



**Az
EURÓPAI REPÜLSÉSBIZTONSÁGI ÜGYNÖKSÉG**

04/2010. SZÁMÚ VÉLEMÉNYE

(2010. augusztus 26.)

a Bizottság XXX/2010 sz.,

**a pilóták szakszolgálati engedélyezésére vonatkozó
végrehajtási szabályok megállapításáról
szóló rendeletéről**

I. Általános rész

1. A jelen vélemény célja a Bizottság segítése a pilóták szakszolgálati engedélyezésére vonatkozó végrehajtási szabályok megállapításában. Az Európai Parlament és a Tanács 1108/2009/EK¹ rendelettel módosított 216/2008/EK² rendelete (a továbbiakban: "alaprendelet") megfelelő és átfogó keretet hoz létre a polgári repülés terén a közös műszaki követelmények és igazgatási eljárások meghatározására és végrehajtására.
2. A javasolt szabályzat célkitűzése az egyes engedélyekkel járó jogosításokkal arányos követelmények létrehozása, valamint a szabályozó szöveg egyértelműségének, jogbiztonságának és végrehajthatóságának megteremtése volt. A tervezet figyelembe veszi az európai uniós jog és a nemzetközi (ICAO) jog fejlődését, és az alaprendelet 2. cikkében meghatározott célkitűzéseknek megfelelően tekintettel van az Európai Unió főbb partnereinél működő egyéb hatóságok által létrehozott szabályzatokkal való összehangolás igényére. A dokumentum továbbá az ICAO-előírásokra és ajánlott gyakorlatokra, valamint az elfogadott Egységes Légügyi Előírásokra (Joint Aviation Requirements, JARs) alapoz, és szigorúan megfelel az európai uniós jogszabályoknak, különösen az alaprendeletnek. A szabályzattervezetet a repülésbiztonságra, a szabályozási elvekre és a szövegezésnek a kötelező érvényű és nem kötelező érvényű jog közötti jelenlegi megoszlására való tekintettel dolgozták ki. Ugyancsak bekerültek a tervezetbe az Egységes Légügyi Előírásoknak a hajózószemélyzetek szakszolgálati engedélyezéséhez (JAR-FCL) beérkezett módosítási javaslatokból (NPA) eredő olyan rendelkezések is, amelyek a Társult Légügyi Hatóságok (JAA) rendszerében előrehaladott elfogadási fázisban voltak, de a JAA megszűnése miatt nem estek át a teljes szabályalkotási folyamaton.

II. Konzultáció

3. A módosítási javaslatokat tartalmazó NPA 2008-17 dokumentum az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (az Ügynökség) honlapján jelent meg 2008. június 5-én – az alaprendelet 52. cikke, valamint a szabályalkotási folyamat³ 5. cikk (3) bekezdése és 6. cikke értelmében – valamennyi érdekelt fél számára észrevételezés céljából.
4. Az NPA 2008-17 három különálló dokumentumra oszlik:
 - Az NPA 2008-17a tartalmazza a módosítási javaslatok indoklását mind a repülőszemélyzet szakszolgálati engedélyezése részhez (Part-FCL), mind pedig az egészségügyi részhez (Part-Medical) részletes magyarázó feljegyzésekkel, valamint a JAR-FCL 1, 2 és 3 előírásban, illetve az NPA dokumentumban megjelent javaslatok közötti kereszthivatkozási táblázatokat.
 - Az NPA 2008-17b a pilóták szakszolgálati engedélyezésére (Part-FCL) vonatkozó végrehajtási szabályok (IR) kidolgozott javaslatait és a megfelelés elfogadható eszközeire (Acceptable Means of Compliance, AMC) és az útmutatóra (Guidance Material, GM) kidolgozott javaslatokat tartalmazza.

¹ 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 hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 79., 2008.3.19., 1. o.).

² A 216/2008/EK rendeletnek a repülőterek, a légitforgalmi szolgáltatás és a léginnavigációs szolgálatok tekintetében történő módosításáról, valamint a 2006/23/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2009. október 21-i 1108/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 309., 2009.11.24., 51. o.).

