



Motoros Könnyűrepülő Sport Szövetség

8866 Becsehely, Jókai u. 20.

telefon, fax: +36 93 551-000; mobil: +36 30 2683-326; +36 20 7779-009

web: www.hunul.net; e-mail: info@hunul.net

NEMZETI FEJLESZTÉSI MINISZTERIUM

Ikt.sz.; SZV/3/2016.

H – 1011 Budapest,

Fő u. 44 – 50

E – mail: velemeney@nfm.gov.hu

Tárgy: vélemény a JEF/4896/1/2016 – NFM anyaggal
kapcsolatosan

Tisztelt Nemzeti Fejlesztési Minisztérium!

A Motoros Könnyűrepülő Sport Szövetség nevében az alábbi szakmai véleményünket kívánom megfogalmazni „**A nemzeti fejlesztési miniszter .../2016. (... ..) NFM rendelete a légijármű vezetői, a repülőeszköz vezetői, a fedélzeti mérnöki, a fedélzeti navigátori, a repülésüzemi tiszti és az ejtőernyős tevékenységet végző személyek képzéséről, vizsgáztatásáról, engedélyeiről, valamint a képző szervezetek engedélyezéséről**” szülő rendelettervezettel kapcsolatosan:

I. Fejezet A szakszolgálati tevékenységek és a szakszolgálati engedély nélkül végezhető tevékenységek végzésének feltételei

A rendelet tervezet 1. sz. melléklete tartalmazza a szakszolgálati engedély megszerzésének elméleti és gyakorlati tematikáját és az előírt képzési óraszámokat. Nevezetesen:

1.) Az UL PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYHEZ:

- Elméleti óraszám nincs meghatározva, korábban 100 órában oktattuk.

A rendelettervezet 1. számú melléklet 1.1. pont ad) bekezdésében meghatározza, hogy oktatni kell a „kommunikáció” tantárgyat.

Kérdésünk: a korábban megszerzett vagy jelenleg folyó képzéseinknél ilyen tantárgyat nem kellett oktatnunk. Ezen sportpilóta engedélyeknek, hogyan fog megtörténni a konvertálása, hiszen nem lehetséges a teljességi igazolást kiállítani.

- A gyakorlati képzési óraszám az 1. számú melléklet 1.2.2. szerint legalább 45 óra.

Kérdésünk, hogy a rendelettervezet készítője miért a PPL A képzés képzési óraszámát határozta meg az UL szakterületre amikor lényegesen egyszerűbb a légi jármű.

A BIZOTTSÁG 1178/2011/EU RENDELETE (2011. november 3.)

a polgári légi közlekedéshez kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről-

FCL.110.A LAPL(A) – Tapasztalatra vonatkozó követelmények és beszámítás

a) Az LAPL(A) kérelmezőjének legalább 30 órányi repülésoktatásban kell részesülnie repülőgépen vagy TMG-n, amely magában foglal legalább:

1. 15 órányi kétkormányos repülésoktatást abban az osztályban, amelyben a jártassági vizsgára sor kerül;
2. hat óra felügyelt egyedül repülési időt, amely tartalmaz legalább három óra egyedül teljesített útvonal repülési időt, benne legalább egy útvonalrepüléssel, amely legalább 150 km (80 NM) hosszúságú, és amelynek folyamán egy teljes megállással végződő leszállást kell végrehajtani egy, az indulási repülőtértől eltérő repülőtéren.

Javaslatunk: a rendelet min. 30 óra repülési időt határozzon meg, amely elegendő a korábban kialakult gyakorlat szerint.

A Magyar Repülő Szövetség Motoros Könnyűrepülő Szövetség PLI által 2005. december 20-án jóváhagyott Szakmai Működési Szabályzata szerint a motoros A2 pilóták képzésére 30 óra volt előírva. Ezt **javasoljuk min. 20 órában meghatározni**, mely elegendő a megfelelő szintű gyakorlati kiképzéshez.

A rendelettervezet 1. számú melléklet 1.2. pont Gyakorlati képzés e) bekezdésében meghatározza, hogy: „kritikusan magas sebességgel történő repülés, dugóhúzó felismerése és az abból való kivétel technikája, majd ugyanezen feladatok szerepelnek az 1.3 pont Jártassági vizsga 1.3.1. pont: „a jártassági vizsga lefolytatása során figyelembe veendő témakörök” 5. rész e) alrészében is.

Javaslatunk: a nagysebességű repülés felismerése az kerüljön bele a tematikába, míg a dugóhúzó felismerése – különösen a lapos – kerüljön elméleti oktatásra, mert az UL gépek nagy többségén nem hajtható végre a dugóhúzó , hiszen azt a gyártó is TILTJA.

