

**Halászné dr. Tóth Alexandra**

## **AZ ÁLLAMI CÉLÚ LÉGIKÖZLEKEDÉSBEN BEKÖVETKEZETT LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNYEKSEL ÖSSZEFÜGGŐ VIZSGÁLATOK**

*„Aliter in theoria, aliter inpraxi.”*

*/Más az elmélet, és más a gyakorlat./*

### **BEVEZETÉS**

Egy légiközlekedési baleset sok különböző kérdést vethet fel, mint például az ilyen esetekben végzendő vizsgálatok köre. Katonai pályafutásom során közel 10 évet töltöttem a katonai légügyi igazgatás területén. A Nemzeti Közlekedési Hatóság Légiközlekedési Igazgatóságának (a továbbiakban: NKH LI) egyik jogelőd szervénél, azaz a HM Katonai Légügyi Hivatalnál (a továbbiakban: HM KLH) személyes tapasztalatokat szerezhettem arról, hogy milyen is a légiközlekedési eseményekkel összefüggő vizsgálatok rendszere, ezért úgy gondolom, hogy értelmetlen volna az e tárgyban szerzett személyes tapasztalataim figyelmen kívül hagyása<sup>1</sup>.

Felmerülhet a kérdés, hogy miért e tárgykört választottam tanulmányom témájának kiválasztásánál. A válasz nagyon egyszerű: a téma aktualitása fogott meg leginkább, de szerepet játszott az is, hogy egy, a Magyar Honvédségnél bekövetkezett légiközlekedési baleset esetén sokszor a repülésben közvetlenül érintett szakemberek sem voltak teljesen tisztában az egyes vizsgálatok tartalmával és céljával. Nagyon sok ezzel összefüggő kérdésre a szakemberek sem tudják a választ, ezek között például arra sem, hogy mi az egyes vizsgálatok közötti különbség.

Véleményem szerint a téma aktualitása vitathatatlan, annak ellenére, hogy a választott tárgykörön belüli egyes vizsgálatok – az állami célú légiközlekedésben bekövetkezett légiközlekedési balesetek, repülőesemények és légiközlekedési rendellenességek (a továbbiakban: légiközlekedési esemény) vizsgálati – már több kutatás, szakmai publikáció központi témái voltak. Jelen tanulmány választ keres a fenti kérdésekre (a teljesség igénye nélkül a legalapvetőbb különbségekre), de természetesen felveti a további vizsgálatok szükségességét.

Az állami célú légiközlekedés biztonságának javítása érdekében alapvető fontosságú a légiközlekedési eseményekkel összefüggő vizsgálatok lefolytatása. Azt már az elején leszögezhetjük,

---

<sup>1</sup> A Nemzeti Közlekedési Hatóság az államháztartás működését elősegítő szervezeti átalakításokról és az azokat megalapozó intézkedésekről szóló 2118/2006. (VI. 30.) Korm. határozat alapján 2007. július 01-jei hatállyal került felállításra. A hatóság a Közlekedési Főfelügyelet, a Központi Közlekedési Felügyelet, a megyei (fővárosi) közlekedési felügyelet, a Polgári Légiközlekedési Hatóság és a HM Katonai Légügyi Hivatal jogutódja. 2011. január 01-jétől a hatóság elsőfokú szerve a Légügyi Hivatal (a továbbiakban: LH), melyet a légügyi elnök-helyettes vezet.

hogy nemcsak a polgári, hanem az állami célú légitözlekedésben is gondoskodni kell a biztonság általánosan magas szintjéről, és az állampolgárok légitözlekedésbe vetett bizalmának megelőzése érdekében mindent meg kell tenni a légitözlekedési események számának csökkentésére. A légitözlekedési események vizsgálatának gyors elvégzése egyrészt növeli a légitözlekedés biztonságát, másrészt elősegíti a légitözlekedési balesetek és repülésemények bekövetkezésének megelőzését.

Egy légitözlekedési esemény bekövetkezése esetén számos vizsgálatot végeznek, illetve végezhetnek el, de melyek lehetnek ezek? (A tanulmányomban a terjedelmi korlátok, valamint a jogelméleti fejtegetések elkerülése miatt a két legfontosabb, a szakmai és a közigazgatási hatósági vizsgálatot mutatom be részletesebben.)



1. ábra. A vizsgálat típusai

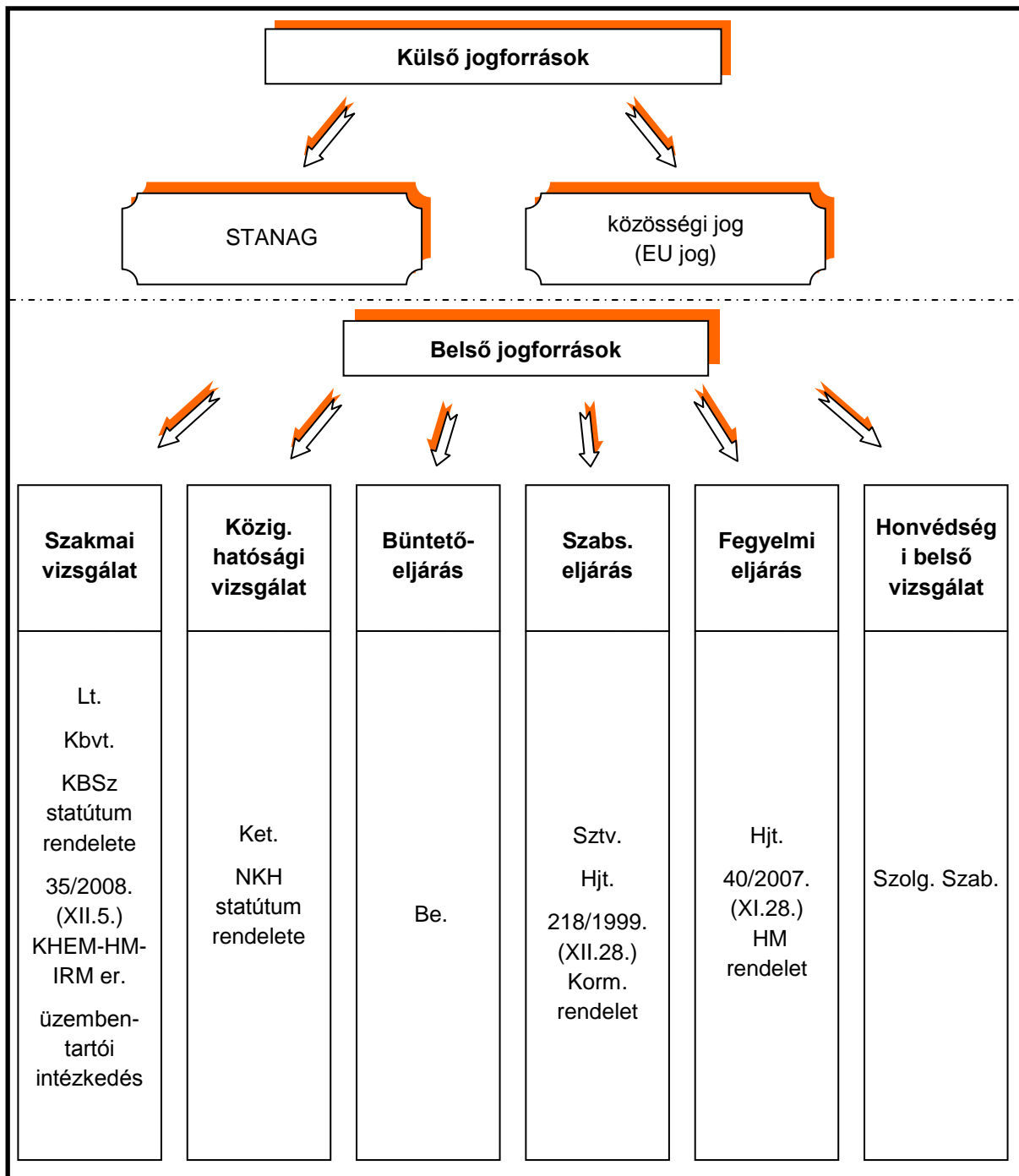
A fenti ábrán jól látható, hogy egy légitözlekedési esemény bekövetkezése esetén több, egymástól független vizsgálat is végezhető párhuzamosan. Nyilván egy esemény több szempontból (pl: szakmai, büntető, stb.) is vizsgálható, így az egyes eljárások „gazdái”, résztvevői egymással párhuzamosan, egymás feladatkörétől függetlenül vizsgálhatják, illetve értékelhetik a bekövetkezett eseményt. Míg korábban a „büntető” vizsgálat volt a meghatározó, addig ma már az esemény vizsgálatának több szempontból való értékelése szükséges és hasznos.

