



AZ EURÓPAI REPÜLÉSBIZTONSÁGI ÜGYNÖKSÉG

07/2010. SZ. VÉLEMÉNYE

(2010. december 13.)

a pilóták orvosi bizonyítványának megadására és az utaskísérő személyzet orvosi alkalmassági minősítésére vonatkozó végrehajtási szabályok megállapításáról szóló XXX/2010/EK bizottsági rendeletről

I. Általános megjegyzések

1. E vélemény célja, hogy segítsen a Bizottságnak a pilóták orvosi bizonyítványának megadására és az utaskísérő személyzet orvosi alkalmassági minősítésére vonatkozó végrehajtási szabályok megállapításában. A kapcsolódó szabályalkotási feladatok hatókörét az FCL.001 és az OPS.001 feladatmeghatározások körvonalazták, részletes leírásuk pedig az NPA 2008-17(a) és az NPA 2009-02(a) dokumentumok magyarázó megjegyzéseiben szerepel.
2. A javasolt szabályok célja olyan különböző repülés-egészségügyi követelmények létrehozása a pilóták orvosi bizonyítványához, amelyek arányban vannak az érintett szakszolgálati engedélyekhez tartozó jogosultságokkal, valamint olyan szabályok meghatározása az utaskísérő személyzet orvosi alkalmasságának vizsgálatához, amelyekkel biztosítható, hogy biztonságosan el tudják végezni kijelölt biztonsági feladataikat.
3. A javasolt szabályokat az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (az Ügynökség) dolgozta ki az Európai Parlament és a Tanács 1108/2009/EK rendelettel módosított 216/2008/EK rendelete (az alaprendelet) alapján. Ezenfelül a pilóták orvosi bizonyítványának megadása esetében a szabályok az ICAO szabványokra és ajánlott gyakorlatokra alapulnak, és az egységes légügyi előírásokat (JAR-FCL 3), illetve – a JAR-FCL 3 dokumentumban nem tárgyalt repülés-egészségügyi rendelkezések esetében – a tagállamok által kidolgozott nemzeti előírásokat alkalmazzák. A javasolt szabályok a JAR-FCL 3 dokumentumhoz kapcsolódó olyan NPA-k rendelkezéseit is tartalmazzák, amelyek a JAA-rendszerben már az elfogadás előrehaladott állapotában voltak, de a JAA bezárása miatt nem mentek át a teljes szabályozási folyamaton.

Az utaskísérő személyzet orvosi alkalmassága esetében a vonatkozó ICAO-ajánlást¹ és a különböző nemzeti gyakorlatokat és előírásokat is figyelembe vették az alaprendelet IV. mellékletének alkalmazandó alapvető követelménye, az EU-OPS² és a JAR-OPS 1³ 2. szakasza mellett.

II. Konzultáció

4. A „Pilóta-szakszolgálati engedélyek megadásának végrehajtási szabályai” című NPA 2008-17. számú módosítási javaslatról szóló értesítést (NPA) 2008. június 5-én tették közzé az Ügynökség webhelyén abból a célból, hogy az alaprendelet 52. cikke, valamint a szabályalkotási eljárás 5. cikkének (3) bekezdése és 6. cikke szerint minden érintett fél konzultálhasson arról. Ennek NPA 2008-17c része a pilóták orvosi bizonyítványának megadására vonatkozó végrehajtási szabályokra és a kapcsolódó megfeleléség elfogadható eszközei dokumentumokra (AMC) és útmutató anyagokra (GM) vonatkozó javaslattervezeteket tartalmazott (orvosi rész).
5. A „Közösségen belüli üzemeltetők légi műveleteinek végrehajtási szabályai” című NPA 2009-02. számú dokumentumot 2009. január 30-án tették közzé az Ügynökség webhelyén, és annak NPA 2009-02(e) része tartalmazta az utaskísérő személyzet orvosi alkalmasságára vonatkozó javaslattervezeteket.
6. Az Ügynökség a beérkezett észrevételek figyelembevételével módosította a pilótákra és az utaskísérő személyzetre vonatkozó orvosi rendelkezéseket, és 2010. június 23-án közzétette az NPA 2008-17c és NPA 2009-02e dokumentumokhoz kapcsolódó észrevételekre adott válaszokat tartalmazó dokumentumot (CRD). Az utaskísérők orvosi

¹ ICAO Doc 7192-AN/857, E-1. rész, Légiutas-kísérők biztonsági oktatási kézikönyve, második kiadás, 1996 – 1.2.23 bekezdés a minimális képzettségről.

² EU-OPS – A 2007. december 11-i 8/2008/EK bizottsági rendelettel és a 2008. augusztus 20-i 859/2008/EK bizottsági rendelettel módosított 3922/91/EGK tanácsi rendelet III. melléklete.

³ [TGL 44.](#)

alkalmasságára vonatkozóan javasolt szabályok külön alrészként kerültek bele az észrevételekre adott válaszokat tartalmazó dokumentumba.

