



MAGYARORSZÁG HIVATALOS LAPJA
2015. május 4., hétfő

Tartalomjegyzék

14/2015. (V. 4.) NGM rendelet	A Nemzeti Adó- és Vámhivatalnál foglalkoztatottak alkalmassági vizsgálatáról, valamint a Nemzeti Adó- és Vámhivatal Képzési, Egészségügyi és Kulturális Intézete által nyújtott egészségügyi szolgáltatás igénybevételére jogosultakról szóló 73/2013. (XII. 30.) NGM rendelet módosításáról	5636
21/2015. (V. 4.) NFM rendelet	A légitársaságok gyártásáról, építéséről és műszaki alkalmasságáról	5644
10/2015. (V. 4.) AB határozat	A pedagógusok előmeneteli rendszeréről és a közalkalmazottak jogállásáról szóló 326/2013. (VIII. 30.) Korm. rendelet 2014. november 3. napjáig hatályban volt 30. § (1) bekezdése alaptörvény-ellenességéről	5690
20/2015. (V. 4.) OGY határozat	A magyar védőnők napjáról	5699
21/2015. (V. 4.) OGY határozat	A kiegészítő üzemanyag és a radioaktív hulladék kezelésének nemzeti politikájáról	5699

V. A Kormány tagjainak rendeletei

A nemzetgazdasági miniszter 14/2015. (V. 4.) NGM rendelete a Nemzeti Adó- és Vámhivatalnál foglalkoztatottak alkalmassági vizsgálatáról, valamint a Nemzeti Adó- és Vámhivatal Képzési, Egészségügyi és Kulturális Intézete által nyújtott egészségügyi szolgáltatás igénybevételére jogosultakról szóló 73/2013. (XII. 30.) NGM rendelet módosításáról

A Nemzeti Adó- és Vámhivatalról szóló 2010. évi CXXII. törvény 82. § f) pontjában és 82/A. § (1) bekezdés d)–f) pontjában kapott felhatalmazás alapján, a kormányhivatalokat felügyelő miniszterek kijelöléséről szóló 5/2010. (XII. 23.) ME rendelet 1. § e) pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva a következőket rendelem el:

- 1. §** A Nemzeti Adó- és Vámhivatalnál foglalkoztatottak alkalmassági vizsgálatáról, valamint a Nemzeti Adó- és Vámhivatal Képzési, Egészségügyi és Kulturális Intézete által nyújtott egészségügyi szolgáltatás igénybevételére jogosultakról szóló 73/2013. (XII. 30.) NGM rendelet (a továbbiakban: NGM rendelet) 2. § a) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:
(E rendelet alkalmazásában)
- „a) *alkalmassági kategória*: a pénzügyőr, a kormánytisztviselői jogviszonyban álló pénzügyi nyomozó (a továbbiakban: civil pénzügyi nyomozó), valamint a pénzügyőrnek, a civil pénzügyi nyomozónak jelentkező személy egészségkárosító kockázatok alapján történő besorolása;”
- 2. §** Az NGM rendelet 6. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:
„6. § (1) Első fokon kizárólag a NAV KEKI végzi
- a) a pénzügyőrök, civil pénzügyi nyomozók és a hivatásos szolgálati jogviszonyba jelentkezők egészségi alkalmassági vizsgálatát, valamint
- b) a pszichikai alkalmassági vizsgálatokat.
- (2) A fizikai alkalmasság felmérését a NAV Bevetési Főigazgatósága, továbbá a Repülőtéri Főigazgatóság, valamint a regionális vám- és pénzügyőri főigazgatóságok végzik.”
- 3. §** Az NGM rendelet 7. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:
„7. § (1) A kormányzati szolgálati jogviszonyba jelentkezők esetében egészségi, továbbá – a munkakör 1. mellékletben meghatározott kockázati tényezőire figyelemmel – a munkáltatói jogkör gyakorlójának kezdeményezésére pszichikai alkalmassági vizsgálatot kell végezni. A munkáltatói jogkör gyakorlója a foglalkozás- orvostan szakorvos javaslata alapján is kezdeményezheti a pszichikai alkalmassági vizsgálatot. Civil pénzügyi nyomozó munkakörbe jelentkezők esetén kötelező a pszichikai alkalmassági vizsgálat elvégzése.
- (2) A hivatásos szolgálati jogviszonyba jelentkezők esetében egészségi, pszichikai és fizikai alkalmassági vizsgálatot kell végezni.
- (3) A jelölt azonos munkakörben, azonos alkalmassági kategóriában ismételt vizsgálat nélkül foglalkoztatható, ha
- a) a szolgálati jogviszony létesítésére az előzetes alkalmassági vizsgálat befejezését követő hat hónapon belül kerül sor,
- b) az előzetes vizsgálat során „Alkalmos” minősítést kapott, és
- c) nyilatkozik, hogy egészségi állapotában az a) pontban meghatározott időszak alatt változás nem történt.”
- 4. §** (1) Az NGM rendelet 8. § (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:
„(2) Időszakos alkalmassági vizsgálatot – a (3) bekezdésben foglalt eltéréssel – rendszeresen, de
- a) az egészségi alkalmassági vizsgálatot
- aa) pénzügyőrök és civil pénzügyi nyomozók esetében legalább évente,
- ab) az aa) alpont alá nem tartozó foglalkoztatottak esetében legalább két évente,
- b) a pszichikai alkalmassági vizsgálatot pénzügyőrök, valamint civil pénzügyi nyomozók esetében legalább két évente,
- c) a fizikai alkalmassági vizsgálatot pénzügyőrök esetében legalább két évente kell elvégezni.”

- (2) Az NGM rendelet 8. § (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:
„(4) A (2) bekezdés c) pontjában foglaltaktól eltérően nem kell időszakos fizikai alkalmassági vizsgálaton részt venni, ha
a) a pénzügyőr az 50. életévét betöltötte,
b) a pénzügyőr
ba) nem kizárólag pénzügyőr által betölthető munkakörben foglalkoztatott vagy
bb) zenész, vezetőzenész munkakört tölt be.”

- 5. §** Az NGM rendelet 9. § (1) bekezdése a) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:
(*Soron kívüli alkalmassági vizsgálatot kell végezni:*)
„a) a pénzügyőrnél, civil pénzügyi nyomozónál az alkalmassági kategória megváltoztatása előtt;”

- 6. §** Az NGM rendelet 12. § (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:
„(4) A jelölt, illetve a foglalkoztatott, akinél a 3. mellékletben meghatározott egészségügyi alkalmasságot kizáró okok esetén legalább egy, pszichikai alkalmasságot kizáró okok esetén 1–3. pont közül legalább kettő, 4–8. pontok esetén legalább egy kizáró ok fennáll, szolgálati jogviszonyba nem vehető fel, illetve szolgálati jogviszonyát meg kell szüntetni.”

- 7. §** (1) Az NGM rendelet 17. § (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:
„(2) A fizikai alkalmassági vizsgálaton résztvevőket nemenként öt csoportba kell sorolni a következők szerint:
a) I. csoport: 29 éves korig,
b) II. csoport: 30–35 éves kor között,
c) III. csoport: 36–40 éves kor között,
d) IV. csoport: 41–49 éves kor között,
e) V. csoport: speciális bevetési egység tagjai, egységhez jelentkezők.”
- (2) Az NGM rendelet 17. § (4)–(6) bekezdése helyébe a következő rendelkezések lépnek:
„(4) A fizikai alkalmassági vizsgálaton az vehet részt, aki hat hónapnál nem régebbi egészségi alkalmassági vizsgálaton „Egészségileg alkalmas” minősítést kapott, vagy aki érvényes sportorvosi engedéllyel rendelkezik.
(5) A (2) bekezdés a)–d) pontjában meghatározott csoportok esetén a fizikai alkalmasság vizsgálatára szolgáló mozgásformák a következők:
a) mellső fekvőtámaszban karhajlítás-nyújtás,
b) hajlított karú függés,
c) fekvenyomás,
d) 4×10 m-es ingafutás,
e) helyből távolugrás,
f) hanyattfekvésből felülés,
g) 2000 m futás.
(6) A fizikai alkalmasság minősítése az (5) bekezdésben meghatározott mozgásformák közül négy – a kötelezően előírt 2000 m-es futás és a foglalkoztatott által az (5) bekezdés a)–f) pontjából választott három mozgásforma – kondicionális gyakorlat végrehajtásának eredménye alapján történik. Az egyes kondicionális gyakorlatokért legfeljebb 25 pont, a négy gyakorlat végrehajtása esetén összesen 100 pont adható, azzal, hogy egyes gyakorlatonként többletpont nem adható.”

- 8. §** Az NGM rendelet 19. § (2)–(3) bekezdése helyébe a következő rendelkezések lépnek:
„(2) A négy kondicionális gyakorlat végrehajtásának értékelése alapján a vizsgált személy minősítése – a (3) bekezdésben meghatározott feladatot ellátó pénzügyőr kivételével – az I–IV. korcsoport esetében
a) 40 pontig „Fizikailag alkalmatlan”,
b) 41 ponttól „Fizikailag alkalmas”.
(3) A négy kondicionális gyakorlat végrehajtásának értékelése alapján a vizsgált személy minősítése a 2. melléklet I. kategória b)–c) és h)–i) pontjaiban meghatározott feltételek együttes fennállása esetében
a) 60 pontig „Fizikailag alkalmatlan”,
b) 61 ponttól „Fizikailag alkalmas”.”

- 9. §** Az NGM rendelet 20. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:
„20. § (1) Ha a vizsgálaton részt vevő személy az egyes mozgásformák végrehajtása során elért eredményére figyelemmel kéri, a kérdéses mozgásformát az adott fizikai alkalmassági vizsgálat során egy alkalommal megismételheti.
(2) Ha a pénzügyőr a fizikai alkalmassági követelményt a felmérés során nem teljesíti, az ismételt állapotfelmérésre hat hónapon belül egy alkalommal kerülhet sor, amit az előző felmérést követően legkorábban 30 naptári nap elteltével lehet végrehajtani. Amennyiben a pénzügyőr az ismételt fizikai alkalmassági vizsgálat során sem teljesíti a fizikai felmérés követelményeit, akkor „Fizikailag alkalmatlan” minősítést kap.”
- 10. §** (1) Az NGM rendelet 2. melléklete helyébe az 1. melléklet lép.
(2) Az NGM rendelet 4. melléklete helyébe a 2. melléklet lép.
- 11. §** Az NGM rendelet
a) 11. §-ában a „pénzügyi nyomozó” szövegrész helyébe a „civil pénzügyi nyomozó” szöveg,
b) 8. § (5) bekezdésében az „orvosilag” szövegrész helyébe a „szakmailag” szöveg,
c) 22.§ (3) bekezdésében az „egészségügyi és sportszakmai” szövegrész helyébe a „sportszakmai” szöveg lép.
- 12. §** Ez a rendelet a kihirdetését követő napon lép hatályba.

Varga Mihály s. k.,
nemzetgazdasági miniszter

1. melléklet a 14/2015. (V. 4.) NGM rendelethez

„2. melléklet a 73/2013. (XII. 30.) NGM rendelethez

Pénzügyőrök, valamint civil pénzügyi nyomozók alkalmassági kategóriái

I. kategória

Az I. alkalmassági kategóriába tartoznak azok a pénzügyőrök, civil pénzügyi nyomozók,

- a) akik fokozott balesetveszélynek vannak kitéve, vagy
- b) akik éjszakai műszakban, váltószolgálatban, határszolgálatban, járőrszolgálatban teljesítenek szolgálatot, vagy
- c) akik fegyvert viselnek, vagy
- d) akik megkülönböztetett jelzésű járművet vezetnek, vagy
- e) akiknél megosztott figyelem, fokozott koncentráció szükséges, vagy
- f) akiknek jó érzékszervi funkciókkal kell rendelkezniük, vagy
- g) akik ionizáló sugárexpozíció veszélynek vannak kitéve, vagy
- h) akik kényszerítő eszközt alkalmazhatnak, vagy
- i) akik fizikai sérülésnek vannak kitéve

feladatuk ellátása során.

II. kategória

A II. alkalmassági kategóriába tartoznak azok a pénzügyőrök, civil pénzügyi nyomozók, akiknél feladatuk ellátása során a következő feltételek bármelyike fennáll:

- a) vegyi anyag expozíció,
- b) kézi anyagmozgatás (15 kg feletti súly esetén),
- c) kényszerterhelyzetben végzett munka,
- d) napi 3 órát meghaladó időtartamban pihenés nélküli állás,
- e) napi 3 órát meghaladó időtartamban pihenés nélküli járás,

- f) tartós ülés napi 3 órát meghaladó időtartamban, helyzetváltoztatás nélkül,
- g) porexpozíció,
- h) terhelő munkahelyi klíma,
- i) zajexpozíció,
- j) nem-ionizáló sugárzás expozíció,
- k) vibráció,
- l) egyéni védőeszköz használat,
- m) biológiai tényezők expozíciója,
- n) járványügyi érdekből kiemelt munkakör,
- o) váltakozó helyszínen végzett munka,
- p) gépjárművezetés napi 3 órát meghaladó időtartamban,
- q) vezetői munkakör betöltése,
- r) a NAV hatósági, illetve szolgáltató tevékenysége során közvetlen, személyes kapcsolatba kerülnek ügyfelekkel, külső személyekkel, melynek során konfliktus helyzet is kialakulhat.

III. kategória

A III. alkalmassági kategóriába tartoznak az I–II. kategóriába nem sorolható pénzügyőrök, civil pénzügyi nyomozók”

2. melléklet a 14/2015. (V. 4.) NGM rendelethez

„4. melléklet a 73/2013. (XII. 30.) NGM rendelethez

I.

I. korcsoport (29 éves korig)

Pont	Fekvőtámaszban karhajlítás-nyújtás 30 mp alatt		Hajlított karú függés időre mp		Fekvenyomás		4x10 m-es ingafutás mp		Helyből távolugrás cm		Hanyattfekvésből felülés 60 mp alatt		2000 m-es futás (perc)	
	Férfi	Nő	Férfi	Nő	60 kg/db	25 kg/db	Férfi	Nő	Férfi	Nő	Férfi	Nő	Férfi	Nő
25	35	20	73	45	25	25	8,8	9,4	250	220	55	45	7;35	10;00
24	34	19	70	44	24	24	8,9	9,5	245	218	54	44	7;40	10;06
23	33	18	67	43	23	23	9	9,6	242	216	53	43	7;45	10;12
22	32	17	64	42	22	22	9,1	9,7	240	214	52	42	7;50	10;18
21	31	16	61	41	21	21	9,2	9,8	238	212	51	41	7;55	10;21
20	30	15	58	40	20	20	9,3	9,9	236	210	50	40	8;00	10;30
19	29	14	55	39	19	19	9,4	10	234	208	49	39	8;15	10;40
18	28	13	52	38	18	18	9,5	10,1	232	206	48	38	8;30	10;50
17	27	12	49	37	17	17	9,6	10,2	230	204	47	36	8;45	11;00
16	26	11	46	36	16	16	9,7	10,3	228	202	46	34	9;00	11;10
15	25	10	43	35	15	15	9,8	10,4	226	200	45	32	9;15	11;20
14	24	9	41	34	14	14	9,9	10,5	224	198	44	30	9;30	11;30
13	23	8	39	32	13	13	10	10,6	222	196	43	28	9;45	11;40
12	22	7	37	30	12	12	10,1	10,7	220	194	42	26	10;00	11;50
11	21	6	35	28	11	11	10,2	10,8	218	192	40	24	10;15	12;00
10	20		33	26	10	10	10,3	10,9	216	190	38	22	10;30	12;15
9	19	5	30	24	9	9	10,4	11	214	188	36	20	10;45	12;30
8	18		27	22	8	8	10,5	11,1	212	186	34	18	11;00	12;45
7	17		24	20	7	7	10,6	11,2	210	184	32	16	11;20	13;00

6	16	4	21	18	6	6	10,7	11,3	208	182	30	14	11;40	13;30
5	15		18	15	5	5	10,8	11,4	206	180	29	12	12;00	14;00
4	14		16	13	4	4	10,9	11,5	204	178	28	10	12;20	14;30
3	13	3	14	11	3	3	11	11,6	202	176	27	9	12;40	15;00
2	12	2	12	9	2	2	11,1	11,7	200	174	26	8	13;00	15;30
1	11	1	10	8	1	1	11,2	11,8	198	172	25	7	13;30	16;00

II.

II. korcsoport (30–35 éves kor között)

Pont	Fekvőtámaszban karhajlítás-nyújtás 30 mp alatt		Hajlított karú függés időre mp		Fekvenyomás		4×10 m-es ingafutás mp		Helyből távolugrás cm		Hanyattfekvésből felülés 60 mp alatt		2000 m-es futás (perc)	
	Férfi	Nő	Férfi	Nő	60 kg/db	25 kg/db	Férfi	Nő	Férfi	Nő	Férfi	Nő	Férfi	Nő
25	30	15	65	35	23	23	9	9,6	240	200	45	35	8;00	11;00
24	29		62	34			9,1	9,7	238	198	44	34	8;06	11;06
23	28	14	59	33	22	22	9,2	9,8	236	196	43	33	8;12	11;12
22	27		56	32			9,3	9,9	234	194	42	32	8;18	11;18
21	26	13	54	31	21	21	9,4	10	232	192	41	31	8;21	11;21
20	25		52	30	20	20	9,5	10,1	230	190	40	30	8;30	11;30
19	24	12	50	29	19	19	9,6	10,2	228	188	39	29	8;40	11;40
18	23		48	28	18	18	9,7	10,3	226	186	38	28	8;50	11;50
17	22	11	46	27	17	17	9,8	10,4	224	184	37	27	9;00	12;00
16	21	10	43	26	16	16	9,9	10,5	222	182	36	26	9;15	12;10
15	20	9	40	25	15	15	10	10,6	220	180	35	24	9;30	12;20
14	19	8	37	24	14	14	10,1	10,7	218	178	34	23	9;45	12;30
13	18	7	34	22	13	13	10,2	10,8	216	176	33	22	10;00	12;40
12	17	6	32	21	12	12	10,3	10,9	214	174	32	21	10;15	12;50
11	16	5	30	20	11	11	10,4	11	212	172	31	20	10;30	13;00
10	15		28	19	10	10	10,5	11,1	210	170	30	18	10;45	13;15
9	14	4	26	18	9	9	10,6	11,2	208	169	29	16	11;00	13;30
8	13		24	17	8	8	10,7	11,3	206	168	28	14	11;20	13;45
7	12		22	16	7	7	10,8	11,4	204	167	27	12	11;40	14;00
6	11	3	20	15	6	6	10,9	11,5	202	166	26	10	12;00	14;30
5	10		17	14	5	5	11	11,6	200	165	25	9	12;20	15;00
4	9	2	15	12	4	4	11,1	11,7	198	164	24	8	12;40	15;30
3	8		13	10	3	3	11,2	11,8	196	163	23	7	13;00	16;00
2	7	1	11	8	2	2	11,3	11,9	194	162	22	6	13;30	16;30
1	6		9	6	1	1	11,4	12	192	161	21	5	14;00	17;00

III.

III. korcsoport (36–40 éves kor között)

Pont	Fekvőtámaszban karhajlítás-nyújtás 30 mp alatt		Hajlított karú függés időre mp		Fekvenyomás		4×10 m-es ingafutás mp		Helyből távolugrás cm		Hanyattfekvésből felülés 60 mp alatt		2000 m-es futás (perc)	
	Férfi	Nő	Férfi	Nő	60 kg/db	25 kg/db	Férfi	Nő	Férfi	Nő	Férfi	Nő	Férfi	Nő
25	25	13	60	30	20	20	9,5	10,1	230	190	40	30	8;30	11;30

24	24		57	29			9,6	10,2	228	188	39	29	8;36	11;36
23	23	12	54	28	19	19	9,7	10,3	226	186	38	28	8;42	11;42
22	22		51	27			9,8	10,4	224	184	37	27	8;48	11;48
21	21	11	49	26	18	18	9,9	10,5	222	182	36	26	8;51	11;54
20	20		47	25			10	10,6	220	180	35	25	9;00	12;00
19	19	10	45	24	17	17	10,1	10,7	218	178	34	24	9;10	12;10
18	18		43	23			10,2	10,8	216	176	33	23	9;20	12;20
17	17	9	41	22	16	16	10,3	10,9	214	174	32	22	9;30	12;30
16	16	8	39	21			10,4	11	212	172	31	21	9;45	12;40
15	15	7	35	20	15	15	10,5	11,1	210	170	30	20	10;00	12;50
14	14	6	32	19	14	14	10,6	11,2	208	168	29	19	10;15	13;00
13	13	5	28	17	13	13	10,7	11,3	206	166	28	18	10;30	13;15
12	12	4	27	16	12	12	10,8	11,4	204	164	27	17	10;45	13;30
11	11	3	25	15	11	11	10,9	11,5	202	162	26	16	11;00	13;45
10	10		23	14	10	10	11	11,6	200	160	25	15	11;15	14;00
9	9	2	21	13	9	9	11,1	11,7	198	159	24	14	11;30	14;15
8	8		19	12	8	8	11,2	11,8	196	158	23	13	11;45	14;30
7	7		17	11	7	7	11,3	11,9	195	157	22	12	12;00	14;45
6	6	1	15	10	6	6	11,4	12	194	156	21	11	12;15	15;00
5	5		12	9	5	5	11,5	12,1	193	155	20	10	12;30	15;30
4	4		10	7	4	4	11,6	12,2	192	154	19	8	13;00	16;00
3	3		8	5	3	3	11,7	12,3	191	153	18	6	13;30	16;30
2	2		6	3	2	2	11,8	12,4	190	152	17	4	14;00	17;00
1	1		4	1	1	1	11,9	12,5	189	151	16	2	14;30	17;30

IV.

IV. korcsoport (41–49 éves kor között)

Pont	Fekvőtámaszban karhajlítás-nyújtás 30 mp alatt		Hajlított karú függés időre mp		Fekvenyomás		4×10 m-es ingafutás mp		Helyből távolugrás cm		Hanyattfekvésből felülés 60 mp alatt		2000 m-es futás (perc)	
	Férfi	Nő	Férfi	Nő	60 kg/db	25 kg/db	Férfi	Nő	Férfi	Nő	Férfi	Nő	Férfi	Nő
25	20	13	40	20	16	16	11	12	215	175	35	25	9;30	12;00
24	19		37	19			11,2	12,2	213	173	34	24	9;36	12;08
23			35	18	15	15	11,4	12,4	211	171	33	23	9;42	12;16
22	18	12	33	17			11,6	12,6	209	169	32	22	9;48	12;24
21	17	11	31	16	14	14	11,8	12,8	207	167	31	21	9;54	12;32
20	16		29	15			11,9	12,9	205	165	30	20	10;00	12;40
19	15	10	27	14	13	13	12	13	203	163	29	19	10;10	12;50
18			25	13			12,2	13,2	200	161	28	18	10;20	13;00
17	14	9	23	12	12	12	12,3	13,3	199	160	27	17	10;30	13;15
16	13		21				12,4	13,4	198	159	26	16	10;38	13;30
15	12	8	19	11	11	11	12,5	13,5	197	158	25	15	10;46	13;45
14			18				12,6	13,6	196	157	24	14	10;54	14;00
13	11	7	17	10	10	10	12,7	13,7	195	156	23	13	11;02	14;15
12		6	16				12,8	13,8	194	155	22	12	11;10	14;30
11	10	5	15	9	9	9	12,9	13,9	193	154	21	11	11;18	14;45
10			14				13	14	192	153	20	10	11;26	15;00

9	9	4	13	8	8	8	13,2	14,2	191	152	19	9	11;34	15;15
8	8	3	12				13,3	14,3	190	151	18	8	11;50	15;30
7	7		11	7	7	7	13,4	14,4	189	150	17	7	12;10	15;45
6	6	2	10		6	6	13,5	14,5	188	149	16	6	12;30	16;00
5	5		9	6	5	5	13,6	14,6	187	148	15	5	13;00	16;30
4	4	1	8		4	4	13,7	14,7	186	147	14	4	13;30	17;00
3	3		7	5	3	3	13,8	14,8	185	146	13	3	14;00	17;30
2	2		5	3	2	2	13,9	14,9	184	145	12	2	14;30	18;00
1	1		4	1	1	1	14	15	183	144	11	1	15;00	18;30

V.

V. csoport (speciális bevetési egység tagjai, egységhez jelentkezők)

a) a speciális bevetési egységhez jelentkezők esetében meghatározott minimum követelmények:

Teljesítendő feladatok

	Gyakorlatok	Életkor	29 éves korig	30–35 év között	36–40 év között	41–49 év között
1.	Húzózkodás 2 perc időtartam alatt		20 db	18 db	16 db	14 db
2.	Hajlított karú függés		55 mp	50 mp	45 mp	40 mp
3.	Mellső fekvőtámaszban karhajlítás-nyújtás 2 perc időtartam alatt		80 db	70 db	60 db	50 db
4.	Mellső fekvőtámaszban nyújtott karú statikus tartás		180 mp	150 mp	120 mp	110 mp
5.	Felülés 2 perc időtartam alatt		100 db	90 db	80 db	70 db
6.	Statikus lábtartás		120 mp	110 mp	100 mp	90 mp
7.	Futás 60 m		9 mp	9,5 mp	10 mp	10,5 mp
8.	Guggolás 2 perc időtartam alatt		100 db	90 db	80 db	70 db
9.	Guggoló tartás		140 mp	130 mp	120 mp	110 mp
10.	Futás 15,40 perc időtartam alatt		3200 m	3000 m	2800 m	2700 m

b) a speciális bevetési egységnél foglalkoztatottak esetében meghatározott minimum követelmények:

	Gyakorlatok	Életkor	29 éves korig	30–35 év között	36–40 év között	41–49 év között
1.	Húzózkodás 1 perc időtartam alatt		20 db	18 db	16 db	14 db
2.	Mellső fekvőtámaszban karhajlítás-nyújtás 2 perc időtartam alatt		80 db	70 db	60 db	50 db
3.	Felülés 2 perc időtartam alatt		100 db	90 db	80 db	70 db
4.	Futás 60 m		9 mp	9,5 mp	10 mp	10,5 mp
5.	Guggoló tartás		140 mp	130 mp	120 mp	110 mp
6.	Leütés 30-30 db		60 mp	70 mp	75 mp	80 mp
7.	Guggolás 2 perc időtartam alatt		90 db	80 db	70 db	60 db
8.	Futás 3000 m		14 perc	15 perc	16 perc	17 perc

VI.

Az egyes feladatok végrehajtásának követelményei, rendje

1. A fizikai állapot felmérés helyszínét olyan helyen kell kijelölni, ahol a felmérés lebonyolítására minden feltétel adott. A felmérés során biztosítani kell a lebonyolításhoz szükséges környezetet, eszközöket, továbbá a baleset-megelőzés érdekében a megfelelő felügyeletet.
2. A felmérés teljesítésére egyénenként 90 perc áll rendelkezésre. A felmérés megkezdése előtt 15 perc általános bemelegítést és mozgásformák váltásánál mozgásformánként legfeljebb 10 perc pihenő időt kell biztosítani.
3. Mellső fekvőtámaszban karhajlítás-nyújtás
 - a) pálya: tornaterem vagy sportpálya
 - b) kiinduló helyzet: mellső fekvőtámasz a talajon (karok vállszélességben, nyújtottan, előrenéző ujjakkal a talajon, törzs egyenes, térd nyújtott, lábak összezárva, fej mérsékelten emelt, előrenéző tekintettel)
 - ba) 1. ütem: mindkét kar hajlítása úgy, hogy a mellkas a talajt érje (a könyököket kissé kifelé vigyük, ne szorítsuk a törzshöz, a láb és a törzs egyvonalban, csípőnket ne engedjük le, de ne is emeljük, fejünkkel előre nézünk)
 - bb) 2. ütem: mindkét kar nyújtása (mint a kiinduló helyzetnél)
 - c) feladat: 30 másodpercen keresztül folyamatos végrehajtás
 - d) értékelés: csak az előírt testhelyzetekben végrehajtott gyakorlatok darabszáma érvényes
 - e) eszközfelhasználás: stopperóra
4. Hajlított karú függés
 - a) pálya: tornaterem vagy sportpálya
 - b) kiinduló helyzet: hajlított karú függés (karok vállszélességben, alsó vagy felső madárfogással, áll a rúd vagy a nyújtó felett, melyre nem támaszkodhat)
 - c) feladat: a kiinduló helyzet megtartása mért időre
 - d) értékelés: mért idő a függés megkezdése és a végrehajtó szemmagasságának a nyújtó vagy rúd alá süllyedéséig eltelt idő másodpercben
 - e) eszközfelhasználás: bordásfalra erősített függeszkedőállvány vagy nyújtó, zsámoly, laticeles szőnyeg, stopperóra, síkpor
5. Fekvenyomás
 - a) pálya: tornaterem vagy sportpálya
 - b) kiinduló helyzet: hanyattfekvés, súlyzórud tartása mellső rézsútos középtartásban (kb. vállszélességben, vagy kicsit szélesebben)
 - ba) 1. ütem: páros karhajlítás, súlyzó rúd leengedése mellig
 - bb) 2. ütem: karok nyújtása (kiinduló helyzetbe)
 - c) feladat: a férfiaknak 60 kg-os (rúd, tárcsákkal) a nőknek 25 kg-os (rúd, tárcsákkal) hanyattfekvő helyzetből (fekvő padon) történő kinyomása
 - d) értékelés: csak az előírt testhelyzetekben végrehajtott gyakorlatok darabszáma érvényes
 - e) eszközfelhasználás: fekvőpad, erőgép vagy súlyzórud előírt súlyú kiegészítővel, súlyzótartó állvány
 - f) megjegyzés: A baleset megelőzése érdekében a gyakorlatot kétfős asszisztencia segítségével kell végrehajtani, valamint ügyelni kell arra, hogy a rúd leengedése során az ne zuhanjon a mellkasra.
6. 4×10 méteres ingafutás
 - a) pálya: tornaterem vagy sportpálya
 - b) kiinduló helyzet: a rajtvonal mögött álló rajthelyzet
 - c) feladat: a 4×10 m-es táv időre való megtétele úgy, hogy a futó az egymástól 10 m-re lévő két vonal közt fut. Fordulónként lábbal érinteni kell az elől lévő vonalat.
 - d) értékelés: a rajt-cél vonalon való másodszori áthaladás zárja az időmérést, másodperc-tizedmásodperc méréssel
 - e) eszközfelhasználás: jelzett és kimért sík pálya, stopperóra, rajtszámok, síp
 - f) megjegyzés: Elesést követően ismételtető a gyakorlat.
7. Helyből távolugrás
 - a) helyszín: tornaterem vagy sportpálya
 - b) kiinduló helyzet: az ugróvonal mögött álló helyzet
 - c) feladat: helyből karlendítéssel, páros lábról történő elrugaskodással elugrás a legnagyobb távolságra

- d) értékelés: az ugróvonaltól mért legközelebbi talajszintet érintő távolság
 - e) eszközfelhasználás: ugrógödör vagy jelzett pálya, talajegyengető szerszám, mérőszalag
8. Hanyattfekvésből felülés
- a) pálya: tornaterem vagy sportpálya
 - b) kiinduló helyzet: hanyattfekvés hajlított lábbal (kb. derékszögben), lábfej rögzítve (segédeszközzel, társ segítségével), tarkóra tartás, vagy mell előtt keresztben felkarra fogás
 - ba) 1. ütem: felülés, egy könyök érinti a térdet
 - bb) 2. ütem: ereszkedés kiinduló helyzetbe
 - c) feladat: 1 percen keresztül folyamatos végrehajtás
 - d) értékelés: csak az előírt testhelyzetekben végrehajtott gyakorlatok darabszáma érvényes
 - e) eszközfelhasználás: bordásfal szőnyeggel, vagy ülőpad, stopperóra
9. 2000 m-es síkfutás
- a) pálya: sportpálya vagy sík területen, kimért, ellenőrizhetően belátható pálya
 - b) kiinduló helyzet: a rajtvonal mögött álló rajthelyzet
 - c) feladat: 2000 méter távolság megtétele időre
 - d) értékelés: a célvonalon való áthaladás zárja az időmérést (perc, másodpercméréssel)
 - e) eszközfelhasználás: futópálya vagy kijelölt sík terep, minimum 60 memóriás stopperóra, rajtszámok, síp"

A nemzeti fejlesztési miniszter 21/2015. (V. 4.) NFM rendelete a légi járművek gyártásáról, építéséről és műszaki alkalmasságáról

A légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 74. § (1) bekezdés y) pontjában, valamint a 74. § (2) bekezdés d), h) és o) pontjában kapott felhatalmazás alapján, a Kormány tagjainak feladat- és hatásköréről szóló 152/2014. (VI. 6.) Korm. rendelet 109. § 13. pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva a következőket rendelem el:

1. RÉSZ ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. A rendelet hatálya és értelmező rendelkezések

1. § E rendelet hatálya a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EK tanácsi rendelet, 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 (a továbbiakban: 216/2008/EK rendelet) hatálya alá nem tartozó polgári légi járművek tervezésére, gyártására, építésére, típus- és légi alkalmassági tanúsítására, egyedi repülési engedélyére, folyamatos légi alkalmasságának fenntartására, valamint megfelelési tanúsítására terjed ki.

2. § E rendelet alkalmazásában:

1. *autogiro*: a levegőnél nehezebb légi jármű, amelyet repülés közben egy vagy több rotoron keletkező felhajtóerő tart a levegőben, amely rotorok szabadon forognak alapvetően függőleges tengely körül (ún. gyroplane);
2. *ballon*: olyan, a levegőnél könnyebb, erőgép meghajtással nem rendelkező légi jármű, amely meleg levegővel vagy gázzal töltött (ún. free balloon);
3. *ejtőernyő*: olyan, a légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: Lt.) 12. § (1) bekezdése szerinti személyzet által vezetett egyéb repülőeszköz, amelynek kormányzása aerodinamikai módon történik, a szárny alakját az áramlás biztosítja, alkalmas szabadesésben történő nyitásra, vezetője a szárnyon több felfüggesztési ponthoz csatlakozik (ún. parachute);
4. *folyamatos légi alkalmasság*: mindazon folyamatok összessége, amelyek biztosítják, hogy a légi jármű a teljes élettartama alatt megfeleljen a légi alkalmassági követelményeknek és azt, hogy a légi jármű biztonságosan üzemeltethető legyen;

5. *gyalog siklórepülő*: lábról induló siklórepülő;
6. *helyből felszálló repülőgép*: a levegőnél nehezebb olyan légi jármű, amely képes a függőleges felszállásra, a függőleges leszállásra és a kis sebességgel történő repülésre, és amely elsődlegesen a motormeghajtású emelőszerkezettől, vagy az emeléshez alkalmazott motor tolóerőtől függ ezen repülési tartományokban, valamint az emelésben szerepet nem játszó nem forgó légi jármű-felülettől, vagy felületektől a vízszintes repülés alatt (ún. powered lift);
7. *helikopter*: olyan, a levegőnél nehezebb légi jármű, amelynek levegőben maradását általában a függőleges tengelyre szerelt egy vagy több erőgép meghajtású rotoron képződő felhajtóerő biztosítja;
8. *karbantartás*: légi járműnek, vagy légi jármű komponensének nagyjavítását, javítását, ellenőrző vizsgálatát, cseréjét, átalakítását vagy hibaelhárítását, vagy ezek kombinációját jelenti, a repülés előtti ellenőrzés kivételével;
9. *katonai múltú légi jármű*: a 216/2008/EK rendelet II. Melléklet d) pontjában, valamint az a) pont ii) alpont harmadik francia bekezdésében meghatározott légi jármű;
10. *KIT építésű légi jármű*: olyan amatőr építésű légi jármű, amelyet nagyobb részegységeket, vagy előre összeszerelt elemeket magában foglaló építőkészletből építenek meg;
11. *komponens*: bármely hajtómű, légcsavar, összetett alkatrész, berendezés;
12. *könnyű autogiro*: a 216/2008/EK rendelet II. Melléklet f) pontjában meghatározott légi jármű;
13. *kutatási, kísérleti, vagy tudományos célú légi jármű*: az ismeretanyag bővítése, új alkalmazási lehetőségek kidolgozása érdekében a következő célból épített légi jármű:
 - a) az üzemeltetés során megállapítsák egy ötletéről annak további fejlesztési lehetőségeit (pl. új berendezés installációja, új üzemeltetési technikák, repülőgépek újfajta alkalmazásai),
 - b) valamely előírásnak, követelménynek történő megfelelés vizsgálata vagy demonstrálása az üzemeltetés során,
 - c) jelen rendeletben meghatározott típusalkalmassági tanúsítvány megszerzéséhez szükséges típusvizsgálatokat, típusesztek elvégzése,
 - d) piackutatás,
 - e) a személyzetek továbbképzése olyan speciális jellemzőjű, kialakítású légi járművön, amelyből nem áll rendelkezésre hasonló jellemzővel rendelkező;
14. *légi alkalmassági határozat*: az Lt. 3/C. § (1) bekezdésében meghatározott légiközlekedési hatósági döntés;
15. *légi jármű kategória*: a légi járművek kategóriába sorolása meghatározott alapjellemzők szerint;
16. *léghajó*: a levegőnél könnyebb, erőgép-meghajtású légi jármű;
17. *motoros vitorlázó-repülőgép*: integráltan felszerelt, nem behúzható motorral és nem behúzható légcsavarral felszerelt, saját erőből felszállni és emelkedni képes vitorlázó-repülőgép (ún. touring motor glider [TMG]);
18. *repülés előtti ellenőrzés*: repülés előtt abból a célból végrehajtott ellenőrzés, hogy a légi jármű a tervezett repüléshez megfelelő állapotban van;
19. *repülőeszköz*: siklórepülő eszköz, az ejtőernyő és a 216/2008/EK rendelet II. Melléklet e) pontjában meghatározott egyszemélyes vagy 300 kg legnagyobb felszálló tömeget el nem érő repülőgép együttes megnevezése;
20. *repülőgép*: hajtóművel felszerelt, levegőnél nehezebb légi jármű, amely a repüléshez szükséges felhajtóerőt főleg aerodinamikai erőkből nyeri, amely erők olyan felületeken keletkeznek, melyek adott repülési körülmények között rögzítettek;
21. *sárkányrepülő eszköz*: olyan, személyzet által vezetett egyéb repülőeszköz, amelynek kormányzása súlypontáthelyezéssel vagy súlypontáthelyezéssel és aerodinamikai kormányzással együttesen történik, a szárny alakjának megtartására belső merevítő vázszerkezet szolgál, vezetője a szárnyon egyetlen felfüggesztési ponthoz csatlakozik (ún. hangglider);
22. *segédmotoros siklóernyő*: segédmotorral felszerelt, lábról vagy kocsiszerkezetről (ún. trike) indítható siklóernyő (ún. powered parachutes/powering paraglider);
23. *segédmotoros sárkányrepülő eszköz*: segédmotorral felszerelt, lábról vagy kocsiszerkezetről (ún. trike) indítható sárkányrepülő (ún. powered hangglider);
24. *siklóernyő*: olyan, személyzet által vezetett egyéb repülőeszköz, amelynek kormányzása aerodinamikai vagy súlypont áthelyezéssel külön és együttesen is lehetséges, a szárny alakját az áramlás biztosítja, szabadesésben történő nyitásra nem alkalmas, vezetője a szárnyon több felfüggesztési ponthoz csatlakozik (ún. paraglider);
25. *siklórepülő eszköz*: az Lt. 12. § (1) bekezdése szerinti személyzet által vezetett egyéb repülőeszköz, amely lehet sárkányrepülő eszköz vagy siklóernyő;

26. *súlyos veszélyes helyzet*: a légi jármű olyan meghibásodása, zavara, hibája, vagy a légi járművel kapcsolatban bekövetkező olyan esemény, amely a polgári légi közlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló 2010. október 20-i 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben meghatározott súlyos repülőesemény bekövetkezéséhez vezethet;
27. *tandem repülés*: a siklórepülő eszköz, vagy az ejtőernyő esetében a pilótával összekapcsolva egy vagy több személy repül;
28. *terv építésű légi jármű*: olyan légi jármű, amelynek a szerkezete kizárólag tervek alapján készült, a főbb részegységei előre gyártott építőkészlet felhasználása nélkül készültek; terv építésű légi jármű az építő saját terve alapján épült légi jármű is;
29. *történelmi jelentőségű légi jármű*: a 216/2008/EK rendelet II. Melléklet a) pontjában meghatározott légi jármű, az ii) pont harmadik francia bekezdésében meghatározott légi jármű kivételével;
30. *ultrakönnnyű légi jármű*: a 216/2008/EK rendelet II. Melléklet e) pontjában meghatározott légi jármű, kivéve a sárkányrepülő eszköz és az egyszemélyes, vagy 300 kg legnagyobb felszálló tömeget el nem érő légi járművet;
31. *vitorlázó-repülőgép*: erőgép meghajtással nem, vagy kiegészítő motorral és légcsavarral rendelkező, levegőnél nehezebb légi jármű, amely repülés közben a felhajtóerőt elsősorban a repülés adott szakaszaiban rögzített helyzetben maradó felületeire ható aerodinamikai reakciók révén nyeri (ún. glider).

