

AZ ELPAC ANGOL NYELVI KÖVETELMÉNYRENDSZER ALKALMAZHATÓSÁGA AZ ÁLLAMI LÉGI KÖZLEKEDÉSBEN

Az ICAO¹ Annex 1. (Personnel Licensing)² előírja és az ICAO Council³ 2003. márciusában elfogadta, hogy azok a légiforgalmi irányítók, repülőgép- és helikopterpilóták, akik nemzetközi légtérben és/vagy nemzetközi repülőtéren rádióforgalmat bonyolítanak le, adjanak számot a rádióforgalomban használt nyelven beszéd- és értés-készségükről az ICAO 1. Függelék mellékletében meghatározott szinten.

Az ICAO Nyelvi Követelmények előírják, hogy az irányítóknak és a pilótáknak képesnek kell lenniük megfelelő módon kommunikálni mind a szabványos ICAO rádió-távbeszélő kifejezéseket, és mind az általános angol nyelvet használva.

Az ICAO 1. Függelék melléklete hat szintre bontott értékelési listát állít fel:

- ICAO Level 6: Szakértői szint (Expert)
- ICAO Level 5: Kiterjesztett szint (Extended)
- ICAO Level 4: Operatív szint (Operational)
- ICAO Level 3: Operatív alatti szint (Pre-Operational)
- ICAO Level 2: Alapfokú szint (Elementary)
- ICAO Level 1: Alapfok alatti szint (Pre-Elementary)

A légijármű-vezetőknek és légiforgalmi irányítóknak legalább a 4-es operatív szintet kell teljesíteniük.

ELŐZMÉNYEK

1996-ban, az indiai légtérben történt súlyos légi közlekedési baleset - amikor is két nemzetközi repülést folytató légitársaság gépe a levegőben összeütközött - folyamán indult vizsgálat kiderítette, hogy a hajózó személyzetek angol nyelvi jártasságának hiánya döntően hozzájárult a 349 életet követelő légi szerencsétlenséghez. Két évvel később, az angol nyelvi elégtelenség légi balesetekben játszott szerepe feletti aggályok vezettek oda, hogy a 32. Közgyűlésen elfogadták egy határozatot, miszerint az ICAO Tanács szorgalmazza a nyelvi problémák soron kívüli, kiemelt elsőbbséggel történő felülvizsgálatát a Léginavigációs Bizottságnál, valamint, hogy az ICAO hangsúlyozza azon álláspontját, hogy a tagállamok tegyenek lépéseket annak érdekében, hogy biztosítsák a légiforgalmi és hajózó szakszemélyzetek közötti biztonságos angol nyelvi kommunikáció feltételeit azokban a légterekben, ahol az angol nyelv követelmény. A soron következő ülés támogatta az ICAO

¹ ICAO International Civil Aviation Organization – Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet

² ICAO 1. Függelék (Szakszemélyzetek engedélyezése)

³ ICAO Tanács

rádiókommunikációval kapcsolatos harmonizációs törekvéseit, ugyanakkor kijelentette, hogy ez nem korlátozható kizárólag az angol nyelvi közleményváltásokra, hanem ki kell terjeszteni azokra a nyelvekre is, amelyek használatosak még a nemzetközi légi közlekedésben. Ezen irányelvek természetesen megjelentek a tárgyhoz tartozó Függelékek módosításaiban. A 10. Függelék kimondja, hogy a rádióösszeköttetések során alkalmazott nyelvnek meg kell egyeznie avval a nyelvvel, amelyet a földi állomás normál körülmények között használ, vagy angol kell, hogy legyen.

