

Nemzeti Fejlesztési Minisztérium

Budapest, Pf.1 1440

Dr. Gergely Máté
légügyi főigazgató részére



Siklórepülő Szövetség

1037 Budapest
Toboz út 7.
<http://www.siresz.hu>
Levelezési cím:
1137 Budapest, Újpesti rkp. 7.
telefon: +36-30-200-0088
e-mail: zsolna@siresz.hu

Tisztelt Főigazgató úr!

A Siklórepülő Szövetség (SIRESZ) két témában fordul az NFM -hez. A [159/2010. Korm. rendelet](#) módosítása előterbe helyezte a fel- és leszálló helyeinkkel már korábban is fennálló szabályozási problémát ezért nagyon rövid módosítási javaslatot készítettünk a [141/1995. \(XI. 30.\) Korm. rendelet](#) -hez ami ezt feloldaná. Másrészt hosszabb ideje, a szakmai szereplők szélesebb körű egyetértése ellenére, a siklórepülőök orvosi alkalmasságának vizsgálata is megoldatlan a jogszabályi környezet hiányosságai miatt. Ezért ezekben a témákban az alábbi indoklással jogszabály módosítási javaslatokat terjeszt elő a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium felé, követve a jelenleg hatályos magyar repülési jog szerkezetét és az EU-ban a területen uralkodó deregulációs elveket.

Siklórepülő starthelyek

A [159/2010. Korm. rendelet](#) nem rendelkezik olyan repülőtér vagy leszállóhely kategóriáról ami alkalmazható lenne a siklóernyős starthelyekre. A siklóernyő a lajstromozásra nem kötelezett légi jármű kategóriába tartozik. A [1995. évi XCVII. Törvény](#) végrehajtásáról kiadott [141/1995. \(XI. 30.\) Korm. rendelet](#) 22.§ meghatározza, hogy légi járművek milyen esetben szállhatnak fel vagy le repülőtéren vagy leszállóhelyen kívül.

Ugyan a rendelet a 22.§ (2) c) pontban meghatároz egy kivételt ami szerintünk értelmezhető lenne a siklóernyőkre, "a légi jármű tulajdonságai miatt a leszállás helye előzetesen nem határozható meg " de ezt a miénktől eltérő értelmezés miatt a gyakorlatban nem alkalmazzák ránk, így kivétel hiányában siklóernyővel felszállás csak valamely a [159/2010. Korm. rendelet](#) alapján létesített objektumról lenne elvégezhető. Starthelyeink gyakorlatilag egyetlen kategória feltételeit sem tudják teljesíteni, mivel néhány kivételtől eltekintve meredek hegyoldalon lévő tisztásról, rétről, kaszálóról vagy mezőgazdasági területek periferiájáról van szó. Több esetben olyan nem mesterségesen kialakított képződmények, amikhez a ritka használat és természetességük miatt kezelő vagy karbantartó sem társítható, alkalmazhatóságuk elsősorban jelentősen eltérő időjárási vagy képzettségi szintekhez köthető.

Javaslatunk, hogy kerüljön a [41/1995. \(XI. 30.\) Korm. rendelet](#) 22.§ (2) bekezdése bővítésre az alábbi ponttal:

"e) lábról induló lajstromozásra nem kötelezett légi járművek fel- és leszállása"

Így a rendelet egyértelműen kivon a repülőtér vagy leszállóhely használatának kötelezettsége alól, ezzel oldva fel a [159/2010. Korm. rendelet](#) alkalmazhatatlanságát.

Az egyes starthelyekkel támasztott követelmények, a használatukhoz szükséges képzettségi és jogosítás szintek, meteorológiai körülmények alacsonyabb szinten, jelenleg a [1995. évi XCVII. Törvény](#) 52.§ (3) szerint a Nemzeti Közlekedési Hatóság által engedélyezett képzési eljárásokban szabályozhatóak.

Javaslatunk, összhangban áll a Nemzeti Közlekedési Hatóság által 2009-ben kiadott [Konceptió a Légiközlekedési törvény korszerűsítéséről](#) kiadvánnyal,

"A repülőeszköz által fel- és leszállásra igénybe vehető terület.

A jelenleg hatályos törvény teljesen figyelmen kívül hagyja ezen eszközök jellemzőit, és az arányosság követelményének mellőzésével, egy túl szigorú, és indokolatlan korlátozást alkalmaz..."