Az egyes vizsgálatok hatásköre attól függ, hogy a légitözlekedés biztonságának javítása vonatkozásában milyen következtetéseket, tanulságokat lehet azokból levonni. Nagyon fontos kiemelni, hogy az esetleges érdekellentétek és a külső beavatkozás elkerülése érdekében az események vizsgálatát minden típusú eljárás esetén egymástól független szerv, illetve szervezet folytassa le.

A tárgybeli vizsgálatokat végző szervezetek a saját szakterületük vonatkozásában központi szerepet töltenek be. Munkájuk alapvető jelentőséggel bír az események felderítésében, ezért elengedhetetlenül fontos, hogy teljesen függetlenül tudjanak vizsgálni, és megfelelően képzett szakemberek álljanak rendelkezésre a hatékony és eredményes eljárások lefolytatása érdekében. Igaz, hogy egymástól függetlenül kell a munkájukat végezni, azonban az események kivizsgálásának és megelőzésének hatékonysága céljából közöttük bizonyos szintű együttműködés is szükséges.

## A jogi szabályozás

Az állami célú légitársaság jogi alapjait a légitársaságról szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: Lt.) határozza meg, azonban nem feledkezhetünk meg arról, hogy a Magyar Köztársaság (és nem kizárólag a Magyar Honvédség!!!) szövetségi tagságából adódó kötelezettségvállalásai eredményeként a honvédség légitársasággal összefüggő feladatainál a NATO<sup>2</sup> egységesítési egyezményekben (STANAG-ekben) meghatározott előírásokat is figyelembe kell venni.



2. ábra. Jogforrások

<sup>2</sup> Észak-atlanti Szerződés Szervezete

A nemzeti belső jogot a fentiekén kívül befolyásolja továbbá az Európai Unió joga (közösségi jog) is, hiszen Magyarország 2004. május 01-jei hatállyal csatlakozott az Európai Unióhoz. Az Európai Unió joga egy autonóm jogrendszernek tekinthető, leegyszerűsítve a nemzeti joggal szemben elsőbbséget élvez, annak előírásai közvetlenül alkalmazhatók. Az uniós csatlakozás kapcsán jogharmonizációs kötelezettség egyes tárgykörökben<sup>3</sup> nem hárul az országra, bizonyos területeken<sup>4</sup> azonban kötelező. Igaz, hogy az Unió hatásköre a katonai (műveleti) kérdésekre nem terjed ki, a légtér hatékony kihasználása érdekében azonban a polgári és katonai együttműködés elengedhetlenné válik.

Az állami célú légiközlekedésben bekövetkezett légiközlekedési eseményekkel összefüggő vizsgálatok legfontosabb jogforrásait az alábbi ábra mutatja be, azonban a tanulmány terjedelmi korlátai miatt a külső jogforrásokat (STANAG-eket és közösségi anyagokat) tételesen nem ismertethetem.

## A SZAKMAI VIZSGÁLAT

A légiközlekedésben bekövetkezett légiközlekedési események szakmai vizsgálatát az Lt.-ben, a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvényben (a továbbiakban: Kbv.) és a Közlekedésbiztonsági Szervezetről szóló 278/2006. (XII. 23.) Korm. rendeletben foglaltak alapján a PoLéBiSz<sup>5</sup> jogutódja, a 2006. január 01-jével létrehozott Közlekedésbiztonsági Szervezet (a továbbiakban: KBSz) látja el.

Egyes légiközlekedési események szakmai vizsgálatának jogát azonban a KBSz leadhatja az állami légi járművek üzemeltetőjének. A kötelezően kivizsgálendő légiközlekedési balesetek és súlyos repülőesemények kivételével az egyéb légiközlekedési események kivizsgálására a szervezet – ha nem folytat le szakmai vizsgálatot – a légi jármű üzemeltetőjét, azaz az MH összhaderőnemi parancsnokot, illetve a légiforgalmi szolgálatot hívja fel (üzemeltetői vizsgálat).

A közlekedésbiztonsági szerv nemcsak a légi-, hanem a másik két közlekedési alágazat, nevezetesen a vízi és a vasúti közlekedésben bekövetkezett események független szakmai vizsgálatát is elvégzi.

A szakmai vizsgálat elrendelésének eseteit az Lt. 64. §-a tartalmazza, mely szerint „ha a repülés tartama alatt a Magyar Köztársaság területén, illetve a magyar légtérben légi járművet külön jogszabályban meghatározott légiközlekedési baleset, súlyos repülőesemény, repülőesemény ér, amely veszélyezteteti, vagy veszélyeztetheti a légiközlekedés biztonságát, az egyéb vizsgálatoktól független szakmai vizsgálatot kell lefolytatni”.

