



## A SIRESZ észrevételei a „Lajstromozásra nem kötelezett ...” kormányrendelet tervezet 2010.03.16-i változatához

A Siklórepülő Szövetség munkacsoportja a „Kormányrendelet a lajstromozásra nem kötelezett repülőeszközökkel folytatott repülések és az azokkal összefüggő tevékenységek szabályairól” című tervezettel kapcsolatos véleményét az alábbiakban fogalmazza meg.

### I. Általános megállapítások

**A rendelet tervezet alapvető koncepciója hibás, nem követi a kialakult szabályozási és repülési gyakorlatot, ezért egy alkalmas tervezet kialakítására egy új szélesebb bázison nyugvó folyamat megindítását javasoljuk.**

A rendelet közvetett módon a lajstromozásra nem kötelezett légi járművek egyes kategóriáiban kizárólagos hatósági, üzemeltetési és képzési feladatokat ellátó szervezeteket kíván kijelölni. Az ezeken a szervezeteken kívüli üzemeltetési vagy oktatási tevékenységet kizárja.

Széphegyi Ferenc úr február 22-i leveléből világosan kiderült az a jogalkotói elvárás, hogy az átdolgozott tervezetben a hatóság tehermentesítése érdekében "kihelyezett" jogkörökkel járó tevékenységek mindennapi gyakorlására a hatóság felügyeletének alárendelt, egymással párhuzamosan működő társadalmi szervezetek pályázhassanak. Az új tervezet látszólag eleget tesz ennek az elvárásnak, nevezetesen hogy „szervezet” helyett immár „szervezetekről” szól. A többes szám azonban megtévesztő, mert továbbra sem azonos területen tevékenykedő párhuzamos szervezetek lehetőségére tesz javaslatot, hanem a tevékenységi terület lett szakági szempontok alapján több részre osztva, miközben az egymást kizáró szakági területek élére továbbra is egyeduralkodó, szakáganként egyetlen teljhatalmú szervezet kerülne kinevezésre. Nem alaptalan az a feltételezés, hogy ezzel a javaslattal a szakági területek felosztása révén a tervezet továbbra is hatalmi ambíciók jogi hátterét kívánja megalapozni.

Kizárólagos szervezetek kinevezése a gazdasági érdekeltséggel keveredve bármilyen szakági vagy területi felosztás mellett megengedhetetlen összeférhetetlenséget valósítana meg, ami a külső kontroll és hatékony önszabályozás együttes hiányához vezetne.

A lajstromozásra nem kötelezettek érdeke a külső (állami) kontroll és a területen tevékenykedő szakmai szervezetek sokszínűségének megőrzése és a szervezetek között meglévő szolgáltatói szellemű verseny fenntartása.

A siklórepülés nemzetközi és hazai gyakorlatához legjobban illeszkedő üzemeltetési forma, az (Ltv 19.§ (2) szelleméhez illeszkedő) egyéni üzemeltetés, ezért a rendeletet úgy lenne kívánatos kialakítani, hogy az támogassa ezt a formát ne csak kizárólagos jogú üzemeltető szervezetekkel foglalkozzon.

Véleményünk szerint a szabályozásnak a lajstromozásra nem kötelezett légi járművekkel kapcsolatos tevékenységeket, tevékenységek szerinti bontásban kell szabályozni, azt együttesen vagy külön-külön, egységes szempontok szerint engedélyezni az engedélykérelmet benyújtó társadalmi vagy gazdasági szervezetek számára.

A rendeletnek szükséges lenne elkülönítlen követnie, hogy a siklóernyős és sárkányrepülő tevékenység jelentősen különbözik az UL más motoros, botkormányos ágaitól. (Pl. a fel- és leszállások helye stb.)