Megköveteli ugyanakkor azt is, hogy a légijármű kérésére, a légiforgalmi szolgálatok személyzeteinek angol nyelven kell rendelkezésre állniuk azokon a repülőtereken és útvonalakon, amelyeket nemzetközi repülésekre igénybe vehetnek. Az 1. Függelék részletesen meghatározza a minimális angol nyelvi jártasság szintjét, amelyet minden, a nemzetközi repülésben ténykedő légiforgalmi irányítónak és hajózó személyzet tagjának teljesítenie kell (ICAO 4-es szint). 2003. márciusában az ICAO Tanács úgy határozott, hogy az angol nyelvi követelmények 2008. március 5-i javasolt bevezetése elegendő időt biztosít az államoknak a felkészülésre, meghagyva a kiskaput, hogy - amennyiben az 1. fejezet 1.2.9. pontjában részletezett új nyelvi követelmények végrehajtása során nehézségek adódnának - a határidő, később módosítható legyen. Az ezt követő években több felmérés is készült a tagállamok körében, amelyek azt mutatták, hogy évről-évre jelentős előrehaladás tapasztalható. Mindezek ellenére a bevezetés tervezett időpontját nem véglegesítették, ám az ICAO különféle kezdeményezésekkel, kiadványokkal számtalan szeminárium megszervezésével igyekezett támogatni a nyelvi követelményrendszer reformját.

Az ICAO által javasolt 2008-as bevezetést egy EU direktíva⁴ különböző lobbiz érdekek érvényesülésének következményeként 2010. május 17-ig elhalasztotta, tehát ezen időpontig kell minden egyes európai uniós polgári légiforgalmi irányítónak (beleértve a gyakornokokat is) bebizonyítania, hogy képes a lefektetett követelményeknek megfelelő angol nyelvi kommunikációra. Az ICAO 4-es angol nyelvi szint a minimum követelmény, amely minden aktív légiforgalmi irányítóra vonatkozik, és amely nélkül légiforgalmi irányító szolgálatot nem nyújthat. A nyelvi követelményrendszert sikeresen teljesítők egy, a nyelvi kiterjesztésről szóló igazolást kapnak majd a szakszolgálati engedélyükbe.

HOGYAN MÉRHETŐ?

A nyelvi felmérésnek a repülésben különösen nagy a tétje. Ugyanis mindazon irányítók és pilóták, akik nem képesek a követelmények határidőig való teljesítésére, a munkavégzés alól átmenetileg felfüggesztetnek, és végül akár el is veszíthetik szakszolgálati engedélyüket. A szakszemélyzetek munkából való ily módon történő nagyszámú kivonása, kiesése nemcsak az egyén karrierjét töri ketté, hanem komoly visszahatással lehet az egész légi közlekedési ágazatra.

⁴ European Parliament Directive on the Community ATC Licence; Article 5 para (d); Article 8 1-4; Article 11 4 and Annex III

A döntéshozók vállán ezért kiemelt felelősség nyugszik, hogy a nyelvtudás mérésére valóban megbízható, hatékony és megfelelő teszt kerüljön kiválasztásra. A repülésbiztonság mindenekfelett való, abban megalkuvásnak helye nem lehet.

Mind az ICAO mind az EU elvárásai megegyeznek abban, hogy a nyelvi jártasság felmérését repülési szöveggörnyezetre kell alapozni, valamint, hogy a beszéd és hallgatás egyaránt fontos eleme kell, hogy legyen a vizsgának. A léginavigáció nyelvvezete meglehetősen szakma specifikus, ezért a kiválasztott tesztnek, a valóságot tükrözendő, hasonlóan repülés centrikusnak kell lennie tartalmát tekintve, eltérően a hagyományosan akadémiai, illetve üzleti központú nyelvvizsgáktól. Sem az állam, sem a léginavigációs szolgáltatók nem engedhetik meg maguknak, hogy pénzt pazaroljanak alkalmatlan és bizonytalan tesztekre. A szakszolgálati engedély meghosszabbításának feltételül szolgáló tesztnek az elérhető legmagasabb minőségűnek kell lennie.

A következőkben a Magyarországon jelenleg rendelkezésre álló két – az egyik a légiforgalmi irányítók, a másik a légijármű-vezetők számára készült – polgári vizsgarendszert vizsgáljuk meg.