2. RÉSZ

ULTRAKÖNNYŰ LÉGIJÁRMŰRE, KÖNNYŰ AUTOGIRORA, TOVÁBBÁ REPÜLŐGÉPRE, HELIKOPTERRE, 4600 M³-NÉL KISEBB TÉRFOGATÚ LÉGHAJÓRA, BALLONRA, VITORLÁZÓ REPÜLŐGÉPRE, HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉPRE, AUTOGIRORA, MOTOROS VITORLÁZÓ-REPÜLŐGÉPRE VONATKOZÓ RENDELKEZÉSEK

I. FEJEZET

ULTRAKÖNNYŰ LÉGIJÁRMŰ ÉS KÖNNYŰ AUTOGIRO TÍPUSALKALMASSÁGI TANÚSÍTÁSÁRA, GYÁRTÁSRA VONATKOZÓ RENDELKEZÉSEK

2. A típusalkalmassági tanúsítási kérelem

- 3. §**
- (1) Az ultrakönnnyű légi jármű és könnyű autogiro (a továbbiakban együtt: könnyű légi jármű) típusalkalmassági tanúsítványának kiadására irányuló eljárás megindítását a légi közlekedési hatóság által meghatározott formanyomtatvány használatával, a légi jármű tulajdonos vagy a tulajdonosi hozzájárulással rendelkező személy vagy szervezet kérelmezheti írásban a légi közlekedési hatóságnál.
 - (2) A kérelemnek – a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvényben (a továbbiakban: Ket.) meghatározottakon kívül – az (5) bekezdésben meghatározott eltéréssel – tartalmaznia kell:
 - a) a kérelmezett könnyű légi jármű típus megnevezését, kategóriáját,
 - b) az arra vonatkozó adatokat, hogy a kérelmező vagy vele jogviszonyban álló személy megfelel a 7. §-ban a felelős tervezőre megállapított követelményeknek (a továbbiakban: felelős tervezői jogosultság),
 - c) az alapul vett légi alkalmassági előírás megnevezését, megjelölve a kiadó illetékes szervezetet és a kiadás számát, dátumát, valamint a revízió számát,
 - d) a könnyű légi jármű gyártójának nevét és címét.
 - (3) A kérelemhez mellékelni kell:
 - a) a felelős tervezői jogosultság igazolására szolgáló dokumentum (dokumentumok) másolatát,
 - b) ha a kérelmező nem rendelkezik felelős tervezői jogosultsággal, akkor a felelős tervezővel kötött megállapodás másolatát, oly módon, hogy abból a felek ellenszolgáltatásra vonatkozó rendelkezései kitarthatóak,
 - c) a kérelmezett könnyű légi jármű típustervét,
 - d) a típusvizsgálatokról, típusesztekről készült jegyzőkönyvet (jegyzőkönyveket) és az ezzel összefüggő megfeleléségi nyilatkozatot (nyilatkozatokat),
 - e) a felelős tervező nyilatkozatát arra vonatkozóan, hogy a típusterv a megjelölt eltérésekkel, megfelel az alkalmazandó légi alkalmassági előírásnak,

- f) a kérelmező nyilatkozatát arra vonatkozóan, hogy képes teljesíteni a típusalkalmassági tanúsítvány tulajdonosával szemben támasztott kötelezettségeket,
 - g) a részletes műszaki tervdokumentációt.
- (4) A részletes műszaki tervdokumentációt a kérelmező papír alapon, összefűzve és lezárt dobozban adja át a légiközlekedési hatóságnak, aki azt lezáró pecséttel látja el, és az eljárás befejezésével a kérelmező részére visszaadja. A kérelmező a műszaki tervdokumentációt köteles megőrizni.
- (5) Amennyiben a kérelmező az Lt. 46. § (5) bekezdése alapján valamely állam illetékes hatósága által kiadott igazolás alapján kéri a könnyű légi jármű típusalkalmassági tanúsítványának kiadását, a kérelemnek a (2) bekezdés a) pontjában meghatározott feltételt kell tartalmaznia, valamint a kérelemhez mellékelni kell a másik állam által kiadott igazolást.

3. Alkalmazandó légi alkalmassági előírás, típusterv, típusvizsgálatok, típusesztek

- 4. §**
- (1) A könnyű légi járműnek meg kell felelnie az Európai Unió, vagy az Európai Unió valamely tagállamának illetékes hatósága, vagy szervezete által kiadott vagy elfogadott légi alkalmassági előírásnak.
- (2) Az az (1) bekezdésben meghatározott alkalmazandó légi alkalmassági előírás választható a típusalkalmassági tanúsítás alapjául, amely magyar vagy angol nyelven rendelkezésre áll, és angol nyelv esetében a felelős tervező az angol nyelvet az előírás alkalmazásához szükséges szinten ismeri. A nyelvismeretről a felelős tervező nyilatkozatát kell elfogadni.

- 5. §**
- A kérelmezett könnyű légi jármű típustervének tartalmaznia kell:
- a) az alkalmazandó légi alkalmassági előírásnak történő megfelelés részleteit, valamint az attól való eltérés, vagy eltérések leírását magában foglaló megfelelési jegyzéket,
 - b) az aerodinamikai-, szilárdsági-szerkezeti-, teljesítmény-számításokat,
 - c) a rajzkészletet, amely magában foglalja a könnyű légi jármű külső általános három nézeti méretezett vázlatát, és a szerkezeti rendszerrajzokat, amelyek alapján azonosíthatók a típus fő egységei és rendszerei,
 - d) a súlypontmérési utasítást,
 - e) a szilárdsági-szerkezeti bevizsgálás programját és annak végrehajtását tanúsító dokumentumokat,
 - f) a típus repülési tesztekét,
 - g) az anyagokra, eljárásokra, komponensekre, valamint a termék gyártási és összeszerelési módszereire vonatkozó, a termék megfelelőségének biztosításához szükséges információkat,
 - h) bármely egyéb, és rendelkezésre álló adatot, amely alapján meg lehet határozni az ugyanilyen típusú későbbi könnyű légi járművek légi alkalmasságát,
 - i) az alkalmazandó légi alkalmassági előírásban előírt kézikönyv (kézikönyvek) egy példányát.

- 6. §**
- (1) A könnyű légi jármű típusalkalmassági tanúsításához a kérelmezőnek biztosítania kell az alkalmazandó légi alkalmassági előírás szerinti megfelelés igazolásához szükséges típusvizsgálatok és típusesztek elvégzését.
- (2) Az (1) bekezdésben meghatározott típusesztek elvégzését megelőzően a felelős tervezőnek igazolnia kell, hogy a felhasznált anyagok, eljárások, a gyártási folyamatok, a szerkezeti felépítés és kialakítás a szükséges mértékben megfelel a típustervre vonatkozó előírásoknak.
- (3) A (2) bekezdésben meghatározott megfelelés igazolásáról a felelős tervező megfelelési nyilatkozatot állít ki.
- (4) A légiközlekedési hatóság kérésére a kérelmezőnek lehetővé kell tennie, hogy a légiközlekedési hatóság
- a) megvizsgáljon bármely dokumentumot, vagy elvégezzen valamely vizsgálatot a (2) és a (3) bekezdésben meghatározott megfelelési nyilatkozat érvényességének ellenőrzéséhez,
 - b) jelen lehessen a repülési, vagy a földi tesztekénél, annak érdekében, hogy megbizonyosodhasson arról, hogy nincs olyan sajátosság vagy jellemző, amely miatt azoknál a felhasználásoknál, amelyekre a típusalkalmassági tanúsítványt kérelmezik, a könnyű légi jármű ne lenne biztonságos.
- (5) A könnyű légi jármű típus repülési tesztjét az alkalmazandó légi alkalmassági előírásban meghatározottak szerint kell végrehajtani, de a teszteknek legalább a következőkre kell kiterjedniük:
- a) földi üzemi próbák,
 - b) teljesítmény és általános repülési jellemzők vizsgálata,
 - c) repülés különböző súlyponthelyzetek mellett,
 - d) stabilitási vizsgálatok,
 - e) kis sebességű repülés és átesés,

- f) rendkívüli repülési helyzetek, pl. dugóhúzó-, lebillenési hajlam,
 - g) szilárdsági határértékek ellenőrzése, szerkezeti merevség vizsgálata,
 - h) a vészhelyzeti eljárások szimulálása és ilyen körülmények közötti vizsgálatok.
- (6) A típus repülési tesztelését a felelős tervező és típusalkalmassági tanúsítvány tulajdonosa által együttesen meghatározott, az adott típusra kidolgozott repülési program végrehajtására képes, megfelelő légi járművezetésre jogosító engedéllyel, valamint tapasztalattal rendelkező személy végezheti.

4. A felelős tervezői jogosultság

- 7. §**
- (1) Könnyű légi jármű felelős tervezői feladatait az a személy láthatja el, aki rendelkezik
- a) felsőfokú repülő-, gépész-, vagy közlekedésmérnöki szakképzettséggel, és
 - b) legalább 5 éves tervezői, gyártói vagy üzemeltetői tapasztalattal valamely légi jármű kategóriában.
- (2) A felelős tervező felel:
- a) az általa készített típusstervnek az alkalmazandó légi alkalmassági előírásnak, a megjelölt eltérésekkel történő megfelelésért,
 - b) a típussterv készítésében részben vagy egészében részt vevő, a tervezői feladat szakmai tartalmának megfelelő szakismerettel rendelkező egyéb tervezők kiválasztásáért, és az egyéb tervezők közötti egyeztetések koordinálásáért, terveik összehangolásáért.

5. A típusalkalmassági tanúsítvány

- 8. §**
- (1) Ha a légiközlekedési hatóság megállapítja, hogy a könnyű légi jármű típus
- a) megfelel a jelen rendeletben meghatározott követelményeknek, vagy
 - b) az Lt. 46. § (5) bekezdése alapján elfogadta más állam illetékes hatóságának igazolását arról, hogy a típus a nemzetközi előírásoknak megfelel és a biztonságos repülésre, illetve rendeltetésszerű használatra alkalmas, akkor a könnyű légi jármű típusra a típusalkalmassági tanúsítványt határozatlan időtartamra kiadja.
- (2) A könnyű légi jármű típusalkalmassági tanúsítványának – a Ket.-ben meghatározottakon kívül – tartalmaznia kell:
- a) a könnyű légi jármű típusalkalmassági tanúsítványa tulajdonosának nevét, címét,
 - b) a könnyű légi jármű osztályát, besorolását,
 - c) a könnyű légi jármű típusát,
 - d) a könnyű légi jármű alkalmazásának célját,
 - e) típussterv megjelölését, és
 - f) a légiközlekedési hatóság nyilatkozatát arra vonatkozóan, hogy a típusalkalmassági tanúsítványban meghatározott könnyű légi jármű a jelen rendeletben foglaltaknak és az alkalmazandó légi alkalmassági előírásnak megfelel, és biztonságos repülésre alkalmas.
- (3) A könnyű légi jármű típusalkalmassági tanúsítványának mellékletét képezi a típusalkalmassági tanúsítvány specifikációs adatlap, amelynek tartalmaznia kell:
- a) a könnyű légi jármű típusát, változatát, modelljét, kategóriáját,
 - b) a könnyű légi jármű gyártójának nevét és címét,
 - c) a típusalkalmassági tanúsítvány kiadásának alapjául szolgáló dokumentumok megnevezését,
 - d) az alkalmazandó légi alkalmassági előírást,
 - e) a könnyű légi jármű műszaki jellemzőit és az üzemeltetési korlátozásokat, beleértve annak általános leírását, a minimális felszereléseket, a méreteket, a motor, légcsavar jellemzőit, a sebességi és terhelési korlátozásokat, és az engedélyezett üzemeltetés jellegét,
 - f) amennyiben alkalmazandó, a típusváltozatok adatait,
 - g) az üzemeltetési dokumentáció leírását,
 - h) a szükséges egyéb bejegyzéseket.
- (4) A könnyű légi jármű típusalkalmassági tanúsítványát magyar és angol nyelven kell kiállítani.
- (5) Amennyiben alapos okkal valószínűsíthető, hogy a könnyű légi jármű típus nem felel meg az alkalmazandó légi alkalmassági előírásnak vagy a biztonságos üzemeltetés követelményeinek, a légiközlekedési hatóság a könnyű légi jármű típusalkalmassági tanúsítványa tulajdonosát határidő tűzésével felhívja a követelmények teljesítése elmaradásának jogkövetkezményeire és a könnyű légi jármű típusalkalmassági tanúsítványát felfüggeszti.
- (6) Akkor, ha az (5) bekezdésben meghatározott határidő eredménytelenül telt el, a légiközlekedési hatóság a könnyű légi jármű típusalkalmassági tanúsítványát visszavonja.

- 9. §** (1) A könnyű légitársasági típusalkalmassági tanúsítvány tulajdonosának kötelezettsége:
- a) minden olyan meghibásodás, zavar, hiba vagy egyéb olyan esemény jelentése a légiközlekedési hatóságnak, amelyről a típusalkalmassági tanúsítványban szereplő típusú könnyű légitársasággal kapcsolatban tudomása van, és amely esetében a típus a repülésre súlyosan veszélyes helyzetet eredményezett vagy eredményezhet,
 - b) a légiközlekedési hatóság által az Lt. 3/C. § (1) bekezdés alapján kiadott légitársasági határozatban megállapított kötelezettség teljesítése,
 - c) biztosítani a tervezés és a gyártás megfelelő összehangolását, amennyiben nem a típusalkalmassági tanúsítvány tulajdonosa a gyártó, a gyártóval kötött megállapodáson keresztül,
 - d) biztonságos helyen megőrizni a légiközlekedési hatóság által pecséttel ellátott részletes műszaki tervdokumentációt, valamint megőrizni minden lényeges tervezési információt, tervrajzot, vizsgálati jelentést, beleértve a tesztek vizsgálati jegyzőkönyveit,
 - e) gondoskodni a légitársasági előírásban meghatározott kézikönyv, vagy kézikönyvek mesterpéldányainak naprakészségéről, illetve a kézikönyv (kézikönyvek) másolatainak a légiközlekedési hatóság kérésére a légiközlekedési hatóság részére történő átadásáról,
 - f) a könnyű légitársasági folyamatos légitársaságának támogatása,
 - g) az alkalmazandó légitársasági előírással összhangban elkészített leíró adatokból és kivitelezési utasításokból álló, a folyamatos légitársaságra vonatkozó utasításokból legalább egy teljes sorozatot átadni
 - ga) szállításkor, vagy
 - gb) a könnyű légitársasági első légitársasági tanúsítványának kiállításakor abban az esetben, ha ez utóbbira a szállítást követően kerül sor,
 a könnyű légitársaságok valamennyi ismert tulajdonosának, majd ezt követően ezeket az utasításokat kérésre minden olyan személy rendelkezésére bocsátani vagy bármely elérhető formában közzé tenni annak számára, akinek ezen utasítások betartása kötelező,
 - h) a folyamatos légitársaságra vonatkozó utasítások módosításait rendelkezésre bocsátani a g) pontban meghatározott személyek, szervezetek számára.
- (2) Az (1) bekezdés a) pontjában meghatározott jelentést a légiközlekedési hatóság által megállapított formában és módon, a lehető legrövidebb időn belül, de legkésőbb 72 órával a súlyosan veszélyes helyzet megállapítását követően kell megtenni, kivéve, ha rendkívüli körülmények ezt megakadályozzák.
- 10. §** (1) Ha a könnyű légitársasági típusalkalmassági tanúsítványának tulajdonosa nem teljesíti a 9. § (1) bekezdésben meghatározott kötelezettségét, akkor a légiközlekedési hatóság teljesítési határidő megállapításával felszólítja annak teljesítésére.
- (2) A légiközlekedési hatóság a könnyű légitársasági típusalkalmassági tanúsítványát határozatlan időtartamra felfüggeszti, ha a típusalkalmassági tanúsítvány tulajdonosa az (1) bekezdésben meghatározottak szerint határidőre nem tesz eleget a kötelezettség teljesítésének.
- (3) A légiközlekedési hatóság a könnyű légitársasági típusalkalmassági tanúsítványát visszavonja, ha a típusalkalmassági tanúsítvány tulajdonosa jogutód nélkül marad vagy megszűnik.
- (4) Ha a légiközlekedési hatóság könnyű légitársasági típusalkalmassági tanúsítványát a (2) és a (3) bekezdés alapján felfüggeszti vagy visszavonja, akkor a könnyű légitársasági tulajdonosa a könnyű légitársasági jellemzője alapján egyedi repülési engedélyt kérhet. Az egyedi repülési engedélyre vonatkozó kérelem benyújtásától az engedély kiadásáig változtatás nélkül üzemeltethető a könnyű légitársasági-, és a légitársasági tanúsítványban foglaltak szerint.
- 11. §** (1) A könnyű légitársasági típusalkalmassági tanúsítványának módosítását kell kérelmeznie a tanúsítvány tulajdonosának a légiközlekedési hatóságtól, ha a típuson a típusalkalmassági tanúsítványban meghatározottakhoz képest olyan módosítást kíván végrehajtani, amely jelentős hatással van a könnyű légitársasági tömegére, egyensúlyára, szerkezeti szilárdságára, megbízhatóságára, üzemeltetési jellemzőire, vagy a légitársaságát befolyásoló egyéb tulajdonságára.
- (2) A könnyű légitársasági típusalkalmassági tanúsítványának módosítására irányuló kérelemnek – a Ket.-ben meghatározottakon kívül – tartalmaznia kell:
- a) a módosítás leírását,
 - b) a típusterv és a kézikönyv, vagy kézikönyvek módosítással érintett részét,

- c) a módosítás során alkalmazandó légialkalmassági előírás megnevezését, megjelölve a kiadó illetékes szervezetet és a kiadás számát, dátumát, valamint a revízió számát.
- (3) A típusalkalmassági tanúsítvány módosítására irányuló kérelemhez mellékelni kell a felelős tervező nyilatkozatát arra vonatkozóan, hogy a tívusterv módosítása a megjelölt eltérésekkel megfelel az alkalmazandó légialkalmassági előírásnak.

12. § A légiközlekedési hatóság a könnyű légijárműre kiadott típusalkalmassági tanúsítványokról nyilvántartást vezet.

6. Gyártási engedély

- 13. §**
- (1) Könnyű légijármű gyártására szóló gyártási engedély kiadását a légiközlekedési hatóság által meghatározott formanyomtatvány használatával természetes, vagy jogi személy kérelmezheti a légiközlekedési hatóságnál.
 - (2) A kérelemnek – a Ket.-ben meghatározottakon kívül – tartalmaznia kell:
 - a) a gyártandó könnyű légijármű típus megnevezését és típusalkalmassági tanúsítvány számát, vagy ha folyamatban van a típusalkalmassági tanúsítvány kiadása iránti eljárás, akkor a könnyű légijármű típus megnevezését, kategóriáját,
 - b) az arra vonatkozó nyilatkozatot, hogy a gyártó rendelkezik az adott könnyű légijármű típusra vonatkozó tívustervekkel,
 - c) a gyártási hely (gyártási helyek) címét,
 - d) a gyártásfelügyelő személy nevét, képzettségét és tapasztalatát.
 - (3) A kérelemhez mellékelni kell:
 - a) amennyiben a kérelmező nem a könnyű légijármű típusalkalmassági tanúsítványának tulajdonosa, vagy a tanúsítvány kiadásának kezdeményezője a tulajdonossal kötött megállapodást, amely alapján biztosítható a gyártás és tervezés megfelelő összehangolása,
 - b) a gyártás-ellenőrzési rendszer főbb elemeinek leírását, és az azt tartalmazó a gyártó szervezetére, működésre vonatkozó dokumentumokat,
 - c) a gyártási hely leírását, a helyiség elrendezési rajzát,
 - d) a gyártásfelügyelő e rendeletben meghatározott képzettségét, tapasztalatát igazoló dokumentum vagy dokumentumok másolatát.

- 14. §**
- (1) Ha a légiközlekedési hatóság megállapítja, hogy a gyártó teljesíti a jelen rendeletben meghatározott követelményeket, akkor a gyártási engedélyt határozatlan időtartamra adja ki.
 - (2) A gyártási engedély hatályos marad mindaddig, amíg a gyártási engedély kiadásának feltételei fennállnak.
 - (3) A légiközlekedési hatóság évente legalább egyszer helyszíni ellenőrzést tart a gyártó szervezetnél, jelen rendeletben meghatározott követelmények teljesítésének ellenőrzése céljából. A gyártó köteles a helyszíni ellenőrzés lefolytatását lehetővé tenni.
 - (4) Ha a légiközlekedési hatóság megállapítja, hogy a gyártó nem teljesíti a jelen rendeletben a gyártási engedélyre meghatározott követelményeket, akkor a (6) bekezdésre, valamint az Lt. 3/C. § (5)–(7) bekezdésében foglaltakra figyelemmel, a gyártóval egyeztetett legalább 20 nap teljesítési határidő megállapításával, a jogkövetkezményekre történő figyelmeztetéssel, a Ket. 94. §-ában foglaltak szerint eljárva végzésben kötelezi a gyártót a jogszerű állapot helyreállítására.
 - (5) Ha az engedélyes a végzésben megállapított határidőn belül nem tesz eleget a kötelezettségének, akkor a légiközlekedési hatóság az engedélyt visszavonja.
 - (6) A gyártónak a (4) bekezdésben meghatározott esetben a követelményeknek történő megfelelés érdekében javító intézkedéseket kell kidolgozni, amelyben megjelöli a teljesítési határidőt, vagy határidőket.

15. § A gyártási engedély alapjául szolgáló adat megváltozását a gyártó szervezet a változást követő 15 napon belül köteles bejelenteni a légiközlekedési hatóságnak.

7. Gyártás-ellenőrzési rendszer, a gyártó kötelezettsége

- 16. §**
- (1) A gyártás-ellenőrzési rendszernek a gyártó szervezet működési dokumentumaiban rögzített módon biztosítania kell a könnyű légijárműre vonatkozó tervezési adatoknak történő megfelelést és a biztonságos üzemkés állapotát, oly

módon, hogy a felhasznált főbb szerkezeti anyagok és alkatrészek, valamint a gyártásban közreműködő személyek kiléte és tevékenységének módja nyomon követhetőek legyenek.

- (2) A gyártás-ellenőrzési rendszernek biztosítania kell a lehetőséget annak megállapítására, hogy
- a beérkező anyagok, valamint a beszerzett, illetve az alvállalkozóktól megrendelt, a könnyű légi járműben felhasznált kritikus anyagok és alkatrészek megfelelnek a vonatkozó tervadatokban előírtaknak,
 - a beérkező anyagokat, valamint a beszerzett vagy az alvállalkozóktól megrendelt anyagokat és alkatrészeket azonosították,
 - a könnyű légi jármű minőségét és biztonságát befolyásoló eljárások, gyártási technikák és összeszerelési módszerek kivitelezése megfelel a vonatkozó előírásoknak,
 - a típusterv módosításait, beleértve a helyettesítő anyagokat, alkatrészeket, megfelelően hagyták jóvá és ellenőrizték, mielőtt azokat beépítették a könnyű légi járműbe,
 - a károsodásnak és minőségromlásnak kitett anyagokat, alkatrészeket megfelelően tárolják és védik,
 - a kiselejtezett anyagokat és alkatrészeket oly módon különítik el és határozzák meg, hogy az kizárja a könnyű légi járműbe történő beépítésüket.

- 17. §** (1) Gyártásfelügyelő az a személy lehet, aki a választott építési módszerben (pl. fa, kompozit, fém) kellő tapasztalatot szerzett, valamint rendelkezik
- felsőfokú repülő-, gépész-, vagy közlekedésmérnöki szakképzettséggel, vagy
 - legalább középfokú repülő- vagy közlekedés-gépésztechnikusi, illetve gépésztechnikusi szakképesítéssel, vagy
 - legalább 5 éves légi jármű gyártásban, fejlesztésben, üzemeltetésben eltöltött tapasztalattal, és a felelős tervező őt arra alkalmasnak ítéli.
- (2) A gyártásfelügyelő és a felelős tervező azonos személy is lehet.
- (3) A gyártásfelügyelő felelős a könnyű légi jármű gyártás során a típustervben foglaltak betartásáért és a betartás ellenőrzéséért.

18. § A gyártás során a könnyű légi jármű ellenőrző repülését végző légi járművezetőt a gyártásfelügyelő jelöli ki.

19. § A gyártó kötelezettsége:

- a gyártás helyén tartani azokat a műszaki adatokat és rajzokat, amelyekre szükség van annak meghatározásához, hogy a könnyű légi jármű megfelel-e a vonatkozó tervadatoknak,
- működtetni a gyártás-ellenőrzési rendszert,
- együttműködni a típusalkalmassági tanúsítvány tulajdonosával a folyamatos légi alkalmassággal összefüggő olyan intézkedés végrehajtásában, amely a már legyártott könnyű légi járművel kapcsolatos,
- belső események jelentésére szolgáló rendszert kialakítani és fenntartani annak érdekében, hogy lehetővé tegye a gyártás során történt eseményekre vonatkozó jelentések összegyűjtését és értékelését a káros tendenciák meghatározása, valamint a hiányosságok kiküszöbölése érdekében, továbbá a jelenthető események kivonatolását, oly módon, hogy a rendszer magában foglalja az eseményekre vonatkozó lényeges információk értékelését és a kapcsolódó információk terjesztését,
- a típusalkalmassági tanúsítvány tulajdonosa felé jelenteni minden olyan esetet, amelyben a gyártó könnyű légi járműveket hozott forgalomba, és később megállapították, hogy azok eltérnek a vonatkozó tervadatoktól, valamint a típusalkalmassági tanúsítvány tulajdonosával együtt vizsgálatot lefolytatni azoknak az eltéréseknek a meghatározására, amelyek veszélyes helyzet kialakulásához vezethetnek,
- jelenteni a légiközlekedési hatóság számára azokat az eltéréseket, amelyeket az e) pontban meghatározottak szerint határoztak meg, és amelyek veszélyes helyzet kialakulásához vezethetnek.

8. Gyártói megfeleléségi nyilatkozat

- 20. §** (1) A könnyű légi jármű gyártója a teljes légi járműre vonatkozóan megfeleléségi nyilatkozatot bocsát ki a könnyű légi jármű tulajdonjogának első átruházásakor vagy a légi alkalmassági tanúsítványa első kiállításának kérelmezésekor.
- (2) A gyártói megfeleléségi nyilatkozatot a gyártó szervezetnél arra feljogosított és felelős személy írja alá.
- (3) A megfeleléségi nyilatkozat a következőket tartalmazza:
- nyilatkozatot a légi járműre vonatkozóan, amely szerint a könnyű légi jármű megfelel a típustervnek, és biztonságos repülésre alkalmas állapotban van,

- b) a könnyű légi jármű egyedi konfigurációs adatait,
- c) nyilatkozatot a könnyű légi járműre vonatkozóan, amely szerint elvégezték az alkalmazandó légi alkalmassági előírásban és a 6. § (6) bekezdésben meghatározott földi és repülési tesztek.

9. Komponens

- 21. §** A légi jármű komponens akkor alkalmas egy típusalkalmassági tanúsítvánnyal rendelkező könnyű légi járműbe történő beszerelésre, ha a komponens megfelel, vagy bizonyítottan egyenértékű a típustervben meghatározottakkal.

10. Légi alkalmassági tanúsítvány

- 22. §**
- (1) A könnyű légi jármű légi alkalmassági tanúsítványának kiadására irányuló eljárás megindítását a légiközlekedési hatóság által meghatározott formanyomtatvány használatával, a könnyű légi jármű tulajdonosa vagy a légi jármű üzemben tartója kérelmezheti írásban a légiközlekedési hatóságnál.
 - (2) A légi alkalmassági tanúsítvány iránti kérelem a könnyű légi jármű üzemben tartási engedélye iránti kérelemmel egyidejűleg is benyújtható.
 - (3) A kérelemnek – a Ket.-ben meghatározottakon kívül – tartalmaznia kell a könnyű légi jármű típusát és gyári számát (számait).
 - (4) A kérelemhez mellékelni kell:
 - a) új könnyű légi jármű esetében:
 - aa) a gyártói megfelelőségi nyilatkozatot vagy külföldön gyártott könnyű légi jármű esetében a külföldi illetékes hatóság által kiadott gyártói engedélyt,
 - ab) a súlyra, a súlypontra vonatkozó jelentést és a súlypontmérési lapot, felszerelési listát,
 - ac) az alkalmazandó légi alkalmassági előírásban előírt kézikönyvet, vagy kézikönyveket,
 - b) használt könnyű légi jármű esetében:
 - ba) az Európai Unióból származó könnyű légi jármű esetében külföldi illetékes hatóság által kiadott egyedi légi alkalmassági bizonyítvány vagy tanúsítvány másolatát,
 - bb) az Európai Unió kívüli államból származó könnyű légi jármű esetében az ab) pontban meghatározottakat, valamint a külföldi illetékes hatóság által kiadott, a típus alkalmasságára, valamint az egyedi légi alkalmasságára vonatkozó bizonyítványok, tanúsítványok másolatát, vagy ezek adatait tartalmazó igazolást,
 - bc) az alkalmazandó légi alkalmassági előírásban előírt kézikönyvet (kézikönyveket).
- 23. §**
- (1) A könnyű légi jármű légi alkalmassági tanúsítványát a légiközlekedési hatóság akkor adja ki, ha a kérelemhez mellékelte a dokumentumok alapján megállapítja, hogy
 - a) új könnyű légi jármű esetében a könnyű légi jármű
 - aa) megfelel a vonatkozó típusalkalmassági tanúsítvány alapjául szolgáló típustervnek és
 - ab) biztonságos üzemkész állapotban van,
 - b) használt könnyű légi jármű esetében
 - ba) a könnyű légi jármű megfelel a vonatkozó típusalkalmassági tanúsítvány alapjául szolgáló típustervnek és
 - bb) a légi járművön egyedi légi alkalmassági felülvizsgálatot hajtottak végre.
 - (2) A könnyű légi jármű légi alkalmassági tanúsítványának – a Ket.-ben meghatározottakon kívül – tartalmaznia kell a légi jármű:
 - a) azonosítására szolgáló adatokat (pl. lajstromjelét), a típusalkalmassági tanúsítvány vagy bizonyítvány számát és az azt kiadó hatóság megnevezését,
 - b) típusának, modelljének megjelölését,
 - c) gyártójának megnevezését,
 - d) gyártási számát vagy számait,
 - e) osztályba sorolását,
 valamint a jogosultságokat, szükséges korlátozásokat, bejegyzéseket.
 - (3) A könnyű légi jármű légi alkalmassági tanúsítványát magyar és angol nyelven kell kiállítani.

- 24. §** A könnyű légi jármű légi alkalmassági tanúsítványa határozatlan időtartamra hatályos.
- 25. §** (1) A könnyű légi jármű légi alkalmassági tanúsítványát a hatóság visszavonja, ha
- a) megállapítja, hogy a típustervben foglaltakat vagy a folyamatos légi alkalmasságra vonatkozó követelményeket nem tartják be,
 - vagy
 - b) a 10. §-ban meghatározottak szerint a típusalkalmassági tanúsítványt felfüggesztette és egyedi repülési engedélyt adott ki.
- (2) A könnyű légi jármű légi alkalmassági tanúsítványának visszavonása esetén a tanúsítványt a légiközlekedési hatóság részére vissza kell adni.
- (3) A légi alkalmassági tanúsítványt, ha a könnyű légi jármű tulajdonviszonyában változás következett be, a légi járművel együtt át kell ruházni.
- 26. §** A légiközlekedési hatóság felhívására a légi alkalmassági tanúsítvány tulajdonosának lehetővé kell tennie, hogy a légiközlekedési hatóság megvizsgálja a könnyű légi járművet.

11. Nyelvhasználat

- 27. §** A könnyű légi jármű légi üzemeltetésével összefüggő kézikönyveket, feliratokat, jegyzékeket és műszer-jelöléseket, valamint az alkalmazandó légi alkalmassági előírásban előírt egyéb szükséges információkat magyar és angol nyelven kell elkészíteni. Az üzemeltető személyekről a légi jármű tulajdonosának, az üzemeltető személyek megfelelő nyelvismeretéről az üzemeltető személyek nyilatkozata az irányadó.

II. FEJEZET

KUTATÁSI, KÍSÉRLETI, VAGY TUDOMÁNYOS CÉLÚ LÉGIJÁRMŰRE VONATKOZÓ RENDELKEZÉSEK

12. Egyedi repülési engedély kutatási, kísérleti, vagy tudományos célú légi járműre

- 28. §** (1) Kutatási, kísérleti, vagy tudományos célú légi járművel történő repülés végrehajtásához, beleértve a repülési tesztek is, egyedi repülési engedély szükséges.
- (2) A kutatási, kísérleti, vagy tudományos célú légi jármű egyedi repülési engedélyének kiadására irányuló eljárás megindítását, a légiközlekedési hatóság által meghatározott formanyomtatvány használatával az építő kérelmezheti írásban a légiközlekedési hatóságnál.
- (3) A kérelemnek – a Ket.-ben meghatározottakon kívül – tartalmaznia kell
- a) a légi jármű megnevezését,
 - b) a légi jármű egyedi azonosítóját,
 - c) a kísérleti repülések céljára vonatkozó nyilatkozatot,
 - d) a műszaki felügyelő nevét és tapasztalatának leírását.
- (4) A kérelemhez mellékelni kell:
- a) tervezési koncepciót, amely tartalmazza
 - aa) a tervezési célokat,
 - ab) a tervezés alapjául szolgáló információkat, amennyiben figyelembe vették az alapul vett alkalmazandó légi alkalmassági előírást, valamint az attól történő eltérés leírását,
 - ac) a fő méret- és tömegadatokat,
 - ad) a számított tervezett repülési jellemzőket,
 - ae) motoros légi járművek esetén a hajtómű és légcsavar típusát, jellemzőit,
 - af) a bizonyítást arra vonatkozóan, hogy a légi jármű alapvető szilárdsági és aerodinamikai jellemzői alapján képes a c) pontban meghatározott feltételek és korlátozások szerinti repülésre,
 - b) az építés nyomon követhetőségi dokumentumát, amely tartalmazza az építés folyamatát, beleértve a felhasznált anyagok és alkatrészek, valamint az építésben közreműködő személyek kilétét és tevékenységének módját,
 - c) a repülések tervezett programját, amely tartalmazza a légi jármű légi üzemeltetése szempontjából szükséges feltételeket vagy korlátozásokat, ezen belül:

- ca) az útvonalra vagy a légtérre vonatkozó, a repüléshez szükséges feltételeket és korlátozásokat,
- cb) a hajózó személyzettel kapcsolatos azon feltételeket és korlátozásokat, amelyek a légi jármű repülésére jogosítanak,
- cc) a nem hajózó személyzethez tartozó személyek szállítására vonatkozó feltételeket,
- cd) a betartandó üzemi korlátozásokat, egyedi eljárásokat és műszaki feltételeket,
- ce) az egyedi repülési tesztprogramot,
- cf) a repülések tervezett programjának időtartama alatt alkalmazott karbantartási feltételeket.

(5) A kutatási, kísérleti, vagy tudományos célú légi jármű céljára vonatkozóan a kérelmező nyilatkozatát kell elfogadni.

- 29. §** (1) Műszaki felügyelő az lehet, aki a választott építési módszerben (pl. fa, kompozit, fém) kellő tapasztalatot szerzett, valamint rendelkezik
- a) felsőfokú repülő-, gépész- vagy közlekedésmérnöki szakképzettséggel, vagy
 - b) legalább középfokú repülő- vagy közlekedés-gépésztechnikusi vagy gépésztechnikusi szakképesítéssel és legalább 5 éves tapasztalattal, vagy
 - c) legalább 10 éves légi jármű-gyártásban, fejlesztésben, üzemeltetésben eltöltött tapasztalattal.
- (2) Műszaki felügyelő nyilatkozata szükséges arról, hogy a légi jármű aerodinamikai és szilárdsági jellemzői alapján várhatóan megfelel a tervezett felhasználási célnak.
- 30. §** (1) Az egyedi repülési tesztprogram összeállításáért a műszaki felügyelő és a repülési tesztprogramot végrehajtó légi járművezető felelős.
- (2) Az egyedi repülési tesztprogramnak legalább a következő időtartamokat kell tartalmaznia:
- a) 40 óra, típusalkalmassági bizonyítvánnyal nem rendelkező motorral vagy légcsavarral felszerelt légi jármű esetén,
 - b) 25 óra, típusalkalmassági bizonyítvánnyal rendelkező motorral vagy légcsavarral felszerelt légi jármű esetén,
 - c) 10 óra, vitorlázó repülőgép és ballon esetén.
- 31. §** A kutatási, kísérleti, vagy tudományos célú légi jármű repülési személyzetének kijelöléséről a kérelmező dönt, amennyiben a légi járművezető megfelel a vonatkozó jogszabályban foglaltaknak.
- 32. §** Az egyedi repülési engedély jogosultja köteles a kísérleti repülések végrehajtását papír alapon vagy elektronikus módon, akár képrögzítő felvételek készítésével is dokumentálni. Az elektronikus dokumentálás esetében biztosítani kell az adatok védelmét és hitelességét, valamint az utólagos módosítás lehetőségének kizárását.
- 33. §** (1) A légiközlekedési hatóság, amennyiben a kérelem tartalmazza a jelen rendeletben meghatározottakat, a kutatási, kísérleti, vagy tudományos célú légi járműre egyedi repülési engedélyt ad ki.
- (2) A kutatási, kísérleti, vagy tudományos célú légi járműre kiadott egyedi repülési engedély 1 évig hatályos.
- (3) A kutatási, kísérleti, vagy tudományos célú légi járműre kiadott egyedi repülés engedélynek – a Ket.-ben meghatározottakon kívül – tartalmaznia kell a repülések tervezett programjában meghatározott feltételek leírását.
- (4) Ha a kutatási, kísérleti, vagy tudományos célú légi jármű egyedi repülési engedélyezésekor meghatározott feltételekben jelentős változás nem következik be, és a repülések tervezett programját nem vagy nem teljes mértékben hajtották végre, a légiközlekedési hatóság az egyedi repülési engedélyt több ízben, alkalmanként egy évvel meghosszabbíthatja.
- (5) A kutatási, kísérleti, vagy tudományos célú légi járműre kiadott egyedi repülési engedély meghosszabbítására irányuló kérelemnek tartalmaznia kell a hosszabbítás indokait, vagy a 28. § (4) bekezdésében meghatározott dokumentumokban történt módosítás leírását.
- (6) A légiközlekedési hatóság a kutatási, kísérleti, vagy tudományos célú légi járműre kiadott egyedi repülési engedélyt felfüggeszti, ha a légi jármű súlyosan veszélyezteti a repülés biztonságát.
- 34. §** (1) Kutatási, kísérleti, vagy tudományos célú légi járművel történő repülés – a (2) bekezdésben meghatározott eltéréssel – a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló 26/2007. (III. 1.) GKM–HM–KvVM rendelet 1. melléklete szerint meghatározott „F” és „G” osztályú légiforgalmi légtérben hajtható végre, a sűrűn lakott területek, valamint az indulási és érkezési repülőter körzetének kivételével, és a repülőterei repüléstájékoztató körzetek elkerülésével.

- (2) Ha a repülési program meghatároz olyan repülési feladatokat, amelyek nem hajthatóak végre az (1) bekezdésben meghatározott légtérben, vagy olyan egyedi repülési tesztek hajtanak végre, amely során a repülési mozgási pályája előzetesen nem határozható meg, és emiatt veszélyt jelenthet a légiközlekedésre, akkor a repülés eseti légtérben hajtható végre.
- (3) Kutatási, kísérleti, vagy tudományos célú légi járművel kereskedelmi légiszállítási tevékenység nem hajtható végre.
- (4) A kutatási, kísérleti, vagy tudományos célú légi járműben a légi járművezető és a fedélzeten tartózkodó személyek számára jól látható helyen magyar és angol nyelven fel kell tüntetni a következő tájékoztatást:
„Ez a légi jármű kísérleti és nem felel meg az ICAO és az Európai Unió típus minősített légi járművek biztonsági előírásainak.”
“This aircraft is experimental and does not comply with ICAO and EASA safety regulations for aircraft.”
- (5) A kutatási, kísérleti, vagy tudományos célú légi jármű törzsének mindkét oldalára el kell helyezni legalább 50 mm magasságú, nagybetűvel írt “EXPERIMENTAL” feliratot.

III. FEJEZET

AMATŐR ÉPÍTÉSŰ LÉGIJÁRMŰRE VONATKOZÓ RENDELKEZÉSEK

13. Bejelentési kötelezettség amatőr építésű légi jármű építésére, felújítására

- 35. §** Amatőr építésű légi jármű az lehet, amely a pilótaüléssel együtt
- a) repülőgép esetében nem több mint 4 ülésel,
 - b) helikopter és autogiro esetében nem több mint 2 ülésel rendelkezik, és amely csak látva repülési szabályok (ún. visual flight rules [VFR]) szerinti repülésre képes.
- 36. §** (1) Amatőr építésű légi jármű építésének megkezdését a légiközlekedési hatóságnak be kell jelenteni.
(2) A bejelentésnek tartalmaznia kell:
- a) az építő nevét, címét,
 - b) az arra vonatkozó adatokat, hogy a légi jármű legalább 51%-át egy amatőr vagy amatőrök nonprofit szervezete építi saját célra, kereskedelmi célok nélkül,
 - c) a légi jármű megnevezését, jellegét, amely lehet egyedi tervezésű, terv építésű, KIT építésű,
 - d) az alapul vett alkalmazandó alkalmassági előírás (előírások) megnevezését,
 - e) az építés tervezett helyszínét,
 - f) a tervezett fő méret- és tömegadatokat,
 - g) a tervezett repülési jellemzőket,
 - h) tervezett szerkezeti kialakítást, terhelhetőséget,
 - i) motoros légi járművek esetén a hajtómű és légcsavar típusát, jellemzőit,
 - j) az építés tervezett programját.

14. Amatőr építésű légi jármű építésével szemben támasztott követelmények

- 37. §** Amatőr építésű légi jármű építéséhez alkalmazandó alkalmassági előírásként az Európai Unió, vagy valamely tagállamában kiadott vagy elfogadott, a légi járművek alkalmasságára vonatkozó előírás vagy szabvány választható.
- 38. §** A 29. § (1) bekezdésében meghatározott képzettséggel és tapasztalattal rendelkező műszaki felügyelő nyilatkozata szükséges az egyedi terv, valamint terv- vagy KIT építésű légi jármű esetén a terv vagy KIT felhasználásához. A nyilatkozatnak tartalmaznia kell, hogy a légi jármű aerodinamikai és szilárdsági jellemzői alapján várhatóan megfelel a tervezett felhasználási célnak.
- 39. §** (1) Az építés folyamatát, beleértve a felhasznált anyagok és alkatrészek, valamint az építésben közreműködő személyek kilétét és tevékenységének módját építési naplóban dokumentálni kell.
(2) Az építési naplónak tételesen tartalmaznia kell:
- a) az egyes munkafolyamatokat,
 - b) az alkatrészek leírását,
 - c) az alkalmazott eljárást,
 - d) a felhasznált anyagot,

- e) a munkavégzés időpontját és helyét,
 - f) a munkavégző nevét és aláírását,
 - g) a megfelelés vagy ellenőrzés módját, továbbá
 - h) – ha az adott folyamatnál ellenőrzést végeztek – az ellenőrzést végző személy bejegyzését.
- (3) Az építési naplóhoz mellékelni kell az egyes tételekhez kapcsolódó bizonylatokat, dokumentumokat.
- (4) Az építési naplót papír alapon kell vezetni, de mellékletei elektronikus módon, akár képrögzítő felvételekkel is dokumentálhatóak. Az elektronikus dokumentálás esetén biztosítani kell az adatok védelmét és hitelességét, valamint az utólagos módosítás lehetőségének kizárását.

