

Tisztelt Bíróság!

A Szabad Repülők Szövetsége nevében kérem az XCVII./95.számú Légiközlekedési törvény 3.D.§-a alapján a Nemzeti Közlekedési Hatóság Légiközlekedési Igazgatósága PR 1611/3/2009 ügyiratszámú Határozatának bírósági felülvizsgálatát.

(A légiközlekedési hatóság, valamint a katonai légügyi hatóság központi szerve által első fokon hozott döntés ellen fellebbezésnek nincs helye. Az ügyfél, valamint a kifejezetten rávonatkozó rendelkezés tekintetében ez eljárás egyéb résztvevője a határozat és az önálló jogorvoslattal megtámadható végzés bírósági felülvizsgálatát annak kézbesítésétől számított 30 napon belül kezdeményezheti.)

Az elsőfokú hatóság fenti határozatában elutasította a Szövetségünk által benyújtott képzésre, továbbképzésre vonatkozó működési engedély kérelmet.

Kérelmünk benyújtását megelőzően a hatóság engedélyek kiadásával foglalkozó szakembereivel több személyes konzultációt folytattunk, mivel a 2007. augusztus 31-én kiadott Üzemenben tartási engedélyt a Hatóság megítélésünk szerint valótlan indokok alapján visszavonta. A konzultációk során azt a biztatást kaptuk, hogy amennyiben tevékenységi területenként működési engedély kérelmeket nyújtunk be, azokat egyenként az egyeztetéseken folytatottak alapján fogják elbírálni.

2008. február 19-én a hatóság képviselői elismerték, hogy „jelenleg nincs hatályos, speciális szabályozás a lajstromozásra nem kötelezett légi járművek vezetőire”, ezért kérték, hogy a szakszolgálati engedélyek megszerzéséhez előírt hatósági repülő orvosi követelményeket írjuk elő a Szövetségünk szabályozásához tartozó lajstromozásra nem kötelezett siklórepülő (siklóernyős és sárkányrepülő) pilóták számára.

Ezzel a jegyzőkönyvben is rögzített megállapítással ellentétesen az általunk megtámadott Határozatban a Hatóság azzal indokolja az elutasítást, hogy „Ügyfél nyilatkozik, hogy nem tekinti magára nézve kötelezően alkalmazandónak a 14/2002 KöViM- EüM rendeletben előírt 2. egészségügyi orvosi minősítést, így jogsértő gyakorlatot kíván folytatni.” Ez az állítás az alábbiak miatt sem igaz:

A Légiközlekedési Törvény (XCVII/95.) 1996. július 1-e óta hatályos. A törvény 52.§ (3) bekezdése szerint az vezethet lajstromozásra nem kötelezett légi járművet, aki nem szenved külön jogszabályban felsorolt betegségek, vagy testi hiányosságok egyikében sem.

Ugyanezen törvényben:

Lt. 53. § (1) A szakszolgálati engedély azt igazolja, hogy a légi jármű vezetője, illetve a szakember a tagja az adott tevékenység ellátására szakmailag, továbbá egészségügyi és közbiztonsági szempontból alkalmas.

(2) A szakszolgálati engedélyt a légiközlekedési hatóság, illetve a katonai légügyi hatóság adja ki.

(3) A szakszolgálati engedély jogszabályban meghatározott feltételek hiánya esetén, vagy ha tulajdonosa a tevékenység folytatásának szabályait szándékosan vagy gondatlanul megszegi, meghatározott időre felfüggeszhető. Amennyiben a feltételek nem teljesülnek, az engedélyt véglegesen vissza kell vonni.

(4) A szakszolgálati engedély ismételt megadása jogszabályban meghatározott utóképzéshez köthető.

(5) A szakszemélyzet tagjai egészségügyi alkalmasságának megállapítását végző szervet a miniszter, illetve a honvédelmi miniszter a népjóléti miniszterrel együttesen jelöli ki.

(6) A szakszolgálati engedélyek fajtáit, szakmai, egészségügyi feltételeit és kiadásuk rendjét a miniszter, illetve a honvédelmi miniszter a népjóléti miniszterrel együttesen, rendeletben határozza meg.

A lajstromozásra nem kötelezett légi jármű vezetéséhez nem szükséges szakszolgálati engedély.

