

Előterjesztés a Szabad Repülők Szövetsége elnöksége részére beszámolója elkészítéséhez a 2009. december 12-i közgyűlés előkészítésére

Tárgy: A Siklórepülő üzemeltetési rendszer áttekintése

1. A Szövetség 2009-ben végzett tevékenysége és jelenlegi helyzete:

A Szövetség tagszervezetei az évben az MRSz számára a hatóságtól kapott működési engedélye alapján végezheték szakmai tevékenységüket, ahogyan azt a hatóság a HFFA-nak 2008. november 10-én kelt IG 131/4/2008 számú levelében javasolta („az MRSz részére 2008.05.30-án kiadott működési engedély keretein belül az Lt. 36.§-a szerint folytathat oktatási tevékenységet.”).

A Magyar Repülőszövetség hatóságtól kapott működési engedélyének keretein belül 2009-ben a szakág siklórepülő klubjai oktatói és műszaki vezetői számára kiadta az érvényes, sorszámmal ellátott bélyegzőket, amelyről az MRSz szakágaként megjelölt Szabad Repülők Szövetsége 2009. március 3-i levelében az NKH LI-t tájékoztatta.

A tájékoztatást a Légirendészet és a KBSz számára is megadtuk, így szakágunk a kiadott működési engedélyben foglaltak szerinti szabályozás alapján végezte szakmai tevékenységét. Sajnos ez a tény várakozásunkkal ellentétben a légügyi hatóság előtt szakmai elismertségünkön továbbra sem változtatott, amíg több hatóság szakemberei együttműködtek velünk, addig a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) Légügyi Igazgatóságának vezetése továbbra is azzal foglalkozott, hogy miképpen tudja most már az MRSz számára a kiadott engedélyt visszavonni. Tevékenységünkben nem zavarta őket az a tény, hogy a parlament 2005-ben módosította a Légiközlekedési törvényt, mely szerint:

„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 e 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.”

A légiközlekedési törvény 2005 előtti állapotában kizárólag a Magyar Repülőszövetség (továbbiakban MRSZ) illetékes szakága kapott hatósági engedélyt, hogy az MRSz siklórepüléssel foglalkozó klubjai számára a lajstromozásra nem kötelezett repülőeszközökkel kapcsolatos feladatokat ellássa, és az azokkal kapcsolatos eljárási szabályokat kidolgozza.

Ez a törvényi szabályozás az MRSz e területre vonatkozó korábbi tevékenységét és annak eredményeit figyelembe véve 2005-től kizárólag az Magyar Repülőszövetséget tekintheti annak a szervezetnek, amely a jogi szabályozás szövege szerint a hivatkozott „nem közigazgatási feladat ellátására létrehozott szervezet”. Ilyenformán a képzésre a Magyar

Repülőszövetség siklórepüléssel foglalkozó tagegyesületei jogosultak az MRSz szakmai szabályozása alapján.

Mindezek ellenére működésünkhöz engedélyekért továbbra is az NKH LI-hez fordultunk. Mindenekelőtt az NKH Légügyi Igazgatójához személyes megkereséssel, amelyről közreadtuk egyeztetett emlékeztetőnket, de az abban foglaltakat a hatóság nem teljesítette. 5 beadványunkra az NKH LI-től semmilyen reakció nem érkezett (2 tematika módosítás, alkalmasság vizsgálatra vonatkozó működési engedély kérelem, képzésre vonatkozó engedély kérelem).

A HFFA által benyújtott képzésre vonatkozó kérelmet, majd az MRSz által beadott siklórepülésre vonatkozó működési engedély kérelmet azonban az NKH LI elutasította. A hatóság ilyenformán jogtalannak ítélt határozatait megfellebbeztük, amelyek közül a HFFA engedélyeire vonatkozó elutasításra bírósághoz fordultunk, ami a fellebbezés hiánya miatt utasította el kérelmünket, az MRSz-t sújtó határozatot megfellebbeztük, de az NKH Központi Hivatala 2009. szeptember 30-án elutasító határozatot hozott, amelynek az MRSz késte le bírósági felülvizsgálatának kérelmét, pedig ezt kifejezetten javasoltuk.

Ezért más jogorvoslati lehetőséget nem látván az Állampolgári Jogok Országgyűlési Biztosához fordultunk, és a Miniszterelnök Úrhoz is a hatóság sorozatos jogsértő magatartásának felülvizsgálatára.