---

<sup>3</sup> Pl: A közigazgatás területén a közigazgatási hatósági vizsgálat során a katonai légügyi hatóság a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (a továbbiakban: Ket.) szabályai szerint jár el.

<sup>4</sup> Pl: A büntetőeljárás során az ügyész a büntetőeljárásról szóló 1998. évi XIX. törvény (a továbbiakban: Be.) szabályait alkalmazza.

<sup>5</sup> Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet



1. kép. /Forrás: [http://www.mh59.hu/rovatok/hu/hirek/lezuhant\\_egy\\_mig-29-es\\_vadaszrepulogep/](http://www.mh59.hu/rovatok/hu/hirek/lezuhant_egy_mig-29-es_vadaszrepulogep/)  
2010.11.13./

De nem csak a súlyosabb eseményeket kell szakmai szempontból kivizsgálni, hanem az események súlyossága szempontjából a legenyhébbnek tekinthető légiközlekedési rendellenességeket is. Igaz ott a jogalkotó nem teszi kötelezővé, hanem csak azt mondja, hogy szakmai vizsgálat keretében lehet azt vizsgálni.

A szakmai vizsgálat általános eljárásrendjét a Kbvt., részletes szabályait a polgári célú légiközlekedés területén a légiközlekedési balesetek, a repülőesemények és a légiközlekedési rendellenességek szakmai vizsgálatának szabályairól szóló 123/2005. (XII. 29.) GKM rendelet, az állami célú légiközlekedés vonatkozásában pedig a kizárólag állami légi járművel bekövetkezett légiközlekedési balesetek, repülőesemények és légiközlekedési rendellenességek szakmai vizsgálatának részletes szabályairól, valamint a kizárólag állami légi járművel összefüggő üzemeltetési vizsgálat szabályairól szóló 35/2008. (XII. 5.) KHEM-HM-IRM együttes rendelet tartalmazza.

Fontosnak tartom megemlíteni, hogy a légi jogban az egyes repülési szakterületeket a polgári és az állami célú légiközlekedés vonatkozásában külön-külön tárcaszintű rendeletek szabályozzák, így ha a légi jog jogforrási rendszerét megnézzük, láthatjuk, hogy az egyes szakterületek (pl: zajgátló védőövezetek, üzemeltetési engedélyek, szakszolgálati engedélyek, stb.) vonatkozásában az alapvető szabályok az Lt.-ben (illetve a Kbvt.-ben), a részletes végrehajtási szabályok pedig az Lt. felhatalmazása alapján kibocsátott, a honvédelemért felelős<sup>6</sup>, valamint a közlekedésért felelős miniszter<sup>7</sup> által kiadott rendeletben találhatók.

---

<sup>6</sup> honvédelmi miniszter

<sup>7</sup> nemzeti fejlesztési miniszter

/Példa: Üzembentartással és üzembentartási engedéllyel kapcsolatos generális szabály található az Lt. 19. §-ában, mely azonban a polgári célú légitözlekedés területén a polgári légi jármű üzembentartásának szakmai feltételeiről és engedélyezési eljárásáról szóló 20/2002. (III. 30.) KöViM rendelettel, az állami célú légitözlekedés területén pedig az állami repülések céljára szolgáló repülőtér és a katonai repülés céljára földön telepített léginavigációs berendezés üzembentartásának feltételeiről szóló 27/2001. (XI. 23.) HM rendeletben foglaltakkal együtt alkalmazható./

A belső jogban tehát az Lt., a Kbt., továbbá a fenti két tárcarendelet rendelkezései, a külső jogban a nemzetközi jog területén számos NATO egységesítési egyezmény (pl: STANAG 3531, stb.), a közösségi jog vonatkozásában elsősorban a nemzetközi polgári repülésről szóló, 1944. év december 7-én Chicagóban aláírt egyezmény 13. függeléke, valamint az Európai Tanács 94/56/EK irányelvén alapul<sup>8</sup>.

A szakmai vizsgálat rendeltetése (célja) a Kbt. 8. §-ának (1) bekezdésében foglaltak alapján a légitözlekedési esemény okának megállapítása a jövőbeni légitözlekedési balesetek és egyéb légitözlekedési események megelőzése érdekében. A törvény kiemeli továbbá, hogy az nem irányulhat a vétkesség vagy felelősség, illetve jog vagy kötelezettség megállapítására. A jogosultsággal összefüggésben szabályt tartalmaz arra, hogy a szakmai vizsgálat nem érintheti a légitözlekedési baleset és egyéb légitözlekedési esemény vizsgálatában résztvevő más hatóság feladat- és hatáskörét.

A Kbt. garanciális rendelkezése, hogy a KBSz és annak főigazgatója, helyettese és más köztisztviselői feladatkörükben – ide nem értve a miniszter felügyeleti jogaival összefüggő feladatokat – nem utasíthatók.

Ha a légitözlekedési eseménnyel összefüggésben közigazgatási, szabálysértési vagy büntetőeljárás indult, a szakmai vizsgálatot ezektől az eljárásoktól függetlenül kell lefolytatni. A vizsgálat során szükségessé váló együttműködést biztosítani kell. A szakmai vizsgálat függetlensége érdekében a törvény rögzíti, hogy a hatósági eljárás a szakmai vizsgálatot nem akadályozhatja, a vizsgálati cselekmények párhuzamosan is lefolytathatók. A büntetőeljárás elsőbbségére tekintettel meghatározza, hogy a szakmai vizsgálat a büntetőeljárás lefolytatását nem akadályozhatja.

Számomra, és a jogszabály előkészítése során szinte valamennyi tárcaképviselő számára érthetetlen volt, hogy a közigazgatási hatósági ügynek nem minősülő szakmai vizsgálatra – amennyiben maga a törvény kivételt nem tesz – a Ket. szabályait kell alkalmazni, azt is mondhatnánk, hogy a mindennapi életben a KBSz hatóságként funkcionál.

A törvény meghatározza a közlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatához kapcsolódó, a törvény alkalmazását elősegítő mellőzhetetlen fogalmakat. A légitözlekedés

---

<sup>8</sup> Meg kívánom azonban jegyezni, hogy a Tanács 94/56/EK irányelvét a közeljövőben hatályon kívül helyezik. Az Európai Parlament a polgári légitözlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról szóló 2010. szeptember 21-i jogalkotási állásfoglalásával a rendelet tervezetét elfogadta. A rendelet tervezet egyértelműen kimondja, hogy „e rendelet nem alkalmazandó olyan biztonsági vizsgálatokra, amelyek katonai, vámhatósági, rendőri vagy hasonló célú szolgálatot teljesítő légi jármű esetében bekövetkező balesetekkel és súlyos repülőeseményekkel kapcsolatosak, kivéve ha az érintett tagállam úgy határoz az 5a. cikk (3) bekezdésével és a nemzeti jogszabályokkal összhangban”.

területén a fogalmak néhány kivétellel megegyeznek a vonatkozó irányelvekben meghatározott vagy használt definíciókkal. E fogalmak meghatározása azonban az állami célú légitársaságok részvevői számára nehezen értelmezhető, álláspontom szerint nem kellően normatívák.