³ A 2007. június 13-i EASA MB 082007 igazgatósági határozat a vélemények kialakítása, a tanúsítási előírások és az iránymutató dokumentumok ("szabályalkotási folyamat") érdekében az Ügynökség által folytatott eljárásokról.

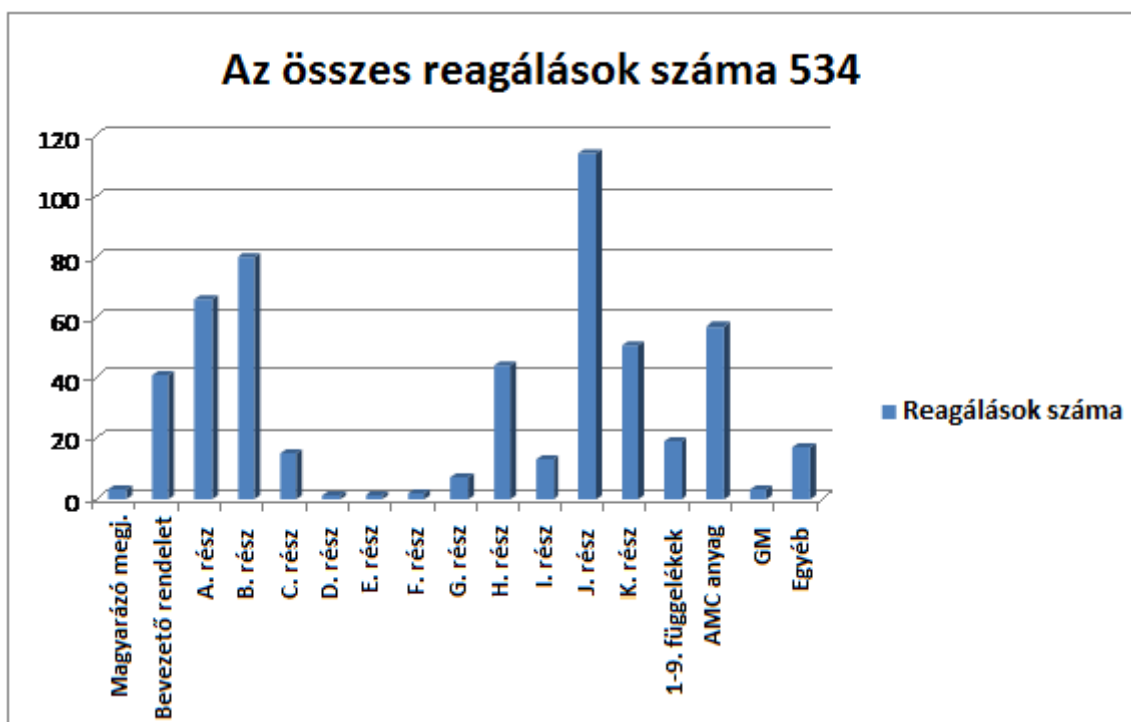
- Az NPA 2008-17c a pilóták orvosi minősítésére (Part-MED) vonatkozó végrehajtási szabályokra (IR), valamint a megfelelés elfogadható eszközeire (Acceptable Means of Compliance, AMC) és az útmutatóra (Guidance Material, GM) kidolgozott javaslatokat tartalmazza.
5. Ezenkívül a Part-FCL-re vonatkozó szabályozás hatásainak értékelése (RIA) is megjelent 2008. október végén NPA 2008-22f jelzéssel, és konzultáció céljából rendelkezésre állt 2009. április 15-ig.
 6. A beérkezett észrevételek mennyisége miatt, valamint az Ügynökségnek az igazgatósággal és a Bizottsággal egyetértésben létrehozott munkaprogramjának megfelelően az a döntés született, hogy az NPA 2008-17 dokumentum észrevételeinek megválaszolását (Comment Response Document, CRD) fázisokra bontják, és úgy teszik közzé.
 7. Az észrevételek áttekintésében, az azokra adott válaszokban, valamint az NPA szövegében szükséges változtatások megtételében az Ügynökséget az FCL.001-es felülvizsgálati csoport⁴ támogatta. Ez a csoport a szabályalkotási eljárással összhangban alakult meg, és az FCL.001 eredeti kidolgozói csoportjának tagjaiból, valamint az Ügynökség, a nemzeti légügyi hatóságok megbízottak (NAAs) és az iparág egyéb szakértőiből állt, akik nem vettek részt a kezdeti kidolgozási szakaszban. Az Ügynökség még további szakértőkre is támaszkodott, amikor a kérdések bonyolultsága úgy kívánta, és amint azt az NPA 2008-17b dokumentum észrevételeinek megválaszolása (CRD) II. melléklete esetenként kiemeli.
 8. Az NPA 2008-17b dokumentum (Part-FCL) észrevételeinek megválaszolása (CRD) 2010. április 9-én jelent meg az Ügynökség honlapján. Az NPA 2008-17b dokumentumhoz beérkezett összes észrevétel nyugtázás után az Ügynökség válaszaival együtt bekerült az észrevételek megválaszolásának (CRD) megfelelő részeibe.
 9. A szabályalkotási eljárásnak megfelelően az NPA 2008-17b dokumentum észrevételeinek megválaszolása (CRD) két hónapon keresztül volt nyitva az érintettektől érkező reagálások fogadására. Az NPA 2008-17b CRD 2010. június 9-ei zárónapjáig az Ügynökséghez összesen 534 reagálás érkezett be több mint 200 véleményezőtől: a nemzeti légügyi hatóságoktól, szakmai szervezetektől, non-profit általános célú repülési szervezetektől, magántulajdonú vállalatoktól és magánszemélyektől. Az NPA 2008-17b CRD-hez beérkezett összes reagálásra válaszoltak, és ezeket figyelembe vették a pilóták szakszolgálati engedélyezésére vonatkozó végrehajtási szabályokkal kapcsolatos vélemény végző változatának elkészítésekor.

