

Észrevételeim a „légijárművek gyártásáról, építéséről és műszaki alkalmasságáról” szóló NFM rendelet tervezetről.

Észrevételeim előtt annyit kívánok megemlíteni magamról, hogy bejegyzett igazságügyi légiközlekedési és mérnök kamarai siklórepülő szakértő vagyok, a könnyűrepülés 3 ágában is (siklóernyőzés, sárkányrepülés és motoros sárkányrepülés) oktató, a siklórepülésben mintegy 34 éve aktív szerepet játszó pilóta, a siklórepülés hazai érdekképviselője 2004. március 31-én megalakult Szabad Repülők Szövetségének elnöke vagyok.

1990. októberétől a Magyar Repülőszövetség siklórepülő szakágának vezetője voltam. 1990-től folyamatosan a hazai siklórepülést képviselem a Nemzetközi Repülőszövetség siklórepülő szekciójában.

Különböző felsőoktatási intézményekben 7 éven át oktattam a siklórepülést, mint egyetemi (főiskolai) tantárgyat. 1991 és 1994 között a Magyar Tudományos Akadémia ösztöndíjasaként siklórepülő területen folytattam tudományos kutatómunkát.

1994-ben tagja voltam a légiközlekedési törvényt előkészítő munkacsoportnak.

A rendelet tervezet bevezetőjében a Lt. 74.§. (2) bekezdésének d), h), és o) pontjaira hivatkozik. Azonban a rendelet tervezet címe nem csupán a 216/208/EK rendelet hatálya alá nem tartozó légijárművekre utal, ami meglehetősen hat, hiszen a címből nem derül ki, hogy nem minden légijárműre vonatkozik.

A jogszabály tervezet sok pontjában ellent mond a jelenleg hatályos légiközlekedési törvénynek. Egyfelől olyan kategóriák szabályozását is hatósági hatáskörbe utalja, amelyeket a törvény az alól kivon, lásd az Lt. 22.§-át:

22. § Légiközlekedési, valamint légiközlekedéssel összefüggő tevékenység - a 71. § 10. pontjának e) és h) pontjában meghatározott tevékenység kivételével - a légiközlekedési hatóságnak, a bajba jutott vagy eltűnt légijármű megsegítésére, illetve a katasztrófák elleni védekezéssel és a mentéssel összefüggő tevékenység ellátására irányuló kutató-mentő repülés pedig a katonai légügyi hatóságnak az adott tevékenységre vonatkozó engedélyével folytatható.

az Lt. 71.§. 10. pontja e): a légi jármű sport-, valamint magáncélú alkalmazása, tehát az ebben az esetben folytatott légiközlekedéssel összefüggő tevékenységekhez nem szükséges hatósági engedély.

Másfelől olyan tevékenységet, amelyek esetében a törvény nem teszi lehetővé a hatósági jogkör leadását más szervezeteknek, nevezetesen a lajstromozásra nem kötelezett légijárművek nyilvántartásba vételét, egyéni vállalkozóknak, jogi személyeknek vagy jogi személyiség nélküli gazdasági társaságoknak, mint tanúsító szervezetnek kívánja átadni. Az Lt. 17.§-a szerint:

Lt.17. § (1) A lajstromozásra nem kötelezett polgári légijárművekről [12. § (1) bekezdés] a légiközlekedési hatóság nyilvántartást vezet, amely nyilvános.

A lajstromozásra nem kötelezett polgári légijárművek e szerint:

„a jogszabályban légijárműnek minősített repülőmodell, az ejtőernyő és a személyzet által vezetett egyéb repülőeszköz”

Komoly hiányossága e rendeletnek, hogy nem sorolja fel tételesen azokat a személyzet által vezetett egyéb repülőeszközöket, amelyek ide tartoznak. Nevezetesen a siklóernyők, a sárkányrepülők, a könnyű vitorlázó repülők, a segédmotoros siklóernyők és a segédmotoros

sárkányrepülő, valamint az úgynevezett segédmotoros könnyűrepülő gépek (korábbi megjelöléssel az UL A2 kategória).