- 40. §** (1) Az építés folyamatának felügyeletét a 29. § (1) bekezdésében meghatározott feltételeknek megfelelő műszaki felügyelő látja el.
- (2) Az amatőr építésű légitánc egyedi repülési tesztjét az építő által kijelölt légitáncvezető hajtja végre, ha a légitáncvezető megfelel a vonatkozó jogszabályban foglaltaknak.

- 41. §** Az építő köteles lehetővé tenni, hogy a légitáncokelési hatóság az amatőr építésű légitánc építésének folyamata során az e rendeletben meghatározott rendelkezésnek történő megfelelést ellenőrizze.

15. Egyedi repülési engedély amatőr építésű légitáncra

- 42. §** (1) Az amatőr építésű légitáncra történő repülés végrehajtásához, beleértve a repülési teszteket is, egyedi repülési engedély szükséges.
- (2) Az amatőr építésű légitánc egyedi repülési engedélyének kiadására irányuló eljárás megindítását a légitáncokelési hatóság által meghatározott formanyomtatvány használatával az építő kérelmezheti írásban a légitáncokelési hatóságnál.
- (3) A kérelemnek – a Ket.-ben meghatározottakon kívül – tartalmaznia kell:
- a) a 36. § (2) bekezdés f)–i) pontjában megadott számított adatokat,
 - b) a műszaki felügyelő nevét, képzettségét, tapasztalatát.
- (4) A kérelemhez mellékelni kell:
- a) az alapul vett alkalmazandó alkalmassági előírástól, vagy előírásoktól történő eltérés leírását,
 - b) a műszaki felügyelő 38. § szerinti nyilatkozatát,
 - c) a műszaki felügyelő nyilatkozatát arról, hogy a légitánc repülésre képes állapotban van és a repülési tesztek megkezdhetőek,
 - d) az egyedi repülési tesztprogramot,
 - e) az üzemeltetési kézikönyv tervezetét.
- 43. §** A terv építésű légitánc esetén a tervet, valamint a KIT-et a légitáncokelési hatóság akkor fogadja el az építés alapjául, ha
- a) a terv, valamint a KIT szerepel valamely külföldi illetékes hatóság nyilvántartásban, és a külföldi illetékes hatóság igazolja, hogy a terv, valamint a KIT megfelel a 36. § (2) bekezdés b) pontjában meghatározottaknak, és
 - b) a műszaki felügyelő nyilatkozik arról, hogy a terv, vagy a KIT aerodinamikai és szilárdsági jellemzői alapján várhatóan megfelel a tervezett felhasználási célnek.
- 44. §** (1) A légitáncokelési hatóság az amatőr építésű légitáncra egyedi repülési engedélyt ad ki, ha megállapítja, hogy
- a) a kérelem, valamint a légitánc építése megfelel a jelen rendeletben meghatározott követelményeknek, vagy
 - b) más állam illetékes hatósága által kiadott repülési engedély és alapjául szolgáló dokumentáció alapján a légitánc repülésre képes állapotban van.
- (2) Az amatőr építésű légitáncra kiadott egyedi repülési engedély – a (6) bekezdésben meghatározott eltéréssel – 1 évig hatályos.
- (3) Az amatőr építésű légitáncra kiadott egyedi repülési engedélynek – a Ket.-ben meghatározottakon kívül – tartalmaznia kell az egyedi repülési tesztprogramban meghatározott feltételek leírását.
- (4) Ha az amatőr építésű légitáncra kiadott egyedi repülési engedélyben, vagy az engedélyezés során megadott feltételekben változás következik be, továbbá, ha az egyedi repülési tesztprogramot nem, vagy nem teljes mértékben hajtották végre, akkor az egyedi repülési engedély 1 évre, több alkalommal is meghosszabbítható.

- (5) Az amatőr építésű légitársaságra kiadott egyedi repülési engedély meghosszabbítására irányuló kérelemnek tartalmaznia kell a hosszabbítás indokait, vagy a 42. § (4) bekezdésében meghatározott dokumentumokban történt módosítás leírását, vagy nyilatkozatokat.
- (6) A légiközlekedési hatóság az egyedi repülési engedélyt az amatőr építésű légitársaságra határozatlan időtartamra kiadja, ha
 - a) az egyedi repülési tesztprogramot teljes mértékben végrehajtották,
 - b) rendelkezésre áll az üzemeltetési kézikönyv végleges verziója, amelynek tartalmaznia kell a légitársaság üzemeltetés feltételeit és a karbantartások rendszerét,
 - c) a műszaki felügyelő, az egyedi repülési tesztek végrehajtó légitársaságvezetője és az engedélyes nyilatkozott a légitársaság repülésre alkalmas állapotáról, valamint
 - d) a légiközlekedési hatóság megállapítja, hogy a légitársaság biztonságos repülésre képes állapotban van.
- (7) A légiközlekedési hatóság az amatőr építésű légitársaságra kiadott egyedi repülési engedélyt felfüggeszti, ha a légitársaság súlyosan veszélyezteti a repülés biztonságát.

- 45. §**
- (1) Az amatőr építésű légitársaságra határozatlan időtartamra kiadott egyedi repülési engedély módosítását kell kérnie az engedély jogosultjának a légiközlekedési hatóságtól, amennyiben a légitársaságon az egyedi repülési engedélyben meghatározottakhoz képest olyan módosítást kíván végrehajtani, amely jelentős hatással van a légitársaság tömegére, egyensúlyára, szerkezeti szilárdságára, megbízhatóságára, üzemeltetési jellemzőire, vagy a légitársaság biztonságát befolyásoló egyéb tulajdonságára.
 - (2) Az amatőr építésű légitársaságra kiadott egyedi repülési engedély módosítására irányuló kérelemnek tartalmaznia kell:
 - a) a módosítás leírását,
 - b) a kézikönyv, vagy kézikönyvek módosítással érintett részét,
 - c) a módosítás során alkalmazandó alkalmassági előírás (előírások) megnevezését.
 - (3) Az amatőr építésű légitársaságra kiadott egyedi repülési engedély módosítására irányuló kérelemhez mellékelni kell a műszaki felügyelő nyilatkozatát a légitársaság biztonságos repülésre alkalmas állapotáról.

- 46. §**
- (1) Az amatőr építésű légitársaságra határozatlan időtartamra kiadott egyedi repülési engedély alapján csak nappali látva repülési szabályok (ún. visual flight rules [VFR]) szerinti repülés hajtható végre.
 - (2) Az amatőr építésű légitársaságban a légitársaságvezető és a fedélzeten tartózkodó személyek számára jól látható helyen magyar és angol nyelven fel kell tüntetni a következő tájékoztatást:
„Ez a légitársaság amatőr építésű és nem felel meg az ICAO és az Európai Unió típus minősített légitársaságok biztonsági előírásainak.”
“This aircraft is amateur-built and does not comply with ICAO and EASA safety regulations for aircraft.”
 - (3) Az amatőr építésű légitársaságra, a légitársaság törzsének mindkét oldalára el kell helyezni legalább 50 mm magasságú, nagybetűvel írt “EXPERIMENTAL” feliratot.

IV. FEJEZET

TÖRTÉNELMI JELENTŐSÉGŰ LÉGITÁRSASÁG VONATKOZÓ RENDELKEZÉSEK

16. Bejelentési kötelezettség történelmi jelentőségű légitársaság építésére, felújításra

- 47. §**
- (1) Történelmi jelentőségű légitársaság építésének, felújításának megkezdését a légiközlekedési hatóságnak be kell jelenteni.
 - (2) A bejelentésnek tartalmaznia kell a 36. § (2) bekezdés a) és d)–j) pontjában meghatározottakat, valamint
 - a) az arra vonatkozó adatokat, hogy a légitársaság megfelel a történelmi jelentőségű légitársaságokra vonatkozóan a 216/2008/EK rendelet II. Melléklet a) pontjában meghatározottaknak, az ii) pont harmadik francia bekezdés kivételével,
 - b) a légitársaság megnevezését, jellegét, az egykori rendeltetését,
 - c) azt, hogy eredeti légitársaság felújítása, vagy másolat készítése a cél.
 - (3) Történelmi jelentőségű légitársaság típusának és megnevezésének utalnia kell az eredeti épített vagy felújított légitársaságra.

17. Történelmi jelentőségű légi jármű építésével, felújításával szemben támasztott követelmények

- 48. §** Történelmi jelentőségű légi jármű építéséhez, felújításához alkalmazható a légi jármű eredeti alkalmassági előírása vagy az Európai Unió vagy valamely tagállamában kiadott, a légi járművek alkalmasságára vonatkozó előírás.
- 49. §** (1) A történelmi jelentőségű légi járművel történő első repülés megkezdéséhez a 29. § (1) bekezdésében meghatározott képzettséggel és tapasztalattal rendelkező műszaki felügyelő nyilatkozata szükséges. A nyilatkozat tartalmazza, hogy a légi jármű aerodinamikai és szilárdsági jellemzői alapján várhatóan megfelel a tervezett felhasználási célnak.
 (2) Az építés folyamatát nyomon kell követni és dokumentálni kell. Az építés nyomon követhetőségi dokumentációja tartalmazza az egyes munkafolyamatokat, az alkatrészek leírását, az alkalmazott eljárást, a felhasznált anyagot, a dátumot és helyet, a munkavégző nevét és aláírását, a megfelelés vagy ellenőrzés módját, valamint az ellenőrzést végző személy bejegyzését, ha az adott folyamatnál ellenőrzést végeztek.
 (3) A nyomon követhetőségi dokumentációt papír alapon kell vezetni, de mellékletei elektronikus módon, akár képrögzítő felvételekkel is dokumentálhatóak. Az elektronikus dokumentálás esetén biztosítani kell az adatok védelmét és hitelességét, valamint az utólagos módosítás lehetőségének kizárását.
- 50. §** Történelmi jelentőségű légi jármű felújítása esetén az alapvető teherviselő szerkezeti elemek szilárdságát megfelelő terhelési kísérlettel vagy anyagvizsgálattal kell bizonyítani.
- 51. §** (1) A történelmi jelentőségű légi jármű építési folyamatának felügyeletét a műszaki felügyelő látja el, akinek – a (2) bekezdésben meghatározott eltéréssel – meg kell felelnie a 29. § (1) bekezdésében meghatározott rendelkezéseknek.
 (2) A 216/2008/EK rendelet 3. cikk j) pontjában meghatározott komplex motoros meghajtású légi jármű (a továbbiakban: komplex légi jármű) esetében műszaki felügyelő az lehet, aki rendelkezik felsőfokú repülő-, gépész- vagy közlekedésmérnöki szakképzettséggel, és az építendő, felújítendő típus megfelelő szintű gyártási, javítási, vagy üzemeltetési ismereteivel.
 (3) A történelmi jelentőségű légi jármű egyedi repülési tesztjét az építő által kijelölt légi járművezető hajtja végre, amennyiben a légi járművezető megfelel a vonatkozó jogszabályban foglaltaknak.

18. Egyedi repülési engedély történelmi jelentőségű légi járműre

- 52. §** (1) Történelmi jelentőségű légi járművel történő repülés végrehajtásához, beleértve a repülési tesztek is, egyedi repülési engedély szükséges.
 (2) A történelmi jelentőségű légi jármű egyedi repülési engedélyének kiadására irányuló kérelemre a 42. § (2)–(4) bekezdésben meghatározott rendelkezéseket kell alkalmazni, azzal az eltéréssel, hogy a kérelemhez a 42. § (3) bekezdés a) és (4) bekezdés c)–e) pontban meghatározott adatokat, valamint a műszaki felügyelő 49. § (1) bekezdésében meghatározott nyilatkozatát kell csatolni.
 (3) A történelmi jelentőségű légi jármű egyedi repülési engedélyére a 43–45. §-ban meghatározott rendelkezéseket az e §-ban foglaltakra tekintettel kell alkalmazni.
 (4) A történelmi jelentőségű légi járműben a légi járművezető és a fedélzeten tartózkodó személyek számára jól látható helyen magyar és angol nyelven fel kell tüntetni a következő tájékoztatást:
 „Ez a légi jármű egyedi építésű és nem felel meg az ICAO és az Európai Unió típus minősített légi járművek biztonsági előírásainak.”
 "This aircraft is experimental and does not comply with ICAO and EASA safety regulations for aircraft."
 (5) A történelmi jelentőségű légi járműre, a légi jármű törzsének mindkét oldalára el kell helyezni legalább 50 mm magasságú, nagybetűvel írt "EXPERIMENTAL" feliratot.

V. FEJEZET

KATONAI MÚLTÚ LÉGIJÁRMŰRE VONATKOZÓ RENDELKEZÉSEK

19. Bejelentési kötelezettség katonai múltú légi jármű építésére, felújításra

- 53. §** (1) Katonai múltú légi jármű építését, felújítását – a (2) bekezdésben meghatározott eltéréssel – bármely természetes, vagy jogi személy végezheti.

- (2) Komplex légijármű, valamint azon légijármű esetében, amelynek maximális vízszintes repülési sebessége meghaladja a 250 csomót (a továbbiakban együtt: nagy teljesítményű katonai múltú légijármű) építését, felújítását természetes személy vagy jogi személy végezheti.
- (3) Katonai múltú légijármű építésének és felújításának megkezdését a légiközlekedési hatóságnak be kell jelenteni.
- (4) A bejelentésnek tartalmaznia kell a 36. § (2) bekezdés a) és d)–j) pontjában meghatározottakat, valamint
 - a) az arra vonatkozó adatokat, hogy a légijármű megfelel a 216/2008/EK rendelet II. Melléklet d) pontjában, valamint az a) pont ii) alpont harmadik francia bekezdésében a katonai múltú légijárművekre vonatkozó feltételeknek,
 - b) a légijármű megnevezését, jellegét, egykori rendeltetését, és egykori katonai speciális felszerelését,
 - c) azt, hogy eredeti légijármű felújítása, vagy másolat készítése a cél.
- (5) Katonai múltú légijármű típusának és megnevezésének utalnia kell az eredeti épített vagy felújított légijárműre.

20. Katonai múltú légijármű építésével, felújításával szemben támasztott követelmények

- 54. §** Katonai múltú légijármű építésével és felújításával szemben támasztott követelményekre a 17. alcímben foglaltakat az 55. §-ban meghatározott eltérésekkel kell alkalmazni.
- 55. §**
- (1) Nagy teljesítményű katonai múltú légijármű speciális felszereléseinek, rendszereinek (különösen a fegyverzet, pirotechnikai eszköz, katapultülés, eldobható kiegészítő berendezés, felszerelés) tervezett üzemeltetésével összefüggő kockázataira kockázatértékelést kell készíteni. A kockázatértékelési dokumentumnak tartalmaznia kell a feltárt kockázatokat, és az azok csökkentésére alkalmazott eljárásokat és módszereket, valamint részletesen az üzemeltetés, kiszolgálás, karbantartás személyi, tárgyi feltételeit, továbbá a vészhelyzeti eljárásokat.
 - (2) A kockázatértékelésben a műszaki felügyelőnek és az egyedi repülési tesztek végrehajtó légijárművezetőnek részt kell vennie.

21. Egyedi repülési engedély katonai múltú légijárműre

- 56. §**
- (1) Katonai múltú légijárművel történő repülés végrehajtásához, beleértve az egyedi repülési tesztek is, egyedi repülési engedély szükséges.
 - (2) A katonai múltú légijármű egyedi repülési engedélyének kiadására irányuló kérelemre a 42. § (2)–(4) bekezdésben meghatározott rendelkezéseket kell alkalmazni, azzal az eltéréssel, hogy a kérelemhez a 42. § (3) bekezdés a) és (4) bekezdés c)–e) pontjában meghatározott mellékleteket, a műszaki felügyelő 49. § (1) bekezdésében meghatározott nyilatkozatát, valamint – nagy teljesítményű katonai múltú légijármű esetén – a kockázatértékelést kell csatolni.
- 57. §** A katonai múltú légijármű egyedi repülési engedélyére a 44–45. §-ban meghatározottakat kell alkalmazni, az 56. § (1) bekezdésében foglaltakra tekintettel.
- 58. §**
- (1) A katonai múltú légijármű kizárólag hatástalanított fegyverzettel repülhet. A légijárműre a fegyverzetet imitáló tárgy felszerelhető.
 - (2) Amennyiben a katonai múltú légijárművel olyan egyedi repülési tesztet hajtanak végre, amely során a repülési mozgási pályája előzetesen nem határozható meg, és emiatt veszélyt jelenthet a légiközlekedésre, akkor a repülés eseti légtérben hajtható végre.
 - (3) A katonai múltú légijárműben a légijárművezető és a fedélzeten tartózkodó személyek számára jól látható helyen magyar és angol nyelven fel kell tüntetni a következő tájékoztatást:
 „Ez a légijármű egyedi építésű és nem felel meg az ICAO és az Európai Unió típus minősített légijárművek biztonsági előírásainak.”
 “This aircraft is experimental and does not comply with ICAO and EASA safety regulations for aircraft.”
 - (4) A katonai múltú légijárműre, a légijármű törzsének mindkét oldalára el kell helyezni legalább 50 mm magasságú, nagybetűvel írt “EXPERIMENTAL” feliratot.

VI. FEJEZET**AZ I. FEJEZET HATÁLYA ALÁ TARTOZÓ LÉGIJÁRMŰVEK FOLYAMATOS LÉGIALKALMASSÁGA****22. Folyamatos légialkalmasság fenntartására vonatkozó általános rendelkezések**

- 59. §** (1) A tulajdonos felelős a légi jármű folyamatos légialkalmasságának fenntartásáért és köteles biztosítani, hogy a repülésre akkor kerüljön sor, ha:
- a légi jármű légialkalmasságát fenntartják,
 - az üzemi és vészhelyzeti berendezéseket megfelelően beépítették, azok üzemképesek, vagy egyértelműen megjelölték, hogy azok nem üzemképesek,
 - a légi jármű légialkalmassági tanúsítványa érvényes, és
 - a légi jármű karbantartását a karbantartási program szerint elvégezték.
- (2) A tulajdonosnak biztosítania kell a légiközlekedési hatóság számára a légi jármű folyamatos légialkalmassága fenntartásának ellenőrizhetőségét.
- (3) A légi jármű bérbeadása esetén a tulajdonos (1) és a (2) bekezdésben meghatározott felelőssége és kötelezettsége a bérbevevőt terheli, ha a bérleti szerződésben ezt rögzítik.
- (4) A tulajdonos az (1) és a (2) bekezdésben meghatározott feladatok ellátását részben vagy egészben, írásbeli megállapodással átadhatja egy légialkalmasság-irányító szervezetnek. A megállapodásnak tartalmaznia kell a légi jármű azonosító adatait, a légialkalmasság-irányító szervezet engedélyszámát és engedélyezett tevékenységi körét, valamint azt, hogy a 99. § (2) bekezdésében meghatározott feladatok közül melyek átadására került sor.
- (5) Ahol ez a fejezet tulajdonost említ, ott a (3) bekezdésben meghatározott esetben a bérbevevőt, a (4) bekezdésben meghatározott esetben, az átadott feladatok tekintetében a légialkalmasság-irányító szervezetet kell érteni.
- 60. §** (1) A repülés előtti ellenőrzés elvégzéséért a légi jármű vezetője a felelős. Az ellenőrzést a légi jármű vezetője, a karbantartó szervezet vagy a légi járművek és légi jármű komponensek karbantartásának személyi jogosításairól és képzési követelményeiről szóló rendeletben meghatározott, megfelelő szakszolgálati engedéllyel rendelkező személy (a továbbiakban: szakképzett személy) végezheti el.
- (2) A légi jármű üzemeltetési kézikönyvében szereplő, a légi jármű repülésre történő előkészítéséhez kapcsolódó feladatok (pl. vitorlázó repülőgép szárnyainak összeszerelése vagy repülés előtti ellenőrzés) elvégzése a légi jármű vezetőjének a feladata, és nem minősül karbantartási feladatnak.
- 61. §** Amennyiben a tulajdonos karbantartás elvégzésére szakképzett személlyel, vagy karbantartó szervezettel megállapodást kötött, a szakképzett személy, vagy karbantartó szervezet minden olyan meghibásodást, sérülést vagy egyéb olyan eseményt, amellyről a légi járművel kapcsolatban tudomása van, és amely esetében a légi jármű a repülésre súlyosan veszélyes helyzetet eredményezett vagy eredményezhet, köteles a légi jármű tulajdonosának, illetve amennyiben van, a légialkalmasság-irányító szervezetnek jelenteni.

23. A folyamatos légialkalmasság fenntartása, nyilvántartása

- 62. §** A légi jármű légialkalmasságának, továbbá az üzemi és a vészhelyzeti berendezések üzemképességének fenntartása érdekében biztosítani kell:
- a repülés előtti ellenőrzések végrehajtását,
 - a biztonságos üzemelést befolyásoló minden hiba és sérülés szabvány vagy más műszaki előírás szerinti kijavítását,
 - valamennyi karbantartási feladat elvégzését, a karbantartási programnak megfelelően,
 - valamennyi alkalmazandó légialkalmassági határozat végrehajtását,
 - a szükséges módosítások és javítások végrehajtását, és
 - szükség esetén a karbantartási célú ellenőrző repülések végrehajtását.
- 63. §** A légi járművön minden vonatkozó légialkalmassági határozatot végre kell hajtani az adott légialkalmassági utasítás előírásai szerint.
- 64. §** (1) A tulajdonos köteles gondoskodni a légi jármű légialkalmassági nyilvántartásának vezetéséről.
(2) A légi jármű légialkalmassági nyilvántartása legalább a légi jármű üzemi naplójából áll.

- (3) A légi jármű üzemi naplójában fel kell tüntetni a légi jármű típusát és lajstromjelét, repülési naponkénti bontásban a repült órák számát, a repülési ciklusok vagy a leszállások számát, a dátum megjelölésével.
- (4) A légi jármű légi alkalmassági nyilvántartásának a következőket kell tartalmaznia:
 - a) a légi alkalmassági határozat (határozatok) státuszát, és az előírt légi alkalmassági intézkedést (intézkedéseket),
 - b) a módosítás (módosítások) és a javítás (javítások) státuszát,
 - c) a karbantartási program hivatkozását,
 - d) ha alkalmazandó, akkor a korlátozott üzemidejű berendezések státuszát,
 - e) ha alkalmazandó, akkor az érvényes tömeg- és súlypontszámítást,
 - f) ha alkalmazandó, akkor a halasztott karbantartások listáját,
 - g) a légi járműbe beépített fő szerkezeti egységek azonosító és üzemi adatait.
- (5) A légi jármű légi alkalmassági nyilvántartásába tett összes bejegyzésnek világosnak és pontosnak kell lennie. Ha valamely bejegyzés javítása szükséges, a javítást olyan módon kell elvégezni, hogy az eredeti bejegyzés egyértelműen felismerhető legyen.
- (6) A tulajdonosnak biztosítani kell a nyilvántartásba bejegyzett adatoknak, dokumentumoknak a légi jármű élettartama alatt történő megőrzését.

65. § A tulajdonosnak biztosítani kell a légi jármű légi alkalmassági nyilvántartásának átadását

- a) az új tulajdonosnak a légi jármű tulajdonjogának átruházásakor,
- b) a légi alkalmasság-irányító szervezetnek, ha a légi alkalmasság irányításával kapcsolatos feladatok légi alkalmasság-irányító szervezetnek átadásra kerülnek.

24. A karbantartási program

- 66. §**
- (1) Minden légi járművet a karbantartási program szerint kell karbantartani.
 - (2) A karbantartási programot, és annak módosítását a (4) bekezdésben meghatározott eltéréssel, a légiközlekedési hatóság hagyja jóvá.
 - (3) A karbantartási program alapját képezik a típusalkalmassági tanúsítvány tulajdonosa által kiadott, a folyamatos légi alkalmasság fenntartására vonatkozó utasítások.
 - (4) Nem szükséges a légiközlekedési hatóság jóváhagyása, ha a típusalkalmassági tanúsítvány kiadása során benyújtott, az alkalmazandó légi alkalmassági előírásban előírt karbantartásra vonatkozó kézikönyvet módosítás vagy kiegészítés nélkül alkalmazzák, és erről a tulajdonos a légiközlekedési hatóságnak nyilatkozott.
 - (5) A karbantartási programnak tartalmaznia kell
 - a) az összes elvégzendő karbantartási feladatot, annak gyakoriságával együtt,
 - b) a különleges üzemelési viszonyokhoz kapcsolódó specifikus karbantartási tételeket, beleértve az egyedi intézkedésekkel kapcsolatos különleges feladatokat, valamint
 - c) az egyszerű, a nem összetett és az összetett karbantartási feladatokat.
 - (6) A karbantartási programot, a légi jármű légi alkalmassági felülvizsgálata során, vagy ha szükséges, soron kívül felül kell vizsgálni, és ha indokolt, akkor a felülvizsgálatnak megfelelően módosítani kell.

25. A karbantartásra vonatkozó általános rendelkezések

67. § A karbantartást végző személy vagy szervezet felelős az általa elvégzett karbantartásért.

- 68. §**
- (1) A légi járművet karbantartó személynek vagy szervezetnek a tulajdonos köteles hozzáférést biztosítani az alkalmazandó utolsó kiadású karbantartási dokumentációhoz.
 - (2) A karbantartási dokumentáció lehet:
 - a) bármely előírás, eljárás, szabvány vagy az illetékes hatóság által kiadott vagy jóváhagyott dokumentáció,
 - b) minden alkalmazandó légi alkalmassági határozat,
 - c) a légi alkalmasság fenntartására alkalmazandó, a típusalkalmassági tanúsítvány tulajdonosa vagy a gyártó vagy az építő által megadott utasítás.
 - (3) A légi járművet karbantartó személynek vagy szervezetnek a karbantartási dokumentáció birtokában és ismeretében kell lennie, hogy a légi jármű karbantartását a dokumentációban foglaltaknak megfelelően végezze el.

- (4) A légitársaság karbantartó személynek, vagy szervezetnek, ha a karbantartás mélysége megköveteli, ki kell alakítania egy alkalmazott munkalaprendszert, amelyre pontosan átvezeti a karbantartási dokumentáció tartalmát, vagy pontos hivatkozásokat készít a karbantartási dokumentációban foglalt konkrét karbantartási feladathoz.

- 69. §** (1) A karbantartási dokumentációban meghatározott módszerek, technikák, szabványok, szerszámok, berendezések, alkatrészek, anyagok és utasítások szerint
- a) az 1. mellékletben meghatározott egyszerű karbantartást
 - aa) a (2) és a (3) bekezdésben meghatározott esetben a légitársaság vezetője,
 - ab) a szakképzett személy, vagy
 - ac) a karbantartó szervezet,
 - b) a nem összetett és összetett karbantartást
 - ba) a szakképzett személy vagy
 - bb) a karbantartó szervezet
- hajthatja végre.
- (2) A légitársaság vezetője akkor hajthat végre egyszerű karbantartását, ha
- a) a hajózó személyzet képzéséről és szakszolgálati engedélyéről szóló rendeletben, légitársaság vezetője szakszolgálati engedéllyel rendelkezik az adott légitársaság kategóriára vagy típusra, osztályra, és
 - b) részben vagy egészben a légitársaság tulajdonosa, vagy civil szervezet tulajdonában lévő légitársaság esetében a légitársaság vezetője a civil szervezet tagja és a karbantartási feladat végrehajtására írásban felhatalmazást kapott.
- (3) Egyszerű karbantartást a (2) bekezdésben meghatározott légitársaság vezetője 2730 kg legnagyobb felszálló tömeget meg nem haladó nem komplex légitársaság, vitorlázórepülő, motoros vitorlázórepülő vagy ballon esetén hajthat végre.
- (4) A légitársaság vezetője által elvégezhető egyszerű karbantartási feladatok esetében a légitársaság vezetője felelős a légitársaságra vonatkozó karbantartási gyakorlat és a légitársaság karbantartási programja megismeréséért.
- (5) A szakképzett személyt a karbantartási feladatok végrehajtásában a közvetlen és folyamatos ellenőrzése alatt álló személy vagy személyek segíthetik.

- 70. §** (1) Ha a karbantartási dokumentáció által előírt szerszámok, anyagok nem állnak rendelkezésre, megfelelő specifikációjú alternatív, utángyártott és általános szerszámok, anyagok használhatóak.
- (2) Valamennyi karbantartási feladat befejezését követően általános ellenőrzés keretén belül a karbantartást végrehajtónak meg kell győződnie arról, hogy a karbantartott légitársaságból, légitársaság komponensből minden szerszámot, berendezést, illetve egyéb idegen tárgyat, anyagot eltávolítottak, és az összes leszerelt burkolóelem visszaépítésre került.

- 71. §** (1) A légitársaság minden olyan meghibásodását, amely súlyosan veszélyezteti a repülés biztonságát, a további repülés előtt meg kell szüntetni. Amennyiben a légitársaság hibája nem egyértelmű, vagy kétség merül fel a hiba meglétéről, szakképzett személy bevonásával kell meggyőződni a légitársaság állapotáról.
- (2) Ha kétséges, hogy a légitársaság valamely meghibásodása súlyosan veszélyezteti-e a repülés biztonságát, a szakképzett személy feladata megállapítani és meghatározni, hogy a további repülés előtt milyen intézkedésre van szükség, vagy mely hibák javítása halasztható.
- (3) A légitársaságnak a repülés biztonságát súlyosan nem veszélyeztető hibáját, annak azonosítása után a lehető legrövidebb időn belül vagy a karbantartási dokumentációban meghatározott módon és határidővel kell javítani.
- (4) A repülés megkezdése előtt ki nem javított valamennyi hibát be kell vezetni a légitársaság üzemi naplójába.

- 72. §** A karbantartási programban nem szereplő javítások, módosítások és sérülések felmérése, valamint végrehajtása olyan adatok alapján lehetséges, amelyet felelős tervező, vagy a műszaki felügyelő hagyott jóvá.

26. A komponens karbantartása

- 73. §** (1) Valamely komponens légitársaságba történő beépítése előtt a karbantartást végrehajtó személy köteles meggyőződni arról, hogy a komponens megfelel-e a jelen rendeletben meghatározott követelményeknek, valamint alkalmas-e a beépítésre a légitársasági utasítások, módosítási feltételek vagy konfigurációk alkalmazása mellett.

- (2) Szabványos alkatrész akkor építhető be a légitárműbe vagy annak valamely egységébe, ha a karbantartási dokumentáció az adott szabványos alkatrész alkalmazását írja elő.
- (3) Szabványos alkatrészhez rendelkezésre álló dokumentáció vagy minta alapján utángyártott alkatrész is beépíthető a légitárműbe. Utángyártott alkatrész esetében a légitármű fődarabokra – hajtómű, légszavár, fő szerkezeti teherbíró elemek – vonatkozóan a típusalkalmassági tanúsítvány tulajdonosa vagy gyártó, építő által elfogadott terméket lehet beépíteni.
- (4) Az anyagokat, beleértve nyersanyagokat, félkész termékeket vagy fogyóeszközöket akkor lehet felhasználni a légitárművön vagy komponensén, ha megfelelnek a vonatkozó műszaki előírásoknak, és megfelelő módon nyomon követhetők. Minden anyagot kísérnie kell az egyértelműen rá vonatkozó dokumentációnak, amely tartalmazza a műszaki előírásoknak való megfelelésről szóló igazolást, valamint a gyártó és a beszállító adatait.

- 74. §**
- (1) Komponens karbantartását szakképzett személy végezheti.
 - (2) A komponensek a karbantartás céljára a légitárműről ideiglenesen akkor távolíthatók el, ha azt a légitármű karbantartási kézikönyve a hozzáférés biztosítása érdekében kifejezetten megengedi.

- 75. §**
- (1) A beszerelt korlátozott üzemidejű berendezések üzemideje nem haladhatja meg a karbantartási program, illetve a légitárműalkalmassági utasítások szerint engedélyezett korlátozott élettartamot.
 - (2) A komponens üzemképtelennek minősül, ha a következő körülmények bármelyike bekövetkezik:
 - a) a légitármű karbantartási programjában meghatározott üzemidő lejárt,
 - b) nem felel meg a légitárműalkalmassági határozatnak,
 - c) hiányzik a légitárműalkalmasságra vagy a beszerelésre való alkalmasság megállapításához szükséges információ,
 - d) hiba vagy hibás működés jelei mutatkoznak, vagy
 - e) olyan zavar vagy esemény következett be, amely a komponens üzemképességét befolyásolhatja.
 - (3) Az üzemképtelen komponenseket azok kiszerezésénél azonosítani kell.
 - (4) Az üzemképtelen komponensek megfelelő tárolásáról a tulajdonos köteles gondoskodni.
 - (5) Azokat a komponenseket, amelyek elérték élettartamuk határát, vagy amelyekben javíthatatlan hiba következett be, selejtnak kell minősíteni, kivéve, ha elérte az élettartam határát, de a légitárműalkalmassági hatóság engedélyezte annak meghosszabbítását.

27. A karbantartó szervezet működésére vonatkozó engedély

- 76. §**
- (1) A karbantartó szervezet működésére vonatkozó engedély (a továbbiakban: karbantartási engedély) kiadására irányuló eljárás megindítását a légitárműalkalmassági hatóság által meghatározott formanyomtatvány használatával természetes vagy jogi személy kérelmezheti írásban a légitárműalkalmassági hatóságnál.
 - (2) A kérelemnek – a Ket.-ben meghatározottakon kívül – tartalmaznia kell a felelős vezető nevét.
 - (3) A kérelemhez mellékelni kell a karbantartó szervezet karbantartási kézikönyvét.

- 77. §**
- (1) A karbantartási kézikönyvnek legalább a következőket kell tartalmaznia:
 - a) a felelős vezető által aláírt nyilatkozatot, amely megerősíti, hogy a karbantartó szervezet folyamatosan, a jelen rendeletben meghatározottak szerint működik,
 - b) a karbantartó szervezet által elvégezhető munkák körét,
 - c) a 83. § (1) bekezdés d) pontjában meghatározott személy vagy személyek vagy szervezet nevét,
 - d) a szervezeti ábrát,
 - e) a tanúsító személyek nevét és felelősségi hatáskörüket,
 - f) a létesítmények helyét és általános leírását,
 - g) a karbantartó szervezet eljárásait,
 - h) a karbantartó szervezet kézikönyve módosításának eljárásait.
 - (2) A karbantartási kézikönyv módosításához – a (3) bekezdésben meghatározott kivétellel – a légitárműalkalmassági hatóság jóváhagyása szükséges. A jóváhagyás során a légitárműalkalmassági hatóság a jelen rendeletben meghatározott követelményeknek történő megfelelést vizsgálja.
 - (3) Ha az (1) bekezdés h) pontjában meghatározott karbantartási kézikönyv kisebb módosításaira vonatkozó eljárás, beleértve a kisebb módosítás tartalmát, abban az esetben a kisebb módosításokhoz a légitárműalkalmassági hatóság jóváhagyására nincs szükség.

- (4) A karbantartó szervezet saját létesítményeiben, az általa elvégzett karbantartás során, a karbantartási kézikönyvben meghatározottak szerint, – a karbantartási dokumentációban meghatározott feltételekkel – saját felhasználásra alkatrészeket készíthet.
- (5) A karbantartási kézikönyv mintapéldányának (a továbbiakban: minta karbantartási kézikönyv) jóváhagyása is kérhető a légiközlekedési hatóságtól.
- (6) A minta karbantartási kézikönyvnek – a konkrét szervezetre vonatkozó adatok kivételével – az (1) bekezdésben meghatározottakat kell tartalmaznia.
- (7) Ha a karbantartási engedély iránti kérelemhez a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott minta karbantartási kézikönyvet nyújtottak be, akkor a karbantartási kézikönyv azon módosításaihoz szükséges a légiközlekedési hatóság jóváhagyása, amelyeket a minta kézikönyv nem tartalmazott.

- 78. §**
- (1) Ha a légiközlekedési hatóság megállapítja, hogy a karbantartó szervezet teljesíti a jelen rendeletben meghatározott követelményeket, akkor a karbantartási engedélyt határozatlan időtartamra adja ki.
 - (2) A karbantartási engedély hatályos marad mindaddig, amíg a kiadásának feltételei fennállnak.
 - (3) A légiközlekedési hatóság a 85. § (4) bekezdés szerint megküldött éves szervezeti felülvizsgálatról készült jelentés alapján a karbantartó szervezetnél helyszíni szemlét tarthat.
 - (4) A karbantartó szervezet a karbantartási engedélyben szereplő adatokban bekövetkező változást a légiközlekedési hatóságnak a változást követő 15 munkanapon belül köteles bejelenteni.

- 79. §**
- A karbantartó szervezet a karbantartási engedély alapján jogosult:
- a) karbantartani bármely, a 216/2008/EK rendelet hatálya alá nem tartozó magyar légi járművet vagy komponenst, amely a karbantartási engedélyben szerepel, a karbantartási kézikönyvben meghatározott helyszínen, vagy ha a karbantartás szükségessége felmerül, mert a légi jármű üzemképtelen, bármely más helyszínen,
 - b) a karbantartás befejeztével kibocsátani az üzemképességi tanúsítványt.

- 80. §**
- A 79. §-ban meghatározott jogosultságokat azon karbantartó szervezet is gyakorolhatja, amely a légi járművek és repülőtechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légi alkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról szóló, 2003. november 20-i 2042/2003/EK bizottsági rendelet (a továbbiakban: 2042/2003/EK rendelet) alapján légi jármű-karbantartási engedéllyel rendelkezik, a karbantartási engedélyben meghatározottak szerint.

- 81. §**
- (1) Amennyiben a légiközlekedési hatóság megállapítja, hogy a karbantartó szervezet nem teljesíti jelen rendeletben a karbantartási engedélyre meghatározott követelményeket, akkor a (3) bekezdésre, valamint az Lt. 3/C. § (5)–(7) bekezdésében foglaltakra figyelemmel a karbantartó szervezettel egyeztetett legalább 20 nap teljesítési határidő megállapításával, a jogkövetkezményekre történő figyelmeztetéssel, a Ket. 94. §-ában foglaltak szerint eljárva végzésben kötelezi a karbantartó szervezetet a jogszerű állapot helyreállítására.
 - (2) Ha az engedélyes a végzésben megállapított határidőn belül nem tesz eleget a kötelezettségének, akkor a légiközlekedési hatóság az engedélyt visszavonja.
 - (3) A karbantartó szervezetnek az (1) bekezdésben meghatározott esetben a követelményeknek történő megfelelés érdekében javító intézkedéseket kell kidolgozni, amelyben megjelöli a teljesítési határidőt, vagy határidőket.

28. A karbantartó szervezet működésének feltételei

- 82. §**
- (1) A karbantartó szervezetnek biztosítani kell, hogy rendelkezésre álljon:
 - a) a létesítmény, vagy létesítmények a tervezett munkákhoz, amelyben a szakműhelyet és az egyéb helyiséget megfelelően elkülönítik, és biztosítják a szennyeződéstől való védelmet és a környezet védelmét,
 - b) az irodai helyiség a tervezett munkák irányításához, beleértve a karbantartási nyilvántartások vezetését,
 - c) a biztonságos tároló létesítmény, vagy létesítmények a komponensek, alkatrészek, felszerelések, szerszámok és anyagok tárolására.
 - (2) A létesítményekben a tárolási feltételeket úgy kell kialakítani, hogy a fel nem használható komponensek, alkatrészek és anyagok minden más komponenstől, alkatrésztől, anyagtól, felszereléstől és szerszámtól elkülönítetten kerüljenek elhelyezésre. A tárolási feltételeknek meg kell felelniük a gyártó utasításainak, és a hozzáférést az arra feljogosított személyekre kell korlátozni.

- 83. §** (1) A karbantartó szervezetnek rendelkeznie kell
- felelős vezetővel, aki felelős azért, hogy a karbantartási feladatokat jelen rendeletben meghatározottak szerint hajtsák végre,
 - tanúsító személlyel, vagy személyekkel a légi járművek és komponenseik üzemképességi tanúsítványainak kiállításához,
 - személyi állománnyal a szerződés szerint várható, szokásos mértékű karbantartási munkák elvégzésére és
 - saját vagy szerződéses viszonyban álló, a felelős vezető közvetlen felügyelete alatt lévő olyan személlyel vagy szervezettel, aki felelős a szervezeti felülvizsgálatok elvégzéséért.
- (2) Az (1) bekezdés c) pontjában meghatározott személyi állomány határozott időtartamra történő alkalmazása a szokásos mértéket meghaladó karbantartási feladatok esetén megengedett.
- 84. §** (1) A légi járművek és komponenseik üzemképességi tanúsítványainak kiállítását végző tanúsító személy akkor gyakorolhatja jogosultságát, ha a karbantartó szervezet biztosítja, hogy a tanúsító személy rendelkezik
- a légi járművek és légi jármű komponensek karbantartásának személyi jogosításairól és képzési követelményeiről szóló rendeletben meghatározott szakszolgálati engedéllyel,
 - megfelelő ismeretekkel az adott karbantartandó légi járműről vagy légi jármű komponenseiről, valamint a karbantartó szervezet vonatkozó eljárásairól, és
 - megbízással a szervezeten belül a feladat ellátásra, a felelősségi körének megjelölésével.
- (2) A speciális szakképesítést igénylő feladatokat ellátó személynek szabvány, vagy műszaki előírás szerinti szakképesítéssel kell rendelkeznie.
- 85. §** (1) A karbantartó szervezetnek szervezeti felülvizsgálati rendszert kell működtetnie a légi járművek karbantartásához szükséges eljárások betartásának, illetve azok megfelelőségének ellenőrzése érdekében. A megfelelőség ellenőrzése magában foglalja a szervezet felelős vezetője számára a szükséges javító intézkedések végrehajtása érdekében működtetett visszacsatolási rendszert.
- (2) A szervezeti felülvizsgálati rendszer keretében a karbantartó szervezet működését évente ellenőrizni kell.
- (3) A szervezeti felülvizsgálatokban részt kell vennie olyan személynek, aki rendelkezik a légi jármű vagy komponens karbantartásához szükséges megfelelő ismerettel, tapasztalattal.
- (4) A karbantartó szervezetnek az éves szervezeti felülvizsgálatról készült jelentést, a felülvizsgálatot követő 15 napon belül a légiközlekedési hatóságnak meg kell küldenie.
- (5) A szervezeti felülvizsgálatokra vonatkozó dokumentumokat legalább két évig meg kell őrizni.
- 86. §** A karbantartó szervezet köteles:
- rendelkezni a karbantartási dokumentációban meghatározott felszereléssel és szerszámmal, vagy a karbantartási kézikönyvben meghatározott, igazoltan egyenértékű felszereléssel és szerszámmal, a napi karbantartási feladatok elvégzéséhez,
 - igazolni, hogy a speciális karbantartási feladatokhoz igénybe tud venni más forrásból származó szolgáltatást, berendezést, eszközt vagy szerszámot,
 - a szerszámot és felszerelést ellenőrizni, a kalibrálás vagy hitelesítés köteles eszközöket hivatalosan elismert etalonnal kalibrálni, továbbá megőrizni az ilyen kalibrálásokra vonatkozó nyilvántartásokat és az alkalmazott etalont.
- 87. §** (1) A karbantartó szervezet az elvégzett karbantartási feladatot dokumentálja.
- (2) A karbantartó szervezetnek minden üzemképességi tanúsítvány másolatot át kell adni a légi jármű tulajdonosának, az elvégzett javításhoz, módosításhoz felhasznált jóváhagyott javítási, módosítási adatok másolatával együtt.
- (3) A karbantartó szervezetnek minden karbantartási nyilvántartás és a kapcsolódó karbantartási dokumentáció egy példányát három évig meg kell őrizni attól az időponttól számítva, amikor a karbantartó szervezet az adott légi jármű vagy légi jármű komponens üzemképességi tanúsítványát kibocsátotta.
- (4) A karbantartási nyilvántartások tárolási módjának biztosítania kell a károsodás és a lopás elleni védelmet. A biztonsági másolatokat tartalmazó valamennyi számítógépes hardverelemet a munkaadatokétól eltérő helyszínen kell tárolni, olyan környezetben, amely biztosítja azok folyamatos olvasható állapotát.
- (5) A karbantartó szervezet működésének megszüntetésekor, az utolsó két évre vonatkozó minden megőrzött karbantartási nyilvántartást át kell adni az érintett légi jármű vagy komponens utolsó tulajdonosának vagy a karbantartási feladat megrendelőjének.