2009-ben tevékenységünk szakmaiságával kapcsolatosan az együttműködő más állami szervektől (Közlekedésbiztonsági Szervezet (KBSZ), Rendőrség, Légirendészet) együttműködést és elismertséget kaptunk.

Tagszervezeteink számára sorozatos továbbképzéseken ismertettük az új rendszer követelményeit, de egyes klubokban a tavalyi évhez hasonlatosan az információk továbbítása megtorpant.

A szövetség választott elnökségének néhány tagja folyamatosan akadályozta a szervezet szakmai működése érdekében folytatott munkát. Az elnökség egy része korlátozta az utazási költségeket, így korlátozva a klubokhoz való lejutás anyagi bázisát.

Az MRSz által megbízott szakmai vezetők társadalmi munkában és a költségeik megtérítése mellőzésével végezték munkájukat, minden egyéb híreszteléssel ellentétben!

Ugyanakkor rengeteg időt és energiát kellett fordítani ostoba vitákra, a hatósággal való értelmetlen eszmecserekre, szakmaiatlan egyeztetésekre és jogvédelem utáni hiábavaló szaladgálásokra.

A honlapunkon megjelentetett információinkat kiforgatták, miközben a sok szervezetünkhöz tartozó pilóta kizárólag a nem hivatalos és sokszor névtelenek igaztalan rágalmazásait publikáló pg.c2.hu oldalairól tájékozódik. Ezen az oldalon a HFFA közgyűlése által leszavazott kisebbség továbbra is tekintélyharcot folytat, vezetőségünket alkalmatlannak minősítik, szervezetünket továbbra is meg kívánják szüntetni.

Sajnos ebben több megválasztott elnökségi tag is részt vett, akadályozva az egységes fellépést a szervezet és annak klubjai érdekében. Az elnökség egyes tagjai a főtitkár tevékenységét és önállóságát rendszeresen akadályozva a hatékony működést gátolták.

A szakmai működés hatékonyságát és szakmaiságát ezzel a háttérrel nem lehetett fejleszteni, minden erőnket lefoglalja a törvényben biztosított jogainkért folytatott harc, míg két tagszervezet önálló útra lépve – az MRSz szellemi termékének felhasználásával – precedenst teremtett arra, hogy hazánkban a siklórepülés az európai felfogástól és a hazai jogszabályok adta lehetőségektől teljesen idegen hatósági „kézi vezérlés” alá kerüljön.

Ez a társadalmi szervezetünk érdekeinek semmibe vétele, ami súlyos fegyelmi kérdés különösen abban a helyzetben, hogy ezekkel a klubokkal szemben már fegyelmi eljárás indult korábban.

Ilyen hatóságilag támogatott aknamunka mellett kellett a szakmai munkánkat folytatni.

Az anyagi erőforrások előteremtéséhez pályáztunk az NCA működési támogatására, amelyen a főtitkár és a pályázati referens munkája révén 500.000 Ft-ot sikerült megnyerni.

2009-re is kedvező biztosítást kötöttünk a jogszabályok előírásainak megfelelően, bár a segédmotoros eszközök számára a biztosítási tételt magasabbra emelték. Pilótáink igényére ismét kötöttünk biztosítást az acro pilóták számára, oktatáshoz tevékenységre szóló felelősségbiztosítást és kiterjesztést a demo ernyőkre külön kedvezményel.

A www.hffa.hu honlapunk látogatottsága még mindig kicsi, az azon közzétett információkat a klubok szakmai vezetése alig, vagy egyáltalán nem továbbítja. A honlappal kapcsolatban építő jellegű kritikát keveset kaptunk.

2008. decemberében 4 alkalommal tartottunk műszaki vezetői és oktatói továbbképzést. Ezeken 33 egyesület 93 oktatója és 67 műszaki vezető vett részt és vizsgázott, vagy erősítették meg korábbi jogosításukat. Az érvényes jogosítással rendelkezők névsorát honlapunkon aktualizált állapotban közzé tettük.

A képzéseink során kérdőíves módszerrel folyamatosan felmértük az oktatásról, a témákról és az oktatókról a hallgatóság véleményét. Az új továbbképzések szervezésekor ezek tapasztalatainak figyelembe vételével állítjuk össze a programot és kérünk fel előadókat. A klubok igényeinek figyelembe vételével a 2009-es oktatási tervtől eltérően két terven felüli oktatói képzést szerveztünk. Ezeken 6 fő vett részt, amiből 4-en sikeresen levizsgáztak.

Az alkalmasság vizsgálat területén az előírt vizsgálati lapokat a klubok nem küldték be, sok helyütt nem is alkalmazták azokat.

