

**A Kúria
mint másodfokú bíróság
ítélete**

Az ügy száma: Kf.II.37.999/2019/9.

A tanács tagjai: . Tóth Kincső a tanács elnöke
. Szilas Judit előadó bíró
. Bögös Fruzsina bíró

A felperes: Felperes neve
(címe)

A felperes képviselője: . Hauser Edit ügyvéd
(cím)

és

. Kohlrusz Milán ügyvéd
(cím)

Az alperes: Innovációért és Technológiáért Felelős
Miniszter
(1011 Budapest, Fő utca 44-50.)

Az alperes képviselője: . Veres Ildikó kamarai jogtanácsos

A per tárgya: légiközlekedési hatósági ügyben hozott
határozat bírósági felülvizsgálata

A felülvizsgálati kérelmet benyújtó fél:

Az elsőfokú jogerős határozat:ővárosi Törvényszék
106.K.700.956/2018/27. számú ítélete

Rendelkező rész

A Kúria

- a Fővárosi Törvényszék 106.K.700.956/2018/27. számú ítéletét helybenhagyja;

- kötelezi a felperest, hogy 15 napon belül fizessen meg az alperesnek 40.000 (negyvenezer) forint felülvizsgálati eljárási költséget;

- kötelezi a felperest, hogy fizessen meg az államnak - külön felhívásra - 40.000 (negyvenezer) forint fellebbezési illetéket.

Az ítélet ellen felülvizsgálatnak helye nincs.

Indokolás

A felülvizsgálat alapjául szolgáló tényállás

- [1] A felperes üzemben tartásában lévő HA-XEF lajstromjelű Magnus eFusion típusú elektromos hajtórendszerű kísérleti célú légi jármű 2018. május 31-én 10 órakor a Pécs-Pogány repülőtér 16-os futópályáról próbarepülést hajtott végre. A Repülés Előtti Ellenőrzési Űrlap (a továbbiakban: ellenőrzési űrlap) szerint a repülés időpontjában a légi jármű kijelölt parancsnoka **B. J.** (a továbbiakban: B. J.) volt, azonban azt ténylegesen **K. G.** (a továbbiakban: K. G.) vezette, aki a hatóság egyedi repülési engedélye értelmében e feladatra nem volt kijelölhető. A légi jármű vezetőjének kb. 120 méter domborzat feletti magasságnál végrehajtott manővere közben a gép süllyedni kezdett, majd zuhanva a földnek csapódott és kigyulladt. Ennek következtében a fedélzeten tartózkodó B. J. és K. G. az életét veszítette.
- [2] Az alperes a légi járművel bekövetkezett baleset kivizsgálása érdekében hatósági eljárást indított, amely alapján a 2018. szeptember 28. napján kelt LKH/4168-35/2018-ITM számú határozatának a felperest érintő részében megállapította, hogy a felperes, mint az egyedi repülési engedély jogosítottja felelős a légiközlekedési szabályok megsértéséért, ezért 250.000 forint légiközlekedési bírság megfizetésére kötelezte.
- [3] Indokolásában a baleset körülményeinek részletes rögzítését követően a légi járművek gyártásáról, építéséről és műszaki alkalmasságáról szóló 21/2015. (V. 4.) NFM rendelet (a továbbiakban: NFM rendelet) 28. § (1) bekezdésében és 31. §-ban foglaltakat felhívva rögzítette, hogy a felperes vezetői egyértelmű tudomással bírtak arról, miszerint K. G. korábban több repülés során - ahogy a baleset során is - vezette a repülőgépet, ezért a felperes a kísérleti légi jármű engedély nélküli vezetésre történő kijelölésével a kísérleti gépjármű vezetésére vonatkozó jogszabályokat megsértette. Részletesen kifejtette, hogy a felperes felelősségének megállapításánál mely tanúvallomásokat értékelte.