29. A légialkmasság-irányító szervezet működésére vonatkozó engedély

- 88. §** (1) A légialkmasság-irányító szervezet működésére vonatkozó engedély (a továbbiakban: légialkmasság irányítási engedély) kiadására irányuló eljárás megindítását a légiközlekedési hatóság által meghatározott formanyomtatvány használatával természetes, vagy jogi személy kérelmezheti írásban a légiközlekedési hatóságnál.
- (2) A kérelemnek – a Ket.-ben meghatározottakon kívül – tartalmaznia kell:
- a felelős vezető nevét,
 - a tevékenységi kört.
- (3) A kérelemhez mellékelni kell a légialkmasság-irányító szervezet légialkmasság-irányítási kézikönyvét.
- 89. §** (1) A légialkmasság-irányítási kézikönyvnek legalább a következőket kell tartalmaznia:
- a felelős vezető által aláírt nyilatkozatot, amely megerősíti, hogy a légialkmasság-irányító szervezet folyamatosan, a jelen rendeletben meghatározottak szerint működik,
 - a légialkmasság-irányító szervezet tevékenységi körét, és ha légialkmassági felülvizsgálatot kíván végrehajtani, akkor a légijármű kategóriák, vagy típusok körét,
 - a 94. § d) pontjában meghatározott személy (személyek) vagy szervezet nevét,
 - a szervezeti ábrát,
 - ha légialkmassági felülvizsgálatot kíván végrehajtani, a légialkmasság felülvizsgáló személyek nevét,
 - a létesítmények általános leírását és helyét,
 - azokat az eljárásokat, amelyek meghatározzák, hogy a légialkmasság-irányító szervezet milyen módon biztosítja jelen rendeletnek történő megfelelést, különös tekintettel a szerződött partnerekkel való kapcsolattartásra,
 - a légialkmasság-irányítási kézikönyv módosításának eljárásait.
- (2) A légialkmasság-irányítási kézikönyv és annak módosításaihoz, a (3) bekezdésben meghatározott eltéréssel a légiközlekedési hatóság jóváhagyása szükséges. A jóváhagyás során a légiközlekedési hatóság a jelen rendeletben meghatározott követelményeknek történő megfelelést vizsgálja.
- (3) Ha az (1) bekezdés h) pontjában meghatározásra került a légialkmasság-irányítási kézikönyv kisebb módosításaira vonatkozó eljárás, abban az esetben ezen módosításokhoz a légiközlekedési hatóság jóváhagyására nincs szükség.
- 90. §** (1) Ha a légiközlekedési hatóság megállapítja, hogy a légialkmasság-irányító szervezet teljesíti jelen rendeletben meghatározott követelményeket, akkor a légialkmasság irányítási engedélyt határozatlan időtartamra adja ki.
- (2) A légialkmasság irányítási engedély hatályos marad mindaddig, amíg az engedély kiadásának feltételei fennállnak.
- (3) A légiközlekedési hatóság a 97. § (4) bekezdés szerint megküldött, éves szervezeti felülvizsgálatról készült jelentés alapján a légialkmasság-irányító szervezetnél helyszíni szemlét tarthat, amely során ellenőrizheti jelen rendeletben meghatározott követelmények betartását.
- (4) A légialkmasság-irányító szervezet a légialkmasság irányítási engedélyben szereplő adatokban bekövetkező változást a légiközlekedési hatóságnak, a változást követő 15 munkanapon belül köteles bejelenteni.
- 91. §** A légialkmasság-irányító szervezet a légialkmasság irányítási engedély alapján jogosult:
- bármely, a 216/2008/EK rendelet hatálya alá nem tartozó magyar légijármű légialkmassága fenntartásának felügyeletére és
 - amennyiben az engedély kiterjed, légialkmassági felülvizsgálat elvégzésére és légialkmasság felülvizsgálati tanúsítvány kibocsátására.
- 92. §** A 91. §-ban meghatározott jogosultságokat azon légialkmasság-irányító szervezet is gyakorolhatja, amely a 2042/2003/EK rendelet alapján légialkmasság-irányító szervezeti engedéllyel rendelkezik, az engedélyben meghatározottak szerint.
- 93. §** (1) Ha a légiközlekedési hatóság megállapítja, hogy a légialkmasság-irányító szervezet nem teljesíti jelen rendeletben a légialkmassági irányítási engedélyre meghatározott követelményeket, akkor a (3) bekezdésre, valamint az Lt. 3/C. § (5)–(7) bekezdésében foglaltakra figyelemmel a légialkmasság-irányító szervezettel egyeztetett legalább 20 nap teljesítési határidő megállapításával, a jogkövetkezményekre történő figyelmeztetéssel, a Ket. 94. §-ában foglaltak szerint eljárva végzésben kötelezi a légialkmasság-irányító szervezetet a jogszerű állapot helyreállítására.

- (2) Ha az engedélyes a végzésben megállapított határidőn belül nem tesz eleget a kötelezettségének, akkor a légi közlekedési hatóság az engedélyt visszavonja.
- (3) A légi alkalmasság-irányító szervezetnek az (1) bekezdésben meghatározott esetben a követelményeknek történő megfelelés érdekében javító intézkedéseket kell kidolgozni, amelyben megjelöli a teljesítési határidőt vagy határidőket.

30. A légi alkalmasság-irányító szervezet működésének feltételei

- 94. §** A légi alkalmasság-irányító szervezetnek rendelkeznie kell
- a) felelős vezetővel, aki felelős azért, hogy a légi alkalmasság-irányítási feladatokat jelen rendeletben meghatározottak szerint hajtják végre,
 - b) a várható feladatok elvégzésére megfelelő személyi állománnyal,
 - c) a légi alkalmasságot felülvizsgáló személyekkel, ha légi alkalmassági felülvizsgálatot hajt végre, és
 - d) saját vagy szerződéses viszonyban álló, a felelős vezető közvetlen felügyelete alatt lévő olyan személlyel vagy szervezettel, aki felelős a szervezeti felülvizsgálatok elvégzéséért.
- 95. §** A légi alkalmasságot felülvizsgáló személynek rendelkeznie kell
- a) legalább három éves tapasztalattal a 216/2008/EK rendelet, vagy jelen rendelet hatálya alá tartozó, a tevékenységi körnek megfelelő légi járművek folyamatos légi alkalmasság fenntartásának végrehajtásában,
 - b) a légi járművek és légi jármű komponensek karbantartásának személyi jogosításairól és képzési követelményeiről szóló rendeletben meghatározott szakszolgálati engedéllyel, vagy repülőmérnöki felsőfokú végzettséggel, vagy olyan műszaki felsőfokú végzettséggel, amely releváns a légi jármű és komponenseinek karbantartása, folyamatos légi alkalmasságának fenntartása szempontjából,
 - c) megbízással a szervezeten belül, a feladat ellátására, a felelősségi körének megjelölésével.
- 96. §** A légi alkalmasság-irányító szervezetnek a személyzete részére megfelelő irodai elhelyezést kell biztosítania.
- 97. §**
- (1) A légi alkalmasság-irányító szervezetnek szervezeti felülvizsgálati rendszert kell működtetnie a légi járművek légi alkalmasság fenntartásához szükséges eljárások betartásának, illetve azok megfelelőségének ellenőrzése érdekében. A megfelelőség ellenőrzése magában foglalja a visszacsatolási rendszert a felelős vezető számára, a szükséges javító intézkedések végrehajtása érdekében.
 - (2) A szervezeti felülvizsgálati rendszer keretében a légi alkalmasság-irányító szervezet működését évente ellenőrizni kell.
 - (3) A szervezeti felülvizsgálatokban részt kell vennie olyan személynek, aki rendelkezik a légi jármű vagy komponens folyamatos légi alkalmasság fenntartásához szükséges megfelelő ismerettel, tapasztalattal.
 - (4) A légi alkalmasság-irányító szervezetnek az éves szervezeti felülvizsgálatról készült jelentést, a felülvizsgálatot követő 15 napon belül a légi közlekedési hatóságnak meg kell küldenie.
 - (5) A szervezeti felülvizsgálatokra vonatkozó dokumentumokat legalább két évig meg kell őrizni.
- 98. §**
- (1) A légi alkalmasság-irányító szervezetnek az elvégzett feladatokat dokumentálni szükséges.
 - (2) A légi alkalmasság-irányító szervezetnek meg kell őriznie
 - a) a légi alkalmassági nyilvántartás 64. §-ban meghatározott elemeit, és
 - b) minden általa kibocsátott légi alkalmassági felülvizsgálati tanúsítvány másolatát, valamint az azt alátámasztó dokumentumokat.
 - (3) Ha a tulajdonos a (2) bekezdés a) pontjában meghatározott eredeti dokumentumokat a szervezettől elhozza, a szervezetnek a dokumentum másolatát kell megőriznie.
 - (4) A légi alkalmasság-irányító szervezetnek a b) pontban felsorolt dokumentumok egy példányát a légi jármű végleges forgalomból történő kivonását követő 1 évig kell megőriznie.
 - (5) A nyilvántartásokat úgy kell tárolni, hogy az biztosítsa a károsodás és a lopás elleni védelmet. A biztonsági másolatokat tartalmazó valamennyi számítógépes hardverelemet a munkaadatokétól eltérő helyszínen kell tárolni, olyan környezetben, amely biztosítja azok folyamatos olvasható állapotát.
 - (6) Ha a légi jármű folyamatos légi alkalmasság fenntartásának irányítását más légi alkalmasság irányító szervezetnek adják át, akkor minden megőrzött nyilvántartást át kell adni a szervezetnek.
 - (7) A légi alkalmasság-irányító szervezet működésének megszüntetésekor minden megőrzött nyilvántartást át kell adni a légi jármű tulajdonosának.

31. A folyamatos légialkalmasság fenntartásának irányítása

- 99. §** (1) A légialkalmasság fenntartásának irányításával kapcsolatos feladatokat a 60–66. §-ban meghatározottak szerint kell végrehajtani.
- (2) A légialkalmasság-irányító szervezet az általa felügyelt légi jármű esetén
- karbantartási programot dolgoz ki és gondoskodik annak jóváhagyásáról, valamint felülvizsgálatáról,
 - ha a karbantartási program, vagy a karbantartási kézikönyv rendelkezésre áll, gondoskodik annak felülvizsgálatáról,
 - a karbantartási program, valamint módosításainak egy példányát a légi jármű tulajdonosának átadja,
 - kezeli a módosítások és javítások jóváhagyását,
 - biztosítja, hogy minden karbantartási feladatot a karbantartási programnak megfelelően végezzenek el, és a légi járművet jelen rendelet szerint minősítsék üzemképesnek,
 - biztosítja, hogy minden alkalmazandó légialkalmassági határozatot végrehajtsanak,
 - biztosítja, hogy a tervezett karbantartás során feltárt vagy bejelentett hibát megfelelő karbantartó szervezet vagy személy kijavítson,
 - koordinálja, hogy a légi jármű tervezett karbantartását, a légialkalmassági utasítások végrehajtását, a korlátozott üzemidejű berendezések cseréjét megfelelően végezzék el, és
 - kezeli és archiválja valamennyi, a légialkalmasság fenntartásával kapcsolatos dokumentációt.

32. Az üzemképességi tanúsítvány

- 100. §** (1) A karbantartási feladat befejezését követően üzemképességi tanúsítványt kell kiadni.
- (2) Üzemképességi tanúsítványt a 69. § (1) bekezdésében meghatározott személyek vagy a karbantartó szervezet tanúsító személyei adhatnak ki.
- (3) Az üzemképességi tanúsítványnak tartalmaznia kell
- a karbantartás végrehajtásának részleteit, beleértve a karbantartási formát, a légi jármű üzemidejét, a karbantartási előírást, valamint a munkaszámot,
 - a tanúsítást végrehajtó személy vagy szervezet nevét, a tanúsító személy szakszolgálati engedélyének számát, aláírását,
 - a nyilatkozatot arra vonatkozóan, hogy az elvégzett karbantartási feladat a jelen rendeletben meghatározottak szerint került végrehajtásra, és a légi jármű vagy komponens üzemképes.
- (4) A befejezetlen karbantartás tényét, a végre nem hajtott vagy halasztott karbantartási tételt az üzemképességi tanúsítvány kibocsátása előtt az üzemképességi tanúsítványra rá kell vezetni.
- (5) Az üzemképességi tanúsítvány nem adható ki olyan ismert körülmények esetén, amelyek súlyosan veszélyeztetik a repülés biztonságát.
- (6) A légi jármű komponensén elvégzett karbantartási feladat befejezését követően üzemképességi tanúsítványt akkor kell kiállítani, ha az a légi járműből kiszerezelt állapotban van.
- (7) Az üzemképességi tanúsítványt a légi jármű üzemi naplójába be kell vezetni, amelynek tartalmaznia kell az elvégzett karbantartás lényeges adatait, a karbantartás befejezésének időpontját, a tanúsítványt kibocsátó személy nevét, szakszolgálati engedélyének számát, és aláírását.

33. A légialkalmassági felülvizsgálati tanúsítvány

- 101. §** (1) A légi jármű légialkalmassági tanúsítványa érvényességének biztosítása érdekében a légi járművet és a légi jármű légialkalmassági nyilvántartásait időszakonként légialkalmassági felülvizsgálat keretében kell megvizsgálni.
- (2) A légi jármű légialkalmassági felülvizsgálatát – a (3) bekezdésben meghatározott eltéréssel – évente kell végrehajtani.
- (3) A légialkalmasság irányító szervezet, amennyiben megállapította, hogy a légi jármű ellenőrzött környezete fennáll, jogosult a légialkalmassági felülvizsgálati tanúsítvány érvényességi idejét két alkalommal, a légialkalmassági felülvizsgálat elvégzése nélkül meghosszabbítani. A légi jármű ellenőrzött környezetben lévőnek minősül, ha a légi jármű légialkalmasságának fenntartását a légialkalmassági felülvizsgálatot megelőző 12 hónapban folyamatosan légialkalmasság-irányító szervezet végezte.

- (4) A légialkalmassági felülvizsgálat elvégzésére és a légialkalmassági felülvizsgálati tanúsítvány kiadására
- a légialkalmasság-irányító szervezet, vagy
 - a tulajdonos kérelmére, a légiközlekedési hatóság
- jogosult (a továbbiakban: légialkalmassági felülvizsgálatot végző szervezet).

- 102. §** (1) A légi jármű légialkalmassági felülvizsgálatának keretében a légialkalmassági felülvizsgálatot végző szervezet teljes körűen dokumentálva felülvizsgálja a légi jármű-nyilvántartásait, hogy meggyőződjön arról, hogy:
- a légi jármű, a hajtómű, a légcsavar repült idejét, és az ehhez kapcsolódó repülési ciklusokat megfelelően rögzítették,
 - a repülési kézikönyv az adott légi jármű-konfigurációra vonatkozik, és megfelel a legutóbbi felülvizsgálat szerinti állapotnak,
 - a légi járművön végrehajtottak minden, a jóváhagyott karbantartási program szerinti karbantartási munkát,
 - minden ismert hibát kijavítottak, és – ha alkalmazható – a javítást ellenőrzött módon halasztották el,
 - minden alkalmazandó légialkalmassági határozatot alkalmaztak és megfelelően nyilvántartásba vettek,
 - a légi járművön végrehajtott összes módosítást és javítást nyilvántartásba vettek,
 - a légi járműbe beépített minden korlátozott üzemidejű berendezést megfelelően azonosítottak, nyilvántartásba vettek, és azok élettartama nem haladta meg a jóváhagyott üzemi élettartamot,
 - a légi jármű üzemképességének tanúsítását minden karbantartási feladat után elvégezték,
 - az aktuális tömeg- és súlypontszámítás tükrözi a légi jármű érvényes konfigurációját, és
 - a légi jármű megfelel a típusalkalmassági tanúsítvány alapjául szolgáló típusstern jóváhagyott utolsó revíziójának.
- (2) A légialkalmassági felülvizsgálatot végző szervezet légialkalmasságot felülvizsgáló személyzete végzi a légi jármű fizikai vizsgálatát, amely keretében meggyőződik arról, hogy
- az összes előírt jelölés és felirat megfelelően el van helyezve,
 - a légi jármű megfelel a repülési kézikönyvben foglaltaknak,
 - a légi jármű konfigurációja megfelel a jóváhagyott dokumentációnak,
 - nincs látható hiba, amelyet nem azonosítottak, és
 - a légi jármű és a nyilvántartások dokumentált felülvizsgálata között nincs ellentmondás.
- 103. §** (1) A légialkalmassági felülvizsgálati tanúsítvány érvényességi ideje – a (4) bekezdésben meghatározott eltéréssel – a kiállítástól számított 1 év, amely a 101. § (3) bekezdésében meghatározott esetben 1 évre meghosszabbítható.
- (2) A légi jármű első légialkalmassági felülvizsgálati tanúsítványát a légiközlekedési hatóság a légialkalmassági tanúsítvány kiadásával együtt adja ki.
- (3) A légialkalmassági felülvizsgálati tanúsítvány meghosszabbítása esetén az érvényességi időtartam kezdőnapja a még érvényes tanúsítvány lejáratási napja, amennyiben a felülvizsgálat megkezdésének időpontja nem korábbi, mint a tanúsítvány érvényességének lejáratát megelőző 60. nap.
- (4) A légialkalmassági felülvizsgálati tanúsítvány érvényét veszti, ha a légi jármű típusalkalmassági tanúsítványát, légialkalmassági tanúsítványát a légiközlekedési hatóság felfüggeszti vagy visszavonja.
- (5) A légi jármű a légialkalmassági felülvizsgálati tanúsítvány érvényességének időtartama alatt nem repülhet, ha:
- a légi jármű vagy a légi járműbe beépített bármely komponens folyamatos légialkalmassága nem felel meg a jelen rendeletben meghatározott követelményeknek,
 - a légi jármű már nem felel meg a típusalkalmassági tanúsítványának alapjául szolgáló típussternnek,
 - a légi járművet az üzemeltetési kézikönyv vagy a légialkalmassági tanúsítvány korlátozásain túl működtették anélkül, hogy megfelelő intézkedést vezettek volna be, vagy
 - a légi jármű olyan baleset vagy esemény részese volt, amely befolyásolta a légi jármű légialkalmasságát, és nem tettek megfelelő intézkedéseket a légialkalmasság helyreállítására.
- 104. §** (1) Ha a légialkalmassági felülvizsgálatot a légialkalmasság-irányító szervezet végzi és a felülvizsgálat során megállapítja, hogy a légi jármű vagy komponens nem felel meg a jelen rendeletben meghatározott követelményeknek és ezzel súlyosan veszélyezteti a repülés biztonságát, akkor köteles azt haladéktalanul jelenteni a légiközlekedési hatóságnak.
- (2) Ha a légiközlekedési hatóság az (1) bekezdésben meghatározott jelentésben foglaltakkal egyetért, akkor a légialkalmassági felülvizsgálati tanúsítványt a követelmények teljesítéséig felfüggeszti.

- (3) Ha a légialkalmasság felülvizsgáló szervezet megállapítja, hogy a légi jármű vagy komponens nem felel meg a jelen rendeletben meghatározott követelményeknek, és ez esetlegesen veszélyeztetheti a repülés biztonságát, akkor a tulajdonost felszólítja a megfelelés biztosítására.
- (4) A légialkalmasság-irányító szervezetnek az általa kiadott, vagy meghosszabbított légialkalmassági felülvizsgálati tanúsítvány másolatát a kiadásától vagy meghosszabbítástól számított 10 munkanapon belül meg kell küldenie a légiközlekedési hatóságnak.

VII. FEJEZET

A III–V. FEJEZET HATÁLYA ALÁ TARTOZÓ LÉGIJÁRMŰVEK FOLYAMATOS LÉGIALKALMASSÁGA

- 105. §** A III–V. Fejezet hatálya alá tartozó azon légi járművekre, amelyek egyedi repülési engedélyt a légiközlekedési hatóság határozatlan időtartamra adta ki, a légi járművek folyamatos légialkalmasságára a VI. fejezetben meghatározott rendelkezéseket a következő eltéréssel kell alkalmazni:
- a) a légi jármű és komponens karbantartását a 69. § (1) bekezdésben meghatározottakon kívül a légi jármű építője is elvégezheti, mindaddig, amíg a légi jármű a tulajdonában van,
 - b) a légi járművet az egyedi repülési engedély alapjául szolgáló üzemeltetési kézikönyvben meghatározottak szerint kell karbantartani és nem szükséges a 66. §-ban meghatározott karbantartási program készítése, és ahol a rendelet karbantartási programot említ, ott üzemeltetési kézikönyvet kell érteni,
 - c) ahol a rendelet típusalkalmassági tanúsítványt vagy légialkalmassági tanúsítványt említ, ott egyedi repülési engedélyt, ahol típusalkalmassági tanúsítvány alapjául szolgáló típustervet említ, ott az egyedi repülési engedély alapjául szolgáló tervet kell érteni.

3. RÉSZ

A REPÜLŐESZKÖZÖKRE VONATKOZÓ RENDELKEZÉSEK

VIII. FEJEZET

REPÜLŐESZKÖZ TANÚSÍTÁSI RENDSZERE

34. Tanúsítási engedély

- 106. §** (1) A tanúsítási engedély kiadása iránti eljárás megindítását a légiközlekedési hatóság által meghatározott formanyomtatvány használatával természetes, vagy jogi személy kérelmezheti írásban a légiközlekedési hatóságnál.
- (2) A kérelemnek – a Ket.-ben meghatározottakon kívül – tartalmaznia kell:
- a) a műszaki vezető személy nevét, képzettségét és tapasztalatát,
 - b) a bevizsgáló személy, vagy személyek nevét és képzettségét, a repülőeszköz egyes területein külön-külön megadva (a továbbiakban: bevizsgálói terület),
 - c) a tanúsítás helyszínét, vagy helyszíneit.
- (3) A kérelemhez mellékelni kell:
- a) a tanúsító szervezet működési kézikönyvét,
 - b) a tanúsítás-ellenőrzési rendszer főbb elemeinek leírását,
 - c) a műszaki vezető és a bevizsgáló, vagy bevizsgálók képzettségét, tapasztalatát igazoló dokumentumok másolatát.
- 107. §** (1) A légiközlekedési hatóság a tanúsítási engedélyt határozatlan időtartamra adja ki, ha megállapítja, hogy a tanúsító szervezet teljesíti a jelen rendeletben meghatározott követelményeket.
- (2) A tanúsítási engedély – a Ket.-ben meghatározottakon kívül – tartalmazza:
- a) a tanúsítható repülőeszköz fajtáját és a bevizsgálói terület megjelölését,
 - b) a műszaki vezető és a bevizsgálók nevét,
 - c) a tanúsítás helyszínét, vagy helyszíneit.
- (3) A tanúsítási engedély hatályos marad mindaddig, amíg az engedély kiadásának feltételei fennállnak.
- 108. §** (1) A tanúsító szervezet a tanúsítási engedély alapjául szolgáló adatokban vagy tényekben bekövetkező változást a légiközlekedési hatóságnak a változást követő 15 napon belül köteles bejelenteni.

- (2) A légiközlekedési hatóság évente egyszer a tanúsító szervezetnél helyszíni ellenőrzést tarthat a jelen rendeletben meghatározott követelmények teljesítésének ellenőrzése céljából. A tanúsító szervezet köteles a helyszíni ellenőrzés lefolytatását lehetővé tenni.

- 109. §** (1) Ha a légiközlekedési hatóság megállapítja, hogy a tanúsító szervezet nem teljesíti jelen rendeletben a tanúsítási engedélyre meghatározott követelményeket, akkor a (3) bekezdésben, valamint az Lt. 3/C. § (5)–(7) bekezdésében foglaltakra figyelemmel a tanúsító szervezettel egyeztetett, legalább 20 nap teljesítési határidő megállapításával, a jogkövetkezményekre történő figyelmeztetéssel, a Ket. 94. §-ában foglaltak szerint eljárva végzésben kötelezi az engedélyest a jogszerű állapot helyreállítására.
- (2) Ha az engedélyes a végzésben megállapított határidőn belül nem tesz eleget a kötelezettségének, akkor a légiközlekedési hatóság az engedélyt visszavonja.
- (3) A tanúsító szervezetnek az (1) bekezdésben meghatározott esetben a követelményeknek történő megfelelés érdekében javító intézkedéseket kell kidolgozni, amelyben megjelöli a teljesítési határidőt, vagy határidőket.

35. Tanúsító szervezettel szemben támasztott követelmények

- 110. §** A tanúsító szervezet működési kézikönyvének legalább a következőket kell tartalmaznia:
- a tanúsított repülőeszköz fajtáját és a bevizsgálói terület megjelölését,
 - a bevizsgáló személy, vagy személyek nevét, beosztását,
 - a szervezeti ábrát,
 - a létesítmények helyét és általános leírását,
 - a tanúsító szervezet eljárásait,
 - a tanúsítás ellenőrzési rendszer elemeit,
 - a repülőeszköz nyilvántartás módját,
 - a tevékenység során alkalmazott szervezeti formanyomtatványok (pl. vizsgálati jegyzőkönyv, bevizsgáló munkanaplója) és okmányok adattartalmát vagy mintáit, valamint a dokumentálási és nyilvántartási eljárást,
 - a törzskönyv formáját és számozásának rendjét.
- 111. §** (1) A tanúsító szervezetnek rendelkeznie kell tanúsítás-ellenőrzési rendszerrel, amely biztosítja, hogy a bevizsgálói területen végzett ellenőrzések, vizsgálatok, valamint a tanúsításban közreműködő személyek kiléte és tevékenységük módja nyomon követhető legyen.
- (2) A tanúsítás ellenőrzési rendszer keretében vezetett dokumentáció módja lehet papír alapú, vagy elektronikus, de a rendszernek biztosítani kell az adatok védelmét és hitelességét, valamint az utólagos módosítás lehetőségének kizárását.
- (3) A tanúsító szervezetnek biztosítania kell, hogy a bevizsgáló, vagy bevizsgálók az ellenőrzéseket és vizsgálatokat arra alkalmas helyiségben, megfelelő eszközökkel és dokumentáltan végezzék.
- (4) A bevizsgáló az általa végzett ellenőrzésről, vizsgálatról tételes vizsgálati jegyzőkönyvet és tevékenységének áttekintésére alkalmas munkanaplót köteles vezetni.
- (5) A megfelelési tanúsítás során keletkezett dokumentumokat a keletkezéstől számított 5 évig kell megőrizni.
- (6) A tanúsító szervezetnek biztosítania kell, hogy a bevizsgálók rendelkezésére álljanak a vizsgált repülőeszközökkel kapcsolatban szükséges dokumentációk.
- 112. §** (1) A tanúsító szervezetnek rendelkeznie kell műszaki vezetővel és a feladok ellátáshoz szükséges bevizsgáló személyzettel.
- (2) A műszaki vezető az lehet, aki rendelkezik
- műszaki felsőfokú végzettséggel és a b) pontban meghatározott eltéréssel a bevizsgálói területen szerzett legalább 5 éves bevizsgálói tapasztalattal;
 - ejtőernyő esetében legalább középfokú végzettséggel és legalább 2 éves ejtőernyő master rigger jogosítással.
- (3) Bevizsgáló az lehet, aki rendelkezik legalább középfokú végzettséggel és
- a b) pontban meghatározott eltéréssel, az adott bevizsgálói területen, bevizsgáló személy felügyelete mellett, vagy az adott repülőeszköz fajtája szerint gyártónál szerzett legalább 1 éves tapasztalattal,
 - ejtőernyő esetében ejtőernyő senior rigger jogosítással, master rigger jogosítással rendelkező személy felügyelete mellett.

36. Megfeleléségi tanúsítvány

- 113. §** (1) Ha a tanúsító szervezet – a (2) bekezdésben meghatározott eltéréssel – vizsgálata alapján megállapítja, hogy a repülőeszköz rendeltetésszerű használatra alkalmas, akkor megfeleléségi tanúsítványt állít ki. A megfeleléségi tanúsítvány a következőket tartalmazza:
- a) a siklórepülő eszköz, illetve az ejtőernyő tok-heveder rendszere, főejtőernyője, tartalék-ejtőernyője (a továbbiakban együtt: ejtőernyő részei)
 - aa) fajtájának megnevezését,
 - ab) azonosító jelét,
 - ac) típusát, ha van, az altípusát, vagy méretét, szabványos minősítési besorolását, kategóriáját,
 - ad) gyártójának megnevezését, a gyártás dátumát, és a gyártási számát,
 - ae) törzskönyvének számát,
 - b) a tanúsító szervezet nevét, tanúsítási engedélyének számát,
 - c) a megfeleléségi tanúsítvány kiállításának és érvényességének dátumát,
 - d) a tanúsító szervezet nevében aláírásra jogosult személy aláírását.
- (2) A tanúsító szervezet a megfeleléségi tanúsítvány kiállításának alapjául elfogadhatja (a továbbiakban: honosítás)
- a) új siklórepülő eszköz esetén az Európai Unió, vagy valamely tagállamának illetékes hatósága, vagy az általa elfogadott minősítő szervezet által a típusra kiállított alkalmassági igazolást és a gyártó egyedi igazolását az alkalmassági igazolással rendelkező típusnak történő megfelelésről,
 - b) új ejtőernyő esetén az ejtőernyő master rigger által elvégzett egyedi, az ejtőernyő részeire kiállított üzembehelyezési igazolást,
 - c) az a) pontnak megfelelő, használt siklórepülő eszköz esetén a gyártó egyedi alkalmassági igazolását vagy vizsgálati jegyzőkönyvét,
 - d) a b) pontnak megfelelő, használt ejtőernyő esetén az ejtőernyő részeire, az ejtőernyő master rigger egyedi vizsgálati igazolását.
- (3) Ha a tanúsító szervezet a saját vizsgálata alapján adja ki a megfeleléségi tanúsítványt, akkor a 2. mellékletben meghatározott vizsgálati eljárás szerint meg kell győződnie arról, hogy
- a) a repülőeszköz
 - aa) siklórepülő eszköz esetén rendelkezik igazolással arra vonatkozóan, hogy a típus megfelel az Európai Unió valamely tagállamában vagy az Amerikai Egyesült Államokban kiadott szabványnak vagy alkalmassági előírásnak,
 - ab) ejtőernyő esetén az ejtőernyő részei rendelkeznek az ejtőernyő master rigger által kiadott üzembehelyezési igazolással,
 - b) a siklórepülő eszköz, illetve az ejtőernyő részei rendelkeznek gyártói dokumentációval, amely tartalmazza a gyártó nyilatkozatát arra vonatkozóan, hogy a legyártott repülőeszköz az adott repülési tevékenységre rendeltetésszerűen használható, és a vizsgálathoz szükséges műszaki adatokkal,
 - c) a siklórepülő eszköz, illetve az ejtőernyő részei szemrevételezhető műszaki állapota megfelelő, a mérhető műszaki jellemzői teljesítik a gyártó által meghatározott vagy gyártói előírás hiányában, a tanúsító szervezet működési kézikönyvében – a 2. mellékletben meghatározottakkal összhangban – meghatározott vizsgálati eljárásban szereplő műszaki jellemzőket.
- 114. §** (1) A megfeleléségi tanúsítvány érvényességi ideje
- a) honosítás esetében a honosítás alapjául szolgáló, a 113. § (2) bekezdése szerinti dokumentumban meghatározott időtartam, az abban meghatározott feltételekkel vagy korlátozással,
 - b) a megfeleléségi tanúsítvány 113. § (3) bekezdésében foglaltak szerinti kiadása esetén 12 hónap, kivéve, ha a 2. melléklet ettől eltérő időtartamot állapít meg.
- (2) A megfeleléségi tanúsítvány érvényét veszti, ha a repülőeszköz fő teherviselő eleme (pl. heveder, főzsinór, borda, vagy bordát érintő) sérülést szenved, és annak karbantartását nem a gyártó vagy a karbantartó szervezet végezte el.
- 115. §** (1) A 113. § (2) bekezdés a) és a (3) bekezdés a) pont aa) alpontjában meghatározott igazolásként a tanúsító szervezet elfogadja az Európai Unió, vagy bármely tagállamának illetékes hatósága által kiadott típusalkalmassági tanúsítványt, bizonyítványt, vagy siklóernyő esetén az arra jogosult minősítő szervezet által kiállított típusalkalmassági igazolást.

- (2) Ha a repülőeszköz tulajdonosa, gyártója a légitörvény hatóságtól a repülőeszköz típusalkalmassági tanúsítását kérelmezi, akkor a típusalkalmassági tanúsításra a 3–12. §-ban foglalt rendelkezéseket kell alkalmazni.

37. Korlátozott megfelelőségi tanúsítvány

- 116. §** (1) Ha nem igazolható, hogy a siklóernyő, gyalog sárkányrepülő, ejtőernyő megfelel az alkalmazandó szabványnak, műszaki előírásnak, vagy megváltoztatták valamely műszaki jellemzőjét, akkor a tanúsító szervezet a siklóernyőre, gyalog sárkányrepülőre, ejtőernyőre megfelelőségi tanúsítvány kiadása helyett korlátozott megfelelőségi tanúsítványt állít ki.
- (2) A korlátozott megfelelőségi tanúsítvány kiállításának feltétele, hogy a siklóernyő, gyalog sárkányrepülő, ejtőernyő rendelkezzen a gyártó által kiállított olyan dokumentációval, amely tartalmazza a gyártó nyilatkozatát arra vonatkozóan, hogy az eredeti eszköz az adott repülési tevékenységre rendeltetésszerűen használható.
- (3) A korlátozott megfelelőségi tanúsítványnak a repülőeszköz megfelelőségével összefüggő adatok kivételével tartalmaznia kell a 113. § (1) bekezdésében meghatározott adatokat.
- (4) A korlátozott megfelelőségi tanúsítvánnyal rendelkező
- siklóernyőt, gyalog sárkányrepülőt csak 18. életévet betöltött, önálló repülésre jogosult személy,
 - ejtőernyőt csak 18. életévet betöltött, oktatói jogosítással rendelkező személy
- használhatja, azzal növendék nem repülhet és oktatás, képzés, tandemrepülés, vagy más személy szállítása nem végezhető.
- (5) A korlátozott megfelelőségi tanúsítvány határozatlan időtartamig hatályos.

38. A tanúsító szervezet tevékenységének nyilvántartása

- 117. §** (1) A tanúsító szervezet az általa kiadott megfelelőségi tanúsítványról és korlátozott megfelelőségi tanúsítványról nyilvántartást vezet.
- (2) A tanúsító szervezet a megfelelőségi tanúsítvány kiadására vonatkozó eljárása során végzett tevékenységének eredményét a nyilvántartásban rögzíti.
- 118. §** (1) A tanúsító szervezet által vezetett nyilvántartásnak tartalmaznia kell:
- a repülőeszköz fajtáját,
 - az azonosító jelet,
 - a gyártmányt, a típust, az altípust, a méretet,
 - a gyártási számot,
 - a gyártás évét (és ha van hónapját),
 - a kiadott megfelelőségi tanúsítvány alapját (saját vizsgálat vagy honosítás), vagy a korlátozott megfelelőségi tanúsítvány kiadását,
 - ha kiadtak, a megfelelőségi tanúsítvány minősítését (alkalmas, ideiglenesen alkalmatlan, alkalmatlan),
 - a megfelelőségi tanúsítvány vagy korlátozott megfelelőségi tanúsítvány kiadásának dátumát,
 - ha kiadtak, megfelelőségi tanúsítvány érvényességének dátumát,
 - a bevizsgáló és a dokumentumot kiállító személy nevét,
 - a törzskönyv számát.
- (2) A kiadott megfelelőségi tanúsítás vagy korlátozott megfelelőségi tanúsítványnak az (1) bekezdésben meghatározott adatait a tanúsító szervezet 5 munkanapon belül elektronikus úton eljuttatja a légitörvény hatóság részére.
- (3) A tanúsító szervezet köteles biztosítani, hogy az általa vezetett nyilvántartásba a légitörvény hatóság betekinthessen, abból adatot kapjon.
- (4) A tanúsító szervezetnek az (1) bekezdésben meghatározott nyilvántartást elektronikusan kell vezetnie, és biztosítani kell az adatok védelmét és hitelességét, valamint az utólagos módosítás lehetőségének kizárását.
- (5) A tanúsító szervezet köteles a honlapján nyilvános adatként, korlátozás nélkül, folyamatosan a megfelelőségi tanúsítvány, korlátozott megfelelőségi tanúsítvány kiadásától számított 5 évig közzé tenni az általa vezetett nyilvántartásból
- a megfelelőségi igazolás esetén az (1) bekezdés az a), b) és h)–j) pontjában,
 - korlátozott megfelelőségi tanúsítvány esetén az (1) bekezdés a), b) és i) pontjában szereplő adatokat.

IX. FEJEZET
REPÜLŐESZKÖZ GYÁRTÁSI ÉS KARBANTARTÁSI RENDSZERE

39. Repülőeszköz karbantartása

- 119. §** (1) A repülőeszköz karbantartását – a 114. § (2) bekezdésre tekintettel, és a (2) bekezdésben meghatározott eltéréssel – a repülőeszköz tulajdonosa, a repülőeszköz gyártó- vagy karbantartó szervezet jogosult elvégezni.
- (2) Tartalék ejtőernyő hajtogatását hajtogatói, mentő ejtőernyő és tandem tartalék ejtőernyő hajtogatását ejtőernyő senior rigger és master rigger jogosultsággal rendelkező személy végezheti.
- (3) A repülőeszköz tulajdonosának felelőssége, hogy megismerje a repülőeszközre vonatkozó karbantartási gyakorlatot és előírásokat.
- (4) A repülőeszközt karbantartó személynek vagy szervezetnek a karbantartási dokumentáció birtokában és ismeretében kell lennie, hogy a repülőeszköz karbantartását a dokumentációban foglaltaknak megfelelően végezzék el.
- (5) A karbantartási dokumentáció lehet:
- bármely előírás, eljárás, szabvány vagy az illetékes hatóság által kiadott vagy jóváhagyott dokumentáció,
 - minden alkalmazandó légialkalmassági határozat, vagy
 - az alkalmasság fenntartására alkalmazandó, a gyártó által megadott kezelési, üzemeltetési utasítás.
- (6) Ha a karbantartási dokumentáció által előírt szerszámok, anyagok nem állnak rendelkezésre, akkor megfelelő specifikációjú alternatív, utángyártott és általános szerszámok, anyagok használhatóak.
- (7) Az elvégzett karbantartást a repülőeszköz törzskönyvébe be kell jegyezni.
- 120. §** (1) A repülőeszköz karbantartó szervezet működésére vonatkozó engedély (a továbbiakban: repülőeszköz karbantartási engedély) kiadására irányuló eljárás megindítását a légiközlekedési hatóság által meghatározott formanyomtatvány használatával természetes, vagy jogi személy kérelmezheti írásban a légiközlekedési hatóságnál.
- (2) A kérelemnek – a Ket.-ben meghatározottakon kívül – tartalmaznia kell a felelős vezető nevét.
- (3) A kérelemhez mellékelni kell a repülőeszköz karbantartó szervezet repülőeszköz karbantartási kézikönyvét.
- 121. §** (1) A repülőeszköz karbantartási kézikönyvnek legalább a következőket kell tartalmaznia:
- a felelős vezető által aláírt nyilatkozatot, amely megerősíti, hogy a repülőeszköz karbantartó szervezet folyamatosan, a jelen rendeletben meghatározottak szerint működik,
 - a repülőeszköz karbantartó szervezet által elvégzett munkák körét,
 - a szervezeti ábrát,
 - a létesítmények helyét és általános leírását,
 - a repülőeszköz karbantartó szervezet eljárásait.
- (2) A repülőeszköz karbantartási kézikönyvet és annak módosítását a légiközlekedési hatóság hagyja jóvá. A jóváhagyás során a légiközlekedési hatóság a jelen rendeletben meghatározott követelményeknek történő megfelelést vizsgálja.
- (3) A repülőeszköz karbantartó szervezet saját létesítményeiben, az általa elvégzett karbantartás során, a repülőeszköz karbantartási kézikönyvben meghatározottak szerint, – a karbantartási dokumentációban meghatározott feltételekkel – saját felhasználásra alkatrészeket készíthet.
- 122. §** (1) Ha a légiközlekedési hatóság megállapítja, hogy a repülőeszköz karbantartó szervezet teljesíti a jelen rendeletben meghatározott követelményeket, akkor a repülőeszköz karbantartási engedélyt határozatlan időtartamra adja ki.
- (2) A repülőeszköz karbantartási engedély hatályos marad mindaddig, amíg az engedély kiadásának feltételei fennállnak.
- (3) A légiközlekedési hatóság a 127. § (4) bekezdés szerint megküldött éves szervezeti felülvizsgálatról készült jelentés alapján a repülőeszköz karbantartó szervezetnél helyszíni szemlét tarthat, amely során ellenőrizheti jelen rendeletben meghatározott követelmények betartását.
- (4) A repülőeszköz karbantartó szervezet a karbantartási engedélyben szereplő adatokban bekövetkező változást a légiközlekedési hatóságnak, a változást követő 15 munkanapon belül köteles bejelenteni.
- 123. §** A repülőeszköz karbantartó szervezet a repülőeszköz karbantartási engedély alapján jogosult karbantartani bármely repülőeszközt, amely a repülőeszköz karbantartási engedélyben szerepel, a repülőeszköz karbantartási

kézikönyvben meghatározott helyszínen, vagy ha a repülőeszköz üzemképtelensége miatt a karbantartás szükségessége felmerül, akkor bármely más helyszínen.