7. A szabályalkotási eljárásban meghatározottak szerint az érintetteknek két hónap állt rendelkezésére ahhoz, hogy reagáljanak az NPA 2008-17c és az NPA 2009-02e dokumentumhoz érkezett észrevételekre adott válaszokat tartalmazó dokumentumra. A 2010. augusztus 23-i záró dátumig több mint 200 önálló észrevételező válaszolt, és többek között nemzeti légügyi hatóságok, szakmai szervezetek, önálló üzemeltetők, általános légi közlekedésben érintett nonprofit szervezetek, magánvállalatok és magánszemélyek küldtek jelentős számú észrevételt az Ügynökség részére a pilóták orvosi bizonyítványának megadása témakörben. Az utaskísérők orvosi alkalmasságához 18 észrevételező fűzött megjegyzést, többek között nemzeti légügyi hatóságok, üzemeltetők és utaskísérők szervezetei.

„A pilóták orvosi bizonyítványának megadására és az utaskísérő személyzet orvosi alkalmassági minősítésére vonatkozó végrehajtási szabályok” (orvosi rész) dokumentumra vonatkozó vélemény végleges tervezetének összeállítása során az Ügynökség figyelembe vette az NPA 2008-17c és az NPA 2009-02e dokumentumhoz fűzött észrevételekre adott válaszokat tartalmazó dokumentum kapcsán érkezett valamennyi észrevételt.

III. Az Ügynökség véleményének tartalma

8. E vélemény az Ügynökség javaslatait tartalmazza az alábbiakra vonatkozó végrehajtási szabályokkal kapcsolatban:
- pilóták orvosi bizonyítványának az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésében említett megadása;
 - könnyű légi járművekre érvényes pilóta-szakszolgálati engedéllyel (LAPL) rendelkező pilóták orvosi bizonyítványának az alaprendelet 7. cikkében említett megadása;
 - repülés-egészségügyi szakorvosok bizonyítványának megadása;
 - LAPL bizonyítványt kérelmező vagy birtokló pilóták esetében repülés-egészségügyi szakorvosi minőségben eljáró háziorvosok, és
 - az utaskísérő személyzetnek az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésében említett orvosi alkalmassága, valamint az egészségügyi vizsgálatukba bevonható foglalkozás-egészségügyi orvosok.

A vélemény szerkezete

9. Az Ügynökség a vélemény szerkezetét enyhén kiigazította. Erre két ok miatt került sor. Az egyik ok a műszaki szabályok és az illetékes hatóságokra vonatkozó szabályok egyértelmű megkülönböztetése, a másik pedig a végrehajtási szabályok későbbi módosításainak elősegítése volt. Az utóbbira a légiforgalmi irányítókra vonatkozó orvosi követelmények bevezetése érdekében lehet szükség. Alább olvashatók a főbb szerkezeti változások, valamint az alrészek és a szakaszok sorrendje; az NPA 2008-17c és az NPA 2009-02e dokumentumokhoz érkezett észrevételekre adott válaszokat tartalmazó dokumentumot (CRD) és a jelen véleményt összehasonlító táblázat az 1. mellékletben található.

A. alrész Általános követelmények

- Az általános megjegyzésekről szóló 1. szakasz tartalmazza a pilótákra és az utaskísérő személyzetre vonatkozó összes szabályt. A jövőben ez légiforgalmi irányítókra vonatkozó végrehajtási szabályokkal is kiegészülhet.

- Az orvosi bizonyítványokra vonatkozó követelményeket érintő 2. szakasz csak pilótákra alkalmazandó. A második lépcsőben ez kiegészülhet a légiforgalmi irányítókra vonatkozó követelményekkel.
- A felfüggesztésről és visszavonásról szóló 3. szakasz törlésre került. A jogosultságok gyakorlásának felfüggesztéséről szóló bekezdés az orvosi alkalmasság csökkenéséről szóló MED.A.020 részbe került, az orvosi bizonyítványok felfüggesztéséről és visszavonásáról szóló bekezdést pedig törölték az orvosi részből, és bekerül az AR. részbe.

B. alrész Pilóták orvosi bizonyítványára vonatkozó követelmények

- Az orvosi bizonyítványok korlátozásáról szóló bekezdés átkerült az A. alrészbe, mivel az kizárólag pilótákra vonatkozik.

C. alrész Fenntartva a légiforgalmi irányítók orvosi bizonyítványai számára

D. alrész Az utaskísérő személyzet orvosi alkalmasságára vonatkozó követelmények

E. alrész Repülés-egészségügyi szakorvosok, házi orvosok, foglalkozás-egészségügyi orvosok

- Ez az alrész tartalmazza az orvosi alkalmasság vizsgálatában részt vevő orvosokra és szakorvosokra vonatkozó végrehajtási szabályokat.

10. Minden beérkezett válasz kiértékelésre került, és ennek eredményeként a szöveg egy része megváltozott. A felülvizsgálandó főbb kérdések az LAPL orvosi bizonyítványokhoz és az utaskísérő személyzet orvosi alkalmasságához kapcsolódtak.