Megfelelően kidolgozott rendelet mellett a felügyeleti és engedélyezési tevékenység az NKH-LI részére kevesebb speciális szakmai igényt támasztana, az főleg általános szervezeti és működési területeteket érintene. Így véleményünk szerint a hatósági felügyelet, több speciális szakember



## A SIRESZ észrevételei a „Lajstromozásra nem kötelezett ...” kormányrendelet tervezet 2010.03.16-i változatához

alkalmazása nélkül, az ott dolgozó repülési szakemberek felkészültségének célirányos kiterjesztésével megoldható. Ha a következő tervezet a jogkörök gyakorlására engedélykérelmet benyújtó szervezetekkel szemben támasztott követelményeket kellő részletességgel (és a realitásoknak megfelelő elvárásokkal) fekteti le, akkor az engedélykérelmek elbírálása sem igényel szubjektív, speciális szakmai mérlegelést.

Szövetségünk kitart a munka tavalyi kezdete óta változatlan, egyben a minisztérium időközben egyértelműsített elvárásaival megegyező véleménye mellett, miszerint a tervezetnek csak a hatóság tehermentesítését kell megoldania, nem pedig elvenni tőle az állami akaratot felelősen közvetíteni képes hatósági jogköröket.

A fenti szabályozási elv véleményünk szerint jobban megfelelne a Ltv.) 73.§ (1) z. pontjának.

**Megfontolandó a rendelet elhalasztása az új légügyi kerettörvény szerkezetének lefektetéséig, hogy már azzal összhangban indulhasson újra a rendeletalkotás előkészítése.**

**Erre az időszakra elégséges átmeneti megoldást jelenthet és haladékot adna a rendeletalkotásra egy egészségügyi vagy közlekedési miniszteri rendelet, amely az Ltv.) 52. § (3) alapján szabályozná, hogy a nem hivatásos gépjárművezetői engedély orvosi alkalmassága elégséges a lajstromozásra nem kötelezetteknek az érvényes gépjárművezetői engedély felmutatásával igazolva azt.**

### II. A tervezet tételes véleményezése

Terminológia: mindaddig, amíg a jogszabályi környezet (pl. a Ltv. 2009. augusztusában közzétett koncepció szerinti módosítása) nem vezeti be a repülőeszköz fogalmát, addig a lajstromozásra nem kötelezettek tekintetében is maradjunk meg a légi jármű elnevezésnél.

#### 1. A rendelet hatálya

**1.§** Jelen tervezet, minden Magyarországon repülő lajstromozásra nem kötelezett légi járműre kiterjed, a nemzetközi és más területek gyakorlatával szemben, nem fogadja be a külföldi repülőeszközöket és a külföldi jogosításokat. Ami az európai átjárhatóság szellemében kívánatos lenne.

#### 2. Repülőeszközök

A rendelet a „repülőeszközöket” a „légi közlekedésre nem alkalmas” szerkezeteknek írja le. Ez súlyos tárgyi tévedés, hiszen ezek az eszközök a légi közlekedésben részt vesznek, arra alkalmasak (VFR). A légi közlekedésre nem alkalmas eszközökkel csak az attól elkülönített légtérben lenne lehetséges a repülés.

A lajstromozásra nem kötelezett légi járművek meghatározásánál, a mindenkor Ltv.-t tartjuk követendőnek, a „repülőeszközök” több tervezetben megfogalmazódott, de jogi bevezetésre nem került kategória. Az alapvető koncepciót a fentiekben kifejtettek szerint hibásnak látjuk. A tevékenységi körönkénti engedélyezést tartjuk kívánatosnak, amely megfelel az üzembentartó szervezettel és egyéni üzembentartással működők számára is, a szervezet és felhasználás jellegétől függetlenül. Azaz nem csak non-profit társadalmi szervezetek, sportcélú repülési tevékenysége vonható be.