- 124. §** (1) Ha a légiközlekedési hatóság megállapítja, hogy a repülőeszköz karbantartó szervezet nem teljesíti jelen rendeletben a repülőeszköz karbantartási engedélyre meghatározott követelményeket, akkor a (3) bekezdésben, valamint az Lt. 3/C. § (5)–(7) bekezdésében foglaltakra figyelemmel a repülőeszköz karbantartó szervezettel egyeztetett legalább 20 nap teljesítési határidő megállapításával, a jogkövetkezményekre történő figyelmeztetéssel, a Ket. 94. §-ában foglaltak szerint eljárva végzésben kötelezi a repülőeszköz karbantartó szervezetet a jogszerű állapot helyreállítására.
- (2) Ha az engedélyes a végzésben megállapított határidőn belül nem tesz eleget a kötelezettségének, akkor a légiközlekedési hatóság az engedélyt visszavonja.
- (3) A repülőeszköz karbantartó szervezetnek az (1) bekezdésben meghatározott esetben a követelményeknek történő megfelelés érdekében javító intézkedéseket kell kidolgozni, amelyben megjelöli a teljesítési határidőt vagy határidőket.
- 125. §** (1) A repülőeszköz karbantartó szervezetnek biztosítani kell, hogy rendelkezésre álljon:
- a létesítmény, vagy létesítmények a tervezett munkákhoz, amelyben a szakműhelyet és az egyéb helyiséget megfelelően elkülönítik, és biztosítják a szennyeződéstől való védelmet és a környezet védelmét,
 - az irodai helyiség a tervezett munkák irányításához, beleértve a karbantartási nyilvántartások vezetését,
 - a biztonságos tároló létesítmény, vagy létesítmények a komponensek, alkatrészek, felszerelések, szerszámok és anyagok tárolására.
- (2) A létesítményekben a tárolási feltételeket úgy kell kialakítani, hogy a fel nem használható komponenseket, alkatrészeket és anyagokat minden más komponenstől, alkatrésztől, anyagtól, felszereléstől és szerszámtól elkülönítetten kerüljenek elhelyezésre. A tárolási feltételeknek meg kell felelniük a gyártó utasításainak, és a hozzáférést az arra feljogosított személyekre kell korlátozni.
- 126. §** A repülőeszköz karbantartó szervezetnek rendelkeznie kell
- egy felelős vezetővel, aki felelős azért, hogy a karbantartási feladatokat jelen rendeletben meghatározottak szerint hajtsák végre,
 - megfelelő személyi állománnyal a szerződés szerint várható, szokásos mértékű karbantartási munkák elvégzésére.
- 127. §** (1) A repülőeszköz karbantartó szervezetnek szervezeti felülvizsgálati rendszert kell működtetnie, a repülőeszközök karbantartásához szükséges eljárások betartásának, illetve azok megfelelőségének ellenőrzése érdekében. A megfelelőség ellenőrzése magában foglalja a visszacsatolási rendszert a felelős vezető számára, a szükséges szervezeti javító intézkedések végrehajtása érdekében.
- (2) A szervezeti felülvizsgálati rendszer keretében a repülőeszköz karbantartó szervezet működését évente ellenőrizni kell.
- (3) A szervezeti felülvizsgálatokban részt kell vennie olyan személynek, aki rendelkezik a repülőeszköz karbantartásához szükséges megfelelő ismerettel, tapasztalattal.
- (4) A repülőeszköz karbantartó szervezetnek az éves szervezeti felülvizsgálatról készült jelentést a felülvizsgálatot követő 15 napon belül a légiközlekedési hatóságnak meg kell küldenie.
- (5) A szervezeti felülvizsgálatokra vonatkozó dokumentumokat legalább két évig meg kell őrizni.
- 128. §** A karbantartó szervezet köteles:
- rendelkezni a karbantartási dokumentációban meghatározott felszereléssel és szerszámmal, vagy a repülőeszköz karbantartási kézikönyvben meghatározott, igazoltan egyenértékű felszereléssel és szerszámmal, a napi karbantartási feladatok elvégzéséhez,
 - igazolni, hogy a speciális karbantartási feladatokhoz igénybe tud venni más forrásból származó szolgáltatást, berendezést, eszközt vagy szerszámot,
 - a szerszámokat és felszereléseket ellenőrizni, és a kalibrálás vagy hitelesítés köteles eszközöket hivatalosan elismert etalonnal kalibrálni, valamint megőrizni az ilyen kalibrálásokra vonatkozó nyilvántartásokat és az alkalmazott etalont.

- 129. §** (1) A repülőeszköz karbantartó szervezet az elvégzett karbantartási feladatokat dokumentálja.
- (2) A repülőeszköz karbantartó szervezet minden karbantartási nyilvántartás és a kapcsolódó karbantartási dokumentáció egy példányát az adott repülőeszköz karbantartása időpontjától számított három évig megőrzi.
- (3) A karbantartási nyilvántartások tárolási módjának biztosítania kell a károsodás és a lopás elleni védelmet. A biztonsági másolatokat tartalmazó valamennyi számítógépes hardverelemet a munkaadatokétól eltérő helyszínen kell tárolni, olyan környezetben, amely biztosítja azok folyamatos olvasható állapotát.
- (4) A karbantartó szervezet működésének megszüntetésekor, az utolsó két évre vonatkozó minden megőrzött karbantartási nyilvántartást át kell adni az érintett repülőeszköz utolsó tulajdonosának vagy a karbantartási feladat megrendelőjének.

40. Repülőeszköz gyártása

- 130. §** (1) Repülőeszköz gyártására szóló gyártási engedély kiadását, a légiközlekedési hatóság által meghatározott formanyomtatvány használatával, természetes, vagy jogi személy kérelmezheti írásban a légiközlekedési hatóságnál.
- (2) A kérelemnek – a Ket.-ben meghatározottakon kívül – tartalmaznia kell:
- a gyártandó repülőeszköz megnevezését, típusát, fajtáját, kategóriáját,
 - a gyártásfelügyelő nyilatkozatát arra vonatkozóan, hogy a repülőeszköz megfelel az Európai Unióban, vagy valamely tagállamában elfogadott szabványnak vagy alkalmassági előírásnak,
 - a gyártási hely, vagy helyek címét,
 - a gyártásfelügyelő nevét, képzettségét és tapasztalatát.
- (3) A kérelemhez mellékelni kell:
- a gyártás-ellenőrzési rendszer főbb elemeinek leírását,
 - a gyártási hely, vagy helyek leírását, a helyiség elrendezési rajzát,
 - a gyártásfelügyelő képzettségét, tapasztalatát igazoló dokumentum vagy dokumentumok másolatát.

- 131. §** (1) Ha a légiközlekedési hatóság megállapítja, hogy a gyártó teljesíti a jelen rendeletben meghatározott követelményeket, akkor a repülőeszköz gyártási engedélyt határozatlan időtartamra adja ki.
- (2) A repülőeszköz gyártási engedély hatályos marad mindaddig, amíg az engedély kiadásának feltételei fennállnak.
- (3) A légiközlekedési hatóság évente legalább egyszer a repülőeszköz gyártó szervezetnél helyszíni ellenőrzést tarthat a jelen rendeletben meghatározott követelmények teljesítésének ellenőrzése céljából. A repülőeszköz gyártó szervezet köteles a helyszíni ellenőrzés lefolytatását lehetővé tenni.
- (4) Ha a légiközlekedési hatóság megállapítja, hogy a gyártó nem teljesíti a jelen rendeletben a gyártási engedélyre meghatározott követelményeket, akkor a (6) bekezdésben, valamint az Lt. 3/C. § (5)–(7) bekezdésében foglaltakra figyelemmel a gyártóval egyeztetett legalább 20 nap teljesítési határidő megállapításával, a jogkövetkezményekre történő figyelmeztetéssel, a Ket. 94. §-ában foglaltak szerint eljárva végzésben kötelezi a gyártót a jogszerű állapot helyreállítására.
- (5) Ha az engedélyes a végzésben megállapított határidőn belül nem tesz eleget a kötelezettségének, akkor a légiközlekedési hatóság az engedélyt visszavonja.
- (6) A repülőeszköz gyártó szervezetnek a (4) bekezdésben meghatározott esetben a követelményeknek történő megfelelés érdekében javító intézkedéseket kell kidolgozni, amelyben megjelöli a teljesítési határidőt vagy határidőket.

- 132. §** A gyártó szervezet a repülőeszköz gyártási engedély alapjául szolgáló adatokban bekövetkező változást a légiközlekedési hatóságnak a változást követő 15 munkanapon belül köteles bejelenteni.

- 133. §** (1) A gyártás-ellenőrzési rendszernek biztosítania kell a repülőeszköz rendeltetésszerű üzemkész állapotát oly módon, hogy a felhasznált főbb szerkezeti anyagok és alkatrészek, valamint a gyártásban közreműködő személyek kiléte és tevékenységének módja nyomon követhetőek legyenek. Akkor, ha a nyomon követhetőség biztosításához természetes személy személyes adatát is rögzíteni kell, ehhez az engedélyesnek be kell szereznie a hozzájárulását tartalmazó nyilatkozatát.
- (2) A gyártás-ellenőrzési rendszernek biztosítania kell a lehetőséget annak megállapítására, hogy
- a beérkező anyagok, valamint a beszerzett, illetve az alvállalkozóktól megrendelt, a repülőeszközben felhasznált kritikus anyagok és alkatrészek megfelelnek a vonatkozó tervadatokban előírtaknak,
 - a beérkező anyagokat, valamint a beszerzett vagy az alvállalkozóktól megrendelt anyagokat és alkatrészeket azonosították,

- c) a repülőeszköz minőségét és biztonságát befolyásoló eljárások, gyártási technikák és összeszerelési módszerek kivitelezése megfelel a vonatkozó alkalmassági előírásoknak,
- d) a károsodásnak és minőségromlásnak kitétt anyagokat, alkatrészeket megfelelően tárolják és védik,
- e) a kiselejtezett anyagokat és alkatrészeket oly módon különítik el és határozzák meg, hogy az kizárja a repülőeszközbe történő beépítésüket.

- 134. §** (1) Gyártásfelügyelő az lehet, aki a repülőeszköz gyártásában kellő tapasztalatot szerzett, valamint rendelkezik
- a) felsőfokú repülő-, gépész-, vagy közlekedésmérnöki végzettséggel, vagy
 - b) legalább középfokú repülő-, gépész-, vagy közlekedés-gépésztechnikusi szakképesítéssel, vagy
 - c) legalább 5 éves repülőeszköz gyártásban, fejlesztésben, üzemeltetésben eltöltött tapasztalattal.
- (2) A gyártásfelügyelő felelős a repülőeszköz gyártása során azért, hogy a repülőeszköz megfeleljen az Európai Unióban, vagy valamely tagállamában elfogadott szabványnak vagy alkalmassági előírásnak és a gyártott repülőeszköz aerodinamikai és szilárdsági jellemzői alapján várhatóan megfeleljen a tervezett felhasználási célnak.

- 135. §** A gyártás során a repülőeszköz ellenőrző repülését végző légi járművezetőt a gyártásfelügyelő jelöli ki.

- 136. §** A gyártó kötelezettsége:

- a) a repülőeszköz vonatkozó szabványnak, alkalmassági előírásnak, gyártásnak való megfelelése meghatározásához szükséges műszaki adatok, rajzok, dokumentumok rendelkezésre állása biztosítása és a gyártás helyén tartása,
- b) a szükséges berendezések, mérő és ellenőrző műszerek rendelkezésre állása, vagy szerződés útján történő rendelkezésre állása biztosítása,
- c) működtetni a gyártás ellenőrzési-rendszert,
- d) belső események jelentésére szolgáló rendszert kialakítani és fenntartani annak érdekében, hogy lehetővé tegye a gyártás során történt eseményekre vonatkozó jelentések összegyűjtését és értékelését a káros tendenciák meghatározása, valamint a hiányosságok kiküszöbölése érdekében, továbbá a jelenthető események kivonatolását, oly módon, hogy a rendszer magában foglalja az eseményekre vonatkozó lényeges információk értékelését és a kapcsolódó információk terjesztését.

- 137. §** (1) A repülőeszköz gyártója a teljes repülőeszközre vonatkozóan megfeleléségi nyilatkozatot bocsát ki, a repülőeszköz tulajdonjogának első átruházásakor.
- (2) A gyártói megfeleléségi nyilatkozatot a gyártó szervezetnél felelős beosztást betöltő, arra feljogosított személy írja alá.
- (3) A megfeleléségi nyilatkozat a következőket tartalmazza:
- a) nyilatkozatot a repülőeszközre vonatkozóan, amely szerint a repülőeszköz megfelel az Európai Unióban, vagy valamely tagállamában elfogadott szabványnak vagy alkalmassági előírásnak és a gyártott repülőeszköz aerodinamikai és szilárdsági jellemzői alapján megfelel a tervezett felhasználási célnak,
 - b) a repülőeszköz egyedi konfigurációs adatait.
- (4) A repülőeszköz gyártójának a megfeleléségi nyilatkozathoz mellékelnie kell a repülőeszköz üzemeltetési kézikönyvét.

4. RÉSZ

ÁTMENETI ÉS ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

- 138. §** (1) Ez a rendelet – a (2) bekezdésben meghatározott kivétellel – a kihirdetését követő 90. napon lép hatályba.
- (2) A
- a) 112. § (2) bekezdés b) pontja,
 - b) 112. § (3) bekezdés b) pontja,
 - c) 113. § (2) bekezdés b) és d) pontja,
 - d) 113. § (3) bekezdés a) pont ab) alpontja valamint
 - e) 119. § (2) bekezdése
2017. január 1-jén lép hatályba.

- (3) E rendelet hatálybalépését megelőzően kiadott és érvényes légijármű gyártási, karbantartási, légialkalmasság-irányítói engedélyeket, vagy repülőeszköz gyártási, javítási, karbantartási és tanúsítási engedélyeket a légiközlekedési hatóság kérelemre e rendelet szerinti engedélyekre cseréli, ha a kérelmező megfelel e rendeletben meghatározott követelményeknek.
- (4) A használt siklóernyőre, gyalog sárkányrepülőre, ejtőernyőre a 116. § (2) bekezdésében meghatározottaktól eltérően is kiadható korlátozott megfelelőségi tanúsítvány, ha rendelkezik a rendelet hatályba lépését megelőzően hatályos jogszabályok alapján arra jogosult szervezet által kiadott, rendeltetésszerű használatra vonatkozó igazolással.
- (5) E rendelet hatálybalépését megelőzően kiadott és érvényes, a (3) bekezdésben meghatározott engedélyek a lejáratukig, de legfeljebb e rendelet hatálybalépését követő 1 évig hatályosak.
- (6) E rendelet tervezetének a műszaki szabványok és szabályok terén történő információszolgáltatási eljárás megállapításáról szóló 1998. június 22-i 98/34/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv – a 98/48/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvvel módosított – 8–10. cikke szerinti előzetes bejelentése megtörtént.

139. § Ez a rendelet a belső piaci szolgáltatásokról szóló, 2006. december 12-i 2006/123/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek való megfelelést szolgálja.

140. § Hatályát veszti a polgári légijárművek típus- és légialkalmasságáról szóló 63/2001. (XII. 23.) KöViM rendelet.

Dr. Seszták Miklós s. k.,
nemzeti fejlesztési miniszter

1. melléklet a 21/2015. (V. 4.) NFM rendelethez

A légijárművezető által elvégezhető egyszerű karbantartási feladatok

1. Magyarázat:

- 1.1. A táblázatban szereplő „Nem” kifejezés jelenti azt is, hogy a feladatot a légijárművezető nem láthatja el, vagy a feladat az adott légijármű kategóriában nem értelmezhető.
- 1.2. Az „Igen”-gal jelölés esetén a feladat csak látva repülési szabályokra (ún. visual flight rules – VFR) engedélyezett légijárművön végezhető el.

2.

	ATA szám	Terület	Feladat	Repülőgép <2730 kg	Helikopter <2730 kg
1.	09	Vontatás és gurulás	Csatlakozási pontok, mozgató elemek ellenőrzése, tisztítása és kenése, a vontatókötél és a szakadóbetét cseréje.	Igen	Nem
2.			A tükrök felszerelése, cseréje.	Igen	Igen
3.	11	Feliratok	Feliratok és figyelmeztető jelzések tisztítása, cseréje a Repülési Kézikönyv és a Karbantartási kézikönyv szerint.	Igen	Igen
4.	12	Napi karbantartás	Üzemanyag, olaj, hidraulika, jégtelenítő és szélvédőmosó folyadék utántöltése.	Nem	Igen
5.			A szerelés nélkül, vagy burkolat eltávolítása után könnyen elérhető szerkezeti egységek kenése.	Igen	Igen
6.	20	Általános eljárások	Biztosító drótok, sasszegek cseréje, kivéve a hajtóművön, a meghajtási rendszeren, és a légijármű kormányvezérlő rendszerén.	Igen	Igen

7.			Egyszerű, nem szerkezeti kapcsok cseréje és beállítása, kivéve a szegecselest igénylő csatlakozók és anyák cseréje.	Igen	Igen
8.	21	Szellőző rendszer	A flexibilis tömlők és csövek cseréje.	Igen	Igen
9.	23	Kommunikációs rendszer	A gyorscsatlakozókkal ellátott műszerfalba szerelt kommunikációs egységek cseréje.	Igen*	Igen*
10.	24	Elektromos rendszer	Az akkumulátorok cseréje és ápolása, kivéve a NiCd akkumulátorokat.	Igen*	Igen*
11.			A nem elsődleges berendezésekhez tartozó hibás kábelek cseréje, kivéve az indító, a generátor, az elsődleges navigációs és kommunikációs rendszer és az alpműszerekhez tartozó kábelezést.	Igen	Igen
12.			Az összekötő kábelek cseréje, kivéve a helikopter kormányvezérlő rendszerében és a forgó részekben.	Igen	Igen
13.			Biztosítékok cseréje a megfelelő értékűre.	Igen	Igen
14.	25	Felszerelések	A biztonsági övek, hevederek kivétele és visszahelyezése, kivéve a légszákrendszerrel összefüggő hevedereket.	Igen	Igen
15.			Az ülések és az ülések alkatrészeinek cseréje, ha az a légijármű szerkezetének megbontása nélkül elvégezhető, valamint ha az nem vezetőlülés.	Igen	Igen
16.			A gyorscsatlakozókkal szerelt emergency flotation gear ki- és beszerelése.	Nem	Igen
17.			A műszerfalon elhelyezett, gyorscsatlakozókkal szerelt nem elsődleges berendezések ki- és beszerelése.	Igen	Igen
18.			A hordozható oxigénpalackok cseréje, kivéve az állandó telepítésű palackokat és a hozzá kapcsolódó rendszereket.	Igen	Nem
19.			Az ELT ki- és beszerelése.	Igen	Igen
20.	27	Kormányvezérlő rendszer	A kormányoszlop és az oldalkormány pedálok ki és beszerelése a másodpilóta oldalán, ha azok gyorsan, könnyen szerelhetőek.	Igen	Nem
21.	28	Üzemanyagrendszer	Az üzemanyag-szűrő részeinek tisztítása és cseréje.	Igen	Nem
22.	30	Jégtelenítő rendszer, esővédelem	Az ablaktörlő cseréje.	Igen	Igen
23.	31	Műszerek	A gyorscsatlakozókkal ellátott műszerfal ki- és beszerelése.	Igen*	Igen*
24.			A pitot-statikus rendszer működésének és tömítettségének ellenőrzése.	Igen*	Igen*
25.			A pitot-statikus rendszer vízgyűjtőinek kiürítése.	Igen*	Igen*

26.			A műszerek által jelzett értékek ellenőrzése.	Igen	Igen
27.	32	Futómű	A futómű ki- és beszerelése, cseréje, javítása, beleértve a futómű-csapágy cseréjét és kenését.	Igen	Igen
28.			Csúszótalp cseréje, a hótalpak fel- és leszerelése.	Nem	Igen
29.			A hidraulika-folyadék feltöltése.	Igen	Igen
30.			A lengéscsillapítók elasztikus részeinek cseréje.	Igen	Nem
31.			Olaj, vagy levegő töltése a lengéscsillapítókba.	Igen	Nem
32.			A futómű és a csúszótalp cseréje.	Igen	Nem
33.			Csúszók cseréje.	Igen	Nem
34.			A futómű áramvonalazó burkolatának le- és felszerelése.	Igen	Nem
35.			Az egyszerű kábelezésű mechanikus fék beállítása.	Igen	Nem
36.			A kopott fékbetétek cseréje.	Igen	Igen
37.	33	Világítás és fények	Külső és belső lámpák, izzók, lámpatestek, lámpaburák cseréje.	Igen	Igen
38.	34	Navigáció	A navigációs adatbázis frissítése, kivéve az automata repülésvezérlő rendszerben és a transzponderben.	Igen	Igen
39.			A gyorscsatlakozókkal ellátott műszerfalba szerelt navigációs műszerek cseréje, kivéve az elsődleges repülésvezérlő rendszerben, az automata repülésvezérlő rendszerben, és a transzponderben.	Igen*	Igen*
40.			Az adatrögzítő beszerelése és frissítése.	Igen	Igen
41.	51	Szerkezet	Kisebbszennyeződések, vászon foltjainak eltávolítása, ha az nem jár szerkezeti elemek, vagy kormányfelületek megbontásával.	Igen	Nem
42.			Védőtakaró használata, ha ahhoz nem kell szerkezeti elemeket, vagy kormányszerveket megbontani.	Igen	Igen
43.			A felületek csiszolása, polírozása a szerkezeti elemek és a kormányszervek szétszerelése nélkül. A művelet érintheti a festett, vagy fóliázott jelzéseket, beleértve a lajstrom vagy azonosító jelet is.	Igen	Igen
44.			A nem szerkezeti burkolatok javítása, ha az nem jár alakváltoztatással.	Igen	Igen
45.	52	Ajtók	Az ajtók fel- és leszerelése.	Igen	Igen

46.	53	Törzs	A berendezések és a kárpitok kisebb javítása, ha az a szerkezeti részek megbontása nélkül végezhető és nincs hatással a kormányszervek működésére.	Igen	Igen
47.	56	Ablakok	Az oldalsó ablakok cseréje, ha a beszerelés nem igényel szegecselést, vagy ragasztást.	Igen	Igen
48.	61	Légcsavar	A légcsavarkúp fel- és leszerelése.	Igen	Nem
49.	62	A főrotor	A főrotorlapátok fel- és leszerelése, ha az nem igényel speciális szerszámokat. Csak az eredeti rotorlapát szerelhető vissza, eredeti helyzetébe a farokrotor kivételével.	Nem	Igen
50.	63 65	Jeltovábbítás	A fémforgács-érzékelők leszerelése, ellenőrzése és visszaszerelése, ha az önbiztosító típusú és nem elektromos kijelzésű.	Nem	Igen
51.	67	Kormányvezérlő rendszer	A kormányoszlop és az oldalkormány pedálok és a kollektív kormány ki- és beszerelése a másodpilóta oldalán, ha azok gyorsan könnyen szerelhetőek.	Nem	Igen
52.	71	Hajtómű szerelés	A burkolatok fel- és leszerelése a légcsvavar vagy a kormányszerkezet szerelése nélkül.	Igen	Igen
53.			A levegőszűrő ellenőrzése és cseréje.	Igen	Nem
54.	72	Hajtómű	A fémforgács-érzékelők leszerelése, ellenőrzése és visszaszerelése, ha az önbiztosító típusú és nem elektromos kijelzésű.	Igen	Igen
55.	73	Hajtómű tüzelőanyag rendszer	Az üzemanyagrendszer tisztító és szűrő alkatrészek tisztítása és cseréje.	Igen	Nem
56.			A szükséges mennyiségű olaj bekeverése az üzemanyagba.	Igen	Nem
57.	74	Hajtómű indító rendszer	A gyertyák beállítása, tisztítása és cseréje.	Igen	Nem
58.	75	Hűtés	A hűtőfolyadék utántöltése.	Igen	Nem
59.	77	Hajtómű-ellenőrző műszerek	A gyorscsatlakozókkal ellátott műszerfalba szerelt hajtómű-ellenőrző műszerek cseréje.	Igen	Nem
60.	79	Olajrendszer	Az olajrendszer tisztító és szűrő alkatrészek tisztítása és cseréje.	Igen	Nem
61.			Az olajszűrő cseréje, ha az spin on/off típusú.	Nem	Igen
62.			A motor és a hajtómű olaj cseréje, utántöltése.	Igen	Igen

3.

	ATA szám	Terület	Feladat	Vitorlázó- repülő- gép	SSPS	SLPS /TM
1.	08	Tömegmérés	A trim beállítások új tömegmérést nem igénylő kismértékű átszámítása.	Igen	Igen	Igen

2.	09	Vontatás és gurulás	Csatlakozási pontok, mozgó elemek ellenőrzése, tisztítása és kenése, a vontatókötél és a szakadóbetét cseréje.	Igen	Igen	Igen
3.			A tükrök felszerelése, cseréje.	Igen	Igen	Igen
4.	11	Feliratok	Feliratok és figyelmeztető jelzések tisztítása, cseréje a Repülési Kézikönyv és a Karbantartási kézikönyv szerint.	Igen	Igen	Igen
5.	12	Napi karbantartás	A szerelés nélkül, vagy burkolat eltávolítása után könnyen elérhető szerkezeti egységek kenése.	Igen	Igen	Igen
6.	20	Általános eljárások	Biztosító drótok, sasszegek cseréje, kivéve a hajtóművön, a meghajtási rendszeren, és a repülőgép kormányvezérlő rendszerén.	Igen	Igen	Igen
7.			Egyszerű, nem szerkezeti kapcsok cseréje és beállítása, kivéve a szegecselest igénylő csatlakozók és anyák cseréje.	Igen	Igen	Igen
8.			A holtjátékok ellenőrzése és beállítása a kormányserveken és a szárny – törzs csatlakozásánál a gyártó által előírt egyszerű eszközökkel.	Igen	Igen	Igen
9.	21	Szellőző rendszer	A flexibilis tömlők és csövek cseréje.	Igen	Igen	Igen
10.	23	Kommunikációs rendszer	A gyorscsatlakozókkal ellátott műszerfalba szerelt kommunikációs egységek cseréje.	Igen	Igen	Igen
11.	24	Elektromos rendszer	Az akkumulátorok és napelemek cseréje.	Igen	Igen	Igen
12.			Elektromos kábelek telepítése, csatlakoztatása a már meglévőkhöz az olyan nem műszerek számára, mint például az elektromos variométer, vagy a fedélzeti számítógép, kivéve a kötelező navigációs és kommunikációs műszereket, illetve a motor kábelezését.	Igen	Igen	Igen
13.			A nem elsődleges berendezésekhez tartozó hibás kábelek cseréje, kivéve az indító, a generátor az elsődleges navigációs és kommunikációs rendszer és az alpműszerekhez tartozó kábelezést.	Igen	Igen	Igen
14.			Az összekötő kábelek cseréje.	Igen	Igen	Igen
15.			A nem kötelező műszerekhez tartozó kábelvégek préselése, vagy forrasztása, kivéve az indító, a generátor az elsődleges navigációs és kommunikációs rendszer, valamint a kormány vezérlés kábelezését.	Igen	Igen	Igen

16.			Biztosítékok cseréje a megfelelő értékűre.	Igen	Igen	Igen
17.	25	Felszerelések	A biztonsági övek, hevederek cseréje.	Igen	Igen	Igen
18.			Az ülések és az ülések alkatrészeinek cseréje, ha az a gép szerkezetének megbontása nélkül elvégezhető.	Igen	Igen	Igen
19.			A műszerfalon elhelyezett, gyorscsatlakozókkal szerelt nem elsődleges berendezések ki- és beszerelése.	Igen	Igen	Igen
20.			A nem elsődleges műszerek, berendezések ki- és beszerelése.	Igen	Igen	Igen
21.			A szárnytisztító (bogárevő) telepítése, le- és felszerelése, a gép szerkezetének, alakjának megváltoztatása nélkül.	Igen	Igen	Igen
22.			A nyomásérzékelő rendszer csöveinek levétele és felrakása.	Igen	Igen	Igen
23.			A hordozható oxigénpalackok cseréje a kivéve az állandó telepítésű palackokat és a hozzá kapcsolódó rendszereket.	Igen	Igen	Igen
24.			Air brake chute telepítése és karbantartása.	Igen	Igen	Igen
25.			Az ELT ki és beszerelése.	Igen	Igen	Igen
26.	26	Tűzvédelem	A tűzérzékelők és tűzjelzők cseréje.	Nem	Igen	Igen
27.	27	Kormányvezérlő rendszer	A réstakarók telepítése és karbantartása, ha az nem jár a kormányfelületek megbontásával.	Igen	Igen	Igen
28.			A kormányfelületek kitérésének mérése azok leszerelése nélkül.	Igen	Igen	Igen
29.			A kormányok mozgatásának ellenőrzése szemrevételezéssel.	Igen	Igen	Igen
30.			A kormányoszlopok vagy a féklap gázos csillapítóinak cseréje.	Igen	Igen	Igen
31.			A kormányoszlop és az oldalkormány pedálok ki- és beszerelése a másodpilóta ülésében, ha azok gyorsan könnyen szerelhetők.	Igen	Igen	Igen
32.	28	Üzemanyag-rendszer	Önzáró csatlakozóval ellátott üzemanyag vezetékek cseréje.	Nem	Igen	Nem
33.			Az üzemanyag-szűrő tisztítása és cseréje.	Nem	Igen	Igen
34.	31	Műszerek	A gyorscsatlakozókkal ellátott műszerfal ki- és beszerelése.	Igen*	Igen*	Igen*
35.			A pitot-statikus rendszer működésének és tömítettségének ellenőrzése.	Igen	Igen	Igen
36.			A műszerfal rezgéscsillapítóinak cseréje.	Igen	Igen	Igen

37.			A pitot-statisz rendszer vízgyűjtőinek kiürítése.	Igen	Igen	Igen
38.			A sérült flexibilis műszercsövek cseréje.	Igen	Igen	Igen
39.	32	Futómű	A futómű ki és beszerelése, cseréje, javítása, beleértve a futómű-csapágy cseréjét és kenését.	Igen	Igen	Igen
40.			A hidraulika-folyadék feltöltése.	Igen	Igen	Igen
41.			A lengéscsillapítók elasztikus részeinek cseréje.	Igen	Igen	Igen
42.			Olaj, vagy levegő töltése a lengéscsillapítóba.	Igen	Igen	Igen
43.			A futómű ajtók szerelése, javítása beleértve a mozgató pántokat vagy gumikat.	Igen	Igen	Igen
44.			A kerekek és sítalpak átváltása.	Igen	Igen	Igen
45.			A fő- a farok- és a szárnycsúszók fel- és leszerelése, karbantartása.	Igen	Igen	Igen
46.			A futómű áramvonalazó burkolatának le- és felszerelése.	Igen	Igen	Igen
47.			Az egyszerű kábelezésű mechanikus fék beállítása.	Igen	Igen	Igen
48.			A kopott fékbetétek cseréje.	Igen	Igen	Igen
49.			Az elhasználódott előregedett rugók cseréje.	Igen	Igen	Igen
50.			Egyszerű futómű figyelmeztető rendszer ki- és beszerelése.	Igen	Igen	Igen
51.	33	Világítás és fények	Külső és belső lámpák, izzók, lámpatestek, lámpaburák cseréje.	Nem	Nem	Igen
52.	34	Navigáció	A navigációs adatbázis frissítése, kivéve az automata repülésvezérlő rendszerben és a transzponderben.	Igen	Igen	Igen
53.			A gyorscsatlakozókkal ellátott műszerfalba szerelt navigációs műszerek cseréje, kivéve a repülésvezérlő rendszerben, az automata repülésvezérlő rendszerben.	Igen	Igen	Igen
54.			Az adatrögzítő beszerelése és frissítése.	Igen	Igen	Igen
55.	51	Szerkezet	Kisebb szennyeződések, szövetfoltok eltávolítása, ha az nem jár szerkezeti elemek, vagy kormányfelületek megbontásával.	Igen	Igen	Igen
56.			Védőtakaró használata, ha ahhoz nem kell szerkezeti elemeket, vagy kormánysszerveket megbontani.	Igen	Igen	Igen

57.			A felületek csiszolása, polírozása a szerkezeti elemek és a kormányservek szétszerelése nélkül. A művelet érintheti a festett, vagy fóliázott jelzéseket, beleértve a lajstromjelet is.	Igen	Igen	Igen
58.			A nem szerkezeti burkolatok javítása, ha az nem jár alakváltoztatással.	Igen	Igen	Igen
59.	52	Ajtók	Az ajtók fel- és leszerelése.	Igen	Igen	Igen
60.	53	Törzs	A berendezések és a kárpitok kisebb javítása, ha az a szerkezeti részek megbontása nélkül végezhető és nincs hatással a kormányok mozgására.	Igen	Igen	Igen
61.	56	Ablakok	Az oldalsó ablakok cseréje, ha a beszerelés nem igényel szegecselet, vagy ragasztást.	Igen	Igen	Igen
62.	57	Szárnyak	A szárnykerekek és szárnycsúszók fel- és leszerelése, javítása, beleértve a rugós kivitelűt.	Igen	Igen	Igen
63.			A flexibilis víztartály ki- és beszerelése.	Igen	Igen	Igen
64.			Elfogadott típusú turbulátor és réstakaró fel- és leszerelése.	Igen	Igen	Igen
65.	61	Légcsavar	A légcsavarkúp fel- és leszerelése.	Nem	Igen	Igen
66.	71	Hajtómű szerelés	A hajtómű ki- és beszerelése, beleértve a motort és a légcsavart.	Nem	Igen	Nem
67.			A burkolatok fel- és leszerelése a légcsavar vagy a kormányok szerelése nélkül.	Nem	Igen	Igen
68.			A levegőszűrő ellenőrzése és cseréje.	Nem	Igen	Igen
69.	72	Hajtómű	A fémforgács-érzékelők leszerelése, ellenőrzése és visszaszerelése, ha az önbiztosító típusú és nem elektromos kijelzésű.	Nem	Igen	Igen
70.	73	Hajtómű tüzelőanyag rendszer	Az üzemanyagrendszer-tisztító és -szűrő alkatrészek tisztítása és cseréje.	Nem	Igen	Igen
71.			A szükséges mennyiségű olaj bekeverése az üzemanyagba.	Nem	Igen	Igen
72.	74	Hajtómű indító rendszer	A gyertyák beállítása, tisztítása és cseréje.	Nem	Igen	Igen
73.	75	Hűtés	A hűtőfolyadék utántöltése.	Nem	Igen	Igen
74.	76	Hajtómű vezérlés	A tolóerő kismértékű állítása úgy, hogy az ne befolyásolja számottevően a repülés fázisait.	Nem	Igen	Nem
75.	77	Hajtómű-ellenőrző műszerek	A gyorscsatlakozókkal ellátott műszerfalba szerelt hajtómű-ellenőrző műszerek cseréje.	Nem	Igen	Igen
76.	79	Olajrendszer	Az olajrendszer-tisztító és -szűrő alkatrészek tisztítása és cseréje.	Nem	Igen	Igen
77.			A motor- és a hajtóműolaj cseréje, utántöltése.	Nem	Igen	Igen

2. melléklet a 21/2015. (V. 4.) NFM rendelethez

A repülőeszköz megfelelőségi vizsgálati eljárása

- I. Sárkányrepülő eszköz vizsgálati eljárása
 1. A sárkányrepülő eszköz dokumentációjának ellenőrzése
 2. A sárkányrepülő eszköz előkészítése vizsgálatra
 - 2.1. Ha a bevizsgáló megítélése szerint a csövek állapotának ellenőrzésére nincs egyéb lehetőség, akkor a vitorlát a vázról le kell húzni.
 - 2.2. Minden csavart és rögzítőszeget meg kell lazítani, lélekcsavart ki kell szerelni.
 - 2.3. Minden csővégzárát (végdugót) el kell távolítani.
 - 2.4. Legalább 1 hüvelyt (muffot) lehúzni, az ekkor esetleg tapasztalható, korróziógyanú esetén minden hüvelyt (muffot) le kell húzni.
 3. Csövek, vázszerkezet ellenőrzése
 - Bal szárnytartó
 - Jobb szárnytartó
 - Gerinc
 - Pilóta felfüggesztés
 - Bal keresztartó
 - Jobb keresztartó
 - Trapéz szárok
 - Kormányrúd
 - Árboc (ha van)
 - Szárny végtartó
 - Rögzítő és biztosítóelemek
 - Csatlakozóelemek, közdarabok (pufnik)
 4. Sodronyok ellenőrzése
 - Felső hossz- és keresztkör
 - Alsó hossz- és keresztkör
 - Felhúzó sodrony, váltóberendezés
 5. Vitorla ellenőrzése
 - Anyaga, varrások, latnizsebek
 - Ponyvakarikák, rögzítőhevederek, szárnyvég kikötés
 - Vitorlafeszítő zsinórok
 - Latnik, latniprofil, rögzítőelemeik
 - Esetleges javítások ellenőrzése
 6. Beállítások ellenőrzése
 - V-állás (alsó keresztkör sodronyhossz)
 - Szárnyvégelcsavarás/dive-stick beállítások
 7. Hosszstabilitást befolyásoló rendszer ellenőrzése
 - árbocos típusnál: Flatterzsinór és szárnyvég határoló
 - árboc nélküli típusnál: Dive-stick (sprog) és kapcsolódó elemei
- II. A siklóernyő vizsgálati eljárása
 1. A siklóernyő azonosítása, dokumentációjának ellenőrzése
 2. Vizsgálati típusok
 - 2.1. A siklóernyőt az „A” vagy a „B” típusú vizsgálat egyikének kell alávetni.
 - 2.2. A vizsgálat megválasztásának alapja a siklóernyő gyártási dátumából meghatározott kora, illetve a bevizsgáló megítélése.
 - 2.3. A siklóernyő korának meghatározása
 - Amennyiben a gyártás dátumából csak az év állapítható meg, akkor a siklóernyő kora a vizsgálat évszámának és a gyártás évszámának különbsége.
 - 2.4. „A” típusú vizsgálat: csak 24 hónap alatti életkorú siklóernyő esetén alkalmazható.

- 2.4.1. A vizsgálat tartalma: kupola, zsinórzat és heveder szemrevételezéses vizsgálata, valamint porozitás mérés.
- 2.5. „B” típusú vizsgálat: kötelező 23 hónapot meghaladó korú siklóernyőnél. A bevizsgáló megítélésétől függően fiatalabb korú siklóernyőnél is választható ilyenkor az okot a vizsgálati jegyzőkönyvben rögzíteni kell.
- 2.5.1. A vizsgálat tartalma: teljes „A” típusú vizsgálat, továbbá a kupola vitorlaanyagának szakítószilárdság vizsgálata, a trimhelyzet és szimmetria vizsgálata, valamint a felfüggesztő rendszer vizsgálata.
3. A vizsgálat lépései vizsgálati típus szerint
- 3.1. A vizsgálatokra a gyártói előírás követendő. Ha a vonatkozó gyártói előírás nem ismert vagy nem alkalmazható, akkor a következő eljárásokat és értékeket kell alkalmazni.
- 3.2. „A” típusú vizsgálat lépései
- a) Azonosítás
A siklóernyő azonosításához a vizsgálati dokumentációban rögzítendő adatok:
- Tulajdonos neve
 - Siklóernyő gyártója, típusa, mérete, gyári száma, gyártás éve vagy év/hó dátuma
 - Siklóernyő azonosító jele
- b) Szemrevételezés
- ba) Kupola
- alsó/felső vitorla általános állapota
 - kupola varrások állapota
 - bekötési pontok állapota
 - sérülések, javítások
- bb) Zsinórzat
- zsinórhurkok varrásának állapota
 - körszövött burkolat épsége (sérült zsinór esetén a megfelelés kizárt)
 - töredezettség
- bc) Hevederek, kiegészítők
- Kopások üzemszerű mértéke
 - Zsinór karabinerek állapota
 - Varrások épsége
 - Trimrendszer épsége, működőképessége
 - Fékek és fékcsiga épsége, szabad működése
- c) Vitorlaanyag porozitás vizsgálata
- A vitorlaanyag légáteresztését 250 cm³, 60% páratartalmú, 20 fok C hőmérsékletű levegőnek, 38.5 cm² felületen, 10 mbar nyomáskülönbségnél mért áthaladási idejével jellemezzük,
 - megmérendő a felső vitorla porozitása a belépőél közelében, legalább három cellán, a választott cellák közül legalább az egyik középső elhelyezkedésűnek kell lennie,
 - a megfelelés minimuma: a mért porozitás értékek átlaga legalább 18 sec.
- 3.3. „B” típusú vizsgálat kiegészítő lépései
- a) Kupolaanyag szakítószilárdság vizsgálata
A megfelelés minimuma: a felső vitorlán a középső cella középső területén az anyagnak szakadás nélkül el kell viselnie egy átszúrt 100-as gépi varrótűre a szövet síkjában ható 6N terhelést.
- b) Trimhelyzet és szimmetria vizsgálata. A vizsgálat a gyártói méretábrázat alapján minden zsinór hosszának ellenőrzéséből áll, amely gyártói előírás szerint vagy annak hiánya esetén 50 N feszítettség alatt mérendő. A trimhelyzet akkor megfelelő, ha a gyártó által megadott tűrés érték teljesül. Gyártó által megadott tűrés érték hiányában a trimhelyzet akkor megfelelő, ha a gyártó által megadott zsinórméret a zsinórkabineren alkalmazható legközelebbi hurkolás pontosságával teljesül, az eltérés más hurkolással nem csökkenthető. Vizsgálni és jegyzőkönyvezni kell az ellenoldali zsinór párok közötti legnagyobb aszimmetria értékét is.
- c) Felfüggesztő rendszer terheléses vizsgálata
A felfüggesztő rendszer megfelelő, ha szakadás nélkül elvisel 200 N ellenőrző húzó terhelést minden bekötési pont és a főkarabiner bekötési pontja között.
4. A megfelelési tanúsítvány érvényessége
- 4.1. Az „A” típusú vizsgálat esetén a megfelelési tanúsítvány 24 hónapra kiadható, olyan módon, hogy az érvényességi idő a siklóernyő 24 hónapos korát nem haladhatja meg.