A kereseti kérelem és az alperesi védírat

- [4] A felperes a keresetében elsődlegesen az alperes határozatának megváltoztatásával a légiközlekedési szabályok megsértéséért a felelősségét megállapító és a légiközlekedési bírság megfizetésére kötelező rész mellőzését, másodlagosan a határozat e részének megsemmisítését és az alperes új eljárásra kötelezését kérte.
- [5] Hangsúlyozta, hogy a baleset időpontjában a légi járművön a rendelkezésre álló írásban kiállított ellenőrzési űrlap szerint K. G. megfigyelőként volt jelen. Kiemelte, hogy a társaság vezetőinek bár tudomása volt arról, hogy alkalmanként a balesetet megelőzően

K. G. a perbeli légijárművet vezette, azonban ez nem jelenti azt, hogy ténylegesen erre a feladatra ki is jelölte. Miután a minőségügyi vezető a légijármű vezetésére csak írásbeli formában jelölheti ki a megadott személyt, így a fenti tények kijelölésként nem értékelhetők.

- [6] Álláspontja szerint az alperes határozatából nem állapítható meg, hogy a felelősség körében döntését mely bizonyítékokra alapította. A határozatban megjelölt három tanúvallomás alapján kizárólag az volt rögzíthető, hogy a vezetőinek tudomása volt arról, hogy K. G. a légijármű vezetőjeként tartózkodott a repülőgépen, ugyanakkor az ebből levont következtetése, miszerint ez a baleset napján kijelölést eredményezett, téves. Sérrelmezte, hogy az alperes a baleset időpontjában kiállított ellenőrzési lap tartalmát a döntés meghozatala során nem vette figyelembe.
- [7] A felperes a per tárgyalásán azzal is érvelt, hogy bár K. G. több repülés során pilóta volt, a határozatban a jogsértés kizárólag a 2018. május 31-én történt balesetre vonatkozik, ezért az alperes által a tárgyaláson tett előadás, miszerint a határozat a korábbi repülések során elkövetett jogsértésekre is vonatkozik, nem helytálló.
- [8] Az alperes a védiratában a határozatában foglalt indokokat fenntartva a felperes keresetének elutasítását kérte. Hangsúlyozta, hogy a rendelkezésre álló bizonyítékok a baleset időpontjában kiállított ellenőrzési úrlapon szereplő pozíciókat megdőntötték, és e körben hivatkozott H. R.(a továbbiakban: H. R.), B. L.(a továbbiakban: B. L.), **dr. B. G.** (a továbbiakban: dr. B. G.) és **F. G.** (a továbbiakban: F. G.) nyomozás során tett vallomásaiban foglaltakra. Érvelése szerint amennyiben K. G. kijelölése a felperes említett magatartása következtében nem állapítható meg, úgy kifejezetten meg kellett volna tiltania, hogy olyan személy vezesse a repülőgépet, akit arra nem jelöltek ki. A kijelölést alátámasztja továbbá a 2018. május 10. napján kiállított ellenőrzési úrlap, amelyben írásban is K. G. került pilótaként feltüntetésre.

Az elsőfokú ítélet

- [9] Az elsőfokú bíróság ítéletével a felperes keresetét elutasította. Indokolásában a közigazgatási perrendtartásról szóló 2017. évi I. törvény (a továbbiakban: Kp.) 43. § (1) bekezdésében foglaltakra utalva kifejtette, hogy a felperesnek a több jogsértés megállapítása körében tett keresetkiterjesztése érdemben nem volt vizsgálható, ezért arról nem kellett döntenie, hogy a határozat rendelkező része vonatkozik-e más repülésekre, kizárólag arról, hogy az alperes a 2018. május 31-i repülés tekintetében megalapozottan állapította-e meg felperes terhére a jogszabálysértés elkövetését. Megjegyezte, hogy az alperes határozata rendelkező részében jogsértést kizárólag a 2018. május 31-i repülés tekintetében állapított meg, a korábbi jogsértéseket

az indokolás szerint a jogkövetkezmény (bírság) mértékénél értékelte súlyosító körülményként.