A szándékos dugóhúzót az alkalmazott légialkalmassági előírások – pl. BTF UL, vagy LSA ASTMA F – 2245 – sem engedélyezik.

2.) Az AUTÓGIRO PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYHEZ:

Itt is elegendő a 30 órás kiképzés – ezt korábban már végrehajtott kiképzések során igazolták – az 1. pontban leírtak szerint.

3.) A MOTOROS SÁRKÁNYREPÜLŐ PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYHEZ:

Itt elegendőnek tartjuk a min. 15 órás kiképzést, hiszen egy LAPL (S) pilóta kiképzése során:

FCL.110.S LAPL(S) – Tapasztalatra vonatkozó követelmények és beszámítás

a) Az LAPL(S) - kérelmezőnek **legalább 15 órányi repülésoktatást** kell teljesítenie vitorlázó repülőgépen vagy segédmotoros vitorlázó repülőgépen, amely magában foglal legalább:

1. 10 órányi kétkormányos repülésoktatást;

2. két óra felügyelt egyedülrepülési időt;

3. 45 felszállást és leszállást;

4. egy legalább 50 km (27 NM) hosszúságú útvonalrepülést vagy egy legalább 100 km (55 NM) hosszúságú kétkormányos útvonalrepülést.

A fentiek után joggal kérdezhetjük, hogy akkor a könnyűrepülő szakterületet miért sújtja a jogszabály alkotó szigorúbb szabályozással, mint az EU. rendelet LAPL kategóriára vonatkozó előírásai.

A LAPL szakszolgálati engedély ráadásul magasabb szintű is mint az UL nemzeti szakszolgálati engedély.

A Magyar Repülő Szövetség Motoros Könnyűrepülő Szövetség PLI által 2005. december 20-án jóváhagyott Szakmai Működési Szabályzata szerint a motoros sárkányrepülő pilóták képzésére 10 óra volt előírva minimum feltételként. Ezt **javasoljuk min. 15 órában meghatározni**, mely elegendő a megfelelő szintű gyakorlati kiképzéshez.

4. Dokumentumok:

5. §

(1) A légi jármű vezetőjének, a repülőeszköz vezetőjének és a légi jármű vagy repülőeszköz vezetői szakszolgálati engedélyt kérelmező növendéknek a repülési idő nyilvántartására – a légiközlekedési hatóság által rendszeresített formában és tartalommal – repülési naplót kell vezetnie.

Nem tartalmazza a rendelet tervezet, hogy a már meglévő PPL (A), LAPL(A) hajózó naplót, vagy esetleg – a légi jármű egyszerűségére vonatkozó – egy másik formát kell majd használni. Ez azért is érdekes, mert a konvertálásnál majd igazolni kell a korábban repült időket. Ha a rendelet után fogja az NKH LH kiadni a formátumot, akkor annak a legyártása is időbe fog kerülni.

A rendelettervezet 6. § (1) „A légi jármű vezetőjének, a szakszolgálati engedéllyel vezethető repülőeszköz vezetőjének, a fedélzeti mérnöknek és a fedélzeti navigátornak a szakszolgálati engedélyét, orvosi minősítését, fényképes, személyazonosításra alkalmas igazolványát, külföldi állampolgár esetén úti okmányát és a repülési naplóját a repülés időtartama alatt magánál kell tartania és a helyszínen be kell tudnia mutatni a légiközlekedési hatóság ellenőrzést végző felügyelőjének”.

Szerintünk ez az előírás nem életszerű - főleg egy bonyolult, nagy napló pl. nyitott repülőn - erre való a szakszolgálati engedély. A napló csak a folyamatosságok igazolásához szükséges. **Hasonlat:** ha a KRESz szerint, ha több mint egy évig nem vezetünk akkor a jogosítványunk nem érvényes, mégsem kell ennek igazolására tételes vezetési naplót mindig magunknál tartani.

A **véleményünk szerint az „Üzemi Napló”** teljességgel tudja igazolni, hogy folyamatos – e a repülési tevékenysége, hiszen abban szerepelnie kell minden végrehajtott napi repülésnek és repülés közben is a fedélzeten kell tartani. Ott ahol a 450,0 kg. maximális felszálló súly és a helyhiány miatt is minden plusz teher, vagy csomag elhelyezése is problémás célszerű ésszerű szabályozást készíteni. (Természetesen utólagosan ezt a repülőtéren be kell mutatni, adott esetben a leszállás után, hiszen ezt akár a hangárban, vagy akár a személygépkocsijában is tarthatja a pilóta.)

5. Nyelvismereti kiterjesztés

7. §

(1) A rádió-berendezéssel felszerelt légi jármű vagy repülőeszköz vezetőjének, valamint a fedélzeti navigátornak rendelkeznie kell nyelvismereti igazolással abból a nyelvből, amelyen repülés közben a rádiókommunikáció folyik.