- 4.2. A „B” típusú vizsgálat esetén a megfelelőségi tanúsítvány legfeljebb a vizsgálatot követő év azonos hónapjának azonos napjáig adható ki.
- 4.3. Bevizsgáló megítélése alapján, a jegyzőkönyvben rögzített bármilyen műszaki okból, a 4.1. és 4.2. pontban meghatározottaknál rövidebb időtartamra is adható tanúsítás.

III. Ejtőernyő vizsgálati eljárása

1. Az ejtőernyő azonosítása, dokumentációjának ellenőrzése

2. Vizsgálat lépései

2.1. Azonosítás törzskönyv és hajtogató lap alapján

Az ejtőernyő azonosításához a vizsgálati dokumentációban rögzítendő adatok:

- a) Tulajdonos neve
- b) Tok-hevederzet gyártója, típusa, mérete, gyári száma, gyártási ideje
- c) Főernyő gyártója, típusa, mérete, gyári száma, gyártási ideje
- d) Tartalék-ernyő gyártója, típusa, mérete, gyári száma, gyártási ideje

2.2. Szemrevételezés

A szemrevételezés vizsgálatát a karbantartói kézikönyvben és a gyártói utasításokban foglaltak szerint, a következő pontoknak megfelelően szükséges végrehajtani.

2.2.1. Kupola, zsinórzat, tok és hevederzet, hevederzet

- a) Kupola
A kupola selyem anyaga és általános állapota, kupola összeállító varratok, cella válaszfalak és átömlő nyílások, felkötő szalag és varratok, merevítő szalagok és varratok, zsinórrögzítő szalagok és varratok, stabilizáló lapok és varratok, farkasfogak és varratok állapota.
- b) Zsinórzat
Tartó zsinórzat általános állapota, zsinór szem és varrat, ipszilon elágazás és varrat, irányító zsinór általános állapota, fék helyszín és varrat, fogantyú helyszín és varratok állapota.
- c) Tok és hevederzet
Tok és hevederzet általános állapota, borító lapok és varratai, borítólap merevítők, comb párnák, tépőzárak, fűzőgyűrűk, biztosító készülék kialakítás, RSL-kialakítás állapota.
- d) Hevederzet
Főtartó hevederzet és varratai, tartalék ernyő felszakadó és varratai, tartalékernyő irányító fogantyúrögzítő kialakítás, mell heveder és varratai, fém alkatrészek, comb és mell gumi, kioldó és leoldó rendszer helyszíne állapota.

2.2.2. A tok és hevederzet tartozékai

- a) Tartalék ernyő repülőzsák felkötő szalag és rugós nyitóernyő
 - aa) Repülőzsák
Repülőzsák anyaga, szalagok és varratai, repülő gumi és varrata, fűzőgyűrűk, tépőzárak, felkötő szalag és skyhook, fém alkatrészek állapota.
 - ab) Rugós nyitóernyő
Rugó, selyem anyaga, háló anyaga, szalag és varratok, rugó fedélmerevítő, fűzőgyűrűk állapota.
 - ac) Főernyő konténer
Konténer anyaga, szalag és varratok, fűzőgyűrűk, zsinórrögzítő gumik állapota.
- b) Főernyő felkötő és nyitóernyő
 - ba) Felkötő
Szalag és varratok, fém tüskerögzítő szalag és varrat, kill line zsinór és varrat, fűzőgyűrű, tépőzárak, fém alkatrészek állapota.
 - bb) Nyitóernyő
Selyem anyaga, háló anyaga, szalag és varratok, fogantyú, fogantyúrögzítő szalag és varrat állapota.
 - bc) Főernyő felszakadó heveder
Heveder és varratok, szalagok és varratok, irányító fogantyú és helyszín, zsinór fül, tépőzárak, fém alkatrészek állapota.

- bd) Egy és kétoldali RSL
Szalag és varrat, tépőzárak, fém alkatrészek állapota.
 - be) Tartalék ernyő kioldó
Fogantyú, sodrony, tűske, végzáró golyó állapota.
 - bf) Leoldó fogantyú és teflon szál
Fogantyú párna, tépőzár, teflon szál állapota.
3. A megfelelőségi tanúsítvány érvényessége
- 3.1. A megfelelőségi tanúsítvány érvényességi ideje a gyártó által megállapított következő felülvizsgálatig terjedő időtartam, de legfeljebb 12 hónap.
 - 3.2. Bevizsgáló megítélése alapján, a jegyzőkönyvben rögzített bármilyen műszaki okból, a 3.1. pontban meghatározottaknál rövidebb időtartamra is adható tanúsítás.

VI. Az Alkotmánybíróság határozatai, teljes ülési állásfoglalásai és végzései

Az Alkotmánybíróság 10/2015. (V. 4.) AB határozat a pedagógusok előmeneteli rendszeréről és a közalkalmazottak jogállásáról szóló 326/2013. (VIII. 30.) Korm. rendelet 2014. november 3. napjáig hatályban volt 30. § (1) bekezdése alaptörvény-ellenességéről

Az Alkotmánybíróság tanácsa alkotmányjogi panasz tárgyában meghozta a következő

h a t á r o z a t o t:

Az Alkotmánybíróság megállapítja, hogy a pedagógusok előmeneteli rendszeréről és a közalkalmazottak jogállásáról szóló 326/2013. (VIII. 30.) Korm. rendelet 2014. november 3. napjáig hatályban volt 30. § (1) bekezdése alaptörvény-ellenes volt.

Az Alkotmánybíróság elrendeli e határozatának a Magyar Közlönyben való közzétételét.

I n d o k o l á s

I.

- [1] 1. Az indítványozó az Abtv. 26. § (2) bekezdése alapján alkotmányjogi panaszt nyújtott be a pedagógusok előmeneteli rendszeréről és a közalkalmazottak jogállásáról szóló 326/2013. (VIII. 30.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Kr.) 30. § (1) bekezdése alaptörvény-ellenességének megállapítása és megsemmisítése tárgyában, tekintettel arra, hogy az szerinte az Alaptörvény XV. cikk (1) bekezdésében, valamint XVII. cikk (3) és (4) bekezdésében rögzített jogát sérti.
- [2] Az indítványozó gyógypedagógus-logopédus, aki pedagógus munkakörben pedagógiai szakszolgálati intézményben dolgozik. Érvelése szerint erre tekintettel, a nemzeti köznevelésről szóló 2011. évi CXCV. törvény (a továbbiakban: Nkt.) és a Kr. alapján 2013. szeptember 1-jével kikerült a közalkalmazottak jogállásáról szóló 1992. évi XXXIII. törvény (a továbbiakban: Kjt.) besorolása szerinti „F” fizetési osztály hatálya alól, és Pedagógus I. kategóriába került besorolásra, a hozzá tartozó illetmény megállapítása mellett. Indítványában azt sérelmezte, hogy miközben az említett jogszabályok alapján az új típusú pedagógus előmeneteli rendszerben való részvétele ettől az időponttól kötelező; azaz az Nkt. rendelkezései szerint pedagógusként való alkalmazásának feltételei, jogai és kötelességei, előmenetelének szabályai megegyeznek bármely más köznevelési intézményben (köztük a nevelési-oktatási intézményben) foglalkoztatott pedagóguséval, addig a Kr. 30. § (1) bekezdése indokolatlanul, hátrányosan különböztette meg őt velük szemben a pedagógusokat megillető pótszabadság tekintetében. A sérelmezett rendelkezésnek az indítvány benyújtásakor hatályos szövege ugyanis az oktató, nevelő munkát végző közalkalmazottakat a Kjt. 57. § (3) bekezdése alapján megillető évi 25 nap pótszabadság tekintetében csak a nevelési- oktatási intézményben (és nem a köznevelési intézményekben) foglalkoztatott pedagógusokat (és más, meghatározott munkakörben foglalkoztatott közalkalmazottakat) jogosította. Mivel az Nkt. szerinti köznevelési rendszert alkotó köznevelési intézmények [Nkt. 7. § (1) bekezdés a)–j) pontja] közül a Kr. támadott rendelkezése alapján csak a nevelési-oktatási intézményekben [Nkt. 7. § (1) bekezdés a)–h) pontja] foglalkoztatott pedagógusokat illette meg a Kjt. 57. § (3) bekezdésében rögzített évi 25 nap pótszabadság, az indítványozót a Kjt. 56. §-a, valamint 57. § (1) bekezdése szerinti alap- és pótszabadság illette meg. Az indítvány szerint ez esetben a korábbi, Kjt. szerinti besorolása alapján évi 21 nap alap-, és 2 nap pótszabadságot jelentett.
- [3] 2. Az indítványozó a Kr. támadott rendelkezésével kapcsolatban az Alaptörvény alábbi rendelkezéseinek sérelmét állította.

- [4] 2.1. Az Alaptörvény XV. cikk (1) bekezdésének sérelme: az indítványozó szerint a törvény előtti egyenlőséghez való joga sérelmét okozta, hogy miközben az új típusú pedagógus életpálya-modell minden egyéb – az illetményrendszert leszámítva a korábbi szabályozáshoz képest jórészt többletkötelezettséget megállapító – eleme rá a nevelési-oktatási intézményekben foglalkoztatott pedagógusokkal egyformán vonatkozik, addig a pihenőidő tekintetében a megváltozott rendszer rá mint pedagógiai szakszolgálatnál dolgozó pedagógusra, náluk jóval kedvezőtlenebb rendelkezéseket tartalmazott. Az indítványozó a többletkötelezettségekkel összefüggésben különösen az előmeneteli rendszert, a minősítő vizsgák letételére vonatkozó kötelezettséget és az illetmények megállapítását emelte ki. Szerinte ellentmondás, és ezen felül negatív diszkriminációt is megvalósít, hogy míg ezek tekintetében – hasonlóan „az iskolai pedagógusokhoz” – kikerült a Kjt. hatálya alól és Pedagógus I. besorolást és illetményt kapott, addig a szabadságok tekintetében nem került ki a Kjt. fizetési fokozathoz igazodó rendszerének hatálya alól.
- [5] 2.2. Az indítványozó szerint a Kr. hatálybalépése következtében lecsökkent mértékű szabadság miatt olyan, számára hátrányos változás állt be a munkafeltételeiben, amely sértette az Alaptörvény XVII. cikk (3) bekezdésében foglalt, egészségét, biztonságát és méltóságát tiszteletben tartó munkafeltételekhez való jogát. Kifejti, hogy az új szabályozás alapján az Nkt. 62. § (13) bekezdése szerint a nevelési-oktatási intézményben tanító pedagógusokhoz hasonlóan kötelező óraszám, órarend szerinti beosztásban, közvetlenül a gyerekekkel, tanulókkal foglalkozik. Az indítványozó szerint mivel a pedagógiai szakszolgálatban történő feladatellátás lényege, hogy kimondottan a „problémás” – köztük hátrányos helyzetű, beilleszkedési, tanulási, magatartási zavarokkal vagy beszédhibával küzdő – gyermekekkel foglalkozik, ez számára pszichésen fokozottan megterhelő körülményeket jelent. A különleges feladatellátásból adódóan a munkavégzését utazó pedagógusként, változó feladat-ellátási hellyel, az intézeti autót a munkavégzésének helye szerinti járás területén vezetve végzi. A közlekedésben való részvétel, a fokozott koncentráció és felelősségvállalás szintén fokozott stresszhelyzetet jelent számára, a pótszabadsága mértékének csökkenése álláspontja szerint ezért is sértette az Alaptörvény említett rendelkezését.
- [6] 2.3. Az indítványozó álláspontja szerint a támadott rendelkezés a fenti érvek alapján az Alaptörvény XVII. cikk (4) bekezdésében rögzített, napi és heti pihenőidőhöz, valamint az éves fizetett szabadsághoz való jogának sérelmét is okozta.
- [7] 3. 2014. július 24-én hatályba lépett a Kjt.-nek az egyes oktatási tárgyú törvények módosításáról szóló 2014. évi XXXVI. törvény (a továbbiakban: Módtv.) 1–3. §-aival történt módosítása, amely az indítványban kifogásolt helyzeten a jövőre nézve úgy kívánt változtatni, hogy a Kjt. 57. § (3) bekezdésének módosításával az évi 25 nap pótszabadság igénybevételére jogosultak között törvényi szinten expressis verbis megjelölte a pedagógiai szakszolgálati intézményben pedagógiai szakszolgálati tevékenységet végző közalkalmazottakat is. A törvénymódosítás a 2014. év vonatkozásában úgy rendezte a pótszabadság számításának kérdését, hogy július 1. és december 31. napja közötti időszakra 15 munkanap pótszabadság illeti meg az érintett közalkalmazottakat. A Módtv. azonban nem tartalmazott rendelkezést a 2013. szeptember 1. és 2014. július 1. közötti időszak vonatkozásában. Erre tekintettel, továbbá mivel az esetlegesen alaptörvény-ellenes helyzetet nem a Kjt. korábban hatályos szövege, hanem a Kr. szabályozása idézte elő, továbbá az említett időszak tekintetében Kjt. módosítása sem tartalmazott változást, az Alkotmánybíróság 2014. július 14-én az alkotmányjogi panaszt befogadta.
- [8] Az Alkotmánybíróság ezzel egyidejűleg megkereste az emberi erőforrások miniszterét annak érdekében, hogy az indítványban foglaltakkal, továbbá – azzal összefüggésben – a Kjt. módosításával kapcsolatos álláspontjáról nyilatkozzon. A megkereséssel kapcsolatos állásfoglalást az Alkotmánybíróság 2014. szeptember 30-án kapta kézhez.
- [9] A Módtv.-vel a Kjt. szövegében bekövetkezett változásokat a Kr. szabályozása 2014 novemberében követte. Az indítványban támadott rendelkezés helyébe 2014. november 4. napjától a 268/2014. (XI. 3.) Korm. rendelet 17. § (1) bekezdésével megállapított szöveg lépett. A jelenleg is hatályos rendelkezés külön pontban nevesítetten tartalmazza a pedagógiai szakszolgálati intézményben foglalkoztatott pedagógusokat a nevelő és oktató munkát végzőket megillető pótszabadságra jogosultak körében.

II.

- [10] 1. Az Alaptörvény indítvánnyal érintett rendelkezései:
„XV. cikk (1) A törvény előtt mindenki egyenlő. Minden ember jogképes.

(2) Magyarország az alapvető jogokat mindenkinek bármely megkülönböztetés, nevezetesen faj, szín, nem, fogyatékoság, nyelv, vallás, politikai vagy más vélemény, nemzeti vagy társadalmi származás, vagyoni, születési vagy egyéb helyzet szerinti különbségtétel nélkül biztosítja.

[...]"

„XVII. cikk

[...]

(3) Minden munkavállalónak joga van az egészségét, biztonságát és méltóságát tiszteletben tartó munkafeltételekhez.

(4) Minden munkavállalónak joga van a napi és heti pihenőidőhöz, valamint az éves fizetett szabadsághoz."

- [11] 2. A Kjt. 57. § (3) bekezdésének 2014. július 24-ét megelőzően (az indítvány benyújtásakor) hatályos szövege:
„57. § (3) A bölcsődékben, a csecsemőotthonokban, az óvodákban, továbbá az alsó-, középfokú és felsőfokú oktatás keretében, valamint az egészségügyi ágazatban az oktató, nevelő munkát végző közalkalmazottakat évi huszonöt munkanap pótszabadság illeti meg, amelyből legfeljebb tizenöt munkanapot a munkáltató oktató, nevelő, illetőleg az oktatással, neveléssel összefüggő munkára igénybe vehet. Az oktatással és neveléssel kapcsolatos munkák körét végrehajtási rendelet állapítja meg.”
- [12] 3. A Kjt. 57. § (3) bekezdésének 2014. július 24-től hatályos szövege:
„57. § (3) A bölcsődékben, a nevelési-oktatási és a pedagógiai szakszolgálati intézményekben, a felsőfokú oktatás keretében, valamint az egészségügyi ágazatban a nevelő, nevelő-oktató, oktató munkát, pedagógiai szakszolgálati tevékenységet végző közalkalmazottakat évi huszonöt munkanap pótszabadság illeti meg, amelyből legfeljebb tizenöt munkanapot a munkáltató nevelő, nevelő-oktató, oktató, illetőleg a neveléssel, oktatással, pedagógiai szakszolgálati tevékenységgel összefüggő munkára igénybe vehet. Az oktatással és neveléssel kapcsolatos munkák körét végrehajtási rendelet állapítja meg.”
- [13] 4. A Kr. 30. § (1) bekezdésének 2014. november 4-ét megelőzően (az indítvány benyújtásakor) hatályos szövege:
„30. § (1) Nevelési-oktatási intézményben az Nkt. 3. mellékletében felsorolt pedagógus, óvoda- és iskolapszichológus, valamint a pedagógiai asszisztens, szabadidő-szervező, gyermek- és ifjúságvédelmi felügyelő, gyógypedagógiai asszisztens, pszichopedagógus munkakörben foglalkoztatottak jogosultak az nevelő és oktató munkát végzőket megillető pótszabadságra.”
- [14] 5. A Kr. 30. § (1) bekezdésének 2014. november 4-től hatályos szövege:
„30. § (1) A nevelő és oktató munkát végzőket megillető pótszabadságra
a) nevelési-oktatási intézményben az Nkt. 3. mellékletében felsorolt pedagógus,
b) pedagógiai szakszolgálati intézményben a pedagógiai szakszolgálati intézmények működéséről szóló miniszteri rendeletben meghatározott pedagógus, valamint
c) a nevelő és oktató munkát közvetlenül segítő munkakörök közül a pedagógiai asszisztens, szabadidő-szervező, gyermek- és ifjúságvédelmi felügyelő, gyógypedagógiai asszisztens, pszichopedagógus, gyógytornász munkakörben foglalkoztatottak jogosultak.”

III.

- [15] Az indítvány az alábbiak szerint megalapozott.
- [16] 1. Az indítványozó az Alaptörvény XV. cikk (1) bekezdésében foglalt általános egyenlőségi szabály sérelmét – bár az indítványban szövegszerűen nem jelölte meg, de az indítvány tartalma szerint egyértelműen megállapíthatóan – az ugyanezen cikk (2) bekezdésében rögzített hátrányos megkülönböztetés tilalmának sérelmével összefüggésben látta megvalósítottak. Erre tekintettel az Alkotmánybíróság is ebben a keretben vizsgálta az Alaptörvény XV. cikk (1) bekezdésére alapított alkotmányossági kifogást.
- [17] 1.1. Az Alkotmánybíróság mindenekelőtt áttekintette a törvény előtti egyenlőséggel, valamint a hátrányos megkülönböztetés tilalmával kapcsolatos, az Alaptörvény hatályba lépését követően – azzal összefüggésben is – több ízben megerősített gyakorlatát. Az Alkotmánybíróság a 20/2014. (VII. 3.) AB határozatában e tekintetben kimondta egyebek mellett, hogy „A 42/2012. (XII. 20.) AB határozatában az Alkotmánybíróság megállapította, hogy az »alaptörvényi rendelkezések és a 2012. január 1-je előtt hatályban volt Alkotmány rendelkezései változatlan

- tartalommal fenntartják az egyenlőség [...] – vagy ahogy az Alkotmánybíróság gyakran nevezte: a jogegyenlőség – követelményét és a hátrányos megkülönböztetés tilalmát. Ezért az Alkotmánybíróság az általános egyenlőségi szabállyal kapcsolatos eddigi gyakorlatát – a [...] 22/2012. (V. 11.) AB határozat szerint – [...] irányadónak tekintette« {Indokolás [27]}.” {20/2014. (VII. 3.) AB határozat, Indokolás [245]}.
- [18] Eszerint pedig az általános egyenlőségi szabály lényegi tartalma a következő: „Az Alkotmánybíróság gyakorlata szerint a jogegyenlőség követelménye arra vonatkozik, hogy a jognak mindenkit egyenlőként kell kezelnie, azaz a jogalkotás során a jogalkotónak mindegyikük szempontjait azonos körültekintéssel, elfogulatlansággal és méltányossággal, az egyéni szempontok azonos mértékű figyelembevételével kell értékelnie [vö. 9/1990. (IV. 25.) AB határozat, ABH 1990, 46, 48.]” {20/2014. (VII. 3.) AB határozat, Indokolás [243]}.
- [19] A diszkrimináció tilalma az Alkotmánybíróság gyakorlatában a jogrendszer egészét átható alkotmányos alapelvként kapott értelmezést. Ez alapján valamely megkülönböztetés alkotmányellenessége akkor állapítható meg, ha a jogszabály a szabályozás szempontjából egymással összehasonlítható jogalanyok között tesz különbséget anélkül, hogy annak alkotmányos indoka lenne {vö. 20/2014. (VII. 3.) AB határozat, Indokolás [244]}. Az Alaptörvény XV. cikk (2) bekezdése alapján a tilalom elsősorban az alapvető jogok tekintetében fennálló megkülönböztetésekre vonatkozik, ugyanakkor kiterjeszhető a teljes jogrendszerre, mivel „»[...] az ott felsorolt diszkriminatív megkülönböztetések nemcsak az alapvető jogok védelmi körébe tartozó jogszabályokban, hanem bármely jogszabályban előfordulhatnak. Joggal feltételezhető, hogy az Alaptörvény értékrendje szerint ezek a megkülönböztetések akkor is tilosak, ha nem az alapvető jogok védelmi körébe eső tárgyakat szabályozó jogszabályok tartalmazzák. A tilalom ugyanis nem az alapvető jogok egyenlőségét szolgálja, amelyet az I. cikk és az Alaptörvény más rendelkezései különben is biztosítanak, hanem éppen az ott megjelölt (változatlan) tulajdonságok szerinti megkülönböztetést tiltja.« {42/2012. (XII. 20.) AB határozat, Indokolás [42]}
- [20] A megkülönböztetések alkotmányosságának megítélésére alkalmazott tesztek az Alkotmánybíróság már számos korábbi döntésében rögzítette. Összefoglalva: az Alkotmánybíróság más mércét alkalmaz az alkotmányos alapjogokat érintő diszkriminációra – az Alaptörvény I. cikk (3) bekezdésében rögzített szükségesség/arányosság tesztjét –, s más mércét arra az esetre, ha a diszkrimináció-tilalmat az alapjogokon kívüli egyéb jogok tekintetében vizsgálja. Itt akkor állapít meg az Alkotmánybíróság alaptörvény-ellenes megkülönböztetést, ha a megkülönböztetésnek nincs tárgyilagos mérlegelés szerint ésszerű indoka, vagyis önkényes {l. különösen: 3009/2012. (VI. 21.) AB határozat, Indokolás [54]; 3062/2012. (VII. 26.) AB határozat, Indokolás [166]; 43/2012. (XII. 20.) AB határozat, Indokolás [41]; 1/2013. (I. 7.) AB határozat, Indokolás [89]; 3087/2013. (III. 27.) AB határozat, Indokolás [37]; 23/2013. (IX. 25.) AB határozat, Indokolás [87]; 3/2014. (I. 21.) AB határozat, Indokolás [56]}.” {14/2014. (V. 13.) AB határozat, Indokolás [31]–[32]}.
- [21] 1.2. A Kr. indítványban kifogásolt rendelkezése kapcsán az Alkotmánybíróságnak a fent ismertetett gyakorlata alapján tehát azt kellett vizsgálnia, hogy egy olyan szabályozás, amely szerint a pedagógiai szakszolgálatnál foglalkoztatott gyógy-, és egyéb pedagógusokat (a továbbiakban: szakszolgálati pedagógusok) – ellentétben a más típusú köznevelési intézményben foglalkoztatott pedagógusokkal – nem illeti meg a pótszabadság, nem sérti-e önmagában az Alaptörvény XV. cikkében foglalt jogegyenlőség, illetve a hátrányos megkülönböztetés tilalma elvét.
- [22] A pótszabadság jogintézménye mint a Kjt. 57. § (3) bekezdése alapján az oktatási és az egészségügyi ágazatban foglalkoztatott, oktató, nevelő munkát végző közalkalmazottakat a pihenőidő tekintetében az alapszabadságon felül megillető többletjogosultság nem tekinthető az Alaptörvényben biztosított alapvető jognak. Erre tekintettel a szabályozásban megjelenő esetleges differenciálás alkotmányosságának megítélése során nem az Alaptörvény I. cikk (3) bekezdésében rögzített szükségességi-arányossági tesztet kell alkalmazni. Mivel a pótszabadság ex gratia juttatásnak tekinthető az érintettek tekintetében, az Alkotmánybíróságnak egyrészt azt kellett feltárnia, hogy a felhatalmazó jogszabály alapján milyen alanyi kör tekinthető a juttatás igénybevételére jogosultnak, másrészt pedig, hogy a végrehajtási rendelet ezen (eredeti) jogosulti körön belül tett-e valamilyen megkülönböztetést, azaz jelen esetben zárt-e ki egyeseket annak igénybevételéből, és ha igen, annak volt-e tárgyilagos megítélés szerinti ésszerű indoka. Ennek vizsgálata során az Alkotmánybíróság figyelembe vette azt is, hogy a Kr. hatálybalépését megelőzően a Kjt. érintett rendelkezésének végrehajtására szolgáló jogszabály, a 138/1992. (X. 8.) Korm. rendelet a közalkalmazottakról szóló 1992. évi XXXIII. törvény végrehajtásáról a közoktatási intézményekben (a továbbiakban: Kr1.) 10. § (1) bekezdése nem differenciált az egyes intézménytípusok között, hanem általában a „közoktatási intézményben, a rendelet mellékletében felsorolt pedagógus-munkakörökben” foglalkoztatott közalkalmazottakat jogosította a pótszabadság igénybevételére.
- [23] A Kr1. fenti szövegezéséből is kitűnően 2013. szeptember 1. napját – a Kr. hatálybalépését – megelőzően nem a végrehajtási jogszabály, hanem a Kjt. vonatkozó rendelkezése határozta meg azon intézmények körét, amelyekben az oktató, nevelő munka az azt végző közalkalmazottakat feljogosítja az emelt mértékű pótszabadság

- igénybevételére. A Kjt. 57. § (3) bekezdése a – Módtv. által bevezetett, 2014. július 24-én hatályba lépett változtatásokat megelőzően – az oktatási ágazat tekintetében néhány fajta intézményt külön megnevezett (bölcsődék, csecsemőotthonok, óvodák), egyebekben pedig a „[...] továbbá az alsó-, közép-, és felsőfokú oktatás keretében” fordulatot használta, mint amelyekben a pótszabadság igénybevételére az érintettek jogosultak.
- [24] Az oktatási reform bevezetését megelőzően az oktatási intézmények köre a közoktatásról szóló 1993. évi LXXIX. törvény (a továbbiakban: Kt.) közoktatás rendszeréről, ezen belül a közoktatás intézményeiről is rendelkező IV. fejezete alapján a következő intézménytípusokat foglalta magában: i) a közoktatás nevelő, valamint nevelő és oktató intézményei (Kt. 20. §), ii) a közoktatás pedagógiai szakszolgálatának intézményei (Kt. 21. §), valamint iii) a pedagógiai szakmai-szolgáltató intézmények (Kt. 22. §). Az Nkt. 2012. szeptember 1-jén hatályba lépett 7. §-a, a „közoktatási” jelzót „köznevelési”-re módosítva, a rendszer intézményeiként alapvetően továbbra is a fenti intézménytípusokat tartalmazza. A 7. § a)–h) pontjai a nevelési-oktatási intézményeket, i) pontja a pedagógiai szakszolgálati intézményt, j) pontja a pedagógiai-szakmai szolgáltatást nyújtó intézményt nevesíti. Az a)–j) pontok együtt alkotják ezen törvényi szabály alapján a köznevelési intézmények körét.
- [25] Az Alkotmánybíróság megítélése szerint az oktatási rendszer Kt., illetve Nkt. szerinti intézménytípusainak összevetése során elsősorban az adott intézménytípusokban folytatott, oktatással összefüggő tevékenységek, azaz az adott feladatellátás tartalmának, ezek esetleges változásának lehet(ne) jelentősége. Az oktatási reform más típusú (pl. a fenntartó személyében, az esetleges intézmény-összevonásokban, a foglalkoztatottak minősítési-, és előmeneteli rendszerében stb. bekövetkezett) változtatásai a pótszabadság igénybevételére való jogosultsággal kapcsolatos panasz megítélése szempontjából másodlagosnak tekinthetők. A gyermekekkel való foglalkozás, az oktatásra irányuló tevékenység alapvető szakmai szabályai – a gyermekek viszonylatában – az egyes intézménytípusokban nem változtak meg gyökeresen, ezért az Alkotmánybíróság megítélése szerint az oktatási reform egyéb irányú változtatásai ellenére a közoktatási és a köznevelési intézményrendszer a jelen ügy szempontjából megfeleltethető egymásnak; ez a helyzet az indítvány benyújtásakor fennállt.
- [26] A Kr., mint végrehajtási jogszabály hatályba lépésével a pótszabadság igénybevételére jogosultak tekintetében a „Nevelési-oktatási intézményben [...]” kitétel okán az érintetteket foglalkoztató intézménytípus tekintetében következett be változás. Erre tekintettel az Alkotmánybíróságnak a továbbiakban vizsgálnia kellett, hogy a Kjt.-nek az indítvány benyújtásakor hatályos szövege alapján az intézménytípusnak, vagy az egyes oktatási intézményekben az ott foglalkoztatott közalkalmazottak által folytatott tevékenységnek volt-e jelentősége a pótszabadság szempontjából.
- [27] A Kjt. 55. §-ához (a törvényjavaslat elfogadását követően helyesen: 57. §-ához) fűzött miniszteri indokolás szerint „[a] Javaslat megállapítja a közalkalmazottaknak járó pótszabadságok körét, jogcímét és mértékét. A közalkalmazottnak pótszabadság jár a közalkalmazotti jogviszonyban eltöltött idő után, melynek mértéke megegyezik a fizetési fokozat számával. Mindez azt jelenti, hogy a Javaslat a munkajogi szabályozás életkortól függő alapszabadság rendszerétől eltérő, és egyben kedvezőbb (magasabb mértékű) megoldást vezet be. A Javaslat pótszabadságot állapít meg, figyelemmel a beosztással járó fokozottabb munkaterhelésre, a munkáltató és a munkakör jellegére, valamint az egyes munkahelyeken jelentkező, meghatározott egészségi ártalmakra.” Erre tekintettel tartalmazta, illetve tartalmazza jelenleg a Kjt. 57. §-a a fizetési fokozathoz, a magasabb vezetői megbízáshoz, az oktató, nevelő munkához, a tudományos munkatársi munkakörhöz, a sugárzásnak és egyéb egészségi ártalomnak kitett munkakörben való munkavégzéshez, valamint a gyermekvédelmi szakellátási intézményben, javítóintézetekben történő bizonyos munkakörben történő munkavégzéshez kapcsolódóan a pótszabadságok differenciált rendszerét. A jelen ügy elbírálása érdekében az Alkotmánybíróságnak csak a (3) bekezdés (oktató, nevelő munka) szövegének vizsgálatát kellett lefolytatnia.
- [28] Ezzel kapcsolatban az Alkotmánybíróság megállapította, hogy a külön nevesített bölcsődéken, csecsemőotthonokon, és óvodákon kívül a jogalkotó által alkalmazott „továbbá az alsó-, közép-, és felsőfokú oktatás keretében,” kitétel az intézménytípusok tekintetében nem volt taxatív felsorolásként értelmezhető. A közoktatási/köznevelési rendszer különböző intézménytípusaiban – ezáltal a jelen ügy szempontjából releváns pedagógiai szakszolgálati intézményekben – foglalkoztatott pedagógus közalkalmazottak oktatásra, nevelésre irányuló munkavégzése is egyaránt kapcsolódhat az oktatás idézett, általánosnak tekinthető meghatározása szerinti bármely intézményhez. Az Alkotmánybíróság megállapította, hogy a törvényszöveg fenti fordulatának egy intézmény fajtára, a nevelési-oktatási intézményekre történő szűkítése nem indokolt. Ezt az értelmezést támasztja alá az a körülmény is, hogy a Kjt. 57. § (3) bekezdése az oktatás mellett az egészségügyi ágazatot is (tehát itt sem annak egyes intézményeit) megjelöli, mint amelyben az oktató, nevelő munka jogosulttá tesz a pótszabadság igénybevételére. Mindezekre tekintettel nem állapítható meg, hogy az indítvány benyújtásakor hatályban volt törvény valójában a köznevelés rendszerébe tartozó intézménytípusok köréből egyeseket kiemelt volna.

- [29] A törvényi szabály vizsgálata alapján az Alkotmánybíróság megállapította, hogy a pótszabadság intézményét a jogalkotó bizonyos típusú, nevezetesen az oktató, nevelő tevékenységhez, nem pedig intézményhez kötötte. Ez a megoldás a fentiek szerint nem jelentette okszerűen azt, hogy ilyen tevékenységet a közoktatás/köznevelés intézményrendszerén belül kizárólag valamely intézménytípus alkalmazásában lehetett volna végezni. Az Alkotmánybíróságnak ezért a jelen ügy kapcsán azt is meg kellett vizsgálnia, hogy a pedagógiai szakszolgálati intézményekben – adott munkakörökben – szakszolgálati pedagógusként történő munkavégzés a kérdéses időszakban (is) minősülhetett-e a Kjt. szerinti „oktató, nevelő” jellegűnek. Vizsgálnia kellett továbbá, hogy amennyiben a szakszolgálati pedagógusok munkavégzése – legalább részben – hangsúlyosan oktató, nevelő jellegűnek minősül, a tevékenységük rendelkezik-e olyan specifikumokkal, amelyek a pótszabadság tekintetében tett megkülönböztetés tárgyilagossá mérlegelés szerinti ésszerű indokaként szolgálhatott.
- [30] Ezzel összefüggésben az Alkotmánybíróság – a miniszteri tájékoztatóban foglaltakkal összhangban – megállapította, hogy a szakszolgálati tevékenységek között olyanok is lehetnek, amelyek nem igazodnak az iskolai tanévhez. A diagnosztikai, terápiás, tanácsadói, szakértői bizottsági stb. tevékenységek bár szintén a gyermekekre, tanulóira irányulnak, nem elsősorban nevelési-oktatási feladatokat tartalmaznak, továbbá az ilyen jellegű tevékenységek biztosítására egész évben, így a júniustól szeptemberig tartó iskolai szünet időtartama alatt is szükség lehet. Ugyanakkor a szakszolgálati pedagógusok bizonyos tevékenységeinek nevelő-oktató jellege megállapítható. A szakszolgálatoknál foglalkoztatott gyógy-, és egyéb pedagógusok jellemzően sajátos nevelési igényű gyerekekkel foglalkoznak. Elmondható, hogy az ezzel összefüggő (gyógy-, és egyéb) pedagógiai tevékenységüket a szakszolgálati (gyógy)pedagógus, és más, speciális szakirányú képzettséget szerzett, pedagógus végzettségű pedagógusok egyrészt szakszolgálati tevékenység keretében végzik, másrészt azonban vannak olyan (integrált) nevelési-oktatási intézmények, amelyek maguk is alkalmaznak gyógy)pedagógust, vagy más, speciális szakértelemmel rendelkező pedagógust a gyermekek oktatásával kapcsolatos speciális feladatok helyben történő ellátása érdekében [Nkt. 47. § (9) bekezdés]. Más iskolákba a speciális pedagógiai tevékenységek ellátására adott esetben – miként a panaszban foglaltak alapján az indítványozó esetében is – utazó pedagógusként a szakszolgálati pedagógusok „járnak ki” [Nkt. 47. § (10) bekezdés]. Ezzel összhangban rendelkezik úgy a pedagógiai szakszolgálati intézményekről szóló 15/2013. (II. 3.) EMMI rendelet (a továbbiakban: Mr.) 2. §-a, hogy a rendelet hatálya a köznevelési intézményekre is kiterjed [Mr. 2. § c) pont]. Az Mr. egyes szakszolgálati tevékenységekkel foglalkozó rendelkezéseinek vizsgálatával megállapítható, hogy azok jelentős részében nem a tanácsadói, szakértői, vagy koordinációs feladatok, hanem a neveléssel, oktatással, gondozással kapcsolatos tevékenységek dominálnak. Ilyenek a korai fejlesztés, oktatás és gondozás (Mr. 4–5. §); a fejlesztő nevelés (Mr. 6. §); a logopédiai ellátás (Mr. 25. §); a konduktív pedagógiai ellátás (Mr. 27. §); a gyógytestnevelés (Mr. 28. §); illetve részben a kiemelten tehetséges gyermekek, tanulók gondozása (Mr. 30. §) [az egyes szakszolgálati tevékenységek tartalmával, felsorolásával, valamint a rendeletalkotásra adott felhatalmazással kapcsolatban lásd még: Nkt. 18. §].
- [31] Az Alkotmánybíróság a szakszolgálati pedagógusok tevékenységének nevelő-oktató jellegével kapcsolatban áttekintette az Nkt. sajátos nevelési igényű gyermek nevelésére vonatkozó 47. §-ának, illetve a pedagógusok kötelességeit és jogait tartalmazó 62–63. §-ának rendelkezéseit is.
- [32] A 47. § alapján a sajátos nevelési igényű gyermek nevelése vagy az e célra létrehozott gyógy)pedagógiai nevelési-oktatási intézményben, vagy a többi gyermekkel, tanulóval részben vagy egészben azonos óvodai csoportban, iskolai osztályban; a gyógy)pedagógiai nevelésben, oktatásban résztvevő nevelési-oktatási intézményben történik [(3) bekezdés]. A törvény a (4) bekezdésben, a sajátos nevelési igényű gyermek, tanuló neveléséhez és oktatásához szükséges feltételek között az a)–b) pontban írja elő a sajátos nevelési igény típusának és súlyosságának megfelelő gyógy)pedagógus, gyógy)pedagógiai tanár vagy terapeuta, konduktor, konduktor-tanító, konduktor-óvodapedagógus, konduktor(tanító) vagy konduktor(óvodapedagógus) foglalkoztatását, továbbá a neveléshez és oktatáshoz szükséges egyéb eszközöket (speciális tanterv, tankönyv, speciális gyógyászati és technikai eszköz, valamint egyéb segédlet). A gyógy)pedagógiai nevelésben, oktatásban résztvevő nevelési-oktatási intézményben a sajátos nevelési igényű gyermek, tanuló neveléséhez, oktatásához szükséges speciális szakképzettséggel rendelkező szakember vagy a (9) bekezdés rendelkezései alapján az intézmény alkalmazásában áll, vagy a (10) bekezdés alapján az utazó gyógy)pedagógusi hálózat útján biztosítható.
- [33] Az Alkotmánybíróság a vizsgálata során figyelemmel volt arra is, hogy az Nkt. kérdéses időszakban hatályos 62. § (13) bekezdésének első mondata a pedagógiai szakszolgálat intézményében foglalkoztatott pedagógusok számára előírta, hogy a gyermekekkel, tanulókkal való közvetlen foglalkozásra irányuló tevékenységekkel kapcsolatos feladatokat „heti huszonegy órában a neveléssel-oktatással lekötött munkaidőben végzik”. Ugyanezen bekezdés második mondata alapján a szakszolgálati pedagógusok a közvetlen foglalkozásra megállapított időn kívül – munkaköri feladatként – látták el a szakértői véleményhez szükséges vizsgálatok, valamint a közvetlen

- foglalkozások előkészítésével kapcsolatos feladatokat, a vizsgálatok keretében készített vélemények egyeztetését, a szakértői vélemények elkészítését, biztosították a folyamatos nyitva tartást, továbbá végezték a gyermek, tanuló fejlődéséhez szükséges egyéb, intézményen kívüli tevékenységet, utaztak a gyermekhez, tanulóhoz. Az Nkt. 62. § (13) bekezdését a Módtv. 2014. július 24. napjával akként módosította, hogy a fenti második mondatot a hatályos szöveg már nem tartalmazza. Az Alkotmánybíróság megítélése szerint a vizsgálat szempontjából releváns időszakban megállapítható volt, hogy a törvényi rendelkezés értelmezése alapján a szakszolgálati pedagógusok sokrétű tevékenységének jelentős része nem pusztán lehetőségként tartalmazhatott oktató, nevelő jellegű feladatokat is, de az Nkt. pedagógusok kötelezettségeit tartalmazó 62. §-ának említett rendelkezése a gyermekekkel, tanulókkal való közvetlen foglalkozással kapcsolatban kötelezően elő írták számukra munkaidejük releváns részének neveléssel-oktatással történő lekötését. Az Alkotmánybíróság ezen rendelkezéseket összevetette az egyéb – köztük a nevelési-oktatási – intézményekben foglalkoztatott pedagógusok munkaidejének kötelezően nevelésre-oktatásra fordítandó részére vonatkozó szabályokkal [Nkt. 62. § (5)–(12), valamint (14) bekezdései], és megállapította, hogy a vizsgált időszakban a munkaidő törvény alapján kötelezően nevelésre-oktatásra fordítandó időarányos része tekintetében nem volt lényeges mértékű eltérés a szakszolgálati és a nevelési-oktatási intézményekben foglalkoztatott pedagógusok között. Tekintettel arra az említett körülményre, hogy egyes (integrált) nevelési-oktatási intézmények maguk is alkalmaznak gyógypedagógust, vagy más, speciális szakértelemmel rendelkező pedagógust a gyermekek oktatásával kapcsolatos speciális feladatok helyben történő ellátása érdekében, az is megállapítható, hogy bizonyos esetekben nevelési-oktatási intézményben foglalkoztatott – így a Kr. támadott rendelkezése hatálya alá tartozó – pedagógusok a szakszolgálati pedagógusok tevékenységével nagyban megegyező tevékenységet ellátva azért válhattak jogosulttá az emelt mértékű pótszabadságra, mert munkavégzésüket nem pedagógiai szakszolgálati-, hanem egy más típusú intézmény foglalkoztatásában végezték.
- [34] A fentiekre tekintettel az Alkotmánybíróság megállapította, hogy a Kr. támadott rendelkezése egymással összehasonlítható helyzetben lévő pedagógus munkakörben foglalkoztatott közalkalmazottak között az emelt mértékű pótszabadságra való jogosultság tekintetében különbséget tett.
- [35] 1.3. Az Alkotmánybíróságnak ezt követően meg kellett vizsgálnia, hogy az így megállapított különbségtételnek volt-e tárgyilagos mérlegelés szerinti ésszerű indoka.
- [36] A lefolytatott vizsgálat eredményeként megállapítható, hogy a szakszolgálati pedagógusok által folytatott tevékenységekkel összefüggésben a munkavégzés nevelő-oktató jellege tekintetében nem mutatkozik olyan lényegi jellegű eltérés a két intézménytípusban foglalkoztatott pedagógusok feladatai között, amely a tárgyban kérdésben eltérő szabályozást indokolna. Ezen túlmenően, a pedagógiai tevékenység speciális vonásai (sajátos nevelési igényű gyermekekkel való foglalkozás, az esetlegesen eltérő módszerek, szakmai követelmények) sem tekinthetőek a különbségtétel ésszerű indokának.
- [37] Ugyanakkor nem hagyható figyelmen kívül a szakszolgálati pedagógusok tevékenységének a neveléshez-oktatáshoz közvetlenül nem kapcsolódó (szakértői, tanácsadó, koordinációs stb. jellegű) része, illetve a szakszolgálati intézmények működésének és feladatainak egész évben folyamatosan történő biztosításának szükségessége sem. Mivel ezen feladatok ellátása nem, vagy nem szükségszerűen kapcsolódik a tanítási évhez, a szakszolgálati intézmények működését az iskolai szünetek alatt is biztosítani kell. Amennyiben az évi 25 nap pótszabadság igénybevételének biztosítása a szakszolgálati pedagógusok számára ezt a folyamatos működést a kérdéses időszakban objektív módon, megállapíthatóan veszélyeztette, az a pótszabadság szempontjából tett különbségtételnek is ésszerű indokál szolgálhat.
- [38] Ezzel kapcsolatban az Alkotmánybíróság figyelemmel volt arra, hogy maga a jogalkotó a Módtv. által bevezetett változtatásokkal immár *expressis verbis* megjelöli a szakszolgálati pedagógusokat az emelt mértékű pótszabadságra jogosultak körében. Ebből a körülményből az is következik, hogy a jogalkotó mérlegelése alapján a szakszolgálatok folyamatos működését maga a pótszabadság jogintézménye nem veszélyezteti, ellenkező esetben az új szabályozással kapcsolatban merülhetnének fel más típusú (az érintett tanulók alapvető jogait érintő) alkotmányos aggályok.
- [39] Az Alkotmánybíróság arra is rámutat, hogy a nevelési-oktatási intézményekben jellemzően és elsődlegesen – az esetlegesen vis maiornak tekinthető körülményektől eltekintve – valamennyi, tehát a pedagógusokat megillető alap-, és pótszabadságok igénybevételére egyaránt az iskolai szünetek időtartama alatt kerül sor [Lásd: Kr. 30. § (4) bekezdés]. Ezt a tanítási év, az azzal összefüggő oktatási szünetek speciális szabályai (Nkt. 30. §) – amelyek alapján iskolatípustól függően nyáron legalább 30, illetve 60 napig, továbbá tanítási évenként legalább három alkalommal legkevesebb 6 összefüggő napon át tanítás nem történik –, továbbá a tanári kar létszáma, az ilyenkor szükséges helyettesítés biztosításának esetleges nehézségei tehetik szükségessé. A Módtv.-vel bevezetett változtatásoknak a Kr. szabályain történő átvezetését, 2014. november 4. napját megelőzően a Kr.