III. Az Ügynökség véleményének tartalma

10. Az alaprendelet felhatalmazza a Bizottságot az alaprendelet végrehajtásával és a pilóták szakszolgálati engedélyezése terén alkalmazandó alapvető követelmények bevezetésével kapcsolatos végrehajtási szabályok elfogadására, amelyeknek tükrözniük kell a pilótaképzés területén ismeretes legkorszerűbb megoldásokat, beleértve a legjobb gyakorlatokat, valamint a tudományos és műszaki fejlődés eredményeit.
11. A jelen vélemény az Ügynökség javaslatait tartalmazza az alaprendelet 4. cikk (1) bekezdésének b) és c) pontjában említett légi járműveken szolgálatot teljesítő pilóták szakszolgálati engedélyezésével, továbbá az említett pilóták képzésében és ellenőrzésében részt vevő oktatók és vizsgáztatók minősítésével kapcsolatban. E javaslatok alapját a JAR-FCL 1 és 2 előírásra, az ICAO előírások és javasolt gyakorlatok Annex 1 melléklete, valamint a meglévő nemzeti szabályozások képezik.

⁴ A felülvizsgálati csoport összetétele az Ügynökség honlapján, a <http://easa.europa.eu/rulemaking/comment-response-documents-CRDs-and-review-groups.php> címen tekinthető meg.

12. A vélemény lefedi a JAR-FCL 1 és 2 előírásban szereplő, repülőgépekre és helikopterekre vonatkozó összes engedélyt és jogosítást. Emellett még javaslatokat tartalmaz a következőkre:
- új szakszolgálati engedélyk bevezetésére egyéb légijármű-kategóriákra: vitorlázógépekre, légballonokra, léghajókra és helyből felszálló repülőgépekre;
 - új szakszolgálati engedély, a könnyű légijármű pilótájának szakszolgálati engedélye (Light Aircraft Pilot Licence, LAPL) bevezetésére a 2000 kg-ot meg nem haladó megengedett legnagyobb felszállótömegű (MTOM), egyszerű konstrukciójú légi járművekkel végzett nem kereskedelmi tevékenységekben érintett pilóták számára;
 - konkrét tevékenységekhez kapcsolódó új jogosításokra: vitorlázórepülő- és transzparens-vontatási jogosításra, műrepülő jogosításra, hegyvidéki repülési jogosításra, valamint az 1. és 2. kategóriába sorolt berepüléseket végző pilóták jogosítására.
13. A jelen véleményben javasolt szöveg tükrözi az Ügynökségnek (az NPA 2008-17b dokumentumban közzétett) eredeti javaslataiban a nyilvános konzultáció eredményeként elvégzett (az észrevételek megválaszolásában (CRD) dokumentált) módosításokat, valamint néhány, az észrevételek megválaszolására (CRD) érkezett reagálásokat tükröző változtatást is.
14. Az észrevételeket megválaszoló dokumentumra (CRD) összesen 534 reagálás érkezett. A reagálásoknak a különböző részek szerinti megoszlását az alábbi 1. táblázat tartalmazza.