A rendelet alkotói megfeledeztek arról, hogy szabályozni kellene a rádió távbeszélő kezelői képzést is a korábban megszerzett sportpilóta engedélyek esetében. A képzés nem tartalmazta, viszont a rendelet alapján kiadásra kerülő szakszolgálati engedélynek tartalmaznia kellene a képzés és a vizsga feltételeit is. Nem életszerű, hogy ha van rádió akkor kell, ha nincs akkor nem kell a szakszolgálati engedélyében szerepeltetni a jogosultságot.

A rendelettervezet 1. számú melléklet 1.1. pont ad) bekezdésében meghatározza, hogy oktatni kell a „kommunikáció” tantárgyat.

Kérdésünk: a korábban megszerzett vagy jelenleg folyó képzéseinknél ilyen tantárgyat nem kellett oktatnunk. Ezen sportpilóta engedélyeknek, hogyan fog megtörténni a konvertálása, hiszen nem lehetséges a teljességi igazolást kiállítani.

MÁSODIK RÉSZ - A szakszolgálati engedélyek, a betétlap és a bejegyezhető jogosítások kiadásának szabályai és megszerzésük feltételei

II. Fejezet A szakszolgálati engedély, a betétlap és a bejegyezhető jogosítások kiadásának szabályai

6. A szakszolgálati engedélyek típusai és a betétlap

7. A szakszolgálati engedélyekbe és a betétlapra bejegyezhető jogosítások

10. §

(1) Az e rendelet alapján kiadott szakszolgálati engedélyekbe bejegyezhető jogosításokat, az általuk biztosított jogosultságokat és megszerzésük feltételeit e rendelet III-VIII. Fejezetei és az *1-5. mellékletek* tartalmazzák a következők szerint:

a) 1. melléklet: az ultralight repülőgép pilóta,

Kérdésünk: Ki hatalmazta fel a rendelet készítőjét, hogy olyan UL repülőeszközre adjon NVFR jogosítást, amely a gyártó előírásai szerint;

„repülés csak nappal és VFR időjárási körülmények között hajtható végre:”

Mi alapján gondolja úgy a rendelet alkotója, hogy a gyártói előírástól – nem repülőgépre jogosított motor használata – eltérhet?

Javaslatunk: a rendelettervezet 3. fejezet 21. § (4) bekezdését úgy módosítani, hogy: „Az ULPL engedélyese jogosultságait akkor gyakorolhatja éjszaka, ha rendelkezik éjszakai jogosítással (a továbbiakban: NVFR jogosítás), **valamint a UL repülőgép alkalmas az NVFR. végrehajtására és ezt a lajstromozási bizonyítványa is tanúsítja.** Az NVFR jogosítás megszerzéséhez teljesíteni kell a 1178/2011/EU bizottsági rendelet I. Melléklet FCL.810 pont a) alpontjában meghatározott követelményeket ultralight repülőgéppel.

(1) A 1178/2011/EU bizottsági rendelet szerint kiadott magánpilóta, kereskedelmi pilóta, légitársasági pilóta, vitorlázó-repülőgép pilóta és ballon pilóta szakszolgálati engedély, a kapcsolódó jogosítások és tanúsítások engedélyese – a meglévő jogosultságainak megfelelően – jogosult a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet hatálya alá nem tartozó repülőgépen, helikopteren, helyből felszálló repülőgépen, vitorlázó-repülőgépen, segédmotoros vitorlázó-repülőgépen, ballonon és léghajón a szakszolgálati engedély, jogosítás vagy tanúsítás által biztosított jogosultságoknak megfelelő tevékenységet végezni.

A rendelet készítői szerintünk itt is szigorúbb követelményeket írtak elő az 1. sz. melléklet **1.4.2 pontban, amely 10 órára engedi csökkenteni** a gyakorlati átképzést. A típusátképzések végrehajtására bőven elegendő a 6 óra, amely alatt a típus sajátosságait meg lehet tanítani a vészhelyzeti eljárásokkal egyetemben. Ez a lényege egy UL átképzésnek, hiszen adott esetben ATPL, CPL, PPL vagy LAPL szakszolgálati engedélyest kell átképezni a típusra.

Szintén az 1. számú melléklet 1.4.4. pontja az MPL(A) és érvényes osztály osztály – vagy típus jogosítással rendelkező személy részére az ULPL megszerzésre irányuló képzést 22 órában határozza meg. Ez a szakmai hozzá nem értést bizonyítja ismételten. A rendelettervezet készítője az 1178 EU rendelethez képest is „durván” akarja szigorítani az átképzés végrehajtását.