ELPAC

Elősegítendő, hogy a légiforgalmi szolgáltatók és a nemzeti hatóságok teljesíteni tudják a nyelvi követelményeket, az EUROCONTROL⁵ elhatározta, hogy létrehoz egy, a fenti követelményeket maradéktalanul kielégítő vizsgarendszert, amelyet, az elképzelések szerint térítésmentesen a tagállamok rendelkezésére bocsát.

A 2004-ben végzett megvalósíthatósági tanulmányok eredményeinek tükrében az EUROCONTROL vezetése jóváhagyta a nyelvi felmérés kidolgozását megcélzó projekt elindítását, aminek keretében 6 európai ország légiforgalmi irányítóiból és nyelvi szakembereiből álló gárda látott hozzá a követelmények részletezéséhez. A résztvevők közül sokan már rendelkeztek ilyen irányú tapasztalatokkal, a korábban, szintén az EUROCONTROL égisze alatt, irányító gyakornokok számára kifejlesztett PELA⁶ teszt révén. A szoftverfejlesztés feladatait egy norvég külsős cégre bízták.

Ezen munka eredményeképpen született meg az ELPAC⁷ teszt, amely alkalmas arra, hogy felmérje a légiforgalmi irányítók angol nyelvi jártasságát mind a pilótákkal való közleményváltások, mind a kollégákkal való koordináció során.

Az ELPAC teszt, amelyet kifejezetten az aktív légiforgalmi irányító állomány számára fejlesztették ki, hűen tükrözi mindazon feladatok sokrétűségét, amelyekkel az irányítók szembesülnek a mindennapi kommunikációjukban. A teszt a hangsúlyt a nyelvi felkészültségre, és nem a szakmai eljárások ismeretére vagy azok alkalmazására fekteti.

A teszt kizárólag az irányítók nyelvi képességének ellenőrzésére használható, nem alkalmas a pilóták nyelvtudásának mérésére. A pilóták nyelvi jártasságának mérésére más tesztek készültek. A

⁵ European Organization for the Safety of Air Navigation

⁶ Proficiency in English Language for student Air Traffic Controllers

⁷ English Language Proficiency for Aeronautical Communication

vizsga alatt a szabványos rádió-távbeszélő kifejezések és az általános angol nyelv használata (repüléssel kapcsolatos környezetben) egyaránt górcső alá kerül. A nyílt nyelv alkalmazása fontos, hiszen képtelenség minden lehetséges szituációt úgynevezett főniával⁸ lefedni, illetve az esetlegesen előforduló helyzetekre szabványos kifejezéseket előírni.

A vizsgabizottság kétfős, helyet kap benne egy légiforgalmi irányító képesítésű szakember (ATCO⁹) és egy nyelvi szakértő (ELE¹⁰), aki általában angol nyelvtanár. A feladatuk kettős, amikor az egyikük kérdez, a másikuk részletesen értékeli, és fordítva. A kérdező is értékeli, de csak nagy vonalakban. Az értékelést egy osztályozó skála segíti. A vizsga végeztével nekik kettőjüknek kell konszenzusra jutni a végeredményt illetően. Ha erre képtelenek, egy harmadik vizsgáztató, aki légiforgalmi irányító képesítésű kell, hogy legyen fogja a végső döntést meghozni.

A teszt végeredménye háromféle lehet: 3-as, 4-es, illetve 5-ös szint. A 3-as szint értelemszerűen nem-megfelelt, mivel a 4-es a minimum követelmény. A 4-es szint, vagy más néven operatív szint, az, amelyet minden, légiforgalmi irányító szakszolgálati engedéllyel rendelkező személynek, háromévente teljesítenie kell, és amely alapfeltétele a szakszolgálati engedély kiadásának, illetve meghosszabbításának. Az 5-ös, úgynevezett kiterjesztett szint már egy magasabb és biztosabb angol nyelvtudást jelent. Az ezt elérőknek csak ritkábban, hatévente kell megmérettetniük.