Az LAPL szakszolgálati engedélyhez tartozó orvosi bizonyítványokhoz kapcsolódó válaszok

11. Az LAPL-birtokosokra vonatkozó orvosi követelmények alkották a legvitatottabb kérdéskört az NPA 2008-17c, majd pedig az észrevételekre adott válaszokat tartalmazó dokumentumban (CRD). A válaszok körülbelül 50 %-a a CRD dokumentum LAPL orvosi bizonyítványt kérelmezőkre vonatkozó orvosi követelményekkel foglalkozó B.090 bekezdésével (e véleményben B.095) és a repülés-egészségügyi szakorvosként eljáró házi orvosokkal szembeni követelményekkel kapcsolatban érkezett. E válaszok rendkívül változatosak voltak, és egyéni pilótáktól (114 válasz, ebből 113 egyesült királysági vitorlázórepülő-pilótától), pilótaszövetségektől (17 válasz; 9 az Egyesült Királyságból, 3 Németországból, 2 Svédországból és 1-1 Svájcból, Dániából és Írországból), repülés-egészségügyi szakorvosoktól (2 Németországból), repülés-egészségügyi szakorvosi szövetségektől (1 európai szövetségtől, 1 Ausztráliából, 1 Németországból), nemzeti légügyi hatóságoktól (8) és két tagállam közlekedési minisztériumától érkeztek.
12. A brit pilóták és szövetségeik határozottan kérték, hogy ne legyen változás a vitorlázórepülő-pilótákra és nemzeti magánpilóta szakszolgálati engedélyek (NPPL) birtokosaira vonatkozóan jelenleg érvényes nemzeti rendelkezéseikben. Az Egyesült Királyság polgári légiközlekedési hatóságának (CAA UK) webhelyén a következő információ található a házi orvosokra vonatkozóan: „Az első dolog, amit hangsúlyozni szeretnénk, az az, hogy Önt mint házi orvost nem arra kéri, hogy felmérje a kérelmező „repülésre való alkalmasságát”. Az aláírása mindössze azt erősíti meg, hogy a kérelmező kórtörténetében nincs semmilyen olyan dolog, amely megakadályozná, hogy megfeleljen a DVLA Group 1, illetve Group 2 vezetői szabványoknak. [...]”.
13. Ugyanakkor az alaprendelet 7. cikkében az szerepel, hogy szabadidős célú üzemben tartásban részt vevő pilóták szakszolgálati engedélye (LAPL) esetében a házi orvos repülés-egészségügyi szakorvosként járhat el, amennyiben ezt a nemzeti törvény lehetővé teszi. Ez arra enged következtetni, hogy a pilóta repülésre való alkalmasságát a házi orvos méri fel úgy, ahogyan azt egy repülés-egészségügyi szakorvos teszi.

14. Az Egyesült Királyságban a házi orvosok tartják nyilván a náluk regisztrált páciensek kórtörténetét. A CAA UK webhelyén található információk alapján, az egyesült királysági vitorlázórepülő-pilótáknak és NPPL szakszolgálati engedélyek birtokosainak azt a házi orvost kell felkeresniük a 12. bekezdésben említett aláírás megszerzése érdekében, akinél regisztráltak. A pilóták ezért nem fordulhatnak bármilyen házi orvoshoz. Ha a kérelmezőnek nincs házi orvosa, repülés-egészségügyi szakorvoshoz kell fordulnia az orvosi bizonyítvány megszerzése céljából.
15. A tagállamok egészségügyi rendszerei rendkívül különbözőek. Vannak olyan tagállamok, ahol egy adott személy regisztráció nélkül is felkereshet egy házi orvost, vagy akár szükség esetén minden alkalommal más-más házi orvoshoz is mehet. Az ilyen házi orvosok nem feltétlenül rendelkeznek elegendő ismerettel a páciens/pilóta kórtörténetéről.
16. A tagállamok ellenezték az ICAO-szabványoknál alacsonyabb szintű orvosi bizonyítványok alkalmazását, a repülés-egészségügyi szakorvosok pedig azt mondták, hogy a gépjárművezetői szabványok nem elégségesek a repülésre való alkalmasság felméréséhez, mivel hiányzik belőlük a 3. dimenzió hatása és nem veszik figyelembe a repülés okozta feszültség hatását.
17. A házi orvosokkal kapcsolatos követelményeket illetően a pilóták azt mondták, nem szükséges, hogy a házi orvosoknak bármilyen repülés-egészségügyi szakismeretük legyen, illetve, az sem szükséges, hogy jelenleg is vagy korábban érvényes pilóta-szakszolgálati engedéllyel rendelkezzenek. Főképpen amiatt aggódnak, hogy a házi orvosok aláírásának költsége robbanásszerűen megemelkedik, vagy a házi orvos esetleg nem veszi magának a fáradságot, hogy aláírja a dokumentumot. A repülés-egészségügyi szakorvosok válaszukban azt mondták, hogy csak olyan személyek tudják felmérni a repülésre való alkalmasságot, akik teljes körű ismeretekkel rendelkeznek ezen a téren. A válaszokat beküldő tagállamok többsége azt mondta, hogy a házi orvosoknak nem kellene orvosi bizonyítványokat kiállítaniuk.
18. Az összes beérkezett válasz figyelembevételére után a vélemény a következőképpen változott:
 - A házi orvosokra vonatkozóan törlésre került a repülés-egészségügyi ismeretek meglétére, illetve a jelenleg is vagy korábban érvényes pilóta szakszolgálati engedélyre vonatkozó előírás. Kiegészült egy előírással, amely szerint kiegészítő nemzeti szabályokat kell alkalmazni.
 - Az orvosi követelmények tartalmi szempontból nem változtak, de az átfogalmazásnak köszönhetően rugalmasabbak lettek és jóval az ICAO-szabványok alatt maradnak. A megfelelés elfogadható eszközei (AMC) elnevezésű dokumentumokhoz új tervezetek készülnek, amelyek figyelembe veszik, hogy milyen eltérő szintű ismerettel rendelkezhet a kérelmező kórtörténetéről egy olyan házi orvos, akinek az Egyesült Királysággal összefüggésben leírt módon regisztrált páciense az illető személy, és egy repülés-egészségügyi szakorvos, aki esetleg csak egyszer találkozik egy pilótával.
 - A LAPL orvosi bizonyítványok érvényességi időtartamait összehangolták az ICAO-szabványokkal.