## A SIRESZ észrevételei a „Lajstromozásra nem kötelezett ...” kormányrendelet tervezet 2010.03.16-i változatához

### 3. Értelmező rendelkezések

#### 4. §

- 9. pont:** Ha már a tervezet foglalkozik az azonosító jellel, akkor ki kéne térnie az azonosító jel szerkezeti és formai megjelenítésének szabályaira.
- 23. pont** Típus vizsga: Fölösleges a típusvizsga, egy kategórián belül az adott típusok közötti különbség azt nem indokolja.
- 24. pont:** túlszabályozás és életszerűtlen a siklórepülő starthelyek nyilvántartásának megkövetelése. Más szempontok miatt létezhet róluk nyilvántartás, de nem lehet követelmény, hogy siklórepülővel csak nyilvántartott starthelyről lehessen startolni. Ez ahhoz hasonló, mintha kerékpárral csak kijelölt helyeken hajthatnánk fel a közútra.
- 29. pont** túlszabályozás megkövetelni, hogy a tanuló a képzés feltételeként lépjen be egy sportegyesületbe
- 34. pont** A magyarországi külföldi gyártók alkalmazásában álló siklóernyős üzemi berepülő pilótától, „tesztpilóták” –tól, nem követelnek felsőfokú végzettséget, mivel a siklóernyők tesztelése tapasztalati úton tanulható folyamat.
- 35., 37., 38. pont:** Lennének hiteles és nem hiteles naplók és törzskönyvek? Miért kell a „hiteles” megkülönböztető jelző? Mitől hitelesebbek ezek mint a pilóta bejegyzése önmagában?
- 36. pont** A repülőeszköz vezetőket nem kell nyilvántartani, a repülőeszköz vezetők jogosultságait kell nyilvántartani.
- 39. pont** Az egyedül repülő tanuló nem minősülne személyzetnek?

### A JOGOSULT SZERVEZET

- 5.§** jogilag értelmezhetetlen az (1) és a (2) bekezdés tartalma. Ha „külön engedély nélkül” akkor az NKH Központi Hivatala hogyan jelöli ki?
- 6.§** Az átruházási szabályok és annak céljai nem kidolgozottak.
- 7.§ (2)** bekezdés: Az okmányok bevonására nem lehet joga a szervezetnek, főleg ennyire általános „szabálytalanságot észlel” esetben. Egy szervezet jogosításokat vonhat vissza, konkrétan szabályozott esetekben.
- 7.§ (4)** bekezdés: Nem összeférhető a hatósági jogkör és a díjmegállapítás együttes gyakorlása. Pláne a javasolt kizárólagos szervezet esetén, külső kontroll nélkül és függőségi viszonyban lévő tagság mellett, ez morálisan vállalhatatlan szabályozás volna.
- 8,§ 3. pont:** siklórepülőök esetén túlszabályozás a jogosult szervezet hatáskörét a fel és leszállóhelyek megállapítására kiterjeszteni
- 9,§ 4. pont:** túlszabályozás, indokolatlanul növeli a jogosult szervezet hatalmát, ha minden jogosítást két évente meghosszabbíthat. Gépjárművezetésből sem kell megerősítő vizsgákat tennünk, kerékpározásból meg pláne indokolatlan. A siklórepülés ennek felel meg.
- 9,§ 4. pont:** „A” helyett „Egyes” megfelelő lehet, de a minden légi járműre kiterjedő általános felhatalmazás túlszabályozás volna.
- 9,§ 10. pont:** már korábban leírtak alapján: Túlszabályozás.