- [10] Összegezése szerint az alperes az eljárása során az ügyben irányadó tényállást helyesen tárta fel, és a beszerzett bizonyítékokat okszerűen értékelte. A megelőző eljárás során rendelkezésre álló bizonyítékok és a perben meghallgatott I. A.(a továbbiakban: I. A.), valamint B. L. tanúvallomásaiban foglaltak alapján arra az álláspontra helyezkedett, hogy megállapítható, miszerint K. G. a baleset napját megelőzően már pontosan meg nem határozhatóan, de több alkalommal vezette a légitárművet, melyről a felperes vezetőinek tudomása volt.
- [11] Az NFM rendelet irányadó rendelkezéseit értékelve arra a következtetésre jutott, hogy a baleset időpontjában az ellenőrzési úrlapon bár K. G. csupán megfigyelőként (utasként) került feltüntetésre, és a kijelölés írásbeli formához kötött, de a felperes erről egyéb módon rendelkezett, amely ugyanúgy kijelölésnek minősült, mintha írásban történt volna, annak ellenére, hogy az intézkedésre előírt alaki forma megtartására nem került sor.
- [12] Álláspontja szerint a rendelkezésre álló tanúvallomásokból az is kétség kívül megállapítható volt, hogy K. G. által végrehajtott korábbi repülésekről bár a vezetőségnek tudomása volt, de ezeket nem tiltotta meg, így lényegében azok folytatását hallgatólagosan tudomásul vette, amely magatartás egyfajta ráutaló magatartásként értelmezhető. Ellenkező esetben a felperes vezetőségének jogszabály szerinti feladata K. G. esetén a kísérleti légitármű vezetésének kifejezett megtiltása lett volna.
- [13] Miután a kijelölés engedélyezése nem eseti jellegű, így lényegében az az engedély visszavonásáig, jelen esetben a jogsértő gyakorlat folytatásának megtiltásáig tart. Erre figyelemmel nem volt jogi relevanciája annak, hogy a 2018. május 31-i repülés tekintetében a felperes külön kijelölte-e K. G-t a légitármű vezetésére, mivel az a korábbi repülések, illetve azok hallgatólagos tudomásul vétele folytán kirajzolódó általános gyakorlat alapján megtörténtnek tekintendő.
- [14] Érvelése szerint a felperes megalapozatlanul hivatkozott arra, hogy a minőségügyi vezető az ellenőrzési úrlapon csupán megfigyelőként tüntette fel K. G-t, mivel ezt a pro forma intézkedést felülírta a korábban kialakult és bizonyított gyakorlat, miszerint de facto a légitármű vezetésére K. G. kijelölése megtörtént, amely lerontja az ellenőrzési úrlap, mint egyszerű magánokirat tartalmát.
- [15] A 2018. május 10-én kiállított ellenőrzési úrlappal összefüggésben kifejtette, hogy a felperes álláspontjával szemben az az egyéb bizonyítékokkal együttesen értékelve egyértelműen alkalmas annak igazolására, hogy a felperesnél a vezetőség által is tudottan kialakult és elfogadott gyakorlat volt, hogy a légitárművet alkalmanként olyan személy is vezette, aki erre nem rendelkezett engedéllyel.