Az utaskísérő személyzet orvosi alkalmasságára vonatkozó válaszok

19. A beérkezett válaszok azt mutatják, hogy a legtöbb aggály két fő okra vezethető vissza:
 - a tagállamokon belüli gyakorlatok közötti jelentős eltérések, így például az utaskísérő személyzet orvosi minősítését szabályozó nemzeti rendszer megléte vagy hiánya; valamint
 - a jogalkotónak az alaprendeletben előrevetített, az utaskísérő személyzet képzettségére és orvosi alkalmasságára vonatkozó szándékának különböző értelmezései.

20. A 18 észrevételező által beküldött válaszok három típusba sorolhatók. Két tagállam, egy légitársaság és két önálló üzemeltető ellenzett minden, az EU-OPS-ban foglaltakon túlmutató változtatást. Két további tagállam elfogadott bizonyos, az EU-OPS-on túlmutató (lépcsőzetes) harmonizációt, és ennek megfelelően javasolt módosításokat. A többi észrevételező, köztük három tagállam és utaskísérő szervezet, elvben támogatta a CRD dokumentumban felvetett javaslatokat, bár az utóbbi úgy vélte, hogy a szabályoknak szigorúbbaknak kellene lenniük.

Pontosabban, a felvetett fő kérdések tükrözték a nemzeti gyakorlatok közötti alábbi eltéréseket:

- a repülés-egészségügyi vizsgálatoknak tartalmazniuk kell-e klinikai vizsgálatot, vagy sem;
 - a repülés-egészségügyi vizsgálatok érvényességi ideje;
 - az orvosi bizonyítvány megadási rendszere rendelkezik-e hozzáadott értékkel, vagy sem;
 - 2. osztályú orvosi követelmények szükségessége;
 - a repülés-egészségügyi vizsgálatok eredményét tartalmazó orvosi „papír” szükségessége.
21. Az NPA 2009-02e és a kapcsolódó CRD dokumentumban közzétett javaslatokat eredetileg az alaprendelet 2008 májusában, az Európai Bizottsággal közösen elvégzett koordinált elemzése és az utaskísérő személyzet biztonsági feladatainak megfelelő elvégzését megakadályozó egészségügyi állapotok beazonosítása alapján dolgozták ki. Az Ügynökségnek az volt a célja, hogy a végleges javaslatok gondos kiegyensúlyozottsággal tükrözzék a konzultációs folyamat eredményét, figyelembe véve az érintettek, így többek között a tagállamok, légitársasági szövetségek, utaskísérői szövetségek és orvosok indokait és rendkívül eltérő álláspontjait. Pontosabban, egyfelől úgy tűnik, hogy a számos tagállamban jelenleg is működő, a nemzeti foglalkozás-egészségügyi rendszer keretében elvégzendő vizsgálatok kapcsán a CRD dokumentumban javasolt új rugalmasság sok, az NPA kapcsán felvetett aggodalmat eloszlat, és ezért megerősítést nyer majd. Másfelől a tagállamok túlnyomó többségének jelenlegi gyakorlatával összhangban a repülés-egészségügyi vizsgálatok közé bekerül egy klinikai vizsgálat is, amelyet vagy egy repülés-egészségügyi szakorvos végez el, vagy a vonatkozó nemzeti foglalkozás-egészségügyi rendszer szerint kerül sor rá.
22. A CRD-re adott válaszok felülvizsgálata során az Európai Bizottság arról tájékoztatta az Ügynökséget, hogy gondosan újra kell gondolni és felül kell vizsgálni a javasolt végrehajtási szabályokat, különösen annak figyelembevételével, hogy az alaprendelet nem határozta meg pontosan az utaskísérő személyzet orvosi alkalmassága terén elérendő harmonizáció szintjét.
23. Az e véleményben bemutatott és az alábbi 36–40. bekezdésben tovább részletezett javaslatok e felülvizsgálat eredményei, amelyek elsődleges célja a CRD-re beérkezett válaszok egy része által támogatott és a fenti 20. bekezdésben is említett zökkenőmentesebb áttérés volt.
24. A D. alrész, amely az utaskísérő személyzet orvosi alkalmasságára vonatkozó követelményeket írja le, az egyértelműség kedvéért egy új 3. szakaszt tartalmaz, amely olyan további követelményeket határoz meg, amelyek kizárólag a kereskedelmi légi közlekedésben dolgozó utaskísérő személyzeti tanúsítványok birtokosaira alkalmazandók.