A másik jogszabály a 14/2002. (II. 26.) KöViM-EüM együttes rendelet a polgári légiközlekedési szakszolgálati engedélyek egészségügyi feltételeiről és kiadásuk rendjéről szól.

Ennek bevezetője: "A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 53. §-ának (5) és (6) bekezdésében kapott felhatalmazás alapján a következőket rendeljük el:"

azaz, ez a rendelet nem a hatóság által elfogadott tanfolyam elvégzéséről bizonyítvánnyal rendelkező lajstromozásra nem kötelezett pilótára vonatkozik. A rendelet címe is erre utal.

A bíróság egy jogtalan feljelentés kapcsán ezt a tényt 2003. november 11-i határozatában is megerősítette.

Álláspontunkat korábban a GKM Légügyi Főosztálya is megerősítette, mondván, a PLH nem jogértelmező szervezet.

A fentieket abból a szempontból is meg tudjuk erősíteni, hogy szervezetünk jelenlegi elnöke (igazságügyi légiközlekedési szakértő) 1995-ben tagja volt a Légiközlekedési Törvényt előkészítő csoportnak, így ismereteink vannak arról, hogy jogszabály alkotók szándéka mi volt (az egészségügyi alkalmasságot - ahogyan az egész világon siklórepülésben sehol, vagy pl. a kerékpározásban sem - ne kelljen orvosi igazolással bizonyítani).

Ezt az a tény is bizonyítja, hogy a 14/2002. (II. 26.) KöViM-EüM együttes rendelet előkészítésekor egy másik KöViM rendelet is készült, amelynek előkészítésében jelenlegi elnökünk szintén részt vett. Ez a Közlekedési és Vízügyi Miniszter rendelete a lajstromozásra nem kötelezett légi járművel folytatott repülések végrehajtásáról. A 2003. január 1-re tervezett kiadású rendeletben az alábbiakban egyeztek meg a jogszabály szakmai előkészítése során:
„4.§. Jogositás repülésre:

(1) Repülőeszközt az vezethet, aki mind szakmailag, mind egészségileg arra alkalmas.

(4) Egészségileg alkalmasnak kell tekinteni azt a személyt, aki a repülőeszköz-fajta ágazati szabályzatában meghatározott egészségügyi feltételeknek eleget tesz.”

Sajnálatos azonban - és repülő szakmai berkekben érthetetlen - hogy a rendelet a Légiközlekedési Törvényben megfogalmazottakkal ellentétben a mai napig nem jelent meg.

Az európai gyakorlat:

Angliában, Dániában és Izlandon nincs orvosi követelmény a sárkányrepülő, vagy siklóernyős pilóták számára. Németországban sem szükséges orvosi ellenőrzés, a pilóta felelőssége az alkalmasság.

Ausztriában és Finnországban a: a pilóta nyilatkozik, hogy jó egészségben van, ez elég az érvényes licenc-hez. Tandem pilótáknak még van orvosi követelmény. Norvégiában, Szlovákiában és Szlovéniában gépjármű vezetési szint (jogosítvány) elég. Franciaországban a Francia Repülőszövetség által kijelölt bármely orvos elvégezheti az alkalmassági vizsgálatot, amelynek követelménye nem haladja meg az általános járművezetés követelményeit.

A sportág gyakorlatában még sohasem jegyezték fel olyan balesetet, amelynek oka a pilóta egészségi alkalmatlansága lett volna. Talán ez az oka a sárkányrepülők és a siklóernyősök ennyire liberalizált egészségügyi ellenőrzésének.

Ezeket az információkat nemzetközi kapcsolódásunk révén ismerjük. Szervezetünk az egyetlen hazai repülő társadalmi-szakmai szervezet, amely rendes tagja az európai szakmai szervezetnek (EHPU – European Hanggliding and Paragliding Union).

Az új törvény megjelenése óta pár éve a Légiközlekedési Hatóság megváltoztatva eddigi álláspontját új nézőpontból közelíti meg a kérdést. Eddig ugyanis a törvény hatálybalépése óta egyetlen alkalommal sem kérték az ellenőrzések során a sárkányrepülők, vagy siklóernyősök repülő-orvosi vizsgálatának igazolását, pedig több világ és Európa Bajnokság és több tucat hazai és nemzetközi verseny zajlott ebben a szemléletben.

