

INDOKOLÁS

A tervezet célja megállapítani a polgári légi közlekedéshez kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről szóló, 2011. november 3-i 1178/2011/EU bizottsági rendelet (a továbbiakban: FCL rendelet) által nem szabályozott légitármű vagy repülőeszköz vezetők, képzésükre és vizsgáztatásukra vonatkozó szabályokat. Ennek alapján a tervezet tartalmazza

- a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi irányelv, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályaon kívül helyezéséről szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (a továbbiakban: 216/2008/EK rendelet) hatálya alá nem tartozó légitármű és repülőeszköz vezetője,
- a fedélzeti mérnök,
- a fedélzeti navigátor,
- a motoros sárkányrepülő eszköz vezetője,
- a motor nélküli sárkányrepülő eszköz oktató és tandempilóta,
- a siklóernyő oktató és tandempilóta,
- az ejtőernyős ugrásvezető, oktató és tandemugró, valamint
- a repülésüzemi tiszt,

szakszolgálati engedélyére, képzésére és vizsgáztatására, a képző szervezetekre és a vizsgáztatókra vonatkozó szabályokat.

A tervezet tehát jogharmonizációs cél megvalósítására irányul abban az értelemben, hogy az Európai Unió által nem szabályozott tárgykörökben nemzeti szabályokat állapít meg. Emellett további jogharmonizációs célt valósít meg azáltal, hogy végrehajtási rendelkezéseket állapít meg az FCL rendelettel összefüggésben. A jogharmonizációs jogalkotási tevékenység kiterjed a hajózó személyzet képzéséről és szakszolgálati engedélyéről szóló 32/2009. (VI. 30.) KHEM rendelet (a továbbiakban: KHEM rendelet) által szabályozott azon szakszolgálati engedélyek deregulációjára, amelyek az európai uniós szabályozás megjelenésével az FCL rendelet hatálya alá kerültek.

Mindezzel párhuzamosan a légiközlekedési szakszemélyzet szakszolgálati engedélyeiről szóló 5/2001. (II. 6.) KöViM rendelet (a továbbiakban: KöViM rendelet) párhuzamos felülvizsgálata is indokolt, mivel e szabályozás elavult.

Fentiek alapján a tervezet egységes szerkezetben tartalmazza a nemzeti hatáskörbe tartozó légitárművek és repülőeszközök szakszemélyzetével, az egyéb kapcsolódó szakszemélyzettel, valamint képzésükkel, a képzésüket végző szervezetekkel és vizsgáztatásukkal kapcsolatos követelményeket, miközben egy korszerű, a jelen viszonyokra tekintettel lévő, egyértelműbb és könnyebben alkalmazható szabályozást alakít ki.

Változások a korábbi szabályozásokhoz képest

1) KöViM rendelet

A tervezet javaslatot tesz

- több új szakszolgálati engedély létrehozására repülésbiztonsági okokból,
- a KöViM rendelet által szabályozott UL A1 szakszolgálati engedély felülvizsgálatára és újrastrukturálására, mivel a vonatkozó szabályozás megfogalmazása elavult, nehezen alkalmazható és az elmúlt évek módosításai miatt nem egyértelmű,

- a KöViM rendelet által szabályozott ejtőernyős oktató szakszolgálati engedély felülvizsgálatára és újragondolására tekintettel az elmúlt évek tapasztalataira és a tapasztalatokból fakadó azon igény megjelenésére, hogy egyéb ejtőernyős tevékenységek is szakszolgálati engedélyhez kötöttek legyenek,
- a légiutas-kísérőre és szakszolgálati engedélyére vonatkozó szabályok hatályon kívül helyezésére tekintettel arra, hogy ez a tevékenység nemzeti hatáskörbe tartozó légijárműveken nem jellemző, valamint arra, hogy a légiutas-kísérőkre vonatkozó követelményeket az FCL rendelet európai uniós hatáskörben szabályozza,
- nyelvvizsgához kötni repülésüzemi tiszt szakszolgálati engedélyt.

A következő új szakszolgálati engedélyek kerülnek bevezetésre:

A) Motor nélküli sárkányrepülő eszköz szakszolgálati engedély

A szakszolgálati engedély a benne foglalt jogosítás által meghatározott tevékenység végzésére jogosít. A megszerezhető jogosítások: oktató jogosítás, tandem jogosítás. Ennek megfelelően az oktató jogosítással rendelkező személy oktatási tevékenységet végezhet motor nélküli sárkányrepülő eszközön, a tandem jogosítással rendelkező személy pedig tandempilótaként tevékenykedhet motor nélküli sárkányrepülő eszközön.

A jövőben ezek a tevékenységek csak szakszolgálati engedély birtokában végezhetők. A motor nélküli sárkányrepülő eszköz egyedül történő szabadidős célú használata továbbra sem kötődik szakszolgálati engedélyhez.

A két új jogosítás vonatkozásában megszerezhető szakszolgálati engedély minimális repülésbiztonsági intézkedésként kerül bevezetésre. Elvárható ugyanis, hogy a más személyre is hatással lévő tevékenységet végző oktató vagy tandempilóta megfelelően szabályozott és felügyelhető képzésben részesüljön, amelynek igazolására szakszolgálati engedéllyel rendelkezik.