További válaszok és hatásuk erre a véleményre

A. alrész – Általános követelmények

25. MED.A.001: Új d) ponttal egészült ki az utaskísérő személyzet orvosi vizsgálatában esetlegesen részt vevő foglalkozás-egészségügyi orvosokra vonatkozó „illetékes hatóság” meghatározása céljából.

26. MED.A.10: Új fogalom meghatározás került be az „alkalmassági vizsgálat” kapcsán, és a kifejezés következetes használata érdekében a dokumentum felülvizsgálatra került. Ennek eredményeként néhány változtatásra került sor, amelyeket szerkesztési jellegűnek tekintünk, mivel azzal a céllal kerültek bevezetésre, hogy biztosítsuk a szöveg konzisztenciáját.
27. MED.A.020: Egy új d) bekezdéssel egészült ki, amely az utaskísérő személyzet feladatai gyakorlásának felfüggesztéséről szól (korábban: MED.E.010).
28. MED.A.025 b) (4): Két, a tagállamoktól érkezett válasz azt jelezte, hogy a repülés-egészségügyi központoknak, repülés-egészségügyi szakorvosoknak és házi orvosoknak nyilvántartást kell vezetniük a repülés-egészségügyi vizsgálatokról, tesztekéről, kivizsgálásokról és alkalmassági vizsgálatokról, de ezeket ne kelljen rutinszerűen elküldeniük az engedélyező hatóság részére. Ennek az NPA-hoz küldött észrevételnek és a CRD-re adott válasznak a nemzeti adatvédelmi törvény volt az elsődleges oka.

A szöveg a következő okok miatt nem változott:

- Az ICAO 1. mellékletének 1.2.4.6⁴ bekezdése előírja, hogy a repülés-egészségügyi szakorvos köteles megküldeni a vizsgálat eredményét az engedélyező hatóság részére.
- Az ICAO 1. mellékletének⁵ 6.3.1.3. bekezdése (1. osztályú, kereskedelmi pilóták) és 6.4.1.3. bekezdése (2. osztályú, magánpilóták) azt is előírja, hogy az engedélyező hatóságnak kielégítőnek kell találnia a repülés-egészségügyi vizsgálat és alkalmassági vizsgálat eredményével. Az engedélyező hatóságnak emiatt szüksége van a megfelelő vizsgálati eredményekre.
- Általánosan elismert tény, hogy a pilóták teljes kórtörténete nagy jelentőséggel bír repülésre való alkalmasságuk felmérése során. A pilóták szabadon választhatnak, hogy Európán belül melyik repülés-egészségügyi központot vagy repülés-egészségügyi szakorvost keresik fel, a kiállított orvosi bizonyítványt pedig mindegyik tagállam elismeri. A repülés-egészségügyi szakorvosnak nem feltétlenül van meg a kérelmező teljes kórtörténete, illetve, nyelvi okok miatt előfordulhat, hogy nem érti a pilóta által a tisztázás érdekében bemutatott bizonyítékokat. Ilyen esetekben a repülési-egészségügyi szakorvos a pilóta szakszolgálati engedélyét kiállító engedélyező hatósághoz fordulhat a kórtörténettel kapcsolatos információkért. Másfelől az engedélyező hatóság csak akkor tudja értékelni az orvosi vizsgálat eredményét, ha a pilóta összes korábbi repülés-egészségügyi vizsgálatának eredményei a rendelkezésére állnak.
- Az engedélyező hatóságnak kell biztosítania az adatvédelmet, hogy ezzel eleget lehessen tenni a nemzeti adatvédelmi törvényeknek.

Az előírás a JAR-FCL 3.29. bekezdéséből került át.

MED.A.040: Az LAPL orvosi bizonyítványt házi orvos is kiállíthatja, és ez a végrehajtási szabályok szövegében is megjelenik a következő formában: „ha az engedélyező hatóság nemzeti törvényei engedélyezik azt”. A CRD-re adott számos válaszban azt javasolták, hogy egyszerűen ennyi szerepeljen: „ha a nemzeti törvények engedélyezik azt”. A szöveg nem módosult, mert ebben az esetben egy olyan ország pilótái, ahol a házi orvosok nem

⁴ ICAO 1. melléklet 1.2.4.6. A kérelmező 6. fejezet szerint elvégzett orvosi vizsgálatának befejezését követően a szakorvos köteles a vizsgálati eredményeket koordinálni, és egy olyan aláírt jelentést, vagy azzal egyenértékű dokumentumot az engedélyező hatósághoz annak előírásai szerint benyújtani, amelyben részletezi a vizsgálat eredményeit és az orvosi alkalmasság szempontjából értékeli a kapott eredményeket.