A repülésbiztonsági szolgálat 2008 évi tevékenységének hatására a balesetek bejelentésének hajlandósága ismét visszaesett a korábbi állapotra, és elveszítettük az eseményekből leszűrhető tapasztalatok értékes balesetmegelőző hatását. Nagy a veszélye, ha a repülésbiztonság érdekében dolgozók a szankcionálásban látják a repülés biztonságának javítására a lehetőséget. A KBSZ-től kapott zárójelentések biztonsági ajánlásai azt mutatják, hogy szövetségünk nem kommunikált a KBSZ-el ezekben az esetekben. Néhány esemény kapcsán ugyanis a megjegyzések arra utalnak, hogy az esetek kivizsgálói nem ismerték a honlapon is fellelhető működési rendszerünket.

Évek óta nem változik az a problémánk, hogy a hazai siklórepülés számára folyamatosan szűkül az „élettér”. Ez irányú segélykiáltásaink továbbra is süket fülekre találnak, ebben az évben már a KBSZ konferenciáján sem tudtuk problémáinkat bemutatni, mert azon nem kaptunk szót, pedig ez a lehetetlen helyzet alapvetően repülésbiztonsági probléma. Ezért baj, hogy a korrekt információk nem csak hogy nem jutnak el minden kapcsolódó területre, hanem még saját szövetségünkön belül sincs ezekben a kérdésekben egységes, egymást támogató kiállás.

2. A 2009 évre megfogalmazott célok teljesítése:

Céljainkat a márciusi közgyűlésünk előtt közzétettük. Abban az alábbiakat céloztuk meg.

A regisztrált siklórepülők számának növekedése, amely 2009-ben meghaladta az 1500-at. Figyelembe véve, hogy a hatóság megosztó stratégiája szakágunkat „sikeresen” sújtotta és hogy ebben a létszámban az „A” vizsga alattiak nem szerepelnek, így ez a tervezettnél nagyobb regisztrált létszám. Sajnos a pilóták egy része maximális és azonnali eredményt várt el az új vezetőktől, amelyhez ebben a jogi helyzetben sokéves tapasztalat és főként a repülés jogi hátterében szerzett ismeretekre lenne szükség, amely az elnökségi tagok nagy részének nem volt.

A starthelyek támogatására ebben az évben is pályázatot írnak ki, és felhasználva a 2008-as maradványt is, jelentős, mintegy 2.830.000.- Ft támogatást nyújtottunk a starthelyek kezelőinek. A tagjaink pénzéből támogatott starthelyeket azok is használhatták, akik nem járultak ehhez hozzá.

A Hungarocontrollal szervezetünknek a 26/2007. GKM-HM-KvVM rendelet alapján együttműködést kellett volna kialakítani a koordinációs feladat ellátására, de ebben sajnos semmilyen előrelépés nem történt. Az ezzel megbízott munkatársunk a szervezet érdekeinek képviselője helyett az új siklórepülő szervezet elnöke lett, így valószínű, hogy nem a HFFA érdekeit képviselte.

A hagyományos nemzetközi kapcsolat fenntartása érdekében részt vettünk az Európai Siklórepülő Unió munkájában (EHPU) annak tagszervezeteként. Információkat cseréltünk a képzés és a repülésbiztonsági tevékenység területén a Safety and Training Committee munkájában Csehországban és Franciaországban szervezett munkabizottsági üléseken. 2011-ben a HFFA a soros vendéglátója lesz az EHPU éves konferenciájának.

2009-ben az MRSZ REBISZ-el folytatott szakmai együttműködés eredménye még nem értékelhető. A pilótáink bizalma a balesetek kivizsgálásának anonimitásában megrendült a hatósági törvénytelen, diszkriminatív viselkedés hatására.

Az év végén továbbképzéseken minden tagszervezet szakmai vezetése számára közvetlen információcsere útján kell a szükséges ismereteket átadni.

2009-ben a közgyűlésünk, amely egyben az MRSz siklórepülő szakágának határozatképes ülése volt döntést hozott arról, hogy a párhuzamos szervezetek működtetése és a szétaprózódás helyett a szövetség elnöksége legyen a Magyar Repülőszövetség Siklórepülő Szakbizottsága és a HFFA és az MRSz Siklórepülő Szakága. Ezt a döntést az MRSz elnöksége 2009.május 8-án 2009/026 számú határozatában is megerősítette.

Előterjesztette:

Kerekes László minőségirányítási vezető és

Tóth Zsuzsanna főpilóta

2009. december 2-án