## A SIRESZ észrevételei a „Lajstromozásra nem kötelezett ...” kormányrendelet tervezet 2010.03.16-i változatához

### REPÜLÉS – LÉGI ÜZEMELTETLÉS

- 10. §** Ez a paragrafus részben ugyan, de elismeri az Ltv.-nek a repülőeszközökre is vonatkozó hatályát. ☺
- 11.§ (1)** Miért szükséges ennek kizárása?
- 11. § (2)** szintén olyasmit kíván szabályozni, amiről a törvény már rendelkezik.
- 11. § (3)** A tervezet több fölösleges korlátozást kíván bevezetni, holott a lajstromozásra nem kötelezett légi járművek súly és üzemeltetési korlátait a szerkezet gépkönyve a tervezési paramétereire meghatározzák.
- 11. § (6)** A manőverezési korlátok siklóernyővel indokolatlanok illetve túlzottak. Nem felelnek meg az eszköz lehetőségeinek és indokolatlanul eltérnek a gyakorlattól. Túlszabályozás arról rendelkezik, amit a gyártó gépkönyve meghatároz.
- 12.§ (1)-(3)** A helyszínen a következő dokumentumok indokoltak: jogosítás igazolása, felelősségbiztosítás igazolása, bisz igazolás, légi alkalmassági kártya, nyilvántartásba vétel, orvosi alkalmasság igazolása
- 12. § (3)** Túlszabályozás és hobbipilóták számára indokolatlan is, hogy sportpilóták legyenek.
- 13. § (1)** Az EU gyakorlathoz igazodva eszköz helyett személyhez kellene kötni a felelősség biztosítást.
- 13. § (2) a)** A lajstromozásra nem kötelezett légi járművek esetében (pl. hátimotoros siklóernyőnél) nem látjuk indokoltnak a „fedélzeti” „ellenőrző lista” és „üzemi napló” megkövetelését, a karbantartásokról jegyzőkönyv készítést, a naprakész és hiteles „repülési napló” -t.
- 13. § (2) b)** A segédmotoros repülőeszközre megfogalmazott eü. alkalmasság szabályozása alkalmas minden lajstromozásra nem kötelezettre. Ugyanakkor a rendeletnek az eü. alkalmasság kérdésével kiemelve kellene foglalkoznia.
- 13. § (2) b)** Bizonyára ellentétes a szerző szándékával, de a „*Lábról induló repülőeszköz esetében pedig; az e rendelet 3. számú melléklete szerinti házi orvosi ellenjegyzéssel ellátott „Nyilatkozattal” bizonyítja alkalmasságát.*” megszövegezés nem engedi meg a gépjármű vezetői engedéllyel történő alkalmasság igazolását, hanem csak a nyilatkozat alkalmazását engedi.
- 13. § (2) e)** Túlszabályozás az írásbeli engedély megkövetelése. Személygépkocsit a mindennapi gyakorlat szerint okmányjaival átadhatunk az ismerősünknek, de pl. siklóernyőt nem? Nem látjuk indokoltnak, hogy siklóernyő átengedéséhez írásos engedély legyen szükséges.
- 13. § (2) f)** ismét olyasmit szabályoz, amiről a törvény már rendelkezik.
- 13. § (3) b)** (a kettő b) közül a c) előtti) Siklórepülőknél fölösleges az „Üzemi naplóban” az „előkészítő és az ellenőrző aláírásával igazolt” előkészítés. A túlszabályozás csak a néhány valóban szükséges dokumentációs szabály elégtelen betartásához vezet.
- 13. § (3) e)** Siklórepülőknél fölösleges az azonosítójelről kiadott bizonyítvány. Az e) pontban hivatkozott „Azonosító és légi alkalmasságot igazoló kártya” nem szerepel a 12.§-ban felsorolt okmányok között.
- 13. § (3) e)** Siklórepülőnél túlszabályozás az „Ellenőrző lista” fedélzeti megkövetelése.
- 13. § (3) f)** Siklórepülő esetén túlszabályozás, mert vannak közterületi starthelyek. A többit pedig a polgári jog szabályozza.
- 13. § (3) h)** A motor nélküli siklórepülő ezt a pontot automatikusan, mindig megsérti. Repülési feladatról pedig a kiképzési célok túl nem beszélhetünk a siklórepülőknél.