⁵ ICAO 1. melléklet, 6.3.1.3. Amennyiben az engedélyező hatóság kielégítőnek találja az ebben a szakaszban szereplő követelmények, valamint a 6.1 és a 6.2 bekezdés általános rendelkezéseinek teljesítését, 1. osztályú orvosi alkalmassági bizonyítványt kell kiállítani a pilóta részére. (A 2. osztályra vonatkozó egyenértékű szabály a 6.4.1.3. bekezdésben található.)

állíthatnak ki orvosi bizonyítványokat, a bizonyítványát egy olyan másik országban is kiállíthatatnák, ahol a házi orvosok rendelkeznek ilyen jogosultsággal. A CRD és a vélemény szövege is egyértelművé teszi, hogy itt is azon ország jogszabályai érvényesülnek, amely kiállította a pilóta szakszolgálati engedélyét.

30. MED.A.045: Az Ügynökség az LAPL orvosi bizonyítványok érvényességi idejét összehangolta az ICAO 1. mellékletében szereplő szabványaival és ajánlott gyakorlataival. Az Ügynökség ezt a módosítást is egyeztetette az érintettek csoportjaival, amelyek végül elfogadták azt. A rövidebb érvényességi időt az ellensúlyozza, hogy a repülés-egészségügyi szakorvosoknak, illetve házi orvosoknak az első orvosi bizonyítvány megadását követően, a kórtörténet alapján, a kérelmező 50 éves koráig nem kötelező megismételniük a repülés-egészségügyi vizsgálatokat és tesztek.

B. alrész – Pilóták orvosi bizonyítványára vonatkozó követelmények

31. MED.B.001 a) Az orvosi alkalmasság korlátozásairól szóló bekezdés a 9. bekezdésben említettek szerint átkerült az A. alrészről a B. alrészbe. Két tagállamtól kapott válaszból azt jelezték, hogy azokban az esetekben, amelyekben a pilóta nem felel meg teljes körűen a követelményeknek, az orvosi alkalmasságra vonatkozó döntést a repülés-egészségügyi központra vagy a repülés-egészségügyi szakorvosra kell meghoznia, nem pedig az engedélyező hatóságnak, illetve annak nem az engedélyező hatósággal folytatott egyeztetés útján kell megszületnie.

A vélemény szövege a következő okok miatt nem változott a CRD szövegezéséhez képest:

- ICAO 1. melléklet, 6.1.3. bekezdése⁶, ahol a repülés-egészségügyi szakorvos köteles tájékoztatni az engedélyező hatóságot minden olyan önálló esetről, amikor egy kérelmező nem felel meg teljes körűen a követelményeknek.
 - A JAR-FCL 3 jelen rendeletei előírják a hatóság repülés-egészségügyi részlege (AMS) számára, hogy értékelje ki azokat az eseteket, amelyekben a szabályoknak megfelelő alkalmasság nem bizonyítható, és döntse el, hogy korlátozásokkal vagy korlátozások nélkül az alkalmasságra vonatkozó minősítés kiadható-e, vagy sem. A 7. módosításban a JAR-FCL 3.125. bekezdése lehetőséget ad a repülés-egészségügyi részleg e feladatának egy repülés-egészségügyi központra (AMC) vagy repülés-egészségügyi szakorvosra történő átruházására, azonban a döntést továbbra is a repülés-egészségügyi részleggel egyeztetve kell meghozni, és a hatóságot tájékoztatni kell az eset részleteiről.
 - A tagállamok túlnyomó többsége az orvosi rész végrehajtási szabályaiban leírtaknak megfelelő rendszert alkalmaz.
32. MED.B.001 d) A válaszok beérkezését követően ezen albekezdés egy új üzemi korlátozással egészült ki annak érdekében, hogy a lehető legnagyobb rugalmasságot biztosítsa az LAPL és a 2. osztályú orvosi bizonyítványok alkalmassági vizsgálataihoz. Azokban az esetekben, ahol ezek a pilóták nem felelnek meg a vonatkozó követelményeknek, de folytatni tudják a repülést, tevékenységük korlátozható úgy, hogy csak utasok nélkül repülhessenek (OPL – Üzemi utas korlátozás).
33. Minden egyéb (orvosi) korlátozás a megfelelés elfogadható eszközei dokumentumban szerepel annak érdekében, hogy bizonyos fokú rugalmasságot biztosítson.
34. Az érintettek ugyancsak változtatásokat javasoltak a B. alrészben szereplő orvosi-műszaki követelmények kapcsán. A fő kérdések a következők voltak: inzulint igénylő

⁶ ICAO 1. melléklet, 6.1.3. A szakorvos köteles az engedélyező hatóság felé jelenteni minden olyan egyedi esetet, amikor – a szakorvos megítélése szerint – valamilyen követelmény kérelmező általi (számszerű, vagy más módon történő) nem teljesítése valószínűleg nem veszélyezteti a repülésbiztonságot a kérelmezett vagy már meglévő szakszolgálati engedélyből adódó jogosultságok gyakorlása közben.

cukorbetegség, távollátás 1. osztályú orvosi bizonyítványt első alkalommal igénylő kérelmezőknél, színlátás tesztelése és asztmás pilóták alkalmassági vizsgálata. Ezeket az észrevételeket és válaszokat az Ügynökség nem fogadta el, mivel ezek a módosítások jelentősen megváltoztatták volna a jelen vélemény alapjául szolgáló JAR-FCL 3 dokumentumot, és a cukorbetegség esetében ellentmondás alakult volna ki az ICAO 1. mellékletével. Az e véleménybe be nem vett javaslatok ismét mérlegelésre kerülnek a MED.001 számú szabályalkotási feladat során, és velük kapcsolatban konzultációra is sor kerül a szabályalkotási folyamat által előírtaknak megfelelően.