Az FCL.135.S LAPL(S) – A jogosultságok kiterjesztése TMG-re:

Az LAPL(S)-jogosultságok akkor terjeszthetők ki TMG-re, ha a pilóta valamely jóváhagyott képzési szervezetnél teljesített legalább:

a) hatórányi repülésoktatást TMG-n, amely magában foglal:

1. négyórányi kétkormányos repülésoktatást;

2. egy egyedül végzett útvonalrepülést, amely legalább 150 km (80 NM) hosszúságú, és amelynek folyamán egy teljes megállással végződő leszállást kell végrehajtani egy, az indulási repülőtértől eltérő repülőtéren;

b) egy jártassági vizsgát

Mint látható egy vitorlázó LAPL (S) - LAPL (TMG) átképzéshez elegendő 6 óra, ugyanakkor egy MPL (A) érvényes osztály – vagy típus jogosítással rendelkező személy esetében mi indokolja a 22 órás átképzési időt?

Kérdésünk: az Európai unióban szinte nincs is olyan ország amely ne ismerné el egy magasabb szakszolgálati engedély érvényességét az UL kategóriában. Miért nem lehet nálunk is ezt figyelembe venni és csak egy típusátképzést előírni egy arra felhatalmazott oktatóval a PPL A vagy magasabb engedéllyel rendelkező, nagy gyakorlatú pilóták számára.

17. Az ultralight repülőgép vontató jogosítás engedély;

3. Ultralight repülőgép vontató jogosítás megszerzéséhez szükséges repülési tapasztalat és képzési követelmény

- 3.1. Vitorlázó-repülőgép vontatására jogosító vontató jogosítás megszerzéséhez a növendéknek teljesítenie kell egy képző szervezet által tartott tanfolyamot, amely tartalmaz legalább
- a) egy a vontatórepüléssel és eljárásokkal kapcsolatos elméleti képzést,
 - b) 10 gyakorlórepülést vitorlázó-repülőgép vontatása közben, amely tartalmaz legalább öt kétkormányos gyakorlórepülést és
 - c) 5 szoktató repülést egy repülőgéppel vagy ultralight repülőgéppel felvontatott vitorlázó-repülőgépen.

Itt a követelmények szigorítását javasoljuk. A vontatópilóta nemzeti jogosítás min. **15 felszállást** ír elő egy a vontatásra sokkal jobban alkalmas repülőgép típus esetén és + 5 felszállást a transzparens vontatásnál.

A rendelettervezet a 2.2.1. pontja az FI(UL) megszerzésére irányuló gyakorlati képzés során a növendéknek legalább 30 órányi repülésoktatásban kell részesülnie, amely magában foglal 25 óra kétkormányos képzést, amelyből 5 óra hajtható végre repülésszimulációs oktatóeszközön. Ez is túlzott előírás, hiszen az

FCL.930.FI FI

b) Az FI tanfolyamnak tartalmaznia kell:

3. i. az FI(A), és az FI(H) esetében: legalább 30 órányi repülésoktatást, amely magában foglal 25 óra kétkormányos repülésoktatást, amelyből öt óra hajtható végre FFS-en, FNPT I-en vagy FTD 2/3-on;

Ha figyelembe vesszük azt az egyszerű tényt, hogy ebben az esetben egy PPL(A) FI – nak az átképzési során oktatni kell a rádió navigációs berendezések használatát is, akkor miért kell egy sokkal kisebb szintű oktatói engedélyért ugyanannyi órát repülni?

Javaslatunk: a jelenleg használt oktatói átképzési tematika az átképzés alatt az alap – 100 órás - elméleti képzésen túl 30 óra repülés oktatási, pedagógiai elméleti oktatásban, 8 óra repülés előtti és utáni ismeretekkel kapcsolatos elméleti oktatásban és 43 felszállásból 10,5 óra gyakorlati képzésben részesül. Javasoljuk, hogy minimum feltételként ez legyen a rendelettervezetben meghatározva, mert a gyakorlat bebizonyította, hogy megfelelő szintet biztosít az új oktatók számára.

IV. Fejezet Autogiro pilóta szakszolgálati engedély és az ahhoz kapcsolódó jogosítások

20. Az AGPL megszerzésének feltételei

34. §

A rendelettervezet 2. számú melléklete 1.2.2. A növendéknek legalább 45 óra repülési időt kell teljesítenie autogiron, amelyből legalább 25 órának kétkormányos oktatásnak kell lennie. **Ez hasonlóan az UL képzéshez erősen eltúlzott, hiszen a korábban leoktatott tanfolyamok igazolták, hogy 30 gyakorlati kiképzési óra itt is elegendő.**

22. A FI(AG) megszerzésének feltételei:

36. §

A rendelettervezet 2. sz. melléklete 2.2.1. Az FI(AG) megszerzésére irányuló gyakorlati képzés során a növendéknek legalább 30 órányi repülésoktatásban kell részesülnie, amely magában foglal 25 óra kétkormányos képzést, amelyből öt óra hajtható végre repülésszimulációs oktatóeszközön.