Összhangban az EK rendelettel e lajstromozásra nem kötelezett személyzet által vezetett egyéb repülőeszközökkel kereskedelmi célú repülés nem folytatható, kizárólag sport és magán célra használhatóak, ezért ezeknek a szabályozása nem ennek a rendeletnek a feladatköre, hanem annak a kormány és miniszteri rendeletnek, amely a lajstromozásra nem kötelezett légi járművek (a törvény értelmezésében egyéb személyzet által vezetett repülőeszközök) szabályozásáról szól az Lt. 52.§. (6) pontja,

(6)A lajstromozásra nem kötelezett légi járművel folytatott repülések és az azokkal összefüggő tevékenységek végrehajtásának szabályait a miniszter rendeletben állapítja meg.

valamint az Lt. 73.§. (1) bek. z. pontja

z) a lajstromozásra nem kötelezett légi járművekkel kapcsolatos feladatokat, amelyeket nem közigazgatási feladat ellátására létrehozott szervezet lát el, továbbá az azokkal kapcsolatos eljárási szabályokat.

szab a jogalkotónak feladatul, és amelyről a szövegszerű javaslatot a szakma 2002 októbere óta megfogalmazottan javaslatként benyújtott.

További észrevételem, hogy amennyiben ez a rendelet mégis foglalkozna ezen repülőeszközök műszaki alkalmasságának tanúsításával, a rendelet 2. mellélete jelen állapotában súlyos szakmai hiányosságokról tesz tanúbizonyságot, aminek még a repülésbiztonság szempontjából is káros kimenetele lehet. Nem veszi ugyanis figyelembe az egyes típusok különbözőségeiből fakadó eltéréseket és olyan általánosításokkal hidalja át ezt a problémát, ami szakmailag elfogadhatatlan. Más esetben figyelmen kívül hagyja a meglévő technikai színvonalat (pl. árboc és flatterzsinór nélküli sárkányrepülő, vagy pl. pálcikás merevítésű siklóernyők) amelyek miatt a melléklet teljességgel használhatatlan. Nem is indokolt ennek rendeletben történő szabályozása, hiszen ez csupán egy műveleti utasítás és nem miniszteri rendelet szintű szabályozást kíván.

A rendelet 3. mellélete a 118.§-ban megfogalmazott azonosító jel kiadással kapcsolatosan is zavart keltő. Az azonosító jelek kiadását megítélésem szerint a keveredés megelőzése érdekében kizárólag egy szervezet végezheti, vagy maga a hatóság az Lt. által rá ruházott feladattal összefüggésben:

Lt.17. § (1) A lajstromozásra nem kötelezett polgári légi járművekről [12. § (1) bekezdés] a légiközlekedési hatóság nyilvántartást vezet, amely nyilvános.

Ameddig azonban nem tisztázott a lajstromozásra nem kötelezettek szabályozása (az erre vonatkozó jogszabály nem jelenik meg), addig ezt más rendeletben szabályozni csak a zavar forrása lesz. A 3. mellékletben leírtak felborítják a területen meglévő korábbi jó gyakorlatot, és több ezer repülőeszköz azonosítási rendszerét borítja fel, aminek indokát nem látom.

A rendelet 119.§-a különbséget tesz az azonosító jelek feltüntetésében, ami diszkriminatív és megkérdőjelezi az azonosító jel szerepét (a 250 mm-es betűk, számok levegőben történő azonosításra nem alkalmasak és nemzetközi gyakorlat sem indokolja a felfestésüket, illetve az újraszámozást végképpen nem).

További észrevételeim a rendeletről a szövegezésében az elejétől haladva:

2.§. 5. pontja: a „gyalog” kifejezés semmiképp nem szakszerű, a siklórepülő szó itt teljességgel elegendő. Hiányzik viszont a hivatkozás itt arra, hogy ezek is egyéb személyzet által vezetett repüleszközök.

2.§. 13. pontja: a „piackutatás” nem lehet indoka annak, hogy egy légi jármű kísérleti szerkezetnek minősüljön.

2.§. 19. pontja. Érthetetlen módon itt (és a rendelet más részeiből is) kimaradt a 216/2008 EK rendeletben található kétszemélyes 450 kg legnagyobb felszálló tömeget el nem érő és még az EK rendelet II. mellékletének e) pontjában felsorolt több kategória.

2.§. 26. pontja: Tandem repülés megvalósul sárkányrepülővel és ultrakönnyű repülővel is, nem csupán siklóernyővel, vagy ejtőernyővel.

2. §. 29. pontja: A meghatározás a 19. pontban említetthez hasonlóan szűk.