Hiába hozott a jogalkotó a vonatkozó tárcarendelemben az egyes eseményekre példákat, a gyakorlati tapasztalat azt mutatja, hogy sok esetben az esemény minősítése nem egyértelmű, jelentős nehézségeket okoz.

A szakmai vizsgálatra vonatkozó általános szabályok közül a törvény felsorolja a szervezetet a szakmai vizsgálat során megillető jogosultságokat, mindenképp rögzítve, hogy a szakmai vizsgálatot szükség esetén a többi közigazgatási hatósággal egyeztetett módon, a büntetőeljárást nem akadályozva kell lefolytatni.

A szakmai vizsgálat megindítása a légitársasági baleset bejelentésével kezdődik. A KBSZ haladéktalanul visszaigazolja a bejelentés vételét, és megteszi a vizsgálat megkezdéséhez szükséges intézkedéseket. A főigazgató a kivizsgálási kötelezettség körébe eső esetekben haladéktalanul kijelöli a vizsgálóbizottság tagjait. Egyéb légitársasági események esetében – annak mérlegelése alapján, hogy a körülmények indokolják-e a szakmai vizsgálat lefolytatását – a vizsgálóbizottság felállítására későbbi időpontban is sor kerülhet.

A jogalkotó meghatározza a vizsgálóbizottsággal kapcsolatos alapvető követelményeket, amelynek tagjait a főigazgató jelöli ki. A törvény meghatározza azokat az eseményfajtákat, amelyek esetén – mérlegelés alapján – a szakmai vizsgálat elvégzésére szakmai kivizsgáló jelölhető ki. Ez esetben a szakmai kivizsgáló ugyanazokkal a jogosultságokkal rendelkezik, mint a vizsgálóbizottság. A törvény lehetőséget ad arra, hogy a katonai szállítmányokat, illetve állami légitársaságot vagy honvédségi, rendészeti szervek üzemeltetését is érintő balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatában e szervek szakemberei megfigyelőként részt vehessenek.

A jogalkotó rögzíti továbbá az egyes eljárási cselekmények (pl: helyszínbiztosítás, adatrögzítés, stb.), a bizonyítékok megőrzésével és a szakmai vizsgálatba bevont személyekkel kapcsolatos általános szabályokat.

A szakmai vizsgálat a zárójelentéssel zárul. A zárójelentés elkészítése a szakszerűséget és tényszerűséget hivatott biztosítani, melyet a főigazgató bocsát ki. A zárójelentés rendeltetése a légitársasági baleset okainak feltárása, és az azokból levonható következtetések, javaslatok felhasználása.

A kizárólag állami légitársasággal bekövetkezett légitársasági balesettel, repülőeseménnyel és légitársasági rendellenességgel összefüggő zárójelentést a közlekedésbiztonsági szervnek meg kell küldenie az érintett üzemeltetőnek és üzemeltetőnek, továbbá az állami légitársasággal összefüggő biztonsági ajánlást – érintettségük esetén – a NATO-tagországok repülésbiztonsági szervezeteinek.

Kiemelendő, hogy a zárójelentés kötelező erővel nem bír, ellene jogorvoslati eljárás nem kezdeményezhető, a zárójelentés tekintetében a hatósági döntés végrehajtására vonatkozó szabályok nem alkalmazhatóak.

## A KÖZIGAZGATÁSI HATÓSÁGI VIZSGÁLAT

A fentiekben említettem, hogy a légitözlekedési eseményekkel összefüggő szakmai vizsgálatnak nem célja a vétkesség vagy felelősség, illetve jog vagy kötelezettség megállapítása. A szakmai vizsgálat nem minősül közigazgatási hatósági eljárásnak, még akkor sem, ha a Kbt.-ben foglaltak alapján számos kérdésben a Ket. szabályait kell alkalmazni.

A szakmai vizsgálat irányultsága viszont még nem jelenti azt, hogy az állam lemond a büntető hatalmáról, mivel az eseménnyel összefüggésben bizonyos feltételek teljesülése esetén büntetőeljárás, egyes esetekben pedig közigazgatási hatósági eljárás is indítható. Amennyiben a légitözlekedési eseménnyel összefüggésben büntetőeljárást nem indítanak, viszont a közigazgatási hatósági vizsgálat végén megállapításra kerül a súlyos normasértés, úgy büntetőeljárás kezdeményezhető.

Korábban mind a szakmai vizsgálatot, mind a hatósági vizsgálatot a HM KLH folytatta le, nem biztosítva így a két eljárás teljes függetlenségét. Tekintettel azonban arra, hogy ez a szervezeti felépítés és feladatkör összeférhetetlen volt, a légügyi igazgatás rendszerében nagyobb változtatásokra volt szükség. 2006. január 01-jével felállításra került a KBSz, melynek feladata a polgári célú légitözlekedésben bekövetkezett légitözlekedési balesetek, a vasúti és a vízi balesetek, súlyos események független szakmai vizsgálata volt. 2007. január 01-jei hatállyal ez a szervezet átvette azonban az állami célú légitözlekedésben bekövetkezett súlyosabb légitözlekedési események szakmai vizsgálatát is.

Most már mind a polgári, mind az állami célú légitözlekedésben bekövetkezett légitözlekedési eseményekkel összefüggő közigazgatási hatósági vizsgálatot a 2007. január 01-jével létrehozott NKH látja el. E szervezet a kezdetben csak a polgári célú légitözlekedésben bekövetkezett légitözlekedési eseményekkel összefüggő hatósági vizsgálatot végezte, azonban 2007. július 01-jével az állami célú légitözlekedés légitözlekedési eseményeit is ő vizsgálja e szempontból. Így a fentiekben említett teljes összeférhetetlenség kiküszöbölésre került.

A vizsgálat jogalapját részben az NKH statútum rendelete 5/A. § (3) bekezdésének e) pontja, részben a Ket. képezi. A 263/2006. (XII. 20.) Korm. rendeletben megfogalmazottak szerint a katonai légügyi hatósági feladatokat ellátó LH feladata különösen az állami légitözlekedéssel előforduló légitözlekedési balesetekkel és repülőeseményekkel kapcsolatos közigazgatási hatósági eljárás lefolytatása.