30. § (4) bekezdésének a szabadságok kiadásának rendjére vonatkozó szabályai általánosságban a pedagógusok tekintetében tartalmaztak előírást. Ezt követően a szöveg úgy módosult, hogy a nevelési-oktatási intézményeket nevesíti az elsősorban a tanítási szünetekben történő szabadságkiadási kötelezettség tekintetében. Ebből az is következik, hogy a szakszolgálati intézmények tekintetében a szabadságok igénybevételére a naptári év egésze tekintetében lehetőség van. Megállapítható tehát, hogy a folyamatos működés biztosítását az emelt mértékű pótszabadság igénybevétele – a munkáltató oldaláról vizsgálva az annak kiadására irányuló kötelezettség – a jogalkotó szerint sem veszélyezteti. Ez elsősorban munkaszervezéssel kapcsolatos tervezhetőségi kérdés, amely alkotmányossági szempontú mérlegelési kérdéseket nem vet fel.

- [40] Az Alkotmánybíróság a szabadságkiadások Kr.-ben szabályozott rendjével kapcsolatban megjegyzi, hogy a 30. § (4) bekezdés 2014. november 4. napját megelőzően hatályban volt szövegének alkotmányossági szempontú vizsgálatát a jelen ügyel összefüggésben nem tartotta szükségesnek amiatt, hogy az valamennyi pedagógusra általában tartalmazott rendelkezést. A szakszolgálati pedagógusok tekintetében a szabadságok elsődlegesen a nyári tanítási szünetben történő kiadási kötelezettsége az ilyen intézmények működése szempontjából az emelt mértékű pótszabadság igénybevételének lehetősége nélkül is vethetett volna fel problémát. Ez azonban egyrészt nem az indítványozó által sérülni vélt alapjogokkal állt volna összefüggésben, másrészt pedig az említett rendelkezés utolsó mondatának „[h]a a szabadság a nyári szünetben nem adható ki [...] a nevelési év többi részében kell kiadni” kitétele az Alkotmánybíróság szerint korábban is lehetővé tette a szakszolgálati intézmények tekintetében, hogy a naptári év többi részében kerüljön sor a szabadságok kiadására. Megfelelő szabadságolási tervek, a munkaszervezési (vezetői) feladatok megfelelő ellátása révén tehát ezen intézmények működésében a fennakadások korábban is megelőzhetőek voltak. Mindezekre tekintettel az Alkotmánybíróság nem látta okát, hogy a vizsgálatot az említett rendelkezésre kiterjessze.
- [41] 1.4. Az Alkotmánybíróság az 1.1–1.3. pontokban (Indokolás [17]–[40]) foglaltak alapján megállapította, hogy a Kjt. 57. § (3) bekezdésében szabályozott oktató, nevelő munka szempontjából az indítványozó, mint pedagógiai szakszolgálatnál foglalkoztatott (gyógy)pedagógus, és a Kr. támadott rendelkezésében nevesített nevelési-oktatási intézményben foglalkoztatott pedagógusok egymással összevethető helyzetben lévőeknek tekinthetők. A vizsgálat nem tárt fel olyan tárgyilagos mérlegelés szerint ésszerűnek tekinthető indokot, amely alapján a Kr. rendelkezése által megvalósított különbségtétel, ami szerint a törvényben az oktató, nevelő munkát végzők számára biztosított emelt mértékű pótszabadság igénybevételére a kérdéses időszakban a pedagógusok közül kizárólag a nevelési-oktatási intézményben foglalkoztatottak voltak jogosultak, igazolható lenne.
- [42] A támadott rendelkezés a Kr. hatálybalépésétől, 2013. szeptember 1. napjától a Módtv.-vel bevezetett változásoknak a Kr.-en való átvezetéséig, azaz 2014. november 3. napjáig volt hatályban. Az Abtv. 41. § (3) bekezdése alapján hatályon kívül helyezett jogszabály alaptörvény-ellenességét az Alkotmánybíróság akkor állapíthatja meg, ha a jogszabályt konkrét ügyben még alkalmazni kellene. Az indítványozó az alkotmányjogi panaszt az Abtv. 26. § (2) bekezdése alapján – az akkor egyébként még hatályban lévő jogszabály ellen – nyújtotta be. Az Abtv. alapján a jogszabály alkalmazása vagy hatályosulása folytán közvetlenül, bírói döntés nélkül bekövetkező jogsérelem esetén, amennyiben nem áll rendelkezésre jogorvoslati eljárás, vagy jogorvoslati lehetőségeit az indítványozó kimerítette, az alkotmányjogi panasz érdemben elbírálható. A jelen ügy kapcsán az Alkotmánybíróság a befogadás során korábban már vizsgálta az Abtv. 26. § (2) bekezdése szerinti feltételeket. A jogsérelem az indítványozó esetében a Kr. hatálybalépésével, bírói döntés nélkül következett be. Jogorvoslati eljárás igénybevételére az indítványozónak a Kr. 30. § (1) bekezdésében foglalt szabállyal összefüggésben, érdemben nem volt lehetősége. A támadott rendelkezés alaptörvény-ellenességének megállapítása a jövőre nézve megnyithatja az indítványozó (és a vele azonos helyzetben lévő más személyek) előtt az igényérvényesítés lehetőségét. Mivel a munka törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. törvény 286. § (1) bekezdése alapján a munkajogi igény három év alatt évül el, a jelen ügy kapcsán éppen az Alkotmánybíróság döntése biztosíthatja egyedüliként a pótszabadsággal kapcsolatos igény eredményes érvényesítésének lehetőségét. A korábban kifejtettek szerint a Módtv.-vel bevezetett módosítások csak részben rendezték a változtatások hatálybalépését megelőzően fennállt jogviszonyok tekintetében a pótszabadság kérdését. A törvénymódosítás alapján ugyanis az érintett közalkalmazottak csak a 2014. július 1. napjától december 31. napjáig terjedő időszakra váltak utólag jogosulttá 15 munkanap pótszabadság igénybevételére; a Módtv. a 2013. szeptember 1. napja és 2014. július 1. napja közötti időszak vonatkozásában azonban nem tartalmazott rendelkezést. Az érintett időszakra vonatkozóan az akkor hatályban volt, az érintett pedagógusok vonatkozásában hátrányos megkülönböztetést tartalmazó jogszabályi rendelkezéssel okozott jogsérelem reparálásának lehetőségét az Alkotmánybíróság alaptörvény-ellenességet megállapító döntése megalapozza. Az Abtv. 41. § (3) bekezdésére figyelemmel a konkrét esetben való alkalmazhatóság a jelen ügyben megállapítható, így az eljárás megszüntetésének nincs helye.

- [43] Az Alkotmánybíróság mindezekre tekintettel megállapította, hogy a Kr. 30. § (1) bekezdésének 2013. szeptember 1. napjától 2014. november 3. napjáig hatályban volt szövege sértette a diszkrimináció tilalmát, ezért alaptörvényellenes volt.
- [44] 2. Tekintettel arra, hogy az Alkotmánybíróság a fentiek szerint a Kr. támadott rendelkezéseinek alaptörvényellenességét a XV. cikk sérelme okán megállapította, az indítványozó egyéb – az Alaptörvény XVII. cikk (3), illetve (4) bekezdésében foglalt alapvető jogainak sérelmére hivatkozó – érvelésének érdemi vizsgálatát nem folytatta le.
- [45] 3. Az Alkotmánybíróság jelen határozatának a Magyar Közlönyben való közzétételét az Abtv. 44. § (1) bekezdésének második mondata alapján rendelte el.

Budapest, 2015. április 28.

Dr. Lévay Miklós s. k.,
tanácsvezető alkotmánybíró

Dr. Dienes-Oehm Egon s. k.,
alkotmánybíró

Dr. Lenkócs Barnabás s. k.,
alkotmánybíró

Dr. Salamon László s. k.,
előadó alkotmánybíró

Dr. Szalay Péter s. k.,
alkotmánybíró

Alkotmánybírósági ügyszám: IV/403/2014.

IX. Határozatok Tára

Az Országgyűlés 20/2015. (V. 4.) OGY határozata a magyar védőnők napjáról*

1. Az Országgyűlés tiszteletét kifejezve a lakosság magasabb szintű ellátása érdekében egészségmegőrző, egészségnevelő, felvilágosító, anya-, gyermek-, ifjúság-, család- és nővédelmi tevékenységet folytató, hivatását gyakorló szakemberek előtt, a Magyar Örökség Díjas Magyar Védőnői Szolgálat megalapításának 100. évfordulója alkalmából 2015. június 13. napját a magyar védőnők napjává nyilvánítja.
2. Az Országgyűlés felhívja az érintett egészségügyi szolgáltatókat, intézményeket, társadalmi szervezeteket, és egyúttal felkéri a lakosságot, hogy a védőnői szolgálat megbecsülésének kinyilvánításaként 2015. június 13. napját közösen, méltó keretek között ünnepeljék meg.
3. Ez az országgyűlési határozat a közzétételét követő napon lép hatályba.

Kövér László s. k.,
az Országgyűlés elnöke

Gelencsér Attila s. k.,
az Országgyűlés jegyzője

Hegedűs Lorántné s. k.,
az Országgyűlés jegyzője

Az Országgyűlés 21/2015. (V. 4.) OGY határozata a kiegészített üzemanyag és a radioaktív hulladék kezelésének nemzeti politikájáról**

Az Országgyűlés

1. az atomenergiáról szóló 1996. évi CXVI. törvény 5/B. §-a alapján elfogadja az 1. mellékletben foglalt, a kiegészített üzemanyag és a radioaktív hulladék kezelésének nemzeti politikáját.
2. Ez a határozat a közzétételét követő napon lép hatályba.

Kövér László s. k.,
az Országgyűlés elnöke

Gelencsér Attila s. k.,
az Országgyűlés jegyzője

Hegedűs Lorántné s. k.,
az Országgyűlés jegyzője

* A határozatot az Országgyűlés a 2015. április 28-i ülésnapján fogadta el.

** A határozatot az Országgyűlés a 2015. április 28-i ülésnapján fogadta el.

*1. melléklet a 21/2015. (V. 4.) OGY. határozathoz***A kiegészített üzemanyag és a radioaktív hulladék kezelésének nemzeti politikája****1. Bevezetés**

Az atomenergia alkalmazásának története mintegy száz évre tekint vissza, jelentősége pedig az élet számos területén meghatározó. A radioaktív anyagok és az ionizáló sugárzások alkalmazása fontos szerepet tölt be Magyarországon a gyógyászat, az ipar, a mezőgazdaság, valamint az oktatás és a kutatás területén.

A világ több mint harminc országában működnek atomerőművek. Az atomerőművek létesítése, üzemeltetése és leszerelése generációkon átívelő feladat, amelyhez megfelelő nemzeti infrastruktúrát kell működtetni. Többek között ez teszi egyedülállóvá az atomenergetikát a nemzetgazdaság ágazatai között.

Magyarországon a Paksi Atomerőmű jelentősen hozzájárul a hazai villamosenergia-termeléshez, 2011-ben 43,6%-át, 2012-ben 45,6%-át, 2013-ban 50,7%-át, 2014-ben 53,6%-át adta. Az előzetes adatok szerint 2014-ben a hazai villamosenergia-felhasználáshoz képest a Paksi Atomerőmű villamos energia termelésének részaránya 36,7% volt. Az Országgyűlés elfogadta a Magyarország Kormánya és az Oroszországi Föderáció Kormánya közötti nukleáris energia békés célú felhasználása terén folytatandó együttműködésről szóló Egyezmény kihirdetéséről szóló 2014. évi II. törvényt, így az atomenergiának a jövőben hosszú távon is fontos szerep jut.

A kiegészített fűtőelemek és a radioaktív hulladékok kezelésére vonatkozó nemzeti politika megalkotásának elsődleges célja megfogalmazni a radioaktív hulladék és a kiegészített üzemanyag kezelésével kapcsolatos elvárásokat (alapelveket), amelyek biztosítják az emberi egészség és a környezet védelmét az ionizáló sugárzás káros hatásaival szemben, továbbá garantálják, hogy ne háruljon az indokolhatónál súlyosabb teher a jövő generációjára.

A nemzeti politika megalkotása és rendszeres felülvizsgálata biztosítja a fejlődéshez és a globális működési környezet változásaihoz való alkalmazkodást, hozzájárul a fenntarthatóság mint a jövő generációk részéről elvárható általános követelmény teljesítéséhez, amely lépéskényszert jelent a technológiában rejlő további lehetőségek feltárására és (majdani) kiaknázására. A nemzeti politika alapot biztosít a nemzeti program elkészítéséhez is, ami a nemzeti politikában megfogalmazott célok megvalósításának módját adja meg.

A társadalom számára elfogadható és a fenntarthatósághoz illeszkedő biztonságos megoldást kell alkalmazni a radioaktív hulladékok és a kiegészített üzemanyag elhelyezésére, illetve további hasznosítására. E cél elérése érdekében a lehetséges műszaki megoldások közül kell válogatni, ami esetenként hazai, illetve nemzetközi kutatási és fejlesztési tevékenységet igényel, figyelembe véve az átmeneti tárolás lehetőségét is, amely rugalmasságot ad a rendszernek.

Az atomenergia biztonságos alkalmazásának érdekében kell a kiegészített üzemanyag és a radioaktív hulladék kezelésének nemzeti politikáját megfogalmazni és az Országgyűlés elé terjeszteni.

A jelen nemzeti politika legfontosabb elemei a vonatkozó jogszabályokban, a kormányzat elvárásaiban, a hatóságok és az atomenergia alkalmazóinak gyakorlatában már eddig is jelen voltak. Fontosságukra való tekintettel, megfelelően a nemzetközi elvárásoknak és kötelezettségeknek (különösen a kiegészített fűtőelemek és a radioaktív hulladékok felelősségteljes és biztonságos kezelését szolgáló közösségi keret létrehozásáról szóló, 2011. július 19-i 2011/70/Euratom tanácsi irányelvben foglaltaknak) került megalkotásra a nemzeti politika.

1.1 Szabályozási háttér

Az atomenergia békés célú alkalmazásának hazai hatályos jogi szabályozása a vonatkozó európai uniós előírásoknak maradéktalanul megfelel, teljesíti az aláírt nemzetközi egyezményekből eredő kötelezettségeket és összhangban van a Nemzetközi Atomenergia Ügynökség ajánlásaival.

A kiegészített fűtőelemek és a radioaktív hulladékok felelősségteljes és biztonságos kezelését szolgáló közösségi keret létrehozásáról szóló, 2011. július 19-i 2011/70/Euratom tanácsi irányelv (a továbbiakban: Irányelv) 4. cikke értelmében a tagállamok a kiegészített fűtőelemek és a radioaktív hulladékok kezelésére vonatkozóan nemzeti politikákat dolgoznak ki és tartanak fenn.

Az Irányelvben foglaltaknak való megfelelés céljából az atomenergiáról szóló 1996. évi CXVI. törvény (a továbbiakban: Atomtörvény) előírja, hogy az Országgyűlés a Kormány előterjesztésére nemzeti politikát fogad el. A nemzeti politika és annak felülvizsgálata előkészítéséről az Országos Atomenergia Hivatal (a továbbiakban: atomenergia-felügyeleti szerv) felügyeletét ellátó miniszter (a továbbiakban: miniszter) gondoskodik. A radioaktív hulladékokkal és a kiegészített üzemanyaggal kapcsolatos egyes feladatokat ellátó szerv kijelöléséről, tevékenységéről és annak pénzügyi forrásáról szóló 215/2013. (VI. 21.) Korm. rendeletben (a továbbiakban: Korm. rendelet) foglaltak szerint a Kormány által kijelölt szerv, a Radioaktív Hulladékokat

Kezelő Közhasznú Nonprofit Kft. (a továbbiakban: Radioaktív Hulladékokat Kezelő Kft.) készíti elő a radioaktív hulladék és a kiégett üzemanyag kezelésére vonatkozó nemzeti politika tervezetét, valamint elvégzi a nemzeti politika szakmai felülvizsgálatát a miniszter részére.

1.2 A nemzeti politika tárgya

A nemzeti politika az országban képződött és képződő összes radioaktív hulladékra és kiégett üzemanyagra egyaránt vonatkozik, keletkezésüktől a végső elhelyezésükig, figyelembe véve a nukleáris létesítmények leszerelését is.

A nemzeti politika hatálya nem terjed ki a nyersanyag-kitermelő iparágakból származó olyan hulladékokra, amelyek radioaktívak lehetnek, és amelyek az ásványi nyersanyag-kitermelő iparban keletkező hulladék kezeléséről és a 2004/35/EK irányelv módosításáról szóló, 2006. március 15-i 2006/21/EK európai parlament és tanács irányelv hatálya alá tartoznak, így a jelen nemzeti politika nem foglalja az uránércbányászattal és annak hatásaival, amelyekre külön kormányhatározatok vonatkoznak.

A kiégett üzemanyag és a radioaktív hulladék kezelésével kapcsolatos tennivalókat a vonatkozó jogszabályok szerinti közép- és hosszú távú tervek foglalják össze. A tervek a Paksi Atomerőmű négy üzemelő blokkját és azok üzemidő-hosszabbítását, továbbá az egyéb hazai nukleáris létesítményeket is figyelembe véve tartalmazzák a folyamatban lévő programokat és az elvégzendő feladatokat a radioaktív hulladék-tárolók lezárásáig.

A közép- és hosszú távú tervekben figyelembe vett kiégett üzemanyag és radioaktív hulladék mennyisége tekintetében változást jelent, hogy az Országgyűlés elfogadta a Magyarország Kormánya és az Oroszországi Föderáció Kormánya közötti nukleáris energia békés célú felhasználása terén folytatandó együttműködésről szóló Egyezmény kihirdetéséről szóló 2014. évi II. törvényt (a továbbiakban: 2014. évi II. törvény). E törvény értelmében a paksi telephelyen két új atomerőművi blokk létesül, amelyek üzemeltetése során kiégett üzemanyag és radioaktív hulladék képződik, a létesítmény leszerelése pedig további radioaktív hulladék képződésével jár. A nemzeti politika bemutatja azokat a követelményeket, amelyeket érvényesíteni kell az új atomerőművi blokkok kiégett üzemanyagának és radioaktív hulladékainak elhelyezése, valamint leszerelésének tervezése során, és kitér arra is, hogyan kell ezeket a tevékenységeket illeszteni a már elindult – az eddigi tervekben figyelembe vett – programokhoz.

1.3 A nemzeti politika végrehajtása: a nemzeti program

Az Atomtörvény értelmében a Kormány a kiégett üzemanyag és a radioaktív hulladék kezelésének a keletkezéstől a végleges elhelyezésig tartó valamennyi szakaszára és a nukleáris létesítmények leszerelésére kiterjedően – a nemzeti politika céljainak végrehajtását bemutató – nemzeti programot fogad el, amelynek peremfeltételeit a nemzeti politika és az évente felülvizsgált közép- és hosszú távú terv határozza meg. A nemzeti politika és a nemzeti program ötévenkénti felülvizsgálata előkészítéséről a kijelölt szerv – jelenleg a Radioaktív Hulladékokat Kezelő Kft. – javaslata alapján a miniszter gondoskodik. A politika és a program felülvizsgálatára szükség esetén hamarabb is sor kerülhet, ha azt új körülmények fellépése, a műszaki tudományos fejlődés vagy a nemzeti program végrehajtása során valamely műszaki projekt előrehaladása indokoltá teszi.

A nemzeti politika összefoglalja a nemzeti program kidolgozásához és végrehajtásához alkalmazandó alapelveket. Bemutatja a jelenlegi helyzetet, ezen belül a radioaktív anyagok és az atomenergetika alkalmazását, a szabályozási és intézményi kereteket, valamint a radioaktív hulladékok osztályozásának szabályait. A jelen nemzeti politikában fogalmazódnak meg az üzemanyagciklus zárására, a radioaktív hulladékok kezelésére és a nukleáris létesítmények leszerelésére vonatkozó politikák. Végezetül a nemzeti politika összefoglalja a lakosságnak a döntések meghozatalába történő bekapcsolására vonatkozó követelményeket és módszereket, azaz a nyilvánosság biztosításának politikáját.

2. Alapelvek és kötelezettségek

A kiégett üzemanyag és a radioaktív hulladékok kezelésekor a nemzetközi kötelezettségekkel és ajánlásokkal összhangban megfogalmazott, az Atomtörvényben és végrehajtási rendeleteiben rögzített – az atomenergia alkalmazására általában, illetve a csak erre a szakterületre vonatkozó – alapelveket kell érvényesíteni.

2.1 Általános alapelvek

1. Az atomenergiát csak olyan módon szabad alkalmazni, hogy az ne veszélyeztesse a társadalmilag elfogadható – más gazdasági tevékenységek során is szükségszerűen vállalt – kockázati szinten felül az emberi életet, a jelenlegi és a jövő nemzedékek egészségét, életfeltételeit, a környezetet

és az anyagi javakat. Az atomenergia alkalmazásának általános feltétele, hogy az általa nyújtott társadalmi előnyök nagyobbak legyenek, mint a lakosságot, a munkavállalókat, a környezetet és az anyagi javakat fenyegető kockázatok.

2. Az atomenergia alkalmazása során biztosítani kell a keletkező radioaktív hulladék és a kiégett üzemanyag biztonságos kezelését olyan módon, hogy ne háruljon az elfogadhatónál súlyosabb teher a jövő generációkra.
 3. A magyar államnak kell vállalnia a Magyarországon keletkező kiégett üzemanyag és radioaktív hulladék kezelésével kapcsolatban a végső felelősséget, kivéve a használaton kívüli zárt sugárforrást, ha azt az értékesítőhöz vagy a gyártóhoz visszaszállították, valamint a kutatóreaktor kiégett üzemanyagát, ha olyan országba szállították, ahol kutatóreaktorban használatos üzemanyagot értékesítenek vagy gyártanak, figyelembe véve az alkalmazandó nemzetközi megállapodásokat.
 4. A magyar államnak kell viselnie a végső felelősséget a Magyarországon keletkező kiégett üzemanyagnak és radioaktív hulladéknak feldolgozás vagy újrafeldolgozás céljából Magyarországról az Európai Unió valamely tagállamába vagy harmadik országba történő szállítása esetén is ezen anyagok biztonságos és felelősségteljes végleges elhelyezéséért, a melléktermékként termelődő hulladékot is beleértve.
 5. A Magyarországon keletkezett radioaktív hulladékot és a magyarországi besugárzás során keletkezett kiégett üzemanyag feldolgozásából származó nagy aktivitású radioaktív hulladékot alapvetően Magyarországon kell véglegesen elhelyezni, kivéve ha a szállítás időpontjában a végleges elhelyezést vállaló országgal – a 2006/117/Euratom tanácsi irányelv 16. cikk (2) bekezdésével összhangban az Európai Bizottság által meghatározott kritériumok figyelembevételével – hatályba lépett olyan megállapodás, amely szerint a Magyarországon keletkezett radioaktív hulladék az érintett ország radioaktív hulladék-tárolójába szállítható végleges elhelyezés céljából.
 6. Rendszeresen felül kell vizsgálni és korszerűsíteni kell az atomenergia alkalmazásának biztonsági követelményeit a tudomány eredményeinek és a nemzetközi tapasztalatoknak a figyelembevételével. Az atomenergia békés célú, biztonságos alkalmazását Magyarország nemzetközi szerződések keretében vállalt együttműködéssel is elősegíti.
 7. Az atomenergia biztonságos alkalmazását a tudomány és a technika összehangolt fejlesztésével, a hazai, illetve a nemzetközi tudományos kutatások eredményeinek gyakorlati alkalmazásával, valamint szakemberek képzésével, továbbképzésével kell támogatni.
 8. Az atomenergia alkalmazása során biztosítani kell, hogy a betervezett tevékenységek a megfelelő időszakban rendelkezésre álló technológiai színvonalon megvalósíthatók legyenek.
 9. Az atomenergia alkalmazója köteles gondoskodni arról, hogy a tevékenysége révén keletkezett radioaktív hulladék a gyakorlatilag lehetséges legkisebb mértékű legyen.
- 2.2 A kiégett fűtőelem és a radioaktív hulladék biztonságos kezelésének szavatolására irányuló alapelvek
1. A biztonságnak minden más szemponttal szemben elsőbbsége van az atomenergia alkalmazása során.
 2. A kiégett üzemanyagot és a radioaktív hulladékot biztonságosan kell kezelni hosszú távon is, passzív megoldások alkalmazásával.
 3. A biztonság érdekében a nukleáris létesítmények teljes élettartama alatt figyelembe kell venni az emberi teljesítőképesség lehetőségeit és korlátait.
 4. Az atomenergia alkalmazása során biztosítani kell, hogy ne jöhessen létre ellenőrizetlen és szabályozatlan nukleáris láncreakció.
 5. Az atomenergia alkalmazása során biztosítani kell, hogy a lakoságnak és a munkavállalóknak valamennyi forrásból származó évi sugárterhelése ne haladja meg azt a dóziskorlátot, amelyet az erre vonatkozó biztonsági előírás – a tudomány legújabb, igazolt eredményeinek, a nemzetközi és a hazai szakértői szervezetek ajánlásainak figyelembevételével – meghatároz.
 6. A sugárterhelést mindenkor az ésszerűen elérhető legalacsonyabb szintre kell csökkenteni, és ennek megfelelően kell szabályozni a környezetbe történő kibocsátásokat.
 7. Az atomenergia alkalmazása során biztosítani kell, hogy a rendkívüli esemény bekövetkezésének kockázata csökkenjen, kialakulása megelőzhető, következménye tervszerűen elhárítható,

az esetleg kiszabaduló radioaktív anyag és ionizáló sugárzás káros hatása az ésszerűen elérhető legalacsonyabb szintre csökkenthető legyen.

2.3 A nemzeti rendszer kialakításával kapcsolatos kötelezettségek

Az Irányelv 5. cikk (1) bekezdésében előírt kötelezettség szerint „a tagállamok a kiégett fűtőelemek és a radioaktív hulladékok kezelésére vonatkozóan olyan nemzeti jogalkotási, szabályozási és szervezeti rendszert (a továbbiakban: nemzeti rendszer) hoznak létre és tartanak fenn, amely megállapítja a hatásköröket, és rendelkezik az érintett hatáskörrel bíró szervek közötti koordinációról”. Fenti előírásoknak megfelelően a nemzeti rendszerrel kapcsolatos elvárások a következők:

1. Nemzeti programot kell készíteni a kiégett üzemanyag és a radioaktív hulladék kezelésére vonatkozó tevékenységek és feladatok végrehajtására az Atomtörvényben előírt módon. Ezzel összefüggésben figyelembe kell venni a kiégett üzemanyag és a radioaktív hulladék keletkezésének és kezelésének valamennyi lépése közötti összefüggéseket. A vonatkozó intézkedéseket a fokozatosság elve alapján – azaz a kiégett üzemanyag és a radioaktív hulladék által jelentett kockázattal arányosan – kell végrehajtani.
2. Hatékony jogi szabályozást kell készíteni és biztosítani kell annak rendszeres felülvizsgálatát. Az atomenergia békés célú felhasználásának biztonságát felügyelő – a hatósági tevékenység végzése során az indokolatlan befolyástól mentes, azaz ténylegesen – független szervet vagy szervezetet kell létrehozni és fenntartani. Biztosítani kell, hogy a radioaktív hulladék és a kiégett üzemanyag kezelése megfelelő szerv kerüljön kijelölésre. A kijelölt szervezetek hatáskörét, feladatait, működésük és koordinációjuk módját jogszabályokban kell meghatározni.
3. Engedélyezési rendszert kell kialakítani a kiégett fűtőelemek és a radioaktív hulladékok kezelésére szolgáló tevékenységek, létesítmények vagy mindkettő vonatkozásában, beleértve a kiégett fűtőelemek vagy radioaktív hulladékok kezelésére szolgáló, nem engedélyezett tevékenységeknek, vagy a kiégett fűtőelemek vagy radioaktív hulladékok kezelésére szolgáló, engedéllyel nem rendelkező létesítmények üzemeltetésének vagy mindkettőnek a tilalmát, továbbá a tevékenység vagy a létesítmény, vagy mindkettő további irányítására vonatkozó feltételek megállapítását is.
4. Rendelkezni kell a végrehajtási intézkedésekről, beleértve a tevékenység felfüggesztését és az engedély módosítását, visszavonását vagy érvénytelenítését is, adott esetben a biztonságosabb körülményeket eredményező alternatív megoldásokra vonatkozó követelményekkel együtt.
5. Megfelelő, tényeken alapuló és dokumentált ellenőrzési, irányítási, döntéshozatali, dokumentációs, jelentéstételi és hatósági rendszert kell kialakítani és fenntartani a radioaktív hulladékok és a kiégett fűtőelemek kezelésére szolgáló tevékenységek, illetve létesítmények vonatkozásában, beleértve azok valamennyi működési szakaszát.
6. Alapvető biztonsági célkitűzés az ember és a környezet védelme az ionizáló sugárzás káros hatásaival szemben, ennek elérése érdekében a biztonságért való elsődleges felelősség azt a személyt vagy szervezetet terheli, aki vagy amely a sugárzásból eredő kockázat növekedését okozó létesítmény vagy tevékenység engedélyese.
7. Az alapvető biztonsági célkitűzés iránt elkötelezett vezetést és hatékony irányítási rendszert hoznak létre és tartanak fenn mind a biztonságot felügyelő szervek, mind a kockázattal járó tevékenységet végző szervezetek.
8. Az engedélyesnek és a hatáskörrel rendelkező szervezetnek fel kell készülniük nukleáris vagy sugárbiztonságot sértő esemény bekövetkezésére és a szükséges intézkedések végrehajtására.
9. A kiégett fűtőelemekre és a radioaktív hulladékokra vonatkozóan az elsődleges felelősség azt terheli, akinél azok keletkeznek, vagy meghatározott körülmények esetén az engedményt, akire a hatáskörrel rendelkező szervek ezt a felelősséget átruházták.
10. A kiégett üzemanyag és a radioaktív hulladék kezelésének költségeit annak kell viselnie, akinél ezek az anyagok keletkeznek.
11. A nemzeti politikát és programot úgy kell kialakítani, hogy a kiégett üzemanyag és a radioaktív hulladék kezelésének költségei a biztonsági szempontok betartása mellett az ésszerűen elérhető legkisebbek legyenek, így elősegítve a nukleáris alapú villamosenergia-termelés hosszú távú versenyképességét.
12. A radioaktív hulladék végleges elhelyezésének, valamint a kiégett üzemanyag átmeneti tárolásának és a nukleárisüzemanyag-ciklus lezárásának, továbbá a nukleáris létesítmény leszerelésének költsége az engedélyest, költségvetési intézmény esetén a központi költségvetést terheli.

13. Az atomenergia alkalmazóinak az Atomtörvényben meghatározott köre – az abban előírt módon – egy elkülönített állami pénzalapba (Központi Nukleáris Pénzügyi Alap, a továbbiakban: Alap) befizeti a kiégett üzemanyag- és a radioaktív hulladék-kezelési, illetve a nukleáris létesítmény leszerelési költségeinek fedezetét.
14. Az állam köteles az Atomtörvényben előírt módon gondoskodni az Alap értékállóságáról.
15. Az engedélyest terhelik a nukleáris létesítmény biztonságának növeléséhez szükséges kutatási-fejlesztési tevékenység költségei.
16. A központi költségvetésből kell fedezni az atomenergia biztonságos alkalmazásának hatósági felügyeletét szolgáló műszaki megalapozó tevékenységek költségét.
17. Gondoskodni kell arról, hogy az atomenergia alkalmazásában szerepet játszó és felelősséggel rendelkező szervek és szervezetek alakítsanak ki a személyzetre vonatkozó megfelelő oktatási és képzési rendszereket.
18. Biztosítani kell, hogy a kiégett fűtőelemek és a radioaktív hulladékok biztonságos kezelésével kapcsolatos információk mindenkinek rendelkezésre álljanak, beleértve annak biztosítását is, hogy a hatóságok a hatáskörükbe tartozó ügyekről tájékozottassák a nyilvánosságot. Az információkat a nemzeti jogszabályoknak és a nemzetközi kötelezettségeknek megfelelően a nyilvánosság rendelkezésére kell bocsátani addig a szintig, ameddig ez nem veszélyezteti a nemzeti jogszabályokban vagy a nemzetközi kötelezettségvállalásokban elismert egyéb érdekeket, többek között a védettséget.
19. Biztosítani kell a nemzeti jogszabályokkal és a nemzetközi kötelezettségekkel összhangban, hogy a lakosság megkapja a megfelelő lehetőségeket a kiégett fűtőelemek és a radioaktív hulladékok kezelésével kapcsolatos döntéshozatali folyamatban való tényleges részvételre.
20. Az atomenergia alkalmazásával összefüggő alapvető, tudományos, technikai és egyéb ismereteket – a kockázatokra is kiterjedően – oktatni, valamint a közszolgálati hírközlés, a közművelődés útján az állampolgárokkal rendszeresen ismertetni kell.
21. A nukleáris létesítmény és radioaktív hulladék-tároló engedélyese köteles tájékoztatni – a vonatkozó eljárásrend szerint – minden rendkívüli eseményről a lehető legrövidebb időn belül a lakosságot, a hivatásos katasztrófavédelmi szerv központi szervét, továbbá – figyelembe véve a nemzetközi szerződésekben vállalt kötelezettségeket – a megfelelő nemzetközi szervezeteket.
22. A nukleáris létesítmény tervezési és megvalósulási adatainak és az üzemeltetési jellemzőknek rendelkezésre kell állniuk a leszerelési tervek megalapozása és azok időszakos felülvizsgálata érdekében. Ezek gyűjtését, elemzését, értékelését és archiválását az engedélyeseknek folyamatosan végezniük kell.
23. A teljes ciklus alatt gondoskodni kell az egészség védelme érdekében szükséges minden indokolt intézkedés meghozataláról.

3. Jelenlegi helyzet

3.1 Radioaktív anyagok felhasználása és az atomenergia alkalmazása Magyarországon

Magyarországon a radioaktív anyagok és az ionizáló sugárzások alkalmazása a múlt század közepétől kezdve széleskörűen elterjedt a gyógyászatban diagnosztikai és daganatterápiás célokra. A modern képalkotó eszközök és a sugárzással sterilizált, egyszer használatos orvosi eszközök ma már nélkülözhetetlen módszerei és eszközei a korszerű orvosi gyakorlatnak. Az ionizáló sugárzást eredményesen használják káros mikroorganizmusok elpusztítására az élelmiszerek csomagolóanyagainál és a távoli, trópusi országokból importált fűszereknél. Az ipari radiográfia mindennapos eljárássá vált a gépek és alkatrészek anyaghibáinak feltárásában, az anyaghibákból eredő üzemzavarok megelőzésében és a gyártási folyamatok minőségellenőrzésében. Magyarországon közel 400 engedélyes alkalmaz radioaktív sugárforrásokat és közel 50 engedélyes alkalmaz nukleáris anyagokat.

Az atomenergia alkalmazásának legismertebb és legjelentősebb területe a villamosenergia-termelés. A négy, egyenként 500 MW névleges villamos teljesítményű blokkból álló Paksi Atomerőmű meghatározó szereplője a hazai villamosenergia-termelésnek. A 2014. évi II. törvény értelmében a paksi telephelyen új atomerőművi blokkok létesülnek, így az atomenergiának a hazai villamosenergia-termelésben meglévő részaránya hosszú távon fennmarad.

Fontos kutatási és oktatási célokat szolgál a Magyar Tudományos Akadémia Energetikai Kutatóközpontjának Kutatóreaktora (a továbbiakban: Budapesti Kutatóreaktor), valamint a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Nukleáris Technikai Intézetének Oktatóreaktora (a továbbiakban: Oktatóreaktor). A Budapesti Kutatóreaktorban jelentős a gyógyászatban és az iparban használt radioaktív izotópok gyártása is.

3.2 Szabályozási és intézményi keretek

Az Atomtörvény rendelkezéseinek megfelelően az atomenergia biztonságos alkalmazásának irányítása és felügyelete – a nukleárisbaleset-elhárítást beleértve – a Kormány feladata. A fentieknek megfelelő kormányzati feladatok végrehajtásáról a Kormány egy kormányhivatal, az atomenergia-felügyeleti szerv és az illetékes miniszterek útján gondoskodik. Az atomenergia-felügyeleti szerv felügyeletét az Atomtörvénynek megfelelően a miniszter látja el. Az Atomtörvény részletesen meghatározza az atomenergia biztonságos alkalmazása érdekében a felelősségi köröket.

Az atomenergia-felügyeleti szerv tevékenységi körében az Atomtörvényben meghatározott feladatok közül a nemzeti politika szempontjából alapvetően az alábbi hatáskörök emelendők ki:

1. a nukleáris létesítmények és radioaktív hulladék-tárolók biztonságával kapcsolatos engedélyezési, ellenőrzési, értékelési, érvényesítési feladatok;
2. a nukleáris létesítményekkel összefüggő építmények hatósági engedélyezése és ellenőrzése, továbbá az építmények felvonóinak hatósági engedélyezése;
3. nukleáris létesítmény és radioaktív hulladék-tároló biztonsági övezetének kijelölése és felülvizsgálata;
4. a radioaktív anyagok szállításának engedélyezése a veszélyes áruk szállításáról szóló jogszabályok rendelkezései szerint;
5. radioaktív anyagok csomagolásának – a veszélyes áruk szállításáról szóló jogszabályok és nemzetközi egyezmények rendelkezései szerint – jóváhagyása és ellenőrzése;
6. radioaktív hulladékok és kiégett fűtőelemek országhatáron át történő szállításának engedélyezése és a szállítás engedélyezéséhez való hozzájárulás;
7. a nukleáris anyagok – nemzetközi szerződésekben rögzített előírásokkal összhangban lévő – központi nyilvántartása és ellenőrzése;
8. a radioaktív anyagok központi nyilvántartása;
9. radioaktív hulladék-tároló telephelye kiválasztásának, létesítésének, üzemeltetésének, átalakításának és lezárásának engedélyezése, ellenőrzése.

Az Atomtörvény részletesen meghatározza az egészségügyért felelős miniszter hatáskörét és feladatait is. Ezeket a feladatokat az egészségügyért felelős miniszter jogszabályban meghatározott szerv útján látja el. A nemzeti politika szempontjából alapvetően az alábbi hatáskörök emelendők ki:

1. a radioaktív anyagok tulajdonjoga megszerzésének, előállításának, termelésének, birtoklásának, tárolásának, használatának, felhasználásának, átalakításának, forgalmazásának engedélyezése és ellenőrzése;
2. a fent felsorolt tevékenységeket szolgáló, nem nukleáris létesítmény létesítésének, üzembe helyezésének, üzemeltetésének, átalakításának, javításának, megszüntetésének engedélyezése és ellenőrzése;
3. az atomenergia alkalmazását szolgáló létesítményben működő sugárvédelmi szolgálat szervezetének és működésének felügyelete;
4. a radioaktív anyagokkal és az ionizáló sugárzást létrehozó berendezésekkel kapcsolatos közegészségügyi, sugár-egészségügyi feladatok, valamint a munkahelyi és környezeti sugárvédelmi normák és az atomenergia alkalmazása körében a munkavállalókra vonatkozó előírások érvényesítésének ellenőrzése.