1. táblázat: Az észrevételek megválaszolására (CRD) érkezett reagálások megoszlása

15. A beérkezett reagálások alapos értékelését követően az észrevételek megválaszolását tartalmazó dokumentum (CRD) szövegében a következő változtatások történtek:
- szövegezőtechnikai, szövegegyesítési és fogalomtisztázási kérdések;
 - változások a módosítási javaslatokhoz beérkezett olyan megjegyzések miatt, amelyeket az Ügynökség elfogadott, de a hozzájuk tartozó szöveg kimaradt az észrevételek megválaszolását tartalmazó CRD dokumentumból;

- c. a módosítási javaslatokra kapott észrevételeket követően az észrevételek megválaszolását tartalmazó CRD dokumentumba bekerült szövegrészek újrafogalmazása; és
- d. a kereskedelmi légi fuvarozásban érintett 60 és 65 éves kor (FCL.065) közötti, légballon, vitorlázógép, helyből felszálló repülőgép és léghajó kategóriára érvényes szakszolgálati engedéllyel rendelkező engedélyesek jogosításainak korlátozásával kapcsolatos szöveg megváltoztatása az észrevételek megválaszolását tartalmazó CRD dokumentumra érkezett észrevételek és reagálások hatására, valamint a tervezetnek a néhány tagállamban érvényes gyakorlattal történő összehangolása érdekében.
16. A fenti 15. bekezdés a. pontjának figyelembevételével, a szövegezőtechnikai javítások azért váltak szükségessé, mert az észrevételek megválaszolását tartalmazó CRD dokumentumra érkezett reagálások, valamint az Ügynökségnél végzett lektorálás szövegezési következetlenségeket mutatott. Néhány példa ezekre a változtatásokra:
- a. a rövidítések egységesített alkalmazása, ennek megfelelően például a „motoros vitorlázó-repülőgép” (touring motor glider) helyett „TMG”, a „jóváhagyott kiképző szervezet” (approved training organisation) helyett „ATO”, a „hajózószemélyzet együttműködése” (multi-crew co-operation) helyett „MCC”, a „szimulátor” (simulator) és a „repülési szimulátor” (flight simulator) helyett „FFS”, a „repülési vizsgáztató” (flight examiner) helyett „FE” stb. került a szövegbe;
- b. a kis és a nagy kezdőbetűk egységesített használata, ennek megfelelően például a „Szakasz” szó (Section) helyett „szakasz” (section), a „Bekezdés” (Paragraph) helyett „bekezdés” (paragraph), ugyanakkor a „jelen rész” (this part) helyett (this Part) stb. szerepel a szövegben (ez utóbbi változást a magyar szövegbe nem célszerű átvinni);
- c. a terminológia egységesítése, ennek megfelelően például a „szimulátorok” (simulators) és a „repülési szimulátorok” (flight simulators) „FS” rövidítése helyett „FFS”, a „hatóság” (authority) helyett „illetékes hatóság” (competent authority), a „helyből felszálló” (powered-lift) helyett „helyből felszálló repülőgép” (powered-lift aircraft), az „OPS-rész” (Part-OPS) helyett a „vonatkozó repülési követelmények” (applicable air operations requirements) stb. szerepel a szövegben.
17. A fenti 15. bekezdés c. pontjának figyelembevételével a beérkezett reagálások néhány változtatáshoz vezettek:
- a. A. rész: módosult a „tehermentesítő másodpilóta” meghatározás. A meghatározás a módosítási javaslatokra kapott észrevételeket követően bekerült az észrevételek megválaszolását tartalmazó CRD dokumentum. Ehhez az új meghatározáshoz számos reagálás érkezett, ezeket az Ügynökség értékes érvekként vette figyelembe a szöveg egyértelművé tétele során.
- b. B. rész: Az FCL.110.S módosult, az LAPL(S) engedély követelményei kiegészültek egy 50 km-es önálló útvonalrepüléssel.
- c. C. rész:
- i. annak tisztázása, hogy a PPL engedélyes betölthet oktatói feladatot díjazás fejében a PPL és az LAPL engedélyben szereplő jogosítások és bizonyítványok megszerzésénél;
- ii. a légballonok burkolatméretei új besorolást kaptak.
- d. J. rész:
- i. Az FCL.905.FI módosult, kiterjesztve a repülésoktató (FI) jogosításait repülés oktatás végzésére hegyvidéki repülésoktatói (MI) és szimulátor-oktatói (STI) bizonyítvány kiadásához, meghosszabbításához és megújításához.
- e. 1–9. függelék:

- i. A 3. függelék a CPL és az ATPL engedélyek kiadásához szükséges tanfolyamokra vonatkozó követelményeket tárgyalja. Az A. fejezet (ATP integrált tanfolyam – Repülőgépek) kiegészült az alábbi új bekezdéssel, megteremtve az összhangot a B. fejezettel (CPL/IR integrált tanfolyam – Repülőgépek):

„f) 5 órát teljesítsen egy legalább 4 személy szállítására engedélyezett, változtatható állásszögű légcsavarral és behúzható futóművel rendelkező repülőgépen.” A B. fejezetbe (CPL/IR integrált tanfolyam – Repülőgépek) ez a szövegváltozat került be a módosítási javaslatra beérkezett észrevételek miatt. A reagálásban megfogalmazódott, hogy mivel mindkét tanfolyam alapvetően ugyanannak a szakszolgálati engedélynek, nevezetesen a CPL/IR (A) engedélynek a megszerzését célozza, és mivel a gyakorlati képzés a két tanfolyamnál azonos, a fent említett bekezdést az A. fejezetbe (ATP integrált tanfolyam – Repülőgépek) is be kell venni.
- ii. A 7. függelék a műszerrepülő jogosítás kiadásához szükséges jártassági vizsga vizsgakövetelményeit tárgyalja. Egy beérkezett reagálás szerint az ellenőrzendő elemek jegyzékében (check items list) bizonyos elemeket el kellene látni a „o” utalójellel, jelölve, hogy ezeknek az elemeknek a végrehajtását „kizárólag a műszerek alapján kell elvégezni”. Ezzel a változtatással az FCL.001 felülvizsgálati csoport már a módosítási javaslat felülvizsgálata során egyetértett, de a módosítást az észrevételek megválaszolását tartalmazó CRD dokumentumba annak közzététele előtt már nem vezették át.
- iii. A 9. függelék az MPL és az ATPL engedély, valamint az osztály- és típusjogosítások megszerzéséhez szükséges kiképzést, jártassági vizsgát és készségellenőrzést, valamint a műszerjogosításokhoz szükséges készségellenőrzést tárgyalja. A 9. függelék A. fejezet 6. bekezdésében az ellenőrzés időtartamára vonatkozó szöveg módosult. Az észrevételek megválaszolását tartalmazó CRD dokumentumra beérkezett reagálások felhívták a figyelmet arra, hogy az ellenőrzéshez a teljes repülési szimulátor (FFS) alkalmazásának előírása nem volt összhangban a JAR-FCL előírással, és az ellenőrzés időtartama nem látszott elégségesnek bizonyos típusú vizsgákhoz és ellenőrzésekhez. Ezért az FFS alkalmazásának kötelező volta, amikor csak lehetséges, megerősítést nyert, a műszerjogosítás (IR) és az egypilótás osztály- és típusjogosítási vizsgák és ellenőrzések időtartama pedig 60 percre változott.