Az ELPAC teszt felépítése

A teszt első, a hallás utáni megértést vizsgáló része (Paper 1) internet alapú, ami azt jelenti, hogy a vizsgáztatást on-line, földrajzi távolságtól és időtől függetlenül, közvetlenül az EUROCONTROL szerverén lehet lefolytatni, ami azt nemcsak költséghatékonnyá, hanem adatvédelmi szempontból bizalmassá és biztonságossá is teszi egyben. A vizsga ezen része pilóták és irányítók közötti rádió-távbeszélő közleményváltások, illetve irányítók közötti koordinációs telefonbeszélgetések meghallgatásán és ezzel egyidejűleg (tehát a hallgatás ideje alatt) feltett kérdések megválaszolásán alapszik. A felvételek eredeti hanganyagok felhasználásával készültek, szerepelnek köztük rövid, szabványos rádióadások, és számtalan hosszabb közlemények is, amelyek magukban foglalják mind a hétköznapi rutin, mind a normál üzemmenettől eltérő szituációkat. A teszt időkényszeres, az első rész időtartama 40 perc.

A vizsga ezen részében 6 különálló szegmens 60 tétele teszteli a hallás utáni megértést. A feladatok háromfélék lehetnek: rövid (egy-két szavas) választ igénylő kérdések, amelyek általában valamilyen adatra kérdeznek rá, feleletválasztós kérdések, illetve táblázat kitöltés. A www.elpacsample.info internet címen egy minta feladatsor megtekinthető és kipróbálható.

A második rész (Paper 2) interaktív vizuális és nem-vizuális szóbeli feladatokon keresztül méri fel a vizsgázó személy verbális képességeit. Ezen rész három fő feladatból áll, amelyek magukban foglalják:

⁸ az ICAO szerint szabványos rádió-távbeszélő kifejezések gyűjtőszava

⁹ Air traffic controller officer, Légiforgalmi irányító

¹⁰ English language expert, Angol nyelvi szakértő

- a szabványos rádió-távbeszélő kifejezések használatát;
- a szabványos rádió-távbeszélő kifejezések és az általános angol nyelv közötti átváltást;
- a pilóták közleményére történő megfelelő válaszadást;
- a félreértett közlemények felismerését és korrigálását;
- a pilóták és irányítók közötti hatékony kommunikációt;
- a váratlan helyzetek kibontakozásának megértését;
- a felettesnek történő szóbeli összefoglaló jelentést egy szokatlan szituáció kapcsán, valamint
- az aviatika témában folytatott beszélgetést.

A második rész időtartama 20 perc. A vizsgáról hangfelvétel készül.

Ebben a részben három feladat szerepel. Az elsőben a vizsgázónak, mint irányítónak, különböző, előre megírt pilóta közleményekre (amelyet az ATCO vizsgáztató olvas fel) kell reagálnia. A gyakorlat figyelembe veszi, hogy a vizsgázó mely területen dolgozik (távolkörzet, közeli körzet, repülőtér). A vizsgázó munkáját egy radarkép és/vagy egy gurító radarkép segíti. A közlemények között találhatók olyanok, amelyek akár mindennaposak is lehetnek, de előfordulnak olyanok is, amelyek váratlan szituációt teremtenek. Ezt követően, a második feladatban, a vizsgázónak szóban el kell mesélnie a csoportvezetője számára (akit szintén az ATCO vizsgáztató alakít), milyen szokatlan események történtek. A vizsgázónak az első két feladatban a szabvány rádió-távbeszélő kifejezések mellett használnia kell az általános angol nyelvet is. A harmadik feladatban egy repülési témájú fényképet kell leírnia a vizsgázónak, majd az ELE vizsgáztatóval beszélgetést folytatnia az aviatika tágabb összefüggéseivel kapcsolatban.