4.§. (2) bekezdése csak az angol és a magyar nyelvet ismeri el az európai használatban. Javaslom, hogy amennyiben az angolhoz hasonló feltételek más nyelven is megállnak, bármely idegen nyelv elfogadható legyen.

17.§. Csupán gyártás ellenőrzési rendszert fogalmaz meg. Ez az Európai tanúsítási rendszerektől idegen, hiszen visszalépés a 63/2001-esben megfogalmazott minőségbiztosítási követelményhez képest. A gyártótól elvárható egy teljes minőségirányítási rendszer működtetése, a kérdés csupán az lehet, hogy ezt kelljen-e tanúsítani.

21.§. A megfelelőség gyártói szintű dokumentuma az első fél általi tanúsítás. Tehát ennek a fejezetnek a címe Gyártói megfelelőségi tanúsítvány kellene legyen. A nyilatkozat jogérvényét kétségesnek tartom.

28.§. A 4.§. (2) bekezdéshez hasonlóan bármely idegen nyelv elfogadását javaslom a peremfeltételek teljesülése esetén.

30.§. A műszaki felügyelő végzettséghez a közlekedésmérnöki, sok esetben a gépészmérnöki végzettség is kevés a szükséges fejlesztési tapasztalat nélkül.

35.§. A szórend miatt félreérthető mondat. A javasolt félre nem érthető mondat: „... G és F osztályú légtérben hajtható végre, a sűrűn lakott területek kivételével, illetve a repüléstájékoztató körzetek elkerülésével.”

35.§. (3) A megítélésem szerint a rendelet vonatkozásában részt vevő egyetlen kategóriával sem hajtható végre kereskedelmi légiszállítási tevékenység.

36.§. A felsorolás hiányos, amatőr építésű lehet pl. siklóernyő, sárkányrepülő is.

108.§. (1) Elírás, „... a tanúsítási engedélyt...” adja ki.

113.§. A műszaki vezető végzettségéhez nem szükséges a műszaki felsőfokú végzettség, sokkal fontosabb a szakmai tapasztalat. A bevizsgáló tevékenység alapvetően betanított munka. Itt sem az iskolai végzettség, hanem a szakmai rátermettség, tapasztalat a döntő.

114.§. (2) A bekezdésben a honosítás a tanúsító szervezet joga lett.

115.§. (2) Nem értelmezhető, mi a „bordár érintő sérülés”.

117.§. (1) Értelmezhetetlen mondat. (megfelel az alkalmazandó szabványnak, vagy megváltoztatták ????) A paragrafusban zavaros mi a nyilvántartási igazolás szerepe, és hogy hogyan lehet, hogy az határozatlan időtartamig hatályos? Tehát 18 év felett mindenki mehet egy vizsgálat nélküli eszközzel a sírba? A teljes paragrafus zavaros és érthetetlen!

120.§. az Lt rendelkezésével ellentétes előírás.

22. § Légiközlekedési, valamint légiközlekedéssel összefüggő tevékenység - a 71. § 10. pontjának e) és h) pontjában meghatározott tevékenység kivételével - a légiközlekedési hatóságnak, a bajba jutott vagy eltűnt légi jármű megsegítésére, illetve a katasztrófák elleni védekezéssel és a mentéssel összefüggő tevékenység ellátására irányuló kutató-mentő repülés pedig a katonai légügyi hatóságnak az adott tevékenységre vonatkozó engedélyével folytatható.

az Lt. 71.§. 10. pontja e): a légi jármű sport-, valamint magáncélú alkalmazása, tehát az ebben az esetben folytatott légiközlekedéssel összefüggő tevékenységekhez nem szükséges hatósági engedély. Az Lt.71.§. 12. a) pont szerint pedig:

12. légiközlekedéssel összefüggő tevékenység:

a) a légi jármű, légi jármű komponens, valamint a légiközlekedéssel kapcsolatos eszköz gyártása, valamint karbantartása,

Miután az általam képviselt szervezet a rendelet előkészítéséből a tájékoztatás szintjén is kimaradt, javaslom a rendelettervezet nyílt vitáját és ehhez valamennyi érdekelt számára a szöveg időbeni megküldését.

Tisztelettel:

Kerekes László

Tel: 20/7779 139

Email: laszlo.kerekes55@gmail.com