35. MED.B.095 A LAPL orvosi követelmények a CRD-ben már jóval az ICAO-szabványok alatt voltak. Az Ügynökség ezeket kis mértékben átfogalmazta, de alapvetően változatlanok maradtak.

D. alrész – Az utaskísérő személyzet orvosi alkalmasságára vonatkozó követelmények

36. MED.D.001 Általános megjegyzésekről szóló rész, amely csupán az egyértelműség érdekében tett szerkesztési változtatásokat tartalmazza.
37. MED.D.005 Repülés-egészségügyi vizsgálat. Ebben a szabályban három változás történt. Az első, amely a teljes alrészre vonatkozik, a MED.A.010 bekezdés új fogalom meghatározással („alkalmassági vizsgálat”) történt kiegészítésének következménye. A jelenlegi ajánlás szerint a jelentést le kell szűkíteni „repülés-egészségügyi (alkalmassági) vizsgálatra”, ami azt jelenti, hogy – amint az a 2. szakaszban további részletezésre kerül – a repülés-egészségügyi (alkalmassági) vizsgálatba akár a klinikai vizsgálat is beletartozhat. További változás történt a repülés-egészségügyi vizsgálatok közötti időközökben. Három különböző, kortól függő érvényességi időszak helyett mostani javaslatban egy maximális érvényességi időtartam szerepel, ugyanakkor azonban, szükség esetén, továbbra is rendelkezésre állnak rövidebb időszakok, illetve időközök. A legutolsó említésre méltó módosítás ugyancsak az orvosi rész szerkezetében bekövetkezett változások eredménye. Az utaskísérő személyzet repülés-egészségügyi vizsgálatának foglalkozás-egészségügyi orvos által történő elvégzéséhez szükséges képzettségek átkerültek az orvosi alkalmasságot vizsgáló összes orvosra kiterjedő speciális E. alrész MED.E.040 bekezdésébe.
38. MED.D.025 A repülés-egészségügyi vizsgálatok tartalma – ez a szabály is jelentősen megváltozott az „alkalmassági vizsgálat” fogalom meghatározással történt kiegészítés következtében. Az egyértelműség kedvéért módosult a) 1. pont, és ezáltal lehetővé vált a korábbi a) 3. pont törlése. A b) pont módosult, hogy biztosítani lehessen az újbóli vizsgálatok esetén alkalmazott klinikai vizsgálatokkal kapcsolatos jelenlegi gyakorlatok alapján kért rugalmasságot.
39. MED.D.030 Utaskísérő személyzet orvosi vizsgálati lapja. Amint azt az NPA-hoz érkezett számos észrevételben is ajánlották, a CRD korábbi MED.E.015 a) és b) pontjában szerepel valamilyen „orvosi papírra” vonatkozó követelményre irányuló javaslat. Az egyértelműség kedvéért ez átkerült ebbe az új szakaszba. Emellett a „tanúsítvány” szót a „vizsgálati lap” kifejezés váltotta fel, amint azt a CRD-hez érkezett egyik válaszban javasolták. Az Ügynökség tisztázta az utaskísérő személyzet ezen orvosi vizsgálati lapján feltüntetendő elemeket, és elkülönítette ezeket azoktól, amelyek az orvosi titoktartás követelményei alá esnek.
40. MED.D.035 Korlátozások. Ez a rendelkezés a CRD által biztosított rugalmasság érdekében, az NPA-hoz érkezett észrevételekben szereplő kéréseknek megfelelően enyhítő intézkedésként került be a CRD dokumentumba néhány olyan konkrét egészségügyi állapottal összefüggésben, amelyeket általában úgy tekintenek, hogy potenciálisan nem teszik lehetővé az utaskísérők feladatainak és kötelezettségeinek elvégzését. Ez nem módosult, hanem az egyértelműség érdekében mindössze átkerült az új 3. szakaszba.

E. alrész – Repülés-egészségügyi szakorvosok, háziorvosok, foglalkozás-egészségügyi orvosok

41. MED.E.035 Az a háziorvosokra vonatkozó követelmény, amely szerint repülés-egészségügyi ismeretekkel, illetve jelenleg is vagy korábban érvényes pilóta szakszolgálati engedéllyel kell rendelkezniük, törlésre került. A szöveg kiegészült azonban egy szabállyal, amely szerint ahhoz, hogy egy háziorvos elvégezhesse a pilóták orvosi alkalmassági vizsgálatát, további nemzeti szabályoknak kell eleget tennie.
42. MED.E.040 A foglalkozás-egészségügyi orvosokra vonatkozó, eredetileg a MED.E.005 c) 2. pontban található követelmények az egyértelműség érdekében átfogalmazásra kerültek.