Az LH ezen eljárását a Ket. szabályai szerint végzi. A közigazgatási hatósági vizsgálat ebben az esetben hatósági ellenőrzésnek tekinthető. A katonai légügyi hatóság e légitözlekedési események esetén tulajdonképpen azt vizsgálja, hogy az állami célú légitözlekedés szakszemélyzete (a repülőhajózó, a légiforgalmi irányító és a repülőműszaki földi szakszemélyzet is!) betartotta-e az előírt szakmai normákat. A vizsgálat ebben az esetben már irányulhat a vétkesség és felelősség megállapítására, mivel a Ket. 94. § (1) bekezdésének c) pontja alapján:

„Ha a hatóság a hatósági ellenőrzés eredményeként megállapítja, hogy az ügyfél a jogszabályban, illetve hatósági határozatban foglalt előírásokat megsértette,



c) ha az a) és a b) pont azért nem alkalmazható, mert a hatóság az adott jogszabálysértés tekintetében nem rendelkezik hatáskörrel vagy illetékességgel, a hatóság megkeresi az intézkedésre hatáskörrel rendelkező hatóságot, illetve fegyelmi, szabálysértési, büntető-, polgári vagy egyéb eljárást kezdeményez.”

Az eljárás megindítása – a szakmai vizsgálattal ellentétben – nem kötelező, az az NKH illetékes vezetőjének diszkrecionális jogköre. Sajnos hatósági éveim alatt többször előfordult, hogy súlyosabb légiközlekedési esemény vonatkozásában hatósági vizsgálatot nem folytattunk, míg enyhébb súlyú esemény tekintetében viszont elrendelte az igazgató/főigazgató a vizsgálatot. Figyelemmel arra, hogy a Ket. – amellett, hogy garanciális szabályokat állapít meg – viszonylag nagy mozgásteret biztosít a különös eljárási szabályok számára ahhoz, hogy azok megfelelően érvényre juttathassák a különböző közigazgatási eljárásfajták sajátosságait, ezért véleményem szerint célszerű lenne e vizsgálat speciális szabályait külön jogszabályban, törvényi szinten (pl: Lt.-ben) szabályozni.

A katonai légügyi hatóság a hatósági ellenőrzés során alapvetően a Ket. szabályait alkalmazza.

A közigazgatási eljárásban a tényállás tisztázása során, illetve a tényállás tisztázását követően az LH döntést hoz. Az ügy érdemében a hatóság határozattal, míg az ún. eljárási kérdésekben végzéssel dönt. A határozat a következő részekből áll:

- fejléc;
- rendelkező rész;
- indokolás;
- záró rész.

Alkotmányunk az alapvető jogok körében biztosítja a jogorvoslathoz való jogot. E szerint a törvényben meghatározottak szerint mindenki jogorvoslattal élhet olyan bírósági, közigazgatási és más hatósági döntés ellen – tehát a tárgybeli eljárásban születendő határozat ellen is –, amely a jogát vagy jogos érdekét sérti.

A közigazgatási hatósági vizsgálat során, amennyiben szükséges a katonai légügyi hatóság az érintett szakszemélyzet szakszolgálati engedélyét felfüggesztheti. Az állami célú légiközlekedés szakszemélyzetének szakszolgálati engedélyeiről szóló 16/1998. (X. 28.) HM-EüM együttes rendelet 12. §-ának (1) bekezdésében foglaltak alapján ”A Hatóság a szakszolgálati engedélyt felfüggeszti, ha ...az engedéllyessel szemben a légiközlekedés biztonságának veszélyeztetése vagy szakszolgálati engedélyhez kötött tevékenységgel összefüggő bűncselekmény miatt büntetőeljárás van folyamatban, a büntetőeljárás jogerős befejezéséig; ...légiközlekedési baleset vagy rendkívüli repülőesemény vizsgálata során a Hatóság vagy az általa a vizsgálatra kijelölt üzemben tartó megállapítja, hogy az engedélyes a szakszolgálat foglalkozási szabályait megszegte, de ellene büntetőeljárás nem indult, három hónaptól egy évig terjedő időtartamra; azt az állományilletékes parancsnok az a)-e) pontokban szereplő okokból írásban javasolta.”

# A BÜNTETŐELJÁRÁS

A légiközlekedési eseményeket nemcsak szakmai, hatósági, hanem büntetőjogi szempontból is indokolt vizsgálni, mivel az állam nem mond le a büntetőhatalmáról. A büntetőeljárás a büntetőjogi felelősségre vonás törvényes rendje. A büntetőeljárás az államhatalmi tevékenység része, ezen belül az igazságszolgáltatási tevékenység fő ága. Célja nagyon egyszerűen a büntetőjogi felelősség kérdésének eldöntése.

A büntetőeljárás funkciói alapvetően külső és belső funkciók lehetnek, melyek a következők:

Külső funkciók: a) bűnüldözés;

b) védelem;

c) ítélkezés.

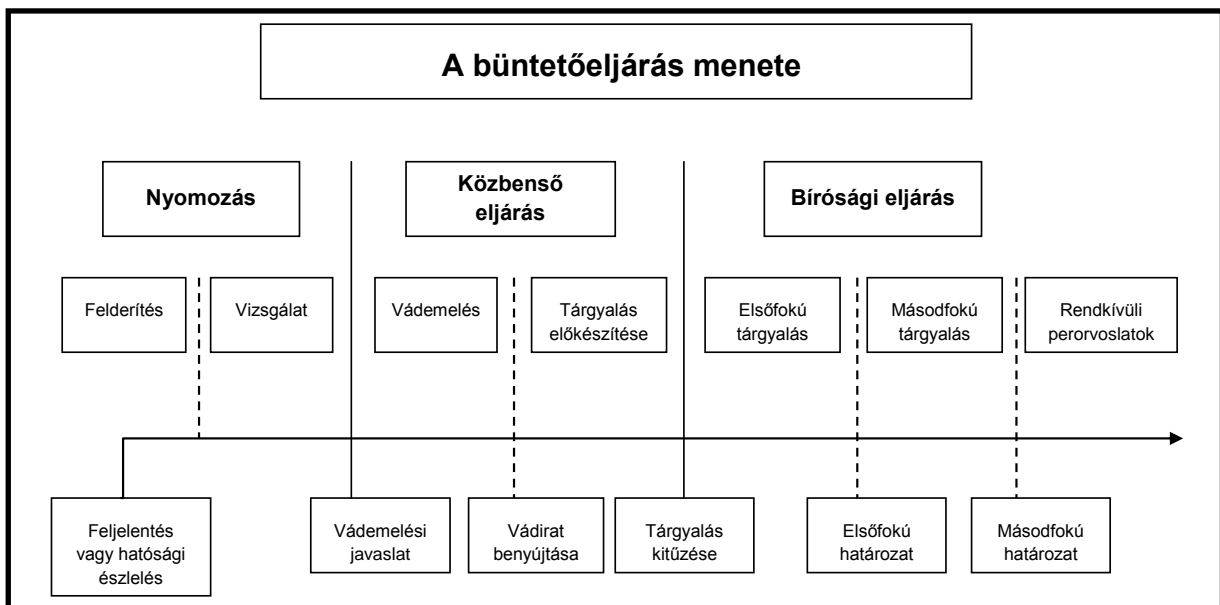
Belső funkciók: a) az anyagi törvényesség biztosítása;

b) az alaki törvényesség biztosítása;

c) az igazság érvényre juttatása.