A fellebbezés és a fellebbezési ellenkérelem

- [16] A felperes a fellebbezésében elsődlegesen az elsőfokú ítélet megváltoztatásával az alperes határozatának a 2018. május 31-én történt baleset tekintetében a felperest a légiközlekedési szabályok megsértésében marasztaló és jogsértést megállapító részének törlését, másodlagosan a határozat e részének megsemmisítését és szükség esetén alperes új eljárásra kötelezését kérte.
- [17] Állította, hogy az ítélet jogszabálysértően állapította meg, miszerint alperes helyesen tárta fel a tényállást és abból a bizonyítékok okszerű értékelésével törvényes és megalapozott jogi következtetést vont le. Kiemelte, hogy a határozat nem tartalmazza annak megjelölését, hogy alperes mely bizonyítékokra alapozta azon megállapítását, miszerint a légijármű vezetésére K. G.-t jelölte ki, ugyanis az eljárás során rendelkezésre álló tanúvallomásokból ez nem következik. A tanúvallomások alapján csupán az állapítható meg, miszerint a vezetőinek K. G. pilótaként történő repüléséről a korábbiakban is tudomása volt, mely ténymegállapítás, illetőleg a tanúk erre vonatkozó nyilatkozata a kijelölés igazolására nem alkalmas.
- [18] Hangsúlyozta, hogy az elsőfokú bíróság jogszabálysértő módon alkalmazta az NFM rendelet 31. §-át és jogszabálysértően állapította meg azt, hogy K. G.-t a légijármű vezetésére kijelölte. Az irányadó jogszabályi rendelkezés alapján az elsőfokú bíróság tévesen értékelt a felperes vezetőinek tudomását a baleset időpontját megelőzően arról, hogy K. G. alkalmanként vezetőként tartózkodott a repülőgépen, mivel e „tudomással bírás” és a „kijelölés” nem azonos jelentéstartalmú fogalmak, és ok-okozati összefüggés sincs közöttük. Jelentősége van annak, hogy a vezetőség „csak” tudomással bírt a korábbi repülésekről, avagy ki is jelölte őt a vezetésre, valamint tudomással bírt-e egyáltalán arról, hogy 2018. május 31-én K. G. vezetni fogja a gépet.
- [19] Érvelése szerint mindenképpen értékelni kellett volna azt a körülményt, hogy a légijármű vezetőjeként és megfigyelőjeként való kijelölés csak írásban és az adott napra vonatkozóan történhet meg, míg a légijármű korábbi vezetésének ténye a későbbi baleset időpontjára vonatkoztatva a kijelölés ráutaló magatartásként történő megvalósulásaként nem értelmezhető. Miután a kijelölés kérdésében minden repülésről külön döntés születik, és az minden esetben nyomon követhető, így az elsőfokú bíróság és az alperes jogszabályból levezetett jogkövetkeztetése téves. Hangsúlyozta, hogy az alperes által megállapított kijelölést I. A., valamint B. L. tárgyaláson tett tanúvallomásai sem támasztják alá.
- [20] Kiemelte, hogy az elsőfokú bíróság ítéletében jogszerűtlenül állapította meg, hogy a perben nem volt vizsgálható, hogy a határozat rendelkező része vonatkozik-e a 2018. május 31-ei repülésen kívül más repülésekre, illetve azok során elkövetett jogsértésekre, mivel az ítéletben rögzítettekkel szemben már a per

2019. március 13-i tárgyalásán kifejezetten hivatkozott arra, hogy értelmezése szerint a határozat kizárólag csak a 31-ei baleset tekintetében tartalmazott határozati megállapítást és kötelezést. A határidőben előadott kérelmét az elsőfokú bíróságnak érdemben is vizsgálnia kellett volna.

- [21] Az alperes a fellebbezési ellenkérelmében az elsőfokú ítélet helybenhagyását kérte. Hangsúlyozta, hogy a felperes által előadottakkal szemben az alperesi határozatból kitűnik, hogy a légijármű vezetésre kijelölése körében mely bizonyítékokra alapozta a döntését, és az elsőfokú bíróság az NFM rendelet 31. §-ában foglaltak helyes értelmezését végezte el, továbbá a keresetindításra nyitva álló határidőn túl előterjesztett felperesi keresetmódosítás tekintetében helyesen állapította meg, hogy az érdemben nem volt vizsgálható.