Ez az átképzési idő is eltúlzott az UL(FI) képzéshez hasonlóan.

27. A motoros sárkányrepülő eszköz repülésoktatói jogosítás megszerzésének feltételei

45. §

Motoros sárkányrepülő eszköz repülésoktatói jogosítást az a személy kaphat, aki betöltötte 20. életévét, rendelkezik érvényes motoros sárkányrepülő eszköz szakszolgálati engedéllyel,

A rendelet tervezet 3. számú melléklet 2.2.1. A motoros sárkányrepülő eszköz repülésoktatói jogosítás megszerzésére irányuló gyakorlati képzés során a növendéknek legalább 30 órányi repülésoktatásban kell részesülnie, amely magában foglal 25 óra kétkormányos képzést, amelyből öt óra hajtható végre repülésszimulációs oktatóeszközön.

Ez az átképzési óraszám is erősen eltúlzott, nem szükséges főleg úgy, hogy az általunk javasolt 20 órás gyakorlati képzés is elegendő a megfelelő szintű sárkányrepülő pilóta kiképzéséhez.

Javaslatunk, hogy: a jelenleg használt oktatói átképzési tematika az átképzés alatt az alap – 100 órás - elméleti képzésen túl 30 óra repülés oktatási, pedagógiai elméleti oktatásban, 8 óra repülés előtti és utáni ismeretekkel kapcsolatos elméleti oktatásban és 26 felszállásból 6,2 óra gyakorlati képzésben részesül. Javasoljuk, hogy minimum feltételként ez legyen a rendelettervezetben meghatározva, mert a gyakorlat bebizonyította, hogy megfelelő szintet biztosít az új oktatók számára.

További észrevételek a Motoros sárkányrepülő eszköz képzéssel kapcsolatosan:

Nem tartalmazza a rendeletervezet a korábban engedélyezett motoros sárkányrepülő vontatásos és az ejtőernyős ugratás tevékenységeket.

Javasoljuk, hogy: a rendeletben kerüljön szabályzásra és mint külön betétlappal végezhető tevékenységet a képző szervezeteknél meg lehessen csinálni a kiképzést.

(Korábban a PLH által 2003. május 22 –én az 533544/02 jóváhagyási számú „Ejtőernyős ugrás végrehajtásának szabályai SES Típusú légi járműből” tematika alapján, valamint A légügyi Igazgatóság Főigazgató által 1984. február 02 - án 365607/1983. számon jóváhagyott „Utasítás a légivontatásos siklórepülések végrehajtására”. (A 45. sz, Légügyi előírás és Végrehajtási Utasítás VII. számú melléklete.)

Nem tartalmazza a rendeletervezet a sárkányrepülő szakszolgálati engedély folyamatosságának a feltételeit.

Javasoljuk, hogy legyen meghatározva a későbbi viták és félreértések érdekében. A kiadott szakszolgálati engedély nem örök érvényű, hanem meg kell felelni a folyamatosság követelményének.

További észrevételek a rendeletervezettel kapcsolatosan:

A rendeletervezet „**INDOKOLÁS**” című részében az alábbi „**csúsztatásokat**”, **vagy ha úgy tetszik szakmailag nem valós tényeket tartalmazzák:**

„Jelentősebb változás, hogy a szakszolgálati engedély megszerzéséhez szükséges szabályok részletesebben kerültek kifejtésre. A megszerzéshez szükséges követelmények nem támasztanak a korábbinál nagyobb elvárást, csupán a szabályozás egyértelműsítése és pontosítása történik meg a könnyebb alkalmazhatóság és az értelmezési nehézségek kiküszöbölése érdekében.”

Ez nem igaz. **A képzési követelmények korábban a sportpilóta jogosítások esetében mind a motoros sárkányrepülő, mind az UL A2 kategóriában 15 – 20 óra volt.**

„Az ULPL és az AGPL engedélyek változatlan elnevezéssel kerültek be a javaslatba. A szakszolgálati engedély megszerzéséhez szükséges szabályok új elgondolásban, az FCL rendelet szerinti könnyű légi járműre érvényes pilóta szakszolgálati engedélyre vonatkozó szabályozáshoz igazodó módon kerültek kifejtésre.

A megszerzéshez szükséges követelmények nem támasztanak a korábbinál nagyobb elvárást, csupán a szabályozás egyértelműsítése és pontosítása történik meg a könnyebb alkalmazhatóság és az értelmezési nehézségek kiküszöbölése érdekében.”

Mint fentebb látható az FCL meghivatkozásokból egyértelműen látszik, hogy nem a LAPL követelményeket vette figyelembe a rendelettervezet készítője, hanem a PPL(A) követelményeket, amelyek lényegesen magasabb követelmény szintet jelent.