A siklórepülő orvosi alkalmassága

Sok éve húzódó jogi problémánk az orvosi alkalmasság kérdése. Ugyan az EU -s gyakorlat és az érintett hazai szervezetek is általában egyhangúan sürgősen tartják a lajstromozásra nem kötelezett légi jármű vezetők számára a repülő orvosi vizsgálatot, de ennek itthon nincs jogi lehetősége. Ez egyformán fölösleges teher a Pilóták, a Repülőorvosi szervezetek és a Nemzeti Közlekedési Hatóság számára is.

A [1995. évi XCVII. Törvény](#) 52.§ (3) bekezdése meghatározza, hogy a vezetés bizonyos orvosi feltételekhez kötött. A [14/2002. \(II. 26.\) KöViM-EüM együttes rendelet](#) határoz meg a légi járművek vezetéséhez orvosi követelményeket. Mivel ez a rendelet nem határoz meg külön kategóriát a lajstromozásra nem kötelezetteknek, azokat a 2. Egészségügyi osztályba sorolja, így jelenleg ezt kellene alkalmazni.

A pilóták többsége a nemzetközi gyakorlat és az aránytalanság miatt nem rendelkezik ilyen minősítéssel, ezzel folyamatosan az eljáró szervek belátásától és jogalkalmazásától függő helyzetbe kerül, ami eltérő eljárásokat eredményez.

Javaslatunk, ami összhangban áll a Nemzeti Közlekedési Hatóság által 2009-ben kiadott [Konceptió a Légiközlekedési törvény korszerűsítéséről](#) kiadvánnyal,

"A repülőeszközöket vezető személyek egészségi alkalmassága

Az egészségi állapot esetében a hatályos törvény rendelkezése („(...) aki nem szenved a külön jogszabályban felsorolt betegségek vagy testi hiányosságok egyikében sem”) ugyancsak megfelel az arányosság követelményének. A „külön jogszabály” szabályozási megoldása során megfontolandó az Európai Unió országainak többségében alkalmazott gyakorlat, amely szabályozások kritériumként a gépjármű vezetői alkalmasság egészségi követelményrendszerét alkalmazzák."

hogy a [14/2002. \(II. 26.\) KöViM-EüM együttes rendelet](#) kerüljön kiegészítésre a lajstromozásra nem kötelezettek részre, hogy az alkalmasság igazolható legyen a sokkal egyszerűbb eljárást jelentő, a [13/1992. \(VI. 26.\) NM rendelet](#) szerinti közúti járművezetők 1. alkalmassági csoportjára vonatkozó orvosi eljárással.

Ezek a repülőeszközök a pilótával szemben, egyszerűségük, nappali és nem bonyolult időjárási körülmények közötti alkalmazhatóságuk, általában kisebb sebességük és tömegük, korlátozott műrepülő képességük miatt nem támasztanak olyan magas egészségügyi követelményeket mint a hagyományos repülőgépek.

Így a külön repülő orvosi vizsgálat aránytalanul nagy terhet ró a pilótákra, annak társadalmi hasznosságához mérten. Miközben feltételezve a ma már általánosnak tekinthető közúti járművezetői engedély meglétét, rendelkezésre áll annak az alkalmassági vizsgálata is.

Ha valaki rendelkezik személygépkocsi vezetői engedéllyel, akkor joga van részt venni a közúti forgalomban akár 3,5t össztömegű gépjárművel, városi forgalomban is. Ennek a tevékenységnek az egészségügyi problémára visszavezethető potenciális társadalmi veszélyessége sokszorosa annak, mintha ugyanez a személy (ugyanazzal az orvosi alkalmassággal) egy lajstromozásra nem kötelezett repülőeszközetet vezet, "G" és "F" osztályú légtérben repülve.

Így látható túlzás pl. a siklóernyővel szemben a II. szintű egészségügyi alkalmasság követelménye, mely

esetben a légi jármű összes repülő tömegének kb. 80%-át maga a pilóta képezi és az átlag sebessége nem haladja meg a 40 km/h -t. De a társadalmi veszélyesség tekintetében a kategória másik végletet jelentő, legfeljebb 450 kg. össztömegű UL sem éri el a közúti közlekedésben elfogadott mértéket.

Mellékeljük javaslatunkat, ami a rendeletet három helyen kiegészíti és két bekezdéssel bővíti a fenti céllal.

Budapest, 2010.12.15.

Zsolnay Péter

Siklórepülő Szövetség
titkár