hogy felségterületén engedélyezze (vagy megtiltsa) a távoli vezérlésű légi járművek repüléseit.

2.1 A távoli vezérlésű légi jármű rendszereket azok alkotórészei egymástól való függésének figyelembe vételével, a nemzeti jogszabályok szerint kell jóváhagyni oly módon, hogy az a megfelelő Annexek előírásaival is összhangban legyen. Továbbá:

a) a távoli vezérlésű légi jármű rendszerek légialkalmassági engedélyeit a nemzeti jogszabályok szerint kell kiadni oly módon, hogy az az Annex 8. előírásaival is összhangban legyen; és

b) a kapcsolódó, a típustervekben megjelölt távoli vezérlésű légi jármű rendszer alkotórészek tanúsítványait a nemzeti jogszabályok szerint kell kiadni és megújítani oly módon, hogy az a megfelelő Annexek előírásaival is összhangban legyen.

2.2 Az üzemeltetői tanúsítványt a távoli vezérlésű légi jármű rendszerek üzemeltetői részére a nemzeti jogszabályok szerint kell kiadni oly módon, hogy az az Annex 6. előírásaival is összhangban legyen.

2.3 2022. november 2-ig a távpilóták szakszolgálati engedélyeit a nemzeti jogszabályok szerint kell kiadni és érvényesíteni oly módon, hogy az az Annex 1. előírásaival is összhangban legyen.

2.3 2022. november 3-tól a távpilóták szakszolgálati engedélyét a nemzeti jogszabályok szerint kell kiadni és érvényesíteni az Annex 1. előírásaival összhangban.

3. Az engedélyezés iránti kérelem

3.1 A fenti 1.2. pont szerinti engedély iránti kérelmet azon állam illetékes hatóságai felé kell benyújtani, amelyben a távoli vezérlésű légi jármű repülni fog. A kérelmet legkésőbb hét nappal a tervezett repülés dátuma előtt kell benyújtani, kivéve, ha arról az illető állam másként rendelkezett.

3.2 Ha az illető állam másként nem rendelkezett, az engedély iránti kérelemnek a következőket kell tartalmaznia:

- a) az üzemeltető neve és elérhetőségei ;
- b) A távoli vezérlésű légi jármű tulajdonságai (légi jármű típusa, maximális megengedett felszállótömege, hajtóművek száma, szárnyfeszítávolság);
- c) a lajstromozási igazolás másolata;
- d) a légi járműnek a rádiózás során használt hívójele, ha van ilyen;
- e) a légialkalmassági bizonyítványának másolata;
- f) a távoli vezérlésű légi jármű rendszer üzemeltetői tanúsítvány másolata;
- g) a távpilóta szakszolgálati engedély másolata;
- h) a légi jármű rádióállomás-engedélyének másolata, ha van ilyen;
- i) a tervezett repülés leírása (a repülés típusa és szándéka feltüntetésével), repülési szabályok, ha ez a

szándék, vizuális figyelemmel kíséréssel történő repülés, a tervezett repülés dátuma, indulási pontja, rendeltetési helye, utazósebesség(ei), utazómagasság(ai), a lerepülendő útvonal, a repülések időtartama/gyakorisága;

j) a fel- és leszállás követelményei;

k) a távoli vezérlésű légi jármű teljesítményadatai, beleértve:

- 1) repülési sebessége;
- 2) tipikus és maximális emelkedési sebesség;
- 3) tipikus és maximális süllyedési sebesség;