Kifogásoljuk, hogy a LI a fellebbezéshez a törvényben leírtakkal ellentétben díjtételes jogorvoslati lehetőséget akart biztosítani.

Kifogásoljuk továbbá, hogy a LI olyan jogszabályi hivatkozásokat használ indoklásában, amely egyetlen jogszabály keresőben sem található meg. Olyan jogszabály ugyanis hogy Ket. nem létezik. Ügyvédi segítséget kértünk ennek értelmezéséhez. Így derült ki, hogy a 2004. évi CXL törvényről a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól van szó, amelyet hétköznapi nyelven valóban Ket-nek hívnak. Ezt azonban egy határozatban pontosabban kellene meghatározni.

Meghivatkozta továbbá a 141/1995. (XI.30.) Korm rendelet 1.§ (3) bekezdését, az illetékességére vonatkozóan. Azonban a XCVII./95-ös Légiközlekedési Törvény 2005-ös módosításában kitér arra, hogy:

73. § (2) A Kormány rendeletben állapítja meg a lajstromozásra nem kötelezett légi járművekkel kapcsolatos feladatokat, amelyeket nem közigazgatási feladat ellátására létrehozott szervezet lát el, továbbá az azokkal kapcsolatos eljárási szabályokat.

A törvény 2005-ös módosítását az előterjesztő Miniszter az alábbiakkal indokolta:

„A lajstromozásra nem kötelezett légi járművek teljes körű felügyelete a légiközlekedési hatóság számára nehézséget okoz, mivel az egyes légi jármű-kategóriák, illetve azokon belül az egyes típusok sokasága nem teszi lehetővé azt, hogy minden típus esetében megfelelő szakértelemmel rendelkező ügyintéző járjon el, illetve ez csak a hatóság létszámának jelentős emelésével lenne megoldható. A repülés biztonsága feltétlenül megköveteli azt, hogy az egyes légi járművek felügyeletét komoly szakértelemmel, illetve az adott típuson nagy gyakorlattal rendelkező, megfelelően képzett személyek lássák el.”

Hungarian Free Flying Association

Cím: 1138 Budapest, Dagály u. 11.

Levelezési cím: 1550. Budapest, Pf.: 171.

Tel/Fax:+ 36-1-238-8015

Mobil :+ 36-20-777 9023

Email: info@hffa.hu

fotitkar@hffa.hu

2009. július 3-án a budaörsi MRSz épületben tartott széleskörű tájékoztatón az NKH LI igazgatója kérdésünkre tájékoztattott arról, hogy az NKH LI nem kíván foglalkozni a lajstromozásra nem kötelezett légi járművek szabályozásával. Emiatt okkal gondoltuk, hogy az NKH LI hiánypótlási felhívása tárgyaltalan és jogtalannak éreztük, hogy a törvény szellemével ellentétes hangvételű határozatot kaptunk.

A Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium Légi és vízi közlekedési osztályával való egyeztetéskor arról tájékoztattak minket, hogy foglalkoznak a lajstromozásra nem kötelezettek szabályozásával és van rá remény, hogy ez a jogszabály még ebben az évben „megszülessen”. Ez, megoldást fog jelenteni a vitatott orvosiról, hiszen ebben a jogszabályban szerepelni fog az ilyen típusú légi jármű vezetők orvosi előírása is.

Tudomásunk szerint sem Magyarországon, sem Európa más országaiban, kiszűrhető egészségügyi okból baleset nem történt, ezért érthetetlennek tartjuk, hogy a LI egy jogi anomália miatt elveszi a lehetőséget az oktatóktól, hogy a tanítványok biztonságosan tanulhassanak, vagy a növendék 2-es jogosításuk után, Pilóta jogosításhoz készítsék fel őket. Megítélésünk szerint ez nem szolgálja a repülés biztonságát.

A fenti okok miatt kérjük a Tisztelt Bíróságot, hogy a fenti határozatot visszavonatni szíveskedjen.

Tisztelettel:

Szabad Repülők Szövetségének főtitkára
Szöllösi László

.....

ph

Budapest, 2009. augusztus 5.

Mellékelve az NKH LI határozata.

Kapják:

- Fővárosi Bíróság
- Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium
Légi és vízi közlekedési osztálya
- NKH Központi Hivatala
- HFFA irattár