P. GOUDOU

ügyvezető igazgató

I. melléklet – A CRD és a vélemény közötti konverziós táblázat

Vélemény / Cím	Vélemény	CRD	CRD / Cím
A. alrész – Általános követelmények			
1. szakasz – Általános megjegyzések			
Illetékes hatóság	MED.A.001	MED.A.001	Illetékes hatóság
Alkalmazási kör	MED.A.005	MED.A.005	Alkalmazási kör
Fogalommeghatározások	MED.A.010	MED.A.010	Fogalommeghatározások
Orvosi titoktartás	MED.A.015	MED.A.015	Orvosi titoktartás
Az orvosi alkalmasság csökkenése	MED.A.020	MED.A.025 MED.A.060 MED.E.010	Kötelezettségek teljesítésének felfüggesztése Jogosultságok gyakorlásának felfüggesztése Kötelezettségek teljesítésének felfüggesztése
A repülés-egészségügyi központok, repülés-egészségügyi szakorvosok, házi orvosok és foglalkozás-egészségügyi orvosok kötelezettségei	MED.A.025	MED.A.050	A repülés-egészségügyi központok, repülés-egészségügyi szakorvosok és házi orvosok kötelezettségei
2. szakasz - Orvosi bizonyítványokra vonatkozó követelmények			
Orvosi bizonyítványok	MED.A.030	MED.A.020	Orvosi bizonyítványok
Orvosi bizonyítvány iránti kérelem	MED.A.035	MED.A.035	Orvosi bizonyítvány iránti kérelem
Orvosi bizonyítványok kiállítása, újraérvényesítése és megújítása	MED.A.040	MED.A.030 MED.A.040 MED.A.050	Orvosi bizonyítványok kiállításának, újraérvényesítésének és megújításának illetékessége Orvosi bizonyítványok kiállításának, újraérvényesítésének és megújításának követelményei A repülés-egészségügyi központok, repülés-egészségügyi szakorvosok és házi orvosok kötelezettségei

Vélemény / Cím	Vélemény	CRD	CRD / Cím
Orvosi bizonyítványok érvényessége, újraérvényesítése és megújítása	MED.A.045	MED.A.055	Orvosi bizonyítványok érvényessége, újraérvényesítése és megújítása
Továbbküldés	MED.A.050	MED.A.050	c)
3. szakasz – Felfüggesztés és visszavonás			
./.	MED.A.020	MED.A.060	Jogosultságok gyakorlásának felfüggesztése
./.	MED.A.055	MED.A.065	Orvosi bizonyítványok felfüggesztése és visszavonása
B. alrész – Pilóták orvosi bizonyítványára vonatkozó követelmények			
1. szakasz – Általános megjegyzések			
Orvosi bizonyítványok korlátozása	MED.B.001	MED.A.045	Orvosi bizonyítványok korlátozása
	ezt követően átszámozás		
<i>C. alrész - Fenntartva</i>			
D. alrész – Az utaskísérő személyzet orvosi alkalmasságára vonatkozó követelmények			
1. szakasz – Általános követelmények			
Általános megjegyzések	MED.D.001	MED.E.001	Általános követelmények
Repülés-egészségügyi vizsgálat	MED.D.005	MED.E.005	Repülés-egészségügyi vizsgálat és alkalmassági vizsgálat
2. szakasz – Az utaskísérő személyzet repülés-egészségügyi vizsgálatára vonatkozó követelmények			
Általános megjegyzések	MED.D.020	MED.E.020	Általános követelmények
A repülés-egészségügyi vizsgálatok tartalma	MED.D.025	MED.E.025	A repülés-egészségügyi vizsgálatok és alkalmassági vizsgálatok tartalma
3. szakasz – Az utaskísérő személyzeti tanúsítvány kérelmezőire és birtokosaira vonatkozó kiegészítő követelmények			
Utaskísérő személyzet orvosi vizsgálati lapja	MED.D.030	MED.E.015 a)	Kiegészítő követelmények kereskedelmi légi

Vélemény / Cím	Vélemény	CRD	CRD / Cím
		és b)	közlekedésben dolgozó utaskísérő személyzeti tanúsítványok kérelmezőire és birtokosaira vonatkozóan (Orvosi tanúsítvány)
Korlátozások	MED.D.035	MED.E.015 c)	Kiegészítő követelmények kereskedelmi légi közlekedésben dolgozó utaskísérő személyzeti tanúsítványok kérelmezőire és birtokosaira vonatkozóan (Korlátozások)
E. alrész – Repülés-egészségügyi szakorvosok, házi orvosok, foglalkozás-egészségügyi orvosok			
1. szakasz – Repülés-egészségügyi szakorvosok			
Jogosultságok	MED.E.001	MED.C.001	Jogosultságok
	ezt követően átszámolás		
2. szakasz - Házi orvosok			
Házi orvosokra vonatkozó követelmények	MED.E.035	MED.D.001	Házi orvosokra vonatkozó követelmények
3. szakasz – Foglalkozás-egészségügyi orvosok			
Foglalkozás-egészségügyi orvosokra vonatkozó követelmények	MED.E.040	MED.E.005	c) Repülés-egészségügyi vizsgálatok és alkalmassági vizsgálatok