A rendelettervezet további hiányosságai

- 1.) Nem rendelkezik egyértelműen a kompetens hatóság vagy szervezetet illetően.
- 2.) A Rendelettervezet 137. §. (1) és (2) rendelkezik a korábban megszerzett jogosítások, képesítések konvertálásáról, annak végrehajtási időtartamáról. Sajnos a 20/2015. (V.4.) NFM Rendelet 4. RÉSZ ÁTMENETI ÉS ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK 138. § (1) a következőket írja: „Ez a rendelet – a (2) bekezdésben meghatározott kivétellel – a kihirdetését követő 90. napon lép hatályba.
(5) E rendelet hatálybalépését megelőzően kiadott és érvényes, a (3) bekezdésben meghatározott engedélyek a lejáratukig, de legfeljebb e rendelet hatálybalépését követő 1 évig hatályosak.

Ha ez a helyzet előáll, akkor joggal tehetjük fel azt a kérdést, hogy hogyan tovább magyar könnyűrepülés?

Javaslatunk: a rendeletervezet térjen ki a 21/2015. (V.4.) NFM Rendelet **138. § -a (5)** bekezdés módosítására, hogy az ne ütközzön a rendeletervezet 137. §. (1) és (2) bekezdésével, vagy a **záró rendelkezések között kerüljön meghatározásra, hogy ezen átmeneti időszak alatt a korábban megszerzett jogosítással vezethető.** (Az átmeneti időszakban nem kötelező a szakszolgálati engedély a lajstromozott, de korábban azonosító jellel repülő gépek vezetéséhez.)

A rendeletervezet egyébként jó irányba mutat, de annyi hibája van, hogy mindenképpen javasoljuk átdolgozni és ebbe a munkába javasoljuk a szakmai szervezetek bevonását is, melyre egyébként már januárban is tettem felajánlkozást.

3.) Hiányzik a rendeletervezetből egy olyan önálló fejezet ahol „**A BIZOTTSÁG 1178/2011/EU RENDELETE (2011. november 3.)**” szerinti szabályoknak megfelelő LAPL A1 szakszolgálati engedély megszerzése is lehetővé válna.

Ez nagyon fontos **REPÜLÉSBIZTONSÁGI KÉRDÉS** is. Jó lenne ha a rendeletervezet készítői megpróbálnák a LAPL A1 kategóriába – LSA – VLA – belevenni az UL – t is, mert akkor a szakszolgálati engedélyük 1050 kg. MTOW felszálló súlyhatáron belül biztosítaná a repüléseiket, max. 3 ülésig. (Nagyon nehéz megmondani sokszor, hogy UL vagy LSA kategóriáról van – e szó ha nem nézzük meg a repülőgép papírjait.)

Végezetül néhány általános gondolatot is megkívánunk osztani a rendeletervezet kidolgozóival:

A Motoros Könnyűrepülő Sport Szövetség tagjai a motoros és motor nélküli könnyűrepülés különböző területein szerzett, több mint 40 év szakmai tapasztalatukkal eredményesen segíthették volna a fenti rendeletervezet megalkotását, ha az NFM elfogadta volna a felajánlkozásunkat. Az észrevételeink alapvetően a sportrepülés, könnyűrepülés területére korlátozódnak:

A tervezet indokolatlanul nagy terület szabályzását próbálja egy rendeletben összefoglalni. A legegyszerűbb rekreációs repülő eszközök használóitól a komplex, professzionális környezetben tevékenykedő fedélzeti mérnök, fedélzeti navigátor és repülésüzemi tisztig. A teljesen eltérő környezet indokoltá tenné a különálló területek elkülönített szabályzását. A tervezetnek az egyszerű tevékenységekre vonatkozóan is nagyon komoly hibái, hiányosságai vannak. Véleményem szerint a tervezet **jelen formájában alkalmatlan** a könnyűrepülés szakterületének megfelelő szintű, hatékony szabályzására és annak folyamatosságának a biztosítására.

A jogszabály alkotók szándéka a repülés biztonsági szintjének növelése, az áttekinthető, alkalmazható szabályzással, ebben a formában nem teljesül, sőt – megjelenése esetén - éppen ellenkező hatást váltaná ki: a repülésbiztonsági kockázatok jelentős növekedését okozza!