A büntetőeljárás három fő szakaszra tagolható: a nyomozási szakra, a közbenső eljárásra, a bírósági eljárásra, valamint a végrehajtásra.

A nyomozási szaknak további két fő része van, nevezetesen a felderítés, amikor az ismeretlen tettessel szemben indított eljárás során a terhelt személyének a kiderítése a fő cél, továbbá a vizsgálat, mely során a nyomozó hatóság összegyűjti a bizonyítékokat. A közbenső eljárás szintén két részre osztható: a vádemelésre és a tárgyalás előkészítésére. A vádemelés során az ügyészség a nyomozó hatóság vádemelési javaslata alapján dönt arról, hogy álláspontja szerint elegendő bizonyíték gyűlt-e össze a bírósági szakhoz. A tárgyalás előkészítésénél a bíróság dönt a vád alá helyezéséről. A bírósági eljárásnak szükségszerű része az elsőfokú eljárás, melyet követően kerülhet sor a másod-, illetve a harmadfokú eljárásra. Az egyes szakaszok egy része bizonyos esetekben elmaradhat, vagy más szakaszokkal összeolvadhat. A büntetőeljárás menetét nagyon röviden az alábbi ábra szemlélteti:



3. ábra. A büntetőeljárás menete

A büntetőeljárás során a bíróság a légitözlekedési szakszemélyzet tagjával szemben büntetést szabhat ki, mely nem más, mint a bűncselekmény elkövetése miatt a törvényben meghatározott joghátrány, a bűnözés elleni küzdelem eszköze. A Büntető Törvénykönyvünkben foglaltak alapján a büntetés célja a társadalom védelme érdekében annak megelőzése, hogy akár az elkövető, akár más bűncselekményt kövessen el. A büntetés célja tehát két szinten valósul meg. A büntetés célja akkor valósul meg, ha a büntetés az elkövető nevelését, megjavítását eredményezi, és alkalmas arra, hogy másokat is visszatartsa a bűnözéstől. A büntetés fő feladata a társadalomba való beépülési folyamat zavarának a megszüntetése.

A büntetőeljárás megindítása bizonyos feltételek megléte esetén kötelező. Az eljárást a Be. szerint kell lefolytatni. Érdemes kiemelni, hogy a szolgálati törvényünk, a Hjt. lehetőséget biztosít arra, hogy az állomány tagja ellen indított büntetőeljárás esetén – a fegyelmi eljárástól függetlenül – ha annak indokai fennállnak a szolgálati beosztásból felfüggeszthető legyen.

Ahogy a fentiekben említettem, amennyiben szükséges, a katonai légügyi hatóság az érintett szakszemélyzet szakszolgálati engedélyét felfüggesztheti. Az állami célú légitözlekedés szakszemélyzetének szakszolgálati engedélyeiről szóló 16/1998. (X. 28.) HM-EüM együttes rendelet 12. §-ának (1) bekezdésében foglaltak alapján "A Hatóság a szakszolgálati engedélyt felfüggeszti, ha ...az engedéllyel szemben a légitözlekedés biztonságának veszélyeztetése vagy szakszolgálati engedélyhez kötött tevékenységgel összefüggő bűncselekmény miatt büntetőeljárás van folyamatban, a büntetőeljárás jogerős befejezéséig."

Véleményem szerint – a fenti körülmények figyelembevételével – megállapítható, hogy a légitözlekedési szakszemélyzet tagjai talán ettől az eljárástól tartanak (vagy inkább félnek?) a legjobban.

## A SZABÁLYSÉRTÉSI ELJÁRÁS

Előfordulhat, hogy egy légitözlekedési esemény kapcsán a légitözlekedési szakszemélyzet tagja kevésbé súlyos, szabálysértésnek minősülő cselekményt követ el. Szabálysértés az a jogellenes, tevékenységben vagy mulasztásban megnyilvánuló cselekmény, mely a bűncselekményekhez képest enyhébb fokban sérti vagy veszélyezteti a társadalom általánosan elfogadott együttélési normáit, akadályozza vagy zavarja a közigazgatás működését, illetve meghatározott tevékenység vagy foglalkozás gyakorlására vonatkozó jogszabályokba ütközik.

Az eljárás megindítása ebben az esetben is kötelező, az eljárást a szabálysértésekről szóló 1999. évi LXIX. törvény szerint kell lefolytatni, azonban a törvényben nem nevesített egyes szabálysértéseket – így a közlekedési szabálysértéseket is – a 218/1999. (XII. 28.) Korm. rendelet tartalmazza.

A szabálysértési eljárás célja az érdemi döntés meghozatala, a szabálysértési felelősség kérdésének eldöntése. Gyors és eredményes fellépést kell biztosítani azokkal a jogsértő magatartásokkal szemben, melyek a bűncselekményekhez képest enyhébb fokban sértik vagy veszélyeztetik a

társadalom általánosan elfogadott együttélési normáit. A hatóság ilyen tartalmú akarat-kijelentése határozat formájában történik. A határozatok tartalmuk szerint kétfélék lehetnek: a hatóság vagy büntetést szab ki, illetőleg intézkedést alkalmaz, vagy megszünteti az eljárást.

A szabálysértést elkövetőkkel szemben az alábbi, az adott jogellenességi kör súlyához igazodó jogkövetkezmények alkalmazhatók:



4. ábra. A szabálysértés jogkövetkezményei

A szabálysértési hatóság elsőfokú határozata ellen – a közigazgatási hatósági eljáráshoz és büntetőeljáráshoz hasonlóan – jogorvoslat vehető igénybe, jelen esetben kifogás terjeszthető elő.