Az Atomtörvény kijelöli a rendszertért, a katasztrófák elleni védekezésért, a földügyért, az építésügyért, a környezetvédelemért, a honvédelemért és az oktatásért felelős miniszterek feladatait is, akik a kapott felhatalmazás alapján kiadták, illetve kiadják a végrehajtási rendeleteket.

Az Atomtörvény felhatalmazása alapján a Korm. rendelet által a radioaktív hulladékokkal és a kiégett üzemanyaggal kapcsolatos egyes feladatok ellátására kijelölt szerv a Radioaktív Hulladékokat Kezelő Kft.

A Radioaktív Hulladékokat Kezelő Kft. az Atomtörvényben és a Korm. rendeletben előírt alapfeladatai ellátása érdekében

1. a tervezési és beszámolási feladatok körében:
 - 1.1. javaslatot készít a radioaktív hulladék és a kiégett üzemanyag kezelésére vonatkozó nemzeti politikára és az azt megvalósító nemzeti programra, valamint azok ötvenente való felülvizsgálatára a nemzeti programban vizsgált változatok újraértékelése céljából,
 - 1.2. előkészíti az Alapból finanszírozandó tevékenységek közép- és hosszú távú tervét, valamint a terv évenkénti felülvizsgálatát, ezen belül elvégzi az Alapba történő befizetési kötelezettségek meghatározásához szükséges számításokat és költségbecsléseket, továbbá javaslatot tesz az adott évi befizetési kötelezettségek mértékére,
 - 1.3. előkészíti az Alapból finanszírozandó tevékenységek éves munkaprogramját,
 - 1.4. előkészíti az Alapból finanszírozott tevékenységekről készített szakmai és pénzügyi beszámolókat,
 - 1.5. ellátja az Alap kezelője által igényelt egyéb tervezési és beszámolási tevékenységet;
 2. a létesítéssel kapcsolatos feladatok körében gondoskodik:
 - 2.1. a kis és közepes aktivitású radioaktív hulladék végleges elhelyezésére szolgáló tároló létesítésének előkészítéséről és megvalósításáról,
 - 2.2. a kiégett üzemanyag átmeneti elhelyezésére szolgáló tároló létesítéséről és továbbépítéséről,
 - 2.3. a nagy aktivitású radioaktív hulladék végleges elhelyezésére szolgáló tároló létesítésének előkészítéséről,
 - 2.4. a telephely-kiválasztási kutatásokat szolgáló, felszín alatti kutatólaboratórium létesítéséről;
 3. a radioaktív hulladék és a kiégett üzemanyag tárolásával összefüggő feladatok körében gondoskodik:
 - 3.1. a kis és közepes aktivitású radioaktív hulladék végleges elhelyezésére szolgáló tároló működtetéséről, őrzéséről és lezárásáról,
 - 3.2. a kiégett üzemanyag átmeneti elhelyezésére szolgáló tároló működtetéséről és őrzéséről,
 - 3.3. a nagy aktivitású radioaktív hulladék végleges elhelyezésére szolgáló tároló működtetéséről, őrzéséről és lezárásáról,
 - 3.4. a kis, közepes és nagy aktivitású radioaktív hulladék beszállításáról a tárolóba;
 4. a nukleáris létesítmények leszerelésével összefüggő feladatok körében gondoskodik:
 - 4.1. az előzetes leszerelési terv felülvizsgálatáról, a végleges leszerelési terv elkészítéséről és felülvizsgálatáról,
 - 4.2. a nukleáris létesítmény végleges leállítását követően – leszerelésükig – azok fenntartásáról és őrzéséről,
 - 4.3. a nukleáris létesítmény lebontásáról, helyszíne helyreállításáról;
 5. gondoskodik a nukleárisüzemanyag-ciklus lezárásával kapcsolatos, az előzőekben fel nem sorolt feladatok elvégzéséről.
- 3.3 A tevékenységek finanszírozása, források
- A nemzeti politika (és az azt megvalósító nemzeti program) keretében végzett tevékenységek pénzügyi fedezetét az Atomtörvény által létrehozott elkülönített állami pénzalap biztosítja. A kiégett üzemanyag és a radioaktív hulladék kezelésének költségeire (ezen belül a radioaktív hulladékok végleges elhelyezésére, valamint a kiégett üzemanyag átmeneti tárolására és a nukleárisüzemanyag-ciklus lezárására, továbbá a nukleáris létesítmények leszerelésére) az engedélyesek, valamint a költségvetés az Atomtörvényben meghatározott módon teljesítenek befizetéseket az Alapba 1998 óta. Az Alapra vonatkozó előírásokat az Atomtörvény határozza meg, amelyek közül a legfontosabbak az alábbiak:
1. Az Alap terhére kizárólag az Atomtörvényben meghatározott tevékenységeket lehet finanszírozni.
 2. Az Alap kezelő szerve a miniszter által vezetett minisztérium, az Alap kezelőjének feladatait az Atomtörvény meghatározza.
 3. Az Alap kezelő szerve megvizsgálja, és egyetértése esetén az atomenergia-felügyeleti szerv előzetes szakmai értékelésével együtt jóváhagyásra a miniszter elé terjeszti az Alapból finanszírozandó tevékenységek közép- és hosszú távú terveit, és ezek részeként a befizetési kötelezettségekre vonatkozó javaslatokat, továbbá az éves munkaprogramokat és beszámolókat.

4. Az atomerőmű az Atomtörvényben meghatározott feladatok finanszírozását az Alapba történő befizetés útján köteles biztosítani.
5. Atomerőmű esetében a befizetés mértékét úgy kell megállapítani, hogy az teljes mértékben fedezze az Atomtörvényben meghatározott feladatok finanszírozását.
6. A Magyar Tudományos Akadémia által alapított költségvetési szerv, valamint felsőoktatási intézmény vagy központi költségvetésből finanszírozott más szerv által működtetett nukleáris létesítmény esetében az Atomtörvényben nevesített feladatok költségét azok felmerülésekor kell befizetni az Alapba. Az Alap javára történő befizetés forrását a központi költségvetés biztosítja a működtető intézmény éves költségvetésében.
7. Az Alap értékállóságának biztosítása a központi költségvetés feladata az Atomtörvényben meghatározott módon.

Az új atomerőművi blokkok vonatkozásában a radioaktív hulladékok végleges elhelyezésére, valamint a kiégett üzemanyag átmeneti tárolására és a nukleárisüzemanyag-ciklus lezárására, továbbá a blokkok leszerelésére vonatkozó hosszú távú programokat és költségbebecsléseket – a meglévő létesítményeket is figyelembe véve – kell kidolgozni, amely alapján a leendő engedélyesnek az Alapba történő befizetést az első blokk üzembe helyezését követő évben meg kell kezdenie.

3.4 A radioaktív hulladékok osztályozása

A radioaktív hulladék további felhasználásra már nem kerülő olyan radioaktív anyag, amely sugárvédelmi jellemzők alapján nem kezelhető közönséges hulladékként.

A kiégett üzemanyag az atomreaktorban besugárzott és a reaktorból véglegesen eltávolított nukleáris üzemanyag, amely az atomreaktoron kívüli újra-feldolgozhatósága miatt nem minősül hulladéknak, vagy ha radioaktív hulladéknak minősül, annak végleges elhelyezéséről gondoskodni kell.

Kis és közepes aktivitású radioaktív hulladéknak minősül az a radioaktív hulladék, amelyben a hőfejlődés az elhelyezés (és tárolás) során elhanyagolható.

Rövid élettartamú az a kis és közepes aktivitású radioaktív hulladék, amelyben a radionuklidok felezési ideje 30 év vagy annál rövidebb, és csak korlátozott koncentrációban tartalmaz hosszú élettartamú alfa-sugárzó radionuklidokat.

Hosszú élettartamú az a kis és közepes aktivitású radioaktív hulladék, amelyben a radionuklidok felezési ideje, illetve az alfa-sugárzó radionuklidok koncentrációja meghaladja a rövid élettartamú radioaktív hulladékokra vonatkozó határértékeket.

Nagy aktivitású az a radioaktív hulladék, amelynek hőtermelését a tárolás és elhelyezés tervezése és üzemeltetés során figyelembe kell venni.

A jelen nemzeti politikában a nagy aktivitású, illetve hosszú élettartamú radioaktív hulladékok – mivel azok azonos kezelést igényelnek hosszú távon – a továbbiakban együttesen nagy aktivitású hulladékokként szerepelnek.

A hazai hatályos jogrendszer jelenleg nem tartalmazza a „nagyon kis aktivitású hulladék”- osztályt, ami viszont jelen van a Nemzetközi Atomenergia Ügynökség hulladékkategorizálási rendszerében. A hazai osztályozási rendszer felülvizsgálata során Magyarországon is kívánatos bevezetni a „nagyon kis aktivitású hulladék” kategóriát.

4. A nemzeti program mint a nemzeti politika céljainak végrehajtása

A kiégett üzemanyag és a radioaktív hulladék kezelésének a keletkezéstől a végleges elhelyezésig tartó valamennyi szakaszára és a nukleáris létesítmény leszerelésére kiterjedően a nemzeti politika céljainak végrehajtására az Irányelvben foglaltaknak megfelelően, az Atomtörvényben előírt módon nemzeti programot kell készíteni. A nemzeti program készítésekor kell figyelembe venni a hulladékkezelési programok elemei közötti, a magyarországi sajátosságoknak megfelelő összefüggéseket, végrehajtva a hazai jogszabályokban megfogalmazott követelményeket. Meg kell vizsgálni a kiégett üzemanyag és a radioaktív hulladék keletkezésének és kezelésének valamennyi lépése közötti összefüggéseket, beleértve azok minden lehetséges összetevőjét és azok időbeliségét is.

A hulladékok keletkezését illetően hangsúlyosan figyelembe kell venni a nukleáris létesítmények jövőben esedékessé váló leszerelésének hatásait is. A kiégett üzemanyag és a radioaktív hulladék kezelésével kapcsolatos tevékenységek időzítésénél kiemelt figyelmet kell fordítani azok reális kivitelezhetőségére. A kiégett üzemanyag kezelése kapcsán az üzemanyagciklus zárásának peremfeltételei követelik meg a leginkább, hogy a többi

hulladékkezelési programelem hozzá igazítható és illeszkedő legyen. A vonatkozó intézkedéseket a fokozatosság elve alapján kell végrehajtani, a közvélemény tájékoztatása mellett.

Olyan módon kell a nemzeti programot összeállítani, hogy a fentiekben bemutatott összefüggések figyelembevételére reális lehetőség kínálkozzon. Az teszi nehezzé a hulladékkezelési program elemei közötti keresztkapcsolatok figyelembevételének és a fokozatosság elvének egyidejű alkalmazását, hogy a peremfeltételek lassan bár, de csaknem folyamatosan változnak.

A nemzeti programot a „mérlegelve haladj előre” – a hulladékkezelésben érdekelt szervezetek körében angolul a „do and see” elnevezésű – elv alkalmazásával célszerű kialakítani. Ez az elv annak figyelembevételét jelenti, hogy minden folyamat vagy program egymást követő olyan fázisokat tartalmazhat, amelyeknek határánál elágazási csomópontok lehetnek. E csomópontoknál – megfelelő mérlegelések eredményeként – meg kell hozni a nemzeti programot érintő döntéseket. Ez az elv egyszerre jelenti a cselekvés (előrehaladás) és a megfontoltság (mérlegelés) követelményét.

Az előrehaladás a Radioaktív Hulladékokat Kezelő Kft. által készített, közép- és hosszú távú tervekben rögzített referencia-forgatókönyvek alapján történik. E tervek az egyes programelemek adott peremfeltételek melletti legvalószínűbb megvalósulását mutatják, és a költségbecslések alapját képezik. A programelemeket meghatározó peremfeltételekben jelentős változást jelent a paksi telephelyen létesülő új atomerőművi blokkok kiégett üzemanyagának és radioaktív hulladékainak figyelembevétele mennyiségi és időütemezési szempontból egyaránt. A kiégett üzemanyag és a radioaktív hulladék kezelésére vonatkozó nemzeti programban a „mérlegelve haladj előre” elvnek megfelelően minden programelemnél meg kell jeleníteni azokat a döntési csomópontokat, amelyek lehetővé teszik az új atomerőművi blokkokban képződő kiégett üzemanyag és radioaktív hulladék kezelésének figyelembevételét.

A nemzeti program a „mérlegelve haladj előre” elv alapján meghozott döntésekkel folyamatosan valósítja meg a nemzeti politikában meghatározott követelményeket a döntéshozatal nyíltságának szem előtt tartásával, biztosítva a program maximális rugalmasságát.

Úgy kell kijelölni a programelemek tartalmát (az üzemanyagciklus lezárásának, a radioaktív hulladékok kezelésének és elhelyezésének, valamint a nukleáris létesítmények leszerelésének politikáját) és azok ütemezését, hogy azok változtatására folyamatosan alkalom nyíljon még lehetőleg hosszú ideig. Ezt segíti elő a „mérlegelve haladj előre” elvet megvalósító lépcsőzetes döntéshozatali folyamat alkalmazása. A biztonsági követelmények teljes mértékű érvényesítése mellett így lehetőség van a nemzeti program végrehajtása során szerzett ismereteknek és tapasztalatoknak, valamint a műszaki fejlődés eredményeinek figyelembevételére. A „mérlegelve haladj előre” elv alkalmazása a nemzeti program rugalmasságához vezet. Ez a rugalmasság nem tartható fenn a hulladékkezelési programelemek mindegyikében a nemzeti program végéig, törekedni kell azonban arra, hogy a rugalmas szakasz a lehető leghosszabb legyen. Természetesen a programelemek kidolgozásakor azok biztonsága és megvalósíthatósága alapvető szempont, ugyanakkor figyelemmel kell lenni kialakításukkor a gazdaságossági szempontokra is.

5. A nemzeti program peremfeltételei

A nemzeti program peremfeltételei erősen függenek a nemzetközi műszaki tudományos haladástól (például az üzemanyagciklus zárása terén) és a nukleáris energia jövőbeli hazai alkalmazásának további fejlődésétől. A nemzeti politika rendszeres felülvizsgálata lehetővé teszi a peremfeltételek szükség szerinti módosítását.

5.1 A kiégett üzemanyag forrása, kezelése, az üzemanyagciklus lezárására vonatkozó politika meghatározása

5.1.1 A kiégett üzemanyag forrása, kezelése

Magyarországon kiégett üzemanyag a Paksi Atomerőmű reaktoraiban zajló energiatermelés következtében, valamint a költségvetési intézmények által üzemeltetett nukleáris létesítményekben, így az Oktatóreaktor és a Budapesti Kutatóreaktor üzemeltetése során keletkezik. A jövőben a kiégett üzemanyag mennyiségének növekedéséhez fog hozzájárulni a paksi telephelyen létesülő két új atomerőművi blokk is. A nukleáris üzemanyag kiegészítésére az atomreaktorban zajló láncreakció következtében kerül sor. Ezt követően az üzemanyagot a reaktorból kiemelik, mert az további energiatermelésre (az energetikai reaktorok esetében), illetve felhasználásra (oktató- és kutatóreaktorok esetében) abban a formában már alkalmatlan.

Az energetikai reaktorokban kiégett üzemanyag, miután eltávolítják a reaktorból, több évnyi hűtést igényel, ami a reaktorok mellett elhelyezett pihentető medencékben, víz alatt történik. Ez után kerül

sor a kiégett üzemanyag további hűtését biztosító átmeneti tárolására, ami a nemzetközi példák alapján megvalósulhat vizes és száraz tároló-létesítményekben.

Az üzemanyagciklus zárása kapcsán ma alapvetően két irányvonal létezik: a nyílt üzemanyagciklus, illetve az újrafeldolgozás (reprocessálás). Nyílt üzemanyagciklus esetében a kiégett üzemanyag további feldolgozás nélkül (közvetlenül) kerül végleges elhelyezésre, egy erre a célra kialakított mélységi geológiai tárolóban. Az újrafeldolgozás esetében a kiégett üzemanyag feldolgozásra kerül, amelynek során a további energiatermelésre alkalmas urán és plutónium izotópokat elválasztják, és a feldolgozás melléktermékeként nagy aktivitású és hosszú élettartamú hulladék marad vissza, ami azonban jelentősen kisebb térfogatú, mint a feldolgozás előtti kiégett üzemanyag. A hulladékot a kiégett fűtőelemekhez hasonlóan, mélységi geológiai tárolóban kell véglegesen elhelyezni, ugyanakkor kiemelendő, hogy a hulladékcsomag izotóp-összetétele, hulladékformája jelentősen eltér a kiégett üzemanyagétól, így a feldolgozott hulladék tárolására létesített, mélységi geológiai tárolóra vonatkozó követelmények enyhébbek, a tároló mérete számottevően kisebb lehet. Az újrafeldolgozás során elválasztott plutóniumból és uránból újra fűtőelemeket lehet előállítani (újrafeldolgozott urán-, illetve plutóniumot is tartalmazó „mixed oxide”, azaz kevertoxid vagy MOX-üzemanyag), amelyek egyszeri újrahasznosítása energetikai reaktorokban megtörténhet. Ekkor beszélünk részlegesen zárt üzemanyagciklusról. Az újrafeldolgozás megvalósulhat az urán és plutónium újrahasznosítása nélkül is, de ebben az esetben az újrafeldolgozást végző országgal és az Európai Bizottsággal meg kell állapodni a hasadóanyagok értékesítésének módjáról.

Az újrafeldolgozás komplex technológia, és ebből adódóan csak néhány ország rendelkezik vele. A jelenleg alkalmazott eljárásban az újrafeldolgozásból eredő hasadóanyagot tartalmazó kiégett fűtőelemekből – műszaki nehézségek miatt – már nem nyerik ki ismételt a maradék hasadóanyagot, azaz az üzemanyagciklus jelenleg tulajdonképpen csak részben tekinthető zártnak. Az üzemanyagciklus zárása az urán, plutónium és az egyéb aktinidák teljes újrahasznosításával valósulhat meg. Ez a cél intenzív, ma is folyó kutatások alapján előreláthatólag a 21. század második felében valósulhat meg, valószínűleg negyedik generációs reaktorok alkalmazása révén.

Figyelemmel arra a körülményre, hogy e terület a reprocesszási-, hulladék-elhelyezési technológiák és a negyedik generációs reaktorok bevezetése szempontjából is kutatás-fejlesztési munka tárgyát képezi számos országban, indokolt a világ ez irányú történéseinek aktív nyomon követése, és lehetőségeink rendszeres időközönként történő újraértékelése környezeti, gazdasági, ellátásbiztonsági és egyéb szempontokból. A nemzeti program szintjén kerül megjelenítésre azon feladat, amely szerint az újrafeldolgozás technológiai, hulladék-elhelyezési, hulladékkezelési és gazdasági vonatkozásainak átfogó vizsgálatát meg kell kezdeni, mivel a további döntések meghozatalához ezen vizsgálatok eredményei szükségesek.

Magyarországon a Paksi Atomerőműben keletkező kiégett üzemanyagot – a pihentető medencékből történő eltávolítás után – egy, az atomerőmű szomszédságában elhelyezkedő, moduláris rendszerű, szükség szerint bővíthető létesítménybe, a Kiégett Kazetták Átmeneti Tárolójába szállítják, ahol azt további ötven évig biztonságosan tárolják. Ennek a létesítménynek az engedélyese a Radioaktív Hulladékokat Kezelő Kft.

A kiégett üzemanyag több évtizedes átmeneti tárolása – annak ellenére, hogy az nem tekinthető végleges megoldásnak – fontos eleme az üzemanyagciklus záró szakaszának. Egyrészt azért, mert több évtizedes kutatási és létesítési folyamat szükséges ahhoz, hogy Magyarországon a kiégett üzemanyag vagy az újrafeldolgozás során keletkező nagy aktivitású és hosszú élettartamú hulladék elhelyezéséhez elengedhetetlenül szükséges mélységi geológiai tároló megvalósuljon, amely ezen anyagok kezelésének végleges megoldását jelenti. Másrészt az átmeneti tárolás lehetőséget ad arra, hogy az üzemanyagciklus zárására vonatkozó politikával kapcsolatban a „mérlegelve haladj előre” elv alkalmazása mellett megalapozott döntés szülessen.

A paksi telephelyen létesülő új atomerőművi blokkok üzemeltetése során kiégett üzemanyag keletkezik, amit a reaktorok mellett elhelyezett pihentető medencékben tárolnak majd néhány évig. A 2014. évi II. törvényben kihirdetett Egyezmény 7. cikk 2. pontja lehetőséget ad arra, hogy – a pihentető medencékben történő tárolást követően – az új atomerőművi blokkok üzemeltetése során keletkező kiégett üzemanyagot technológiai tárolásra vagy technológiai tárolásra és újrafeldolgozásra Oroszországba szállítsák. A technológiai tárolás vagy újrafeldolgozás esetén

a nagy aktivitású radioaktív hulladék tárolásának időtartama a hivatkozott egyezmény szerint 20 év, a meghosszabbítás lehetőségével.

A Budapesti Kutatóreaktor és az Oktatóreaktor kiégett üzemanyagának átmeneti tárolása az előbbi esetében a reaktor környezetében megvalósított medencékben, míg az utóbbi esetében száraz tárolócsövekben műszakilag lehetséges. A fenti létesítményekben, azok tervezett üzemidejének végéig, megoldott a kiégett kazetták átmeneti tárolása.

5.1.2 Az üzemanyagciklus zárási politikája

Az üzemanyagciklus zárási politikájának – azaz a kiégett üzemanyag kezelési módjának – kiválasztása a nukleáris energiatermeléssel összefüggő legnagyobb kihívások közé tartozik. Az üzemanyagciklus zárási politikájának kiválasztásakor a 2.1–2.3 pontokban bemutatott alapelvek nagy többségét érvényesíteni kell, továbbá számos, hazánkra jellemző műszaki, gazdasági és lakossági elfogadhatósági szempontot is figyelembe kell venni.

Magyarországon a kiégett üzemanyag kezelését illetően még nem született végleges döntés, ezért a kiégett üzemanyag átmeneti tárolása mellett folyamatban van egy mélységi geológiai tároló helyszínének kiválasztása. E tárolóra az 5.1.1 pontban tárgyalt bármelyik üzemanyagciklus-zárási mód bevezetése esetén szükség lesz.

Korábban a Paksi Atomerőmű, később a radioaktív hulladék kezeléséért felelős szervezet szakemberei foglalkoztak a hazai cikluszárási alternatíva kiválasztásával. Ezek a vizsgálatok és elemzések többször is ugyanarra az eredményre vezettek. Legutoljára 2009–2010-ben a Radioaktív Hulladékokat Kezelő Kft. szakemberei tekintették át – a Paksi Atomerőmű szakértőinek jelentéseit is felhasználva – a nukleárisüzemanyag-ciklus zárásának lehetséges változatait. Az üzemanyagciklus-zárás politikájának kiválasztásával kapcsolatos vizsgálatok eddigi eredményei szerint a hazai körülményekre tekintettel – négy üzemelő atomerőművi blokkot figyelembe véve – a jelenlegi ismeretek mellett a kiégett üzemanyag közvetlen, hazai elhelyezését lenne célszerű választani. A kiégett üzemanyag hazai, végleges elhelyezését referencia-forgatókönyvként a közép- és hosszú távú tervekben kell meghatározni, az Alapba történő éves befizetések ennek alapján kerülnek meghatározásra. A „mérlegelve haladj előre” elvnek megfelelően az alkalmazandó referencia-forgatókönyvet indokolt esetben, de legalább a nemzeti politika aktualizálási ciklusához igazodóan, ötévente felül kell vizsgálni.

A nemzeti politika szintjén az energetikai reaktorok üzemanyagciklus-zárásával kapcsolatban ma még nem szükséges végső döntést hozni, viszont azt rögzíteni kell, hogy mélységi geológiai tárolóra az országnak az üzemanyagciklus-zárási módtól függetlenül szüksége van, az 5.2.2 pontban részletezettek szerint. Az üzemanyagciklus-zárási politikában a „mérlegelve haladj előre” elv alkalmazása azt jelenti, hogy az üzemanyagciklus zárására a nyílt üzemanyagciklus – azaz az atomerőművi eredetű kiégett üzemanyag közvetlen hazai elhelyezése – mint referencia-forgatókönyv kerül meghatározásra, amely a vonatkozó költségbecslések alapját képezi a jelenleg üzemelő négy blokk esetében. Az üzemanyagciklus zárása területén a hazai és nemzetközi változásokat figyelemmel kell kísérni, szükség esetén be kell azokat építeni a cikluszárási politikába, és ezzel egyidejűleg előre kell haladni a mélységi geológiai tároló telephelyének kiválasztásában.

Jelenleg a Paksi Atomerőmű négy üzemelő blokkjára vonatkozó terveket (a közép- és hosszú távú terveket, valamint a nemzeti programot) a meghosszabbított üzemidő és a nyitott üzemanyagciklus figyelembevételével kell összeállítani. E tervek felülvizsgálatára lehetőség van, amit az új atomerőművi blokkok nukleárisüzemanyag-ciklus zárási módok vizsgálata is indokol. Az új blokkok kiégett üzemanyagának átmeneti tárolására és a nukleárisüzemanyag-ciklus lezárására vonatkozó megoldás kialakítása során üzembiztonsági, stratégiai, ellátásbiztonsági, környezetvédelmi, fenntarthatósági, garanciális és gazdaságossági szempontokat is figyelembe kell venni.

A nukleárisüzemanyag-ciklus lezárása esetében a megoldás optimalizálását a hat blokk üzeme során keletkező kiégett üzemanyag kérdéseit együtt kezelve célszerű elvégezni. Akármilyen megoldás kerül kiválasztásra az új atomerőművi blokkok figyelembevétele mellett a nukleárisüzemanyag-ciklus lezárására, a tervezést arra a forgatókönyvre alapozva kell elvégezni, hogy a kiégett üzemanyag vagy az újrafeldolgozás során képződő nagy aktivitású, illetve hosszú élettartamú radioaktív hulladékok hazai, mélységi geológiai tárolóban kerülnek majd végleges elhelyezésre.

Az Oktatóreaktor és a Budapesti Kutatóreaktor üzemeltetése során keletkező kiégett fűtőelemek tulajdonságai az energetikai reaktorokból kikerülő kiégett üzemanyaghoz több szempontból hasonlóak, lényegi eltérés, hogy a kutató- és az oktatóreaktorokban használatos üzemanyag mérete kisebb, dúsítási értéke pedig nagyobb.

A Budapesti Kutatóreaktor és az Oktatóreaktor kiégett fűtőelemeinek Oroszországba történő kiszállíthatóságának elvi lehetőségét az Oroszországi Föderáció Kormánya és a Magyar Köztársaság Kormánya között a kutatóreaktor kiégett fűtőelemeinek az Oroszországi Föderációba való beszállításával kapcsolatos együttműködéséről szóló egyezmény kihirdetéséről szóló 204/2008. (VIII. 19.) Korm. rendelet biztosítja. Az egyezmény 5. cikk (3) bekezdése értelmében a kiégett fűtőelemek feldolgozási folyamatának eredményeként keletkező feldolgozási termékek, köztük a visszanyert urán, plutónium és a radioaktív hulladékok nem kerülnek vissza Magyarországra.

Az üzemanyagciklus zárásának politikája a hazai, nem atomerőművi eredetű kiégett üzemanyagot illetően az, hogy hazánk él az Oroszországba való visszaszállítás lehetőségével.

Amennyiben a jövőben – stratégiai, műszaki és gazdasági szempontokat figyelembe véve – olyan döntés születik, hogy az ország mégsem él az oroszországi visszaszállítás lehetőségével, akkor a Magyarországon maradó kis dúsítású kiégett kutatóreaktori fűtőelemek további hazai átmeneti tárolását, valamint az atomerőművi eredetű kiégett üzemanyaggal együtt a végleges elhelyezés feltételeinek megteremtését haladéktalanul meg kell kezdeni.

Az üzemanyagciklus-zárás politikájának fontos része az azzal összefüggő hazai kutatási-fejlesztési tevékenység támogatása és a nemzetközi kutatási-fejlesztési projektek figyelemmel kísérése, az ország lehetőségeinek figyelembevételével.

5.2 A radioaktív hulladék forrása, kezelésére és elhelyezésére vonatkozó politika megfogalmazása

5.2.1 A radioaktív hulladék forrása és elhelyezésének lehetőségei

Magyarországon a radioaktív hulladékok döntő mennyisége a Paksi Atomerőműben megvalósuló energiatermelés következtében és az erőmű későbbiekben esedékes leszerelésekor keletkezik. Radioaktív hulladék képződik továbbá az egyéb nukleáris létesítmények üzemeltetése, e létesítmények később esedékes leszerelése, valamint az atomenergia egyéb (ipari, mezőgazdasági, orvosi és kutatási) alkalmazása során.

A nemzeti politika általános szintű alapelveinek, valamint a biztonságos kezelés szavatolására irányuló alapelveknek a betartása érdekében, a nemzetközi gyakorlatot követve, a rövid élettartamú kis és közepes aktivitású radioaktív hulladékokat az e hulladék befogadására tervezett tároló-létesítményekben (felszíni vagy felszín alatti tárolóban) kell véglegesen elhelyezni. Magyarországon ma két, ilyen típusú hulladékok elhelyezésére tervezett hulladéktároló üzemel:

- a Püspökszilágyon működő Radioaktív Hulladék Feldolgozó és Tároló felszíni kialakítású létesítmény, amely alapvetően a nem atomerőművi eredetű, rövid élettartamú kis és közepes aktivitású hulladékok végleges elhelyezését szolgálja. A létesítmény részeként üzemelő átmeneti tároló fogadja be a nem atomerőművi eredetű hosszú élettartamú hulladékokat, amelyeket a későbbiekben megvalósuló, mélységi geológiai radioaktív hulladék-tárolóban kell majd véglegesen elhelyezni a biztonsági alapelvek betarthatósága érdekében;
- a Bataapátiban üzemelő Nemzeti Radioaktív hulladék-tároló, ami felszín alatti, de nem mélységi geológiai formációban kialakított tároló, amelyben az atomerőművi eredetű, rövid élettartamú, kis és közepes aktivitású, szilárd vagy szilárdított radioaktív hulladékok végleges elhelyezésére kerül sor.

A nagy aktivitású radioaktív hulladék, illetve a hosszú élettartamú kis és közepes aktivitású radioaktív hulladék elhelyezésére a nemzetközi konszenzust elfogadva mélységi geológiai hulladéktárolókban kerül sor. Abban is egységes álláspont alakult ki a hulladékkezelésben nemzetközileg érintett szervezetek körében, hogy a mélységi geológiai tárolók alkalmasak lehetnek a kiégett üzemanyag közvetlen elhelyezésére is, illetve ilyen tárolók szükségesek a feldolgozott kiégett üzemanyag maradékainak elhelyezéséhez is. A fentieket figyelembe véve kijelenthető, ahogyan ezt az 5.1 pont is bemutatta, hogy Magyarországnak az üzemanyagciklus-zárás politikájától függetlenül szüksége van egy mélységi geológiai tároló kialakítására, hiszen nagy aktivitású radioaktív hulladék, illetve hosszú élettartamú kis és közepes aktivitású radioaktív

hulladék megjelenésére és elhelyezésére az üzemanyagciklus-zárasi politikájától függetlenül is fel kell készülni.

A nagy aktivitású és hosszú élettartamú hulladékok, valamint a kiégett üzemanyag átmeneti tárolására rendelkezésre álló megoldások mellett előre kell haladni a végleges elhelyezésre szolgáló tároló létesítmény telephelyének kiválasztásával, amelynek megvalósítása több évtizedet igényelhet. A nagy aktivitású radioaktív hulladék elhelyezésére alkalmas tároló telephelyének kiválasztása tárgyában évek óta folynak felszíni kutatások a Nyugat-Mecsek térségében. A jelenlegi ismeretek szerint a felszín alatti kutatásokat szolgáló laboratórium helyének kiválasztásához várhatóan még közel húsz év szükséges.

5.2.2 A radioaktív hulladék elhelyezésének politikája

A hazánkban keletkező kis és közepes aktivitású radioaktív hulladék végleges elhelyezését Magyarországon létesített radioaktív hulladék-tárolókban kell megvalósítani. A tárolókat úgy kell kialakítani, hogy a telephely, a befogadó közet és az alkalmazott műszaki megoldások az elhelyezett hulladék jellemzőihez igazodóan együttesen biztosítsák a hulladék elszigetelését az élő környezettől. Ezen politika alkalmazása a végrehajtás fázisába jutott. Ez azt jelenti, hogy a kis és közepes aktivitású radioaktív hulladék elhelyezését erre a célra létrehozott tárolókban valósítjuk meg. Fejlesztésükkel, biztonságuk növelésével és folyamatos bővítésükkel a felmerülő igényeket kell követni a továbbiakban.

A nagy aktivitású radioaktív hulladékok elhelyezését Magyarországon egy stabil, mélységi geológiai formációban kialakítandó tárolóban kell megoldani. Az egységes nemzetközi álláspont szerint egy ilyen tároló felhasználható a kiégett üzemanyag közvetlen elhelyezésére, de alkalmas a kiégett üzemanyag feldolgozása során keletkezett hulladékok befogadására is annak függvényében, hogy milyen üzemanyagciklus-zárasi politika kiválasztására kerül sor. Ezen a ponton a radioaktív hulladék elhelyezésének politikája összekapcsolódik az üzemanyagciklus-zárasi politikájával; a mélységi geológiai radioaktív hulladék-tárolót úgy kell megtervezni és kialakítani, hogy abban együttesen elhelyezhető legyen a nagy aktivitású és a hosszú élettartamú radioaktív hulladék és a kiégett üzemanyag.

Fontos eleme a radioaktív hulladékok elhelyezési politikájának a radioaktív hulladékok visszanyerhetőségének kérdése. A hulladék-elhelyezési rendszert olyan módon kell kialakítani, hogy a lezárást megelőzően, a betárolás során indokolt esetben a hulladékok visszanyerhetősége biztosítható legyen. Figyelemmel kell lenni azonban arra is, hogy a hulladékcsomagok visszanyerésére vonatkozó intézkedésnek nem lehet elfogadhatatlanul káros hatása a tároló-létesítmény lezárását követő biztonságos állapot fenntartására.

5.3 A nukleáris létesítmények leszerelése

A nukleáris létesítmények leszerelése a nukleáris létesítmények leállítás utáni fenntartását, ellenőrzését és védelmét foglalja magába az elbontásukig bezárólag.

5.3.1 A nukleáris létesítmények üzemeltetésének időtávlata

Az Atomtörvény meghatározásai alapján a magyarországi nukleáris létesítmények körébe soroljuk:

- a Paksi Atomerőmű létesítményeit,
- az Oktatóreaktort,
- a Budapesti Kutatóreaktort,
- a Kiégett Kazetták Átmeneti Tárolóját.

A nukleáris létesítmények leszerelése és elbontása radioaktív hulladék keletkezésével jár együtt. E nukleáris létesítmények leszereléséért és a leszerelés során keletkező radioaktív hulladékok elhelyezéséért felelős szerv – az Atomtörvény értelmében – a Radioaktív Hulladékokat Kezelő Kft.

A Paksi Atomerőmű 1982-ben kezdte meg üzemelését az első blokk üzembe helyezésével. A negyedik blokk 1987 óta üzemel. Az atomerőmű üzemidejének 30 évről 50 évre való meghosszabbítására irányuló eljárás folyamatban van, így az erőmű negyedik blokkját várhatóan 2037-ben állítja le az engedélyes. A Paksi Atomerőmű leszerelésére a közép- és hosszú távú tervekben elfogadott referencia-forgatókönyv a primer kör 20 évig tartó védett megőrzése.

Az Oktatóreaktor 1971 óta üzemel, amelynek a hazai szakemberek képzésében van jelentős szerepe. Az Oktatóreaktor 2017-ig rendelkezik érvényes üzemeltetési engedéllyel. Az Oktatóreaktor a jó műszaki állapotára tekintettel, amennyiben az időszakos biztonsági felülvizsgálat eredményei

alátámasztják, további üzemeltetési engedélyt kaphat 2027-ig. Fentiek alapján a létesítmény leszerelésével várhatóan 2027 után kell számolni.

A Budapesti Kutatóreaktor 1959 óta üzemel. A létesítmény kutatási és izotópgyártási feladatokat lát el. 1986 és 1992 között a létesítményt felújították és korszerűsítették, így a tervezett üzemideje további 30 év. Leszerelésével az üzemeltetést követően, 2023 után kell számolni.

A Kiegészített Kazetták Átmeneti Tárolója modulárisan bővíthető egységekből (kamramodulokból) áll. Az új kamramodulok megvalósítása a Paksi Atomerőmű igényeinek megfelelően ma is folyamatosan zajlik. A központi fogadó épület és a hozzá tartozó technológia üzembe helyezése az első három kamramodullal együtt 1997-ben történt meg, a létesítmény tervezett üzemideje 50 év volt. A Kiegészített Kazetták Átmeneti Tárolójának leszerelése a Paksi Atomerőmű jelenleg működő blokkjainak leszerelésével együtt lesz esedékes. Ennek érdekében a szükséges műszaki megalapozás és biztonsági számítások alapján a létesítmény tervezett üzemidejét meg kell majd hosszabbítani. Miután a létesítmény üzemeltetése során kiemelt gondot fordít az üzemeltető az öregedés kezelésére, és a létesítmény biztonságát alapvetően passzív rendszerek szavatolják, az üzemidő meghosszabbításának engedélyezésére reális esély kínálkozik.

A paksi telephelyen létesülő két új atomerőművi blokk a 2020-as évek közepén kezdheti meg üzemelését 60 éves tervezett üzemidővel, így a blokkok leállítására előreláthatóan a 2080-as évek közepén kerül sor.

5.3.2 A nukleáris létesítmények leszerelési politikája

Az engedélyesek a nukleáris létesítmények leszerelési tervének rendszeres felülvizsgálata és szükség szerinti aktualizálása által kötelesek biztosítani, hogy azok kövessék a nukleáris biztonsági hatósági követelmények változását és a technológia fejlődését. A leszerelési tervnek a nemzeti programmal összhangban tartalmaznia kell a leszerelés ütemezését – szükség esetén a védett megőrzés időtartamát –, valamint a telephely hosszú távú hasznosítási elképzeléseihez igazodóan a leszerelés végállapotát.

Amennyiben egy telephelyen több, különböző engedéllyel rendelkező nukleáris létesítmény is van, az összes nukleárislétesítmény-specifikus leszerelési tervben a nukleáris létesítmények közötti kölcsönhatást és kapcsolatokat is figyelembe kell venni.

Az új atomerőművi blokkok leszerelésére vonatkozó politikát a paksi telephelyen található többi nukleáris létesítmény leszerelési politikájával összhangban, a kiegészített üzemanyag és a radioaktív hulladékok kezelésére vonatkozó programok időütemezését figyelembe véve kell kialakítani.

6. A nyilvánosság biztosítása a radioaktív hulladék és a kiegészített üzemanyag kezelésének folyamatában

Az atomenergia alkalmazásának kulcskérdése a lakosság bizalmának és támogatásának elnyerése és folyamatos fenntartása. A nemzetközi gyakorlat vizsgálata is több példán keresztül igazolja a lakosság bevonásának szükségességét; azok a nemzeti programok tudnak sikeresen előrehaladni, ahol a közvélemény partneri együttműködése segíti azokat. A nemzeti politika ezért, az Irányelvvel összhangban, az alapelvek között írja elő a nyilvánosság és az átláthatóság biztosítását, továbbá a lakosság bevonását a döntéshozatalba.

A nyilvánosság és az átláthatóság alapelvein nyugvó, a szakmai kérdéseket is megvilágító tájékoztatáspolitikai megvalósításával együtt gondoskodni kell arról is, hogy a közvélemény a döntéshozatalba is bekapcsolódhasson. A lakosság a nemzeti politika tárgyát képező tevékenységekkel összefüggésben a környezetvédelmi és az atomenergia-felügyeleti szervek hatáskörébe tartozó döntések meghozatalába a jogszabályok keretein belül a közmeghallgatás jogintézménye útján kapcsolódhat be.

A hazai lakossági kapcsolattartás alapjaiban a tervezett vagy a megvalósult létesítmények környezetében kialakult ellenőrzési és információs célú önkormányzati társulásokkal történő együttműködésre épül. Ezen partneri együttműködések a radioaktív hulladék-kezelési programok beindulásának kezdeti szakaszában alakultak ki és azóta is folyamatosan működnek. Ez tette és teszi lehetővé ma is a programok sikeres előrehaladását, a létesítmények megvalósítását és azok problémamentes üzemeltetését. A lakossági együttműködés hazai modellje világviszonylatban is elismerést vált ki.

A hazai radioaktív hulladék- és kiegészített üzemanyag-kezelési programok négy helyszínhez kötődnek [Radioaktív Hulladék Feldolgozó és Tároló, Püspökszilágy-Kisnémedi; Nemzeti Radioaktív hulladék-tároló, Bataapáti; Kiegészített Kazetták Átmeneti Tárolója, Paks; nagy aktivitású hulladék-elhelyezési program, Boda]. Az érintett települések lakóinak száma közel 90 000 fő, ami már országos viszonylatban is számottevő. Mindhárom üzemelő hulladéktároló-

létesítmény esetében kijelenthető, hogy azok működését, illetve a nagy aktivitású radioaktív hulladék-tároló telephelyének kiválasztását célzó kutatást a környezetben élő lakosság támogatja. Ezt támasztják alá a térségekben kétévente elvégzett közvélemény-kutatások eredményei is.

A helyben élő lakosoknak a kiegészítő üzemanyag- és radioaktív hulladék-kezelési programokhoz való pozitív hozzáállása megteremtéséhez jelentősen hozzájárul a Radioaktív Hulladékokat Kezelő Kft. és a térséget képviselő ellenőrzési és információs célú önkormányzati társulások konstruktív együttműködése.



A Magyar Közlönyt az Igazságügyi Minisztérium szerkeszti.

A szerkesztésért felelős: dr. Salgó László Péter.

A szerkesztőség címe: Budapest V., Kossuth tér 4.

A Magyar Közlöny hiteles tartalma elektronikus dokumentumként a <http://www.magyar kozlony.hu> honlapon érhető el.

A Magyar Közlöny oldalhú másolatát papíron kiadja a Magyar Közlöny Lap- és Könyvkiadó.

Felelős kiadó: Köves Béla ügyvezető.