Alapvető észrevételeink

Szakmai egyeztetés hiánya, előkészítés hiányosságai. Úgy tűnik, hogy szakmai egyeztetés nem történt (legalább is az egyszerű repülő eszközök tekintetében nem). A nemzetközi gyakorlatban bevált eljárások és jogosítások rendszerének ismerete és elemzése, alkalmazása hiányzik, nem tükröződik a rendelet tervezetben. Viszont az FCL részletesebb, magasabb követelményeit akarja alkalmazni a sokkal egyszerűbb eszközökre, anélkül, hogy az EU új, már három éve hatályos LAPL (Light Aircraft Pilot Licence) egyszerűbb követelményeiről szó esne. Az EU-n kívül nagyszerűen működő – új világstandard - LSA szabályzásoknak (műszaki, képzési, repülési, „Sport Pilot Certificate”) – nyoma sincs ebben a tervezetben.

Nem került elemzésre, megfelelő konvertálásra a – több évtizedes - sikeres hazai képzés, minősítés gyakorlata sem. Nem történt meg a más EU tagállamok ide vonatkozó gyakorlatának („best practice”) áttekintése és elemzése ezen a téren, így sajnálatos módon a hazai szabályzási környezet még távolabb került a nemzetközi szinten elfogadhatónak tekintett arányos formáktól.

A tervezet általában jóval magasabb, gyakran ellentmondásos követelményeket támaszt a repült idők és a jogosítások terén, mint azt a repülőeszközök és a tevékenység, valamint eddigi tapasztalataink indokolnák. A képzéseink sikerességének egyik fokmérőjének a sportszövetségünk baleseti és esemény mutatói, amelyek a 2015. – évre az alábbiakat mutatják:

A tárgyévben teljesített összes felszállás: **30.054**

A tárgyévben teljesített összes repült idő: **11.338,9 óra**

A fenti felszállás és óra számra 2 súlyos és 2 könnyű sérüléssel baleset történt az általunk üzemeltetett 319 db „A1” motoros sárkányrepülőgéppel – egy és két személyes – és 77 db. „A2” motoros – egy és kétszemélyes – könnyű repülőgéppel és 26 db PPG – vel. Ezekből az adatokból egyértelműen kiderül, hogy semmi sem indokolja a rendelettervezet készítője általi túlzott szigorítást.

Túlszabályozás, az arányosság hiánya. Nem teljesül a tervezetben az EU 216/2008 „Basic Regulation” (8) pontjában előírt, - a nem kereskedelmi légi szállítás résztvevőire vonatkozó - szabályozások arányos egyszerűsítése. Sem a tervezett szabályozás szintje (miniszteri rendelet), sem a tartalma **nem áll arányban** a tevékenység társadalmi súlyával és kockázatával.

A rendelettervezet készítői nem vették figyelembe az FAI: „Critical Regulations Position - with supporting rationale – 2014. június 5-én megjelent ajánlásait sem, amely lényegesen egyszerűbb előírásokat tartalmaz a sport és a rekreációs repülésekre vonatkoztatva. (Az FAI ajánlások mellékelve a javaslatainkhoz az orvosi előírásokkal egyetemben.)

Az egyszerű repülő tevékenységek esetében indokolatlan **repülőorvosi** minősítés követelménye ebben a tervezetben is megjelenik, ezzel szemben Európában szinte mindenütt elegendő az egyszerűbb repülőeszközök esetében a gk. jogosítvány, illetve a házi orvos igazolása.

Az FAI medical – standards – in – air – sport 2015. 09. 18-án közzétett anyagában táblázatos formában bemutatja néhány európai országban és az USA – ban az egészségügyi követelményeket a különböző repülési fajtáknál.

Az **érintettek számára nehezen érthető**, nehezen alkalmazható szabályok alapján támadják a jogkövető magatartás szándékát, megingatják a jogrendbe vetett bizalmat, egyidejűleg súlyos repülésbiztonsági kockázatot jelentenek.

A nehezen érthető, nem a konszenzuson - közösen létrehozott feltételrendszeren - alapuló aránytalan szabályzást senki nem veszi komolyan, nem akarja és nem is tudja betartani, így a jogkövetés szándéka minimális. Viszont tömegessé válik a kontrollálatlan „fekete” repülés, ami mindnyájunkra komoly veszélyt jelent.

Kérdés, hogy a rendelet tervezet **miként teljesíti** a nemrégben meghirdetett **Kormányprogram** „bürokrácia csökkentése és a hatósági eljárások egyszerűbbé, olcsóbbá tétele” **követelményeit**. Az eddig (hozzáértő és jogosított) szakmai szervezetek által felügyelt azonosító - jeles nyilvántartás és pilóta minősítési rendszer (ami évtizedek óta megfelelően működik) helyett, nagyon sok - ezres nagyságrendű - repülőeszköz lajstromozása, szakszolgálati engedélyek kiadása szükséges, annak jelentős költségeivel és fölösleges bürokratikus terheivel ellehetetlenítve ezen sportágak működését, beleértve a nonprofit alapon működő oktatást, ifjúságnevelést. Az ilyen jellegű követelmények szemben állnak a Sporttörvényben meghirdetett társadalmi céllal, ami a sport és egészséges életmódra történő nevelést kiemelt állami feladatként határozza meg.