A tárgybeli Korm. rendelet 59. §-ában foglaltak alapján a közlekedésrendészeti szabálysértések (pl: ittas vezetés, engedély nélküli vezetés, légi jármű fedélzetén elkövetett szabálysértés, stb.) a rendőrség hatáskörébe tartoznak, azonban a Magyar Honvédség hivatásos és szerződéses állományú katonáinak jogállásáról szóló 2001. évi XCV. törvényben (a továbbiakban: Hjt.) foglaltak szerint ebben az esetben az állományilletékes parancsnok (vezető) fog eljárni, mivel az állomány tagja által szolgálati helyén, illetőleg a szolgálattal összefüggésben elkövetett szabálysértést fegyelmi eljárás keretében kell elbírálni. A gyakorlati tapasztalatom azt mutatja, hogy a tanulmányban bemutatott vizsgálatok közül talán ez a legritkábban előforduló eljárás.

## A FEGYELMI ELJÁRÁS

Az állami célú légi közlekedés szakszemélyzete a szakszolgálati tevékenység, illetve az adott repülési feladat során olyan csekélyebb súlyú normasértést is elkövethet, melynek eredményeként fegyelmi eljárás indítható.

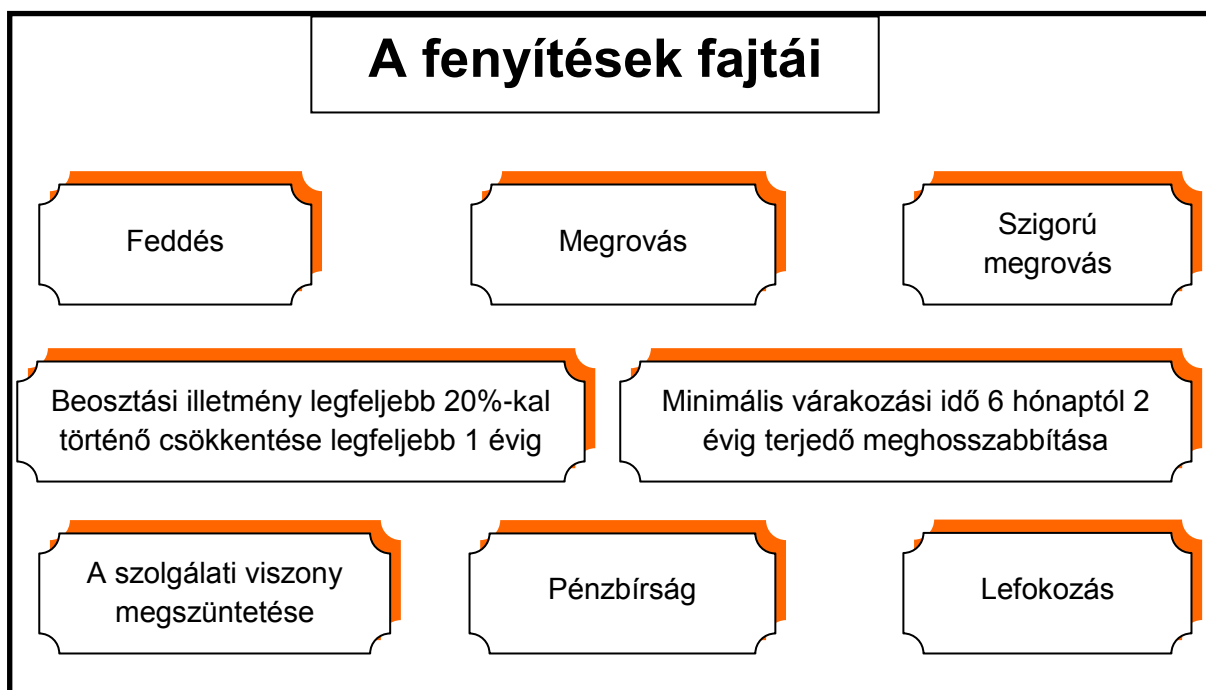
A fegyelmi eljárás megindítására a Hjt.-ben meghatározott kivételekkel az állományilletékes parancsnok (vezető) jogosult. Az eljárást a törvény XII. fejezete szerinti szabályok szerint kell lefolytatni abban az esetben, ha a szakszemélyzet tagja a szolgálati viszonyával kapcsolatos kötelezettségét vétkesen (szándékosan vagy gondatlanul) megszegi. Az eljárás megindítása tehát kötelező.

A fegyelemsértés esetén a törvényben biztosított hátrányok (fegyelmi fenyítés) alkalmazásának célja a szolgálati rend és fegyelem védelme, az elkövető nevelése, valamint másoknak a fegyelemsértéstől való visszatartása. A törvény ezek közül a nevelésnek biztosít elsődleges funkciót.

Előfordulhat azonban olyan eset is, amikor a szakszemélyzet a szolgálati helyén, illetve a szolgálattal összefüggésben szabálysértést követ el. Ebben az esetben szintén fegyelmi eljárás keretében kell elbírálni az állomány tagja által elkövetett normasértést. A Hjt. 134. §-ának (3) bekezdésében foglaltak alapján, ha a fegyelemsértést megvalósító magatartás egyben bűncselekménynek is minősül, a fegyelemsértés elévülési ideje megegyezik a bűncselekménynek a Büntető Törvénykönyvünkben meghatározott elévülési idejével. Ha a vétkes kötelezettségszegésről a fegyelmi jogkör gyakorlója a törvényben meghatározott határidőn túl szerez tudomást, a fegyelmi eljárást csak a hivatásos állományúnak a büntetőeljárásban gyanúsítottként történő bevonását követően, az erről való tudomásszerzéstől számított három hónapon belül lehet megindítani.

Az eljárásnak véleményem szerint a fenti eljárásokban alkalmazott hátrányokhoz képest a szakszemélyzet szakszolgálati tevékenységét kevésbé vagy egyáltalán nem befolyásoló „enyhébb” jogkövetkezményei lehetnek.

A fegyelmi eljárás során a következő fenyítések alkalmazhatók:



5. ábra. A fenyítések fajtái

Gondoljunk csak bele, hogy egy aktív repülőhajózó (akinek a repülés jelenti az életét) melyik büntetést érzi súlyosabbnak: az állományilletékes parancsnok által kiszabott megrovást, vagy a katonai légügyi hatóság által a szakszolgálati engedélyének 6 hónapra való felfüggesztését. Ez viszont nem jelenti azt, hogy egy elkövetett normasértés esetén a szakszemélyzet tagja csak egy „büntetéssel” sújtható.

Amennyiben például egy repülőműszaki földi szakszemélyzet tagja a szakszolgálat foglalkozási szabályait megszegte, mellyel fegyelemsértést valósít meg, úgy a hatóság egyszer a rendeletben meghatározott időre felfüggesztheti az engedélyes szakszolgálati engedélyét, valamint a Ket.-ben foglaltak alapján köteles az állományilletékes parancsnoknál fegyelmi eljárást kezdeményezni. A fegyelmi eljárás során pedig az állományilletékes parancsnok megrovásban részesítheti a fegyelemsértést elkövetőt.