A pontszámok nem halmozhatók, azaz az első, vagy második részben elért legalacsonyabb szint lesz a vizsga végső szintje.

2007. szeptemberében az EUROCONTROL hivatalosan is az EUROCONTROL tagországok és az ECAC államok légiforgalmi szolgáltatóinak és nemzeti hatóságainak rendelkezésére bocsátotta az ELPAC tesztet. Noha a jogosultak számára a vizsgarendszer térítésmentesen vehető igénybe, ám a vizsgáztatás megkezdéséhez szükséges bizonyos feltételek teljesítése. Először is alá kell írni egy megállapodást az EUROCONTROL-lal, a tesztek biztonságos lefolytatásával, az adatok bizalmas kezelésével, valamint a megkövetelt minőségi színvonallal való elkötelezettséggel kapcsolatban. Ezen felül ki kell jelölni a majdani vizsgáztatás elvégzésére alkalmasnak ítélt, megfelelő képzettségű légiforgalmi irányító és angol nyelvi szakembereket, akiket ki kell képezni a feladatra. A „teszt adminisztrátor” a vizsga megszervezéséért, az előírásoknak megfelelő lebonyolításért, és a dokumentálásért felel. A „javító” feladata a rendszer által automatikusan kijavított írásbeli első rész felülvizsgálata, az esetleges szintaktikai, helyesírási és nyelvtani hibák utólagos korrigálása. A „vizsgáztató” a szóbeli, második rész lebonyolításában vesz részt, mint szerepjátszó és kiértékelő. A szakemberek sikeres kiképzését követően, őket akkreditálni kell az illetékes hatóság által.

A feltételek kifogástalan teljesítése után a szerződött légiforgalmi szolgáltatók és/vagy nemzeti hatóságok az EUROCONTROL-tól megkapják a vizsgáztatás lebonyolításához szükséges hozzáférési kódokat és vizsgaanyagokat.

HC TEP

A HC TEP (HungaroControl Test of English for Pilots)¹¹ angol nyelvvizsgát a HungaroControl Repülésoktatási és Dokumentációs Osztály (RODO) munkatársai fejlesztették ki az ELTE Idegennyelvi Továbbképző Központjával együttműködve légijármű-vezetők nyelvi jártasságának vizsgálatára. A vizsga célja az, hogy mérni lehessen vele az ICAO nyelvi követelmények teljesítését.

A HC TEP vizsga úgy méri a beszéd és beszédértés készségeit, hogy hasonlóan az ELPAC-hoz, repülés szakmai nyelvi környezetben vizsgálja azokat. Az ICAO pontozási skálájának megfelelően, és a követelmény-leírás alapján készült. Alapvetően a nyelvet nem az ICAO rádió-távbeszélő kifejezések használata alapján teszteli, hanem egy szélesebb nyelvi környezetben. Hátránya, hogy a szabványos rádió-távbeszélő kifejezések használatát nem vizsgálja. A teszt a vizsgázó a nyelvtudását méri, nem a szakmai kompetenciáját.

A vizsga négy szóbeli részből áll, amelyeket a vizsgázók ugyanazon vizsgaalkalom során teljesítenek, és amelyekkel a vizsgáztatók az ICAO által előírt hat szempontot (kiejtés, nyelvtan, szókincs, folyékony beszéd, hallás utáni értés és kommunikációs készség) mérik.

Az ICAO Doc 9835 2.8 ICAO RATING SCALE 2.8.4¹² kimondja, hogy az ICAO követelményeket mérő nyelvvizsgák során a vizsgázó nyelvi szintjét az értékelés során kapott legalacsonyabb pont határozza meg. Ez érvényes a HC TEP esetében is. A vizsgáról hangfelvétel készül.