B) Siklóernyő szakszolgálati engedély

A szakszolgálati engedély a benne foglalt jogosítás által meghatározott tevékenység végzésére jogosít. A megszerezhető jogosítások: oktató jogosítás, tandem jogosítás. Ennek megfelelően az oktató jogosítással rendelkező személy oktatási tevékenységet végezhet siklóernyőn, a tandem jogosítással rendelkező személy pedig tandempilótaként tevékenykedhet siklóernyőn.

A jövőben ezek a tevékenységek csak szakszolgálati engedély birtokában végezhetők. A siklóernyő egyedül történő szabadidős célú használata továbbra sem kötődik szakszolgálati engedélyhez.

A két jogosítás vonatkozásában megszerezhető új szakszolgálati engedély minimális repülésbiztonsági intézkedésként kerül bevezetésre. Elvárható ugyanis, hogy a más személyre is hatással lévő tevékenységet végző oktató vagy tandempilóta megfelelően szabályozott és felügyelhető képzésben részesüljön, amelynek igazolására szakszolgálati engedéllyel rendelkezik.

A felülvizsgált szakszolgálati engedélyekkel kapcsolatos változások:

A) UL A1 szakszolgálati engedély

A szakszolgálati engedély motoros sárkányrepülő eszköz szakszolgálati engedély elnevezéssel került be a javaslatba. A rövidítés alkalmazása elhagyásra került tekintettel arra, hogy UL A2 stb. engedély az elmúlt évek jogszabály módosításai eredményeként nem létezik, így a megkülönböztetés értelmét veszítette.

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.

A szakaszolgálati engedélyhez elérhető egyetlen jogosítás az oktatói jogosítás lesz, vagyis megszüntetésre kerül a berepülő jogosítás.

B) Ejtőernyős oktató szakaszolgálati engedély

A szakaszolgálati engedély ejtőernyő szakaszolgálati engedély elnevezéssel szerepel a javaslatban. A szakaszolgálati engedély a benne foglalt jogosítás által meghatározott tevékenység végzésére jogosít. A megszerezhető jogosítások: ugrásvezető jogosítás, oktatói jogosítás, tandem jogosítás. Ennek megfelelően az ugrásvezető jogosítással rendelkező személy ugrásvezetői tevékenységet, az oktató jogosítással rendelkező személy ejtőernyős oktatói tevékenységet végezhet, a tandem jogosítással rendelkező személy pedig tandemugrást hajthat végre ejtőernyővel.

Az oktatói tevékenység tehát lényegben nem változik, az a korábbiakkal azonos módon továbbra is szakaszolgálati engedély birtokában végezhető. A különbség csupán abban áll, hogy a jogosultságot nem a szakaszolgálati engedély határozza meg, hanem a bejegyzett jogosítás. Változás még, hogy a szakaszolgálati 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.

A jövőben azonban az oktatás mellett az ugrásvezetői és a tandemugrói tevékenységek is csak szakaszolgálati engedély birtokában végezhetők. Az ejtőernyő egyedül történő szabadidős célú használata továbbra sem kötődik szakaszolgálati engedélyhez.

A szakaszolgálati engedélyhez megszerezhető két új jogosítás minimális repülésbiztonsági intézkedésként kerül bevezetésre. Elvárható ugyanis, hogy a más személyre is hatással lévő tevékenységet végző oktató vagy tandempilóta megfelelően szabályozott és felügyelhető képzésben részesüljön, amelynek igazolására szakaszolgálati engedéllyel rendelkezik.

2) KHEM rendelet

A KHEM rendelet vonatkozásában a legnagyobb változások a következők:

A) Szakaszolgálati engedélyek deregulációja

A nemzeti szabályozás nem tartalmazza a jövőben a magánpilóta szakaszolgálati engedély (repülőgép, helikopter), a kereskedelmi pilóta szakaszolgálati engedély (repülőgép, helikopter), a légitársasági pilóta szakaszolgálati engedély (repülőgép, helikopter), a többpilótás szakaszolgálati engedély (repülőgép), a ballon pilóta szakaszolgálati engedély, a léghajó pilóta szakaszolgálati engedély, a vitorlázó-repülőgép pilóta szakaszolgálati engedély, a helyből felszálló repülőgép pilóta szakaszolgálati engedély, az egyes engedélyekbe bejegyezhető jogosítások, a kapcsolódó képzés és vizsgáztatás szabályait, valamint a képző szervezetekre vonatkozó előírásokat, mivel ezeket az FCL rendelet tartalmazza.

A nemzeti hatáskörbe tartozó azon légijárművek esetén, amelyek kategóriájuknál fogva a fenti szakaszolgálati engedélyek valamelyikét teszik szükségessé az FCL rendelet szerint kiadott megfelelő szakaszolgálati engedélyhez kiadott betétlapon bejegyzett jogosítással lesz vezethető.

B) Ultralight repülőgép pilóta szakaszolgálati engedély (ULPL), autogiro pilóta szakaszolgálati engedély (AGPL), hajózó mérnök szakaszolgálati engedély (F/E), hajózó navigátor szakaszolgálati engedély (F/N)

Az ULPL és az AGPL engedélyek változatlan elnevezéssel kerültek be a javaslatba. A szakszolgálati engedély megszerzéséhez szükséges szabályok új elgondolásban 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.

A hajózó mérnök és a hajózó navigátor szakszolgálati engedélyek fedélzeti mérnök és fedélzeti navigátor elnevezéssel, változatlan követelményrendszerrel kerültek be a javaslatba. Az elnevezés módosításának oka az FCL rendelet terminológiájához való igazodás.