Az önkéntes társadalmi munkával működő nonprofit szervezetekre, a sport és rekreációs tevékenységek alanyaira alkalmazandó tervezett követelmények újabb súlyos és aránytalan **terhet**, indokolatlan **költség növekedést** jelentenek.

Nem történt meg ezen rendelettervezet előkészítéséhez, valamint az LT módosításhoz kapcsolódóan **a repülő sportok** és a GA felügyeletét **ellátó kompetens szervezetek kijelölése**. Általános az a gyakorlat az Európai és EU-n kívüli országok zömében is, hogy a sportrepülés teljes felügyeletét (illetékes hatósági jogkörök gyakorlását) az arra kijelölt szakmai szervezetek – tipikusan a nemzeti repülő szövetségek, illetve nonprofit szakmai szövetségek) látják el.

Ez így felel meg az EU szubszidiaritás alapelvének („Az az elv, mely szerint minden döntést a lehető legalacsonyabb szinten kell meghozni, ahol a legnagyobb hozzáértéssel rendelkeznek”), valamint a Nemzetközi Repülő Szövetség (FAI) ajánlásainak is. Megjegyzendő, hogy Magyarországon már 1939-ben a motornélküli repülések tekintetében a teljes körű felügyeletet (hatósági jogkör az eszköz, az ember és a repülési területek terén) a Magyar Aero Szövetség látta el, hatékonyan és eredményesen!

Jelenleg hazánkban ezen területek felügyelete messze nem megfelelő; részben az alkalmatlan szabályzási környezet, részben légiközlekedési hatósági feladatokra általánosságban kijelölt NKH ilyen irányú inkompetenciája (szakemberek, források, kapacitás hiánya) miatt. A nemzetközi kereskedelmi repülések felügyeletének ellátására alkalmazott szabályzási és államigazgatási eljárások alkalmatlanok a sportrepülés területeinek hatékony felügyeletére. Halaszthatatlan intézkedés szükséges a felügyelet megfelelő szintre történő delegálására, hogy megakadályozzuk a repülésbiztonsági kockázatok további drasztikus növekedését!

EU szinten a General Aviation szabályai folyamatosan - a kockázatokkal arányos - egyszerűsítés irányába haladnak. Nemzeti szinten ugyanakkor ezzel szembe megyünk, durván korlátozzuk, feleslegesen büntetjük azt az állampolgárt, aki egyébként adójával eltartja azt az állami bürokráciát, ami ilyen alkalmatlan szabályzásokat alkot.

A szakmai szervezetek bevonása feltétlen szükséges követelmény a jogalkotásban. Ésszerű, arányos szabályokra természetesen szükség van, olyanokra, amiket az érintettek be akarnak tartani, mert azok nyilvánvalóan az ő érdekeiket és biztonságukat szolgálják. A bürokratikus, vagy hatalmi alapon létrehozott, korlátozásokra, szankciókra épülő rendeletek nem alkalmasak semmilyen tevékenység hatékony, biztonságot szolgáló szabályzására.

A hazai szakmai szervezetek képviselői, szakemberei már több ízben felajánlották együttműködésüket a megfelelő színvonalú, kölcsönös elfogadason –konszenzuson-alapuló, arányos szabályzások kidolgozásához.

Ezt a felajánlást csak megismételni tudjuk, mi készen állunk az együttműködésre, ugyanakkor hangsúlyozni szeretnénk, hogy a jelenlegi helyzet sürgős intézkedéseket kíván, a sportrepülésre vonatkozó szabályzások jelenlegi formában alkalmatlanok a hatékony felügyeletre és komoly repülésbiztonsági kockázatot jelentenek.

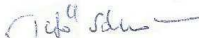
Ha egy szervezet önmagát szabályozza, a saját működését ésszerűbben korlátozza, az jobban be is fogja tartani az általa meghozott szabályokat, mint egy felülről rákényszerített, „életszerűtlen” szabályozást. A jogalkotónak a keret szabályozást kellene biztosítani, hogy a szervezetek azon belül szabályozhassák a működésüket.

Végezetül javasoljuk a rendelettervezet átdolgozását és az általunk javasoltak figyelembe vételét, hogy a 2016. augusztus 4 – e után ne csak olyan UL eszközökkel, légi járművekkel találkozhassunk Magyarországon égboltján amely vagy más állam lajstromában szerepel, vagy un. „fekete” repülést végez.

A jogalkotási munka folyamatához ezúton is, és ismételten felajánljuk a szakmai segítségünket.

Miskolc, 2016. február 29.




Pető Sándor
MKSSZ Szakmai Vezető