A HC TEP vizsga részei

1. Kérdőív

A vizsgázó egy kérdőívet kap, amelyen általános és szakmai kérdések szerepelnek, és amelyet a vizsgázónak a rendelkezésére álló 3 perc alatt ki kell töltenie. Ezt követően a vizsgáztató elkéri a lapot a vizsgázótól, és az azon szereplő információ alapján elbeszélget a vizsgázóval egy-két általános, illetve két-három szakmai témáról. Időtartama 5-6 perc.

2. Képleírás

A vizsgázó egy repüléssel kapcsolatos témájú képet kap, amelyet szóban le kell írnia. A képeken általában repülőgépek vagy repülőterek láthatók, ám a megszokottól eltérő környezetben. A vizsgázók segítő kérdéseket tehetnek fel. Időtartama 2-3 perc.

3. Hallgatás utáni megértés

A vizsgázó körülbelül fél perc hosszúságú szakmai témájú szöveget hall felvételtől, amelyet vissza kell mondania. Közben jegyzetelhet, a szöveget kétszer hallgathatja meg. A vizsgázók segítő kérdéseket tehetnek fel, ha a vizsgázó elakadt. Időtartama 5-6 perc.

4. Helyzetgyakorlat

¹¹ HungaroControl angol nyelvvizsga pilóták számára

¹² ICAO Doc 9835 2.8 ICAO Osztályozó Skála 2.8.4

A vizsgázó három különböző közleményt hall felvételtől, egyet a földi kiszolgálástól, egy másikat a légiutas-kísérőtől, egy harmadikat pedig a légiforgalmi irányítástól. Minden közlés előtt elhangzik egy utasítás, szintén felvételtől, és a vizsgázónak az utasítás és a közlés tartalmának megfelelően kell válaszolnia. Minden közlést csak egyszer hallgathat meg. Időtartama 2-3 perc.

ALKALMAZÁSI LEHETŐSÉGEK A MAGYAR LÉGIERŐNÉL

Az elmúlt években megfigyelhető pozitív tendenciát alapul véve, miszerint a katonai repülés igyekszik adoptálni a polgári repülésben alkalmazott egységes szabályrendszert, felveti a kérdést, hogy szükséges-e az ICAO 4-es angol nyelvi szintnek való megfelelés a Magyar Légierőnél. Amennyiben feltételezzük, hogy ez a fajta harmonizáció folytatódik, a válasz egyértelműen igen. Nem beszélve arról, hogy a jövőben akár Magyarországon is létrejöhetnek a világban számtalan helyen létező, egyszerre polgári és katonai forgalmakat is kiszolgáló repülőterek.

Az EUROCONTROL által kidolgozott ELPAC elsősorban a polgári repülésben dolgozó légiforgalmi irányítók nyelvi jártasságának mérésére szolgál. A katonai repülésben használt különleges kifejezések nem szerepelnek benne.

A katonai repülésben is szükség van az angol nyelvtudásra. Nemcsak a külhoni missziós feladatok során, vagy a hazai légtérben végrehajtott nemzetközi részvételű gyakorlatok alatt, hanem a mindennapokban is elengedhetetlen a megfelelő szintű, biztos angol nyelvtudás. Jelenleg a NATO STANAG 6001, a NATO által elfogadott egységes követelményeken alapuló, de országonként egyéni kidolgozású nyelvvizsgarendszer használható. A NATO Szabványosítási Iroda a nyelvtudás mérésére öt különböző szintet határozott meg. Az „alapfok” a szakmához kapcsolódó legalapvetőbb feladatok ellátásához elegendő, a „középfok” behatárolt szakmai feladatok ellátásához elegendő, a „felsőfok” a szakmai feladatok széles skálájának ellátásához elegendő, míg a négyes szint már bármilyen szakmai feladat ellátásához megfelelő, az ötödik pedig az „anyanyelvi” szint.

A nyelvtudást egy négyjegyű, úgynevezett SLP¹³ számmal jellemezzük, amely a különböző készségekben elért szinteket jelzi az alábbi sorrendben: beszédértés, beszédkészség, írott szöveg értése, és íráskészség. A katonai irányítók megkövetelt szintje a STANAG szerinti felsőfok, azaz SLP3333.