A Kúria döntése és jogi indokai

- [22] A felperes fellebbezése az alábbiak szerint nem alapos.
- [23] A Kúria a jogerős ítéletet a Kp. 108. § (1) bekezdése értelmében a fellebbezés és a fellebbezési ellenkérelem keretei között, az abban megjelölt jogszabálysértések körében vizsgálta felül. Megállapította, hogy az elsőfokú bíróság a jogvita elbírálásához szükséges tényeket hiánytalanul tárta fel és az irányadó jogszabályok értelmezésével helytállóan jutott arra a következtetésre, hogy a felperes keresete nem megalapozott.
- [24] A felperes által előterjesztett keresettel összefüggésben az elsőfokú bíróságnak a felperes keresetváltoztatása körében eljárásjogi kérdésről, az NFM rendelet 31. §-a alapján meghatározott felperesi felelősség megállapítása alapján pedig a határozat anyagi jogi megfélelősségéről kellett állást foglalni.
- [25] A Kúria rámutat arra, hogy az alperes határozatának rendelkező részéből egyértelműen megállapítható, miszerint a közigazgatási döntés a 2018. május 31. napján bekövetkezett légibalesettel összefüggő felelősség megállapítására vonatkozott, így az nem terjedt ki más jogsértésekre. Az alperesnek ugyanakkor a baleset kivizsgálására irányuló eljárása során jutott tudomására a felperes által rendszeresített - a légijármű vezetésének kijelölésére vonatkozó - rossz gyakorlat, melyet a bíróság kiszabásánál súlyosító körülményként értékelte.
- [26] Az elsőfokú bíróság a keresetváltoztatással összefüggésben helytállóan mutatott rá arra, hogy a felperes keresete, valamint az első tárgyaláson tett nyilatkozata a Kp. 43. §-a alapján a fenti körben érdemben nem volt vizsgálható, mert azt határidőben nem terjesztette elő, ugyanakkor ennek a per érdemi elbírálására kihatása nem volt, mivel az alperes részéről több jogsértés megállapítására nem is került sor.
- [27] A felperes a fellebbezésében vitatta az elsőfokú bíróság alperesi határozat jogszerűségére vonatkozó álláspontját, különösen az NFM rendelet 31. §-ának értékelését. E körben pedig azzal érvelt, hogy

a rendelkezésre álló bizonyítékok alapján csupán azt lehetett megállapítani, hogy a baleset időpontjában a légijárművet K. G. vezette, ugyanakkor az eljárás során rendelkezésre bocsátott írásbeli dokumentáció alapján kétséget kizáróan megállapítható, hogy a baleset napján pilótaként személy szerint nem őt jelölte ki. Azon érvelés, miszerint a felperes vezetőinek tudomása volt K. G. korábbi vezetéseiről kijelölésnek minősül, okszerűtlen és téves.

- [28] A fellebbezésben foglaltak tükrében a Kúria rámutat arra, hogy az NFM rendelet 31. §-a alapján a légijármű repülési személyzetének kijelöléséről a repülési engedély kérelmezője dönt. Ebből következik, hogy ezen döntése során az irányadó jogszabályban foglaltakat és az adott szakmai tevékenység szabályait köteles betartani, és ezért a felelősség is őt terheli. A Kúria álláspontja szerint e rendelkezés lényegi tartalma az, hogy a repülési engedély jogosultja az, aki kizárólagosan dönthet arról, hogy ki az a személy, akinek engedélyezi a légijármű vezetését. Nyilvánvaló, hogy engedélyezni csak a vezetésre jogosult személynek lehet. E rendelkezés azt is magában foglalja, hogy a kijelölésre jogosult e jogát másnak - sem szóban, sem írásban - át nem engedheti. Ha a vonatkozó szabályok tükrében a felperes helyett más nem dönthet, ez azt is jelenti, hogy a felperes a más általi döntést köteles megakadályozni. Ha a felperes nem biztosítja - akár egy eltűrt rossz gyakorlattal -, hogy kizárólag maga döntsön a vezetésre jogosult személyről, akkor ezért felelősséggel tartozik.
- [29] Az elsőfokú bíróság az általa kiegészített bizonyítás (I. A. és B. L. tanúk tanúvallomása) alapján helyesen állapította meg, hogy a felperes vezetőinek azon tudomása, miszerint K. G. a baleset napját megelőzően már több, pontosan meg nem határozható alkalommal vezette a légijárművet, annak ellenére, hogy a hatóság engedélyében nem szerepelt, írásbeli kijelölésére kizárólag egy alkalommal került sor, mindenképpen akként értékelhető, hogy a légijármű vezetőjeként történő kijelöléséről vagy egyéb módon (ráutaló magatartással) rendelkezett, vagy - a Kúria álláspontja szerint - tiltott módon engedte át az erről való döntést másnak. A bíróság által feltárt tények alapján az is megállapítható, hogy a felperes ezen bevett rossz gyakorlatot lényegében eltúrte, hiszen arról tudott és azt nem tiltotta meg.
- [30] Az elsőfokú bíróság a közigazgatási eljárás során rendelkezésre álló B. L., dr. B. G. és H. R. tanúvallomásaiból, valamint az elsőfokú peres eljárás során meghallgatott I. A. és B. L. tanúk tanúvallomásából okszerűen állapította meg azt is, hogy annak ellenére, miszerint rendelkezésre állt a 2018. május 31. napjára vonatkozó írásbeli ellenőrzési lap, K. G. a papírformától függetlenül ténylegesen a légijárművet bármikor vezethette, ezzel a vezetésre történő kijelölése - a 2018. május 10-i eseten kívül - ráutaló magatartással megtörtént. A felperes vezetősége ennek megakadályozása érdekében semmit nem tett
- [31] A Kúria hangsúlyozza, hogy felperes vezetőinek a felelőssége, hogy a repülés, - kiváltképp a különösen veszélyes tesztrepülés - esetén