Lehetőség van továbbá a fegyelmi eljárás felfüggesztésére, különösen akkor, ha a cselekmény elbírálása olyan előzetes kérdéstől függ, amelynek eldöntése bíróság vagy más hatóság hatáskörébe tartozik. Ebben az esetben az állományilletékes parancsnok felfüggeszti az eljárást a bíróság vagy a hatóság döntéséig. Természetesen a fegyelmi eljárás felfüggesztésének tartama nem számít be a fegyelmi eljárás lefolytatására nyitva álló, illetve az elévülési időbe.

Ha viszont az ügyben büntetőeljárás indult, a fegyelmi eljárást meg kell szüntetni. Előfordulhat az is, hogy a fegyelmi eljárás során azt állapítják meg, hogy az eljárás alapjául szolgáló magatartás bűncselekmény, vagy fegyelmi eljárásban el nem bírálható szabálysértés alapos gyanújának megállapítására alkalmas. Ebben az esetben az illetékes nyomozó, illetve szabálysértési hatósághoz feljelentést kell tenni. A Hjt. 168. §-ában foglaltak alapján „ha az állomány tagjával szemben büntetőeljárás indul, a szolgálati beosztásából az eljárás befejezéséig felfüggeszthető”. E felfüggesztésnek azonban kizárólag akkor van helye, ha az állomány tagja terhére rótt bűncselekmény a Honvédség tekintélyét, a működésébe vetett közbizalmat súlyosan sérti vagy veszélyezteti, illetve a büntetőeljárás miatt az elkövetőnek a szolgálattól való távol tartása indokolt.

A fegyelmi eljárást az állományilletékes parancsnok határozattal zárja le, mely bevezető, valamint rendelkező részből és indokolásból áll. A közigazgatási hatósági eljáráshoz hasonlóan itt is a döntés ellen jogorvoslattal élhet a szakszemélyzet tagja, azaz a fegyelmi ügyben hozott érdemi határozat ellen annak kézbesítését követő 8 napon belül az előljáró parancsnokhoz fellebbezést nyújthat be.

## A HONVÉDSÉGI BELSŐ VIZSGÁLAT

Az állami célú légitözlekedésben bekövetkezett légitözlekedési események vizsgálatát – a fenti vizsgálatok lefolytatásától függetlenül – a Magyar Honvédség felső vezetése is elrendelheti. E vizsgálat elrendelése diszkrecionális jogkörben hozott döntés, azaz az eljárás az illetékes vezető, előljáró mérlegelése alapján indítható.

Az eljárási rendre nincsenek erre a célra külön alkotott speciális eljárási szabályok, tapasztalatom szerint a vizsgálatot lefolytató személyek az analógia elve alapján a szakmai vizsgálat, illetve a hatósági vizsgálat szabályait alkalmazzák.

A fentiek alapján e vizsgálat tulajdonképpen szintén szigorú szakmai vizsgálatnak tekinthető, véleményem szerint azzal a kiegészítéssel, hogy ebben az esetben a vizsgálatot folytató személy vagy bizottság katonai szakmai (honvédelmi) szempontból is vizsgálja az adott eseményt.



2. kép. /Forrás: <http://www.baon.hu/galeriap/19548> 2010.11.13./

## ÖSSZEFOGLALÁS

A légiközlekedési események többféle szempontból (pl: szakmai, hatósági, büntetőjogi, stb.) vizsgálhatók, így előfordulhat, hogy a légiközlekedési események legsúlyosabb esetével, azaz egy légiközlekedési balesettel összefüggésben több vizsgálat indul.

A 2008. április 17-én kiképzési repülés végrehajtása során lezuhant MIG-29B típusú vadászrepülőgép légiközlekedési balesetével kapcsolatban is több eljárást indítottak az illetékes szervek: egyrészt szakmai vizsgálat keretében vizsgálta a KBSz a baleset körülményeit, másrészt közigazgatási hatósági vizsgálatot indított az NKH LI, és természetesen nem maradhatott el az ügyészségi vizsgálat (büntetőeljárás) sem.



3. kép. /Forrás: <http://www.inforadio.hu/galeria.phtml?id=985> 2010.11.13./

Nagyon fontos kihangsúlyozni, hogy az általam bemutatott minden egyes eljárásban az esemény részrehajlásmentes, tárgyilagos elbírálása feltételeinek megteremtése az egyik legfontosabb cél. Megítélésem szerint a vizsgálatok közötti alapvető különbségeket, valamint az egyes vizsgálatok (főként a szakmai és a közigazgatási hatósági vizsgálat) alapvető eljárási szabályait nemcsak a vizsgálatot végző szakembereknek, hanem az állami célú légitársaság tagjainak is ismernie kell, hiszen nem tudhatja az ember, hogy másnap nem vele történik-e meg egy légitársasági esemény.

#### FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] 1995. évi XCVII. törvény a légitársaságokról
- [2] 1998. évi XIX. törvény a büntetőeljárásról
- [3] 1999. évi LXIX. törvény a szabálysértésekről
- [4] 2001. évi XCV. törvény a Magyar Honvédség hivatásos és szerződéses állományú katonáinak jogállásáról
- [5] 2004. évi CXV. törvény a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól
- [6] 2005. évi CLXXXIV. törvény a légi-, a vasúti és a vízi közlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról
- [7] 218/1999. (XII. 28.) Korm. rendelet az egyes szabálysértésekről
- [8] 263/2006. (XII. 20.) Korm. rendelet a Nemzeti Közlekedési Hatóságról
- [9] 278/2006. (XII. 23.) Korm. rendelet a Közlekedésbiztonsági Szervezetről
- [10] 19/2003. (V. 8.) HM-IM együttes rendelet a Magyar Honvédség katonai nyomozó hatóságairól és a bűncselekmények parancsnoki nyomozásáról
- [11] 24/2005. (VI. 30.) HM rendelet a Magyar Honvédség Szolgálati Szabályzatának kiadásáról
- [12] 40/2007. (XI. 28.) HM rendelet a katonai szolgálati viszony méltatlanság címén történő megszüntetésének eljárási szabályairól
- [13] 35/2008. (XII. 5.) KHEM-HM-IRM együttes rendelet a kizárólag állami légitársasággal bekövetkezett légitársasági balesetek, repülőesemények és légitársasági rendellenességek szakmai vizsgálatának részletes szabályairól, valamint a kizárólag állami légitársasággal összefüggő üzembentartói vizsgálat szabályairól