

Címzett: Az Állampolgári Jogok Országgyűlési Biztosa
1387 Budapest, Pf.: 40

Tárgy: a lajstromozásra nem kötelezett légi jármű vezetőket sújtó
Nemzeti Közlekedési Hatósági Légiközlekedési Igazgatóság állásfoglalása

Feladó: Kerekes László
1048. Bp., Székpatak u. 21. 3/10

Levelezési cím:
1550 Bp., Pf.: 171

Tisztelt Országgyűlési Biztos Úr!

A Szabad Repülők Szövetsége elnökeként, egyben a Magyar Repülő Szövetség elnökségi tagjaként is kérem Önt, hogy a napjainkban a siklórepülést és a vele rokon motoros könnyűrepülést sújtó törvénytelen Légiközlekedési Hatósági hozzáállás megszüntetésében segítségünkre legyen.

Az elmúlt évben az NKH Légiközlekedési Igazgatósága, (továbbiakban NKH LI) mint elsőfokú légügyi hatóság több állásfoglalást és döntéseket hozott, amelyek a légiközlekedés jogszabályait sajátosan értelmezve törvénytelenül joghátrányt okoznak a hazai siklóernyős, sárkányrepülő és motoros könnyűrepülő pilótáknak.

Ezeknek a repülő fajtáknak a tevékenységéhez a Légiközlekedési Törvény (XCVII./1995.sz) az alábbi szabályozásokat fogalmazza meg:

„32. § A lajstromozásra nem kötelezett légi járművek vezetőinek képzését — a légiközlekedési hatóság engedélyével — gazdálkodó szervezet vagy társadalmi szervezet (repülő vagy ejtőernyős egyesület) végzi, amely a képzés feltételeiről és követelményeiről is gondoskodik.”

Nem tisztázott, hogy mi a hatóság szerepe a paragrafusban foglalt engedély kiadásában. A törvény 2005-ös módosításával az alábbi szabályozás lépett életbe:

„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 tageszerveletei jogosultak az MRSZ szakmai szabályozása alapján.

Az elsőfokú hatóság azonban **határozatában elutasította** a Magyar Repülőszövetség által benyújtott képzésre, továbbképzésre vonatkozó működési engedély kérelmet azzal az indoklással, hogy a Szövetség írja elő a lajstromozásra nem kötelezett légi jármű vezető részére a 14/2002. (II. 26.) KöViM-EüM együttes rendeletben (A polgári légiközlekedési szakszolgálati engedélyek egészségügyi feltételeiről és kiadásuk rendjéről) szereplő 2-es egészségügyi osztályba tartozó repülő orvosi minősítést.

Mielőtt e kérelmet benyújtottuk, a hatóság engedélyek kiadásával foglalkozó szakembereivel több személyes konzultációt folytattunk. 2008. február 19-én a hatóság képviselői még elismerték, hogy „jelenleg nincs hatályos, speciális szabályozás a lajstromozásra nem kötelezett légi járművek vezetőire”, és akkor azt kérték, hogy a fenti szakszolgálati engedélyek megszerzéséhez előírt hatósági repülő orvosi követelményeket írjuk elő a Szövetségünk szabályozásához tartozó lajstromozásra nem kötelezett siklórepülő (siklóernyős és sárkányrepülő) pilóták számára. Ennek előírása azonban ellentmond a Légiközlekedési Törvény azon pontjának, miszerint:

„52.§. (3) Lajstromozásra nem kötelezett légi járművet az vezethet, aki nem szenved a külön jogszabályban felsorolt betegségek vagy testi hiányosságok egyikében sem, és aki a légiközlekedési hatóság által engedélyezett tanfolyam elvégzéséről bizonyítvánnyal rendelkezik.”

A Légiközlekedési Törvény (XCVII/95.) 1996. július 1-e óta hatályos. A szakszolgálati engedélyekkel kapcsolatosan az alábbi rendelkezéseket tartalmazza:

„53. § (1) A szakszolgálati engedély azt igazolja, hogy a légi jármű vezetője, illetve a szakszemélyzet 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 azonban, nem szükséges szakvizsgálati engedély. A 14/2002. (II. 26.) KöViM-EüM együttes rendelet a polgári légiközlekedési szakvizsgálati 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, mint ahogyan a rendelet címe is erre utal.

Bíróság elé eddig egyetlen egyszer került ez a kérdés. A mi véleményünket igazoló felmentő ítélet bírói indoklása így hangzott: „A hazai jogszabályi környezet így a Ltv., illetve a 14/2002. EüM.r. az orvosi igazolások szükségességére nézve határozott egyértelmű rendelkezéseket nem tartalmaznak.” (2003. november 11. Tatai Városi Bíróság Sz.182/2003/7 számú végzéséből).

A fentieket abból a szempontból is meg tudom erősíteni, hogy 1995-ben tagja voltam a Légiközlekedési Törvényt előkészítő csoportnak, így ismereteim 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).

Érveimet az is alátámasztja, hogy a 14/2002. (II. 26.) KöViM-EüM együttes rendelet előkészítésekor egy másik KöViM rendelet is készült, amelynek előkészítésében szintén részt vettem. 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 egyeztünk meg a jogszabály szakmai előkészítése során:

„4.§. Jogosítás 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 - és repülő szakmai berkekben érthetetlen - hogy a rendelet a Légiközlekedési Törvényben megfogalmazottakkal ellentétben a mai napig nem jelent meg.

A lajstromozásra nem kötelezett siklórepülőkre vonatkozóan az európai gyakorlat az alábbi:

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 licence-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, amely a pilóta egészségi alkalmatlansága miatt történt volna. Talán ez az oka Európában, a sárkányrepülő és a siklóernyősök ennyire liberalizált egészségügyi ellenőrzésének.

Ezeket az információkat nemzetközi kapcsolódásunk révén ismerjük. A Szabad Repülő Szövetsége, amelynek elnöke vagyok az egyetlen hazai repülő társadalmi-szakmai szervezet,

amely rendes tagja az európai szakmai szervezetnek (EHPU – European Hanggliding and Paragliding Union).

A Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium Légi és Vízi Közlekedési Osztályával való egyeztetéskor arról tájékoztattak minket, hogy foglalkoznak a lajstromozásra nem kötelezettek szabályozásával, ami megoldást fog jelenteni a vitatott orvosiról, hiszen ebben a jogszabályban szerepelni fog az ilyen típusú légi jármű vezetők egészségügyi követelményeinek előírása is.

Tudomásunk szerint sem Magyarországon, sem Európa más országaiban, kiszűrhető egészségügyi okból baleset nem történt, ezért érthetetlennek tartjuk, hogy az NKH 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 kérem a Tisztelt Országgyűlési Biztos Urat, hogy a Nemzeti Közlekedési Hatóságot szólítsák fel jogsértő magatartásuk beszüntetésére, és a Magyar Repülőszövetség e szaktevékenységet folytató szervezetei, kapják vissza a jogukat, a lajstromozásra nem kötelezett eszközökkel folytatott tevékenységek szakmai irányítására.

Kérem Önt, hogy az ügyben amennyiben erre módja van személyesen is meghallgatni szíveskedjen.

Budapest, 2009. november 20.

Tisztelettel:

.....
Kerekes László
a Szabad Repülők Szövetségének elnöke
a Magyar Repülőszövetség elnökségi tagja
igazságügyi szakértő