18. A fenti 15. bekezdés d. pontját illetően, figyelembe véve mind a módosítási javaslatokra kapott észrevételeket, mind az észrevételek megválaszolását tartalmazó CRD dokumentumra beérkezett reagálásokat, továbbá az ICAO Annex 1. melléklet 2.1.10. pontja, valamint a JAR-FCL 1 és 2 előírás további elemzése után az Ügynökség újraértékelte ezt a bekezdést, és úgy döntött, hogy a légijárművek bizonyos kategóriáinál megváltoztatja azt. A vonatkozó észrevételek és reagálások a 60–64 éves korosztály esetében a kereskedelmi célú jogosítások korlátozásának teljes megszüntetését kérték a vitorlázógépek, légballonok, léghajók és helyből felszálló repülőgépek esetében. A legfőbb érvek szerint az ICAO szabályozás csak a nemzetközi repüléseket tárgyalja, és az európai nyugdíjazási szabályok nem védik ezeket a pilótákat, akiknek abba kellene hagyniuk a repülést 60 éves korukban, mivel egypilótás légi járművet vezetnek kereskedelmi repülésben, és hogy egyes tagállamokban a nemzeti rendelkezések a légballon-pilótákra semmilyen korhatárt nem határoznak meg. Az Ügynökség úgy döntött, hogy megtartja az ICAO 1. mellékletben szereplő repülőgép- és helikopter kategóriára vonatkozó követelményeket, mivel ezeket már a JAR-FCL 1 és 2 előírás így szabályozza, és lehetővé teszi minden egyéb kategóriára a jogosítások gyakorlását a kereskedelmi repülésben 65 éves korig korlátozás nélkül. A kereskedelmi repülésben a 65 éves korlátozás valamennyi pilóta számára megmaradt az ICAO 1. mellékletével való összhang miatt, nem elfelejtve azt, hogy az ICAO követelmény bizony

egy repülésbiztonsági kockázatelemzésen nyugszik. A fent említett változás eltérést jelent az ICAO 1. mellékletétől, ezért a tagállamoknak tudatában kell lenniük annak, hogy emiatt eltérést kell bejelenteniük az ICAO-nak ezzel az elemmel kapcsolatban.

19. A fent említett változások mellett az Ügynökség reagálásokat kapott még az 1-9. függelékkel kapcsolatban két fontos érdekcsoporttól:

- a. Egyikük a légitársaságok egy csoportját képviselő szervezet. Ez a szervezet azt kérte, hogy az 1-9. függelék tartalma kerüljön át egy AMC-be, lehetővé téve a tagállamoknak alternatív AMC-k kidolgozását a kompetencia-alapú és a bizonyíték-alapú képzés és ellenőrzés bevezetésére közvetlenül a kapcsolódó ICAO dokumentum megjelenése után.
- b. Másikuk a légitársasági pilóták egy csoportját képviselő szervezet. Ez a szervezet azt kérte, hogy az 1-9. függelék tartalma maradjon a szabályzat szövegében annak elkerülése érdekében, hogy a pilóták képzésében, vizsgáztatásában és ellenőrzésében a különböző tagállamokban különböző előírásokat kövessenek, mivel ezt a repülésbiztonságra veszélyesnek tartanák.

Az Ügynökség aktívan részt vesz az ICAO-nak a kompetencia- és bizonyíték-alapú képzési módszer kidolgozására irányuló munkájában, elfogadja ennek az új kiképzési módszernek a fontosságát, és támogatja annak bevezetését. A majdani ICAO dokumentum ugyanakkor teljesen új képzési, vizsgáztatási és ellenőrzési módszereket fog bevezetni, ami hatással lesz a vonatkozó szabályzatok egészére, és jelentős változásokat fog eredményezni. Ezzel egy külön szabályalkotási feladatnak kell foglalkoznia, amely a szabályalkotási eljárásnak megfelelően már szerepel a szabályalkotási programban. Ennek érdekében, valamint a jelenlegi előírásokkal összhangban az Ügynökség az 1-9. függelék tartalmának a szabályzatban való megtartása mellett döntött.

20. A B. és C. részhez érkezett reagálások némelyike az Annex II. mellékletben szereplő légitársaságon teljesített repülési idő jóváírására vagy elfogadására összpontosít, a PPL és a LAPL engedélyek közelmúltbeli gyakorlatra vagy a beszámításra vonatkozó követelményeinek teljesítése érdekében. Az Ügynökség tudatában van annak, hogy ezt a kérdést tisztázni kell, és ez az FCL.002 szabályalkotási feladat része lesz.

Köln, 2010. augusztus 26.

P. GOUDOU
ügyvezető igazgató