az arra irányadó szabályokat betartsa és betartassa, feladata minden olyan tevékenység megakadályozása amely a szabállyal ellentétes gyakorlat kialakítására irányul. Erre pedig kizárólag a légi jármű üzemeltetőjének, illetőleg az üzemeltető vezetőségének van lehetősége. Jelen esetben azonban a rendelkezésre álló bizonyítékok alapján okszerűen volt megállapítható, hogy a felperes olyan gyakorlatot alakított ki, illetve tűrt el, miszerint a légi járművet olyan személy is vezethette - az adott időpontban légi járműben ülő személyek döntése alapján - aki a hatóság által erre nem volt feljogosítva.

- [32] Nem vitásan a felperes tevékenysége során az ellenőrzési lapon írásban jelölte ki a légi jármű vezetőjét, azonban ez nem minden esetben tükrözte a tényleges helyzetet. A Kúria rámutat arra, hogy az írásbeli dokumentum tartalmának mindenkor a valóságot kell tükröznie. A rendelkezésre álló bizonyítékok a baleset időpontjára vonatkozóan cáfolják, hogy az ellenőrzési lapon szereplő légi jármű vezető irányította ténylegesen a légi járművet, sőt a rendelkezésre álló bizonyítékok az ehhez hasonló rossz gyakorlat fenntartását a korábbi időszakra vonatkozóan is alátámasztják. A felperes arra helyesen utalt, hogy az írásban rendelkezésre álló dokumentumnak a későbbi ellenőrzés során jelentősége lehet, azonban ha az nem a valóságot tartalmazza, úgy a felelősség alóli kimentésre nem lehet alkalmas.
- [33] Mindezek alapján a Kúria megállapította, hogy az elsőfokú bíróság az általa elsőfokú eljárás során kiegészített bizonyítás alapján helyesen állapította meg, hogy az alperes határozata a felperes keresetével támadott körben a jogszabályban foglaltaknak megfelelő, és a felperes balesetért fennálló részbeni felelősségét az irányadó jogszabályok figyelembe vételével helytállóan állapította meg.
- [34] A Kúria mindezekre tekintettel az elsőfokú bíróság ítéletét a Kp. 109. § (1) bekezdése alapján helybenhagyta.

A döntés elvi tartalma

- [35] *A légi jármű üzemeltetője felelős valamennyi légi jármű közlekedésére vonatkozó szabály megtartásáért. Amennyiben a légi jármű vezetője a kialakult rossz gyakorlat megakadályozása érdekében intézkedést nem tesz, a szabályszegésért a felelőssége megállapítható.*

Záró rész

- [36] A Kúria a sikertelenül fellebbező felperest kötelezte az alperes másodfokú perköltsége megfizetésére a Kp. 35. § (1) bekezdése alapján alkalmazandó, a Polgári perrendtartásról szóló 2016. évi CXXX. törvény 83. § (1) bekezdése alapján.
- [37] Az illetékekről szóló 1990. évi XCIII. törvény 39. § (3) bekezdés d) pontja és 46. § (1) bekezdése alapján meghatározott fellebbezési illeték viselésére a felperes köteles.

Budapest, 2020. szeptember 16.

**Dr. Tóth Kincső s.k. a tanács elnöke, Dr. Szilas Judit s.k. előadó
bíró, Dr. Bögös Fruzsina s.k. bíró**