**A SIRESZ észrevételei a „Lajstromozásra nem kötelezett ...”  
kormányrendelet tervezet 2010.03.16-i változatához**

- 13. § (3) j) Légtér:** a tervezet ismét olyasmit kíván szabályozni, amiről törvény rendelkezik
- 14. §** Az egész paragrafus zavaros és túlszabályozott, valamint részben olyasmiről rendelkezik ami a törvény hatásköre. A siklórepülő starthelyek nyilvántartása indokolt lehet, de használatuk nyilvántartásba vételhez kötése nem.  
Pl.: „A fel- és leszállóhely hegyvidéken különböző, síkvidéken azonos is lehet”. Valójában mindkét helyen lehet azonos és különböző, tehát alaptalan említeni.
- 15. §** utolsó mondat: „Repülőeszköz fel- és leszállóhelyre légi jármű nem szállhat le!” Akkor egy mentőhelikopter leszállása is jogsértő?
- 16. §** a paragrafus a légterekre vonatkozóan ismét elismeri a törvény ide vonatkozó hatályát ☺
- 18. §** téves rendelkezések  
a./ nem törölni kell a nyilvántartásból, hanem a státuszát megváltoztatni  
b./ nem lehet törölni, mert az adatai elvesznének pedig újra üzembe helyezhetik  
c./ ekkor sem törölni kell az adatokat, hanem a nyilvántartott státuszt változtatni meg  
d./ ekkor sem törölhető, mert új alkalmassági tanúsítványt szerezhet  
e./ ekkor sem kell törölni az adatokat, mert bármikor hazahozhatják
- 23. §** Siklórepülő esetén túlszabályozás a típusvizsga megkövetelése, mert egy kategórián belül az adott típusok közötti különbség nem indokolja
- 25. §** Szükséges lenne meghatározni, hogy meddig terjed a pilóta jogosultsága a javításra. Zsinórcsere? Varrás? Cellacsere?
- 26. §** Téves a jogosult szervezet jóváhagyásához kötni bármit, amit a gyártói dokumentáció tartalmaz.
- 27. § (1)** A tematikát rendeletben rögzíteni súlyos hiba, hiszen így a tematika módosításához rendelet módosítás szükséges, miközben a képzési tematika a tapasztalatok, új repülési elemek, változó légi jármű tulajdonságok függvényében folyamatosan változik és fejlődik.
- 27. § (2)** Téves túlszabályozás: „A ki-,át-, és továbbképzésen csak repülő sport egyesületi tag vehet részt”
- 27. § (2)** A hivatkozott „Munkakönyv” fogalom nincs definiálva a 4.§-ban.
- 27. § (3)** Nem megfelelő, hogy nem ellenőrizhető amikor az oktató maga vizsgáztatja a saját növendékét és erről csak jegyzőkönyv születik. Legalább az írásbeli vizsgalap megőrzését előkéne írni.
- 27. § (5) a)** Téves a 6. §-ra hivatkozás, mert az hatáskörökről és eljárásokról szól.
- 27. § (6)** Pontatlan hivatkozás, következetlen fogalom használat. A szöveg „startkönyvre” hivatkozik, de azt a 4.§ fogalmai között nem definiálja. Vélhetően a szerző a 4.§ 35.pont Hiteles Repülési Naplójára gondol.
- 28. §** Az említett „pilóták évi továbbképzéséről” rendelkezni kéne, hogy ez kötelező vagy opcionális. Ha kötelező, akkor az indokolatlan, ha opcionális, akkor nem itt kell leírni.
- 29. §** Túlszabályozás. A pilóták két éves repülési ellenőrző vizsgája indokolatlan.
- 30. §** Mint rendelkező szöveg nem mond ki semmit.
- 32. § (1)** Téves, mert hatósági jogköröket vesz el a hatóságtól és légi járműveket kivon a hatóság jogköréből.
- 32. § (1)** Továbbá hibás is, mert a javasolt rendeletszöveg helyettesítések után a 263/2006 rendeletben nem definiált fogalomként tűnne fel a „repülőeszköz”.
- 32. § (2)** Nem hibának tekintjük de a korábbi álláspontokkal ellentétes, hogy a (2) bekezdésben



## A SIRESZ észrevételei a „Lajstromozásra nem kötelezett ...” kormányrendelet tervezet 2010.03.16-i változatához

---

javasolt módosítás egyben a 2. szintű orvosi alkalmasság követelményének elismerése a lajstromozásra nem kötelezettek részére.