Ugyan a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem Nyelvvizsgaközpontja megfeleltette a NATO STANAG 6001 katonai szaknyelvi nyelvvizsgájának szintjeit a Közös Európai Referenciakeret (KER) hatfokú skálájának, a STANAG SLP3333 és az ELPAC 4-es szint nem teljesen felel meg egymásnak, ami az eltérő kritériumrendszer következménye. A két vizsgarendszer egymással nem kompatibilis, köztük az átjárhatóság egyelőre nem megoldott.

Amennyiben a Magyar Honvédségnél előírják az ICAO 4-es szintnek megfelelő angol nyelvtudást, és úgy döntenek, hogy ezt a légiforgalmi irányító állomány vonatkozásában az ELPAC révén kívánják

¹³ Standardized Language Profile, azaz Szabványos Nyelvi Profil

megvalósítani, feltételezhetően saját személyzetet kell kiképeztetniük és hatóságilag elfogadtatniuk, ugyanis az ELPAC szerződés értelmében, a HungaroControl, mint akkreditált ELPAC nyelvvizsgáztató, nem vállalkozhat térítés ellenében nyelvvizsgák lefolytatásához harmadik fél számára. A hajózó állomány vizsgáztatása a HungaroControl TEP-pel ellenben megvalósítható, ugyanis ez a teszt a HungaroControl saját terméke.

MELLÉKLET

A magyar Nemzeti Közlekedési Hatóság hivatalos közleménye az ICAO angol nyelvi követelményekről

Az ICAO (Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet) a balesetek elkerülése és a kockázat csökkentése végett kiemelkedő fontosságúnak tartja a megfelelő szintű angol nyelvtudást (elsősorban a szóbeli, beszélni és érteni szabály) mind a földi, mind a repülési személyzet oldaláról minden nemzetközi forgalmú repülőtér, valamint nemzetközi forgalomban és annak irányításában részt vevő személyzet esetén.

Továbbá kiemelkedően fontos az ICAO által egységesített kifejezések ismerete és használata. Az ICAO ezért kötelezővé tette az angol nyelvismereti vizsgát minden repülőgép, helikopter, léghajó és powered-lift aircraft (helyből felszálló repülőgép) pilótának, hajózó navigátornak és légiforgalmi irányítónak. (A vizsgán legalább 4. szintet kell elérni a nyelvtudásnak.)

A követelmények teljesítésének határideje 2008. március 5.

A nemzetközi közösség elismeri, hogy az A36-11 határozatban foglaltak teljesítésére egyes tagállamoknak több időre lehet szüksége. Ezen tagállamoknak a nevezett időpontig megfelelési terv elkészítése és közzététele kötelező az ICAO honlapján, és a terv alapján a követelményeknek 3 éven belül megfelelni. Nem kaptak a szerződő államok halasztást a nyelvi követelményeknek való megfelelésre vonatkozóan, azonban a megfelelési terveknek 2008. március 5-ig az ICAO honlapján való nyilvánosságra hozatala esetén az engedélyek és bizonyítványok kölcsönös elismerése továbbra is fennáll.

Magyarországon az ICAO angol nyelvi követelményei a repülési személyzeti tagok valamint a légiforgalmi szolgálat szakszemélyzetének szakszolgálati engedélyéről szóló új rendeletekben kerülnek bevezetésre.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] ICAO Doc 9835 Language Proficiency Requirements
- [2] EUROCONTROL: ELPAC English Language Proficiency for Aeronautical Communication
- [3] ADRIAN ENRIGHT: ELPAC A Test for Air Traffic Controllers to meet ICAO Language Proficiency Requirements
- [4] HUNGAROCONTROL: HC TEP
- [5] HUNGAROCONTROL ELPAC és HC TEP szakértő: Sipos Gábor