- 32. § (4)** (mert tévesen két 3. bekezdés szerepel)  
Nem hivatkozhat egy jogszabály joghelyként egy szervezet Működési Szabályzatára.
- 34. § (2)** A javasolt szabályozás jogilag megengedhetetlen helyzetet teremtene, mert az egyes jogalanyokra más és más a jogszabályok vonatkoznának.



## A SIRESZ észrevételei a „Lajstromozásra nem kötelezett ...” kormányrendelet tervezet 2010.03.16-i változatához

### III. Megfontolásra szánt általános javaslatunk a továbblépéshez

#### Légialkalmasság megállapítása

Siklóernyőknél a légialkalmasság megállapításához az éves teljes gyári dokumentáció szerinti átvizsgálás indokolatlan, meghatározott paraméterek szerinti szűrővizsgálatot kell rögzíteni a szabályozásban.

A rendelet tervezet keretein túlmutat, de a megfelelő gyakorlatú pilótáktól siklóernyőknél a külön légialkalmassági vizsgálat megkövetelése szükségtelen, a legnagyobb siklóernyős múlttal rendelkező államokhoz hasonló megközelítést átvehető (Franciaország, Svájc, Ausztria), és az eszköz ismert előélete, állapota és a tapasztalt repülési tulajdonságok alapján, a pilóta a szükséges vizsgálatokat és azok ciklusát képes megállapítani és azt gyakran maga is elvégezni.

A fentiek biztosítanak a verseny és teljesítmény ernyők jelenleg nehezen megoldható alkalmassági felülvizsgálatát is.

#### Típusalkalmasság

A tervezet alapján „Az Európai Unió kívüli országból származó” repülőeszközön végre kell hajtani a típus alkalmassági vizsgálatot.

Ez indokolatlan és súlyos teher, mivel a siklóernyők 70-80% -a az Unió kívülről származik, de rendelkezik Európában elfogadott típusalkalmassággal.

A megközelítést felül kell vizsgálni, és minden származásától függetlenül, meghatározott rend szerint befogadható Európában elismert tanúsító szervezet (DHV, AFNOR, EAPR, AIRT) által kiadott alkalmassággal rendelkező (EN, LTF) típus alkalmasságát el kell fogadni.

#### Jogosítások

A rendeletnek nem egy tematikát kell saját mellékleteként rögzíteni, hanem a tematikákkal szembeni egységes követelményeket, a meghatározott jogosítás szintekhez tartozó feltételeket és jogosítványokat rögzíteni.

#### BISZ

A kereskedelmi repülésben a bisz az utasok és a pilóták érdekeit védi a tulajdonossal szemben, és persze keresi a profitérdekeltségtől független rendszerhibákat is. A siklórepülésben a tulajdonos azonos a pilótával illetve az utassal, (kivéve a tandem és csörlős üzem) ezért itt saját magától kellene megvédeni az embereket. Ezért a rendszer felülvizsgálatra szorul, ami túlmutat egy rendelet lehetőségein. A szervezeti kereteket és a feladatokat jelenleg az Ltv, a 123/2005. (XII. 29.) GKM rendelet és a 2005. évi CLXXXIV törvény szabályozza.

#### Felelősségbiztosítás

Nem a rendelet tárgya, de megfontolandó lenne siklóernyőknél az eszköz alapú biztosítási formáról áttérni a személyi alapú biztosításra. Hiszen itt az eszköz önmagában károkozásra képtelen. A biztosítási fedezet így minden fél számára követhetőbbé válna.

Budapest, 2010. április 15.