



**37. Országos Tudományos Diákköri Konferencia  
Állam- és Jogtudományi Szekció**

Budapest, 2025. március 24–26.

Rendező intézmény:  
*Károli Gáspár Református Egyetem  
Állam- és Jogtudományi Kar*

---



Állam- és Jog-  
tudományi Szekció

**Két világ határán? A légimentőkre vonatkozó  
közigazgatási jogi szabályozás néhány megoldandó  
kérdése, és az azokra adható válaszok**

**Kézirat lezárásának dátuma:  
2024/12/06**

## Tartalomjegyzék

|                                                                                                                               |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. BEVEZETŐ GONDOLATOK .....                                                                                                  | 3  |
| 2. A HAZAI HELIKOPTERES LÉGIMENTŐ SZOLGÁLAT (HEMS) TÖRTÉNETÉNEK RÖVID ÁTTEKINTÉSE.....                                        | 5  |
| 2.1. Légimentés elmúlt 50 éve .....                                                                                           | 5  |
| 2.2. Légimentőkre is vonatkozó légiközlekedési jogszabályok változása napjainkig ...                                          | 6  |
| 2.2.1. Chicagói Egyezmény .....                                                                                               | 7  |
| 2.2.2. 1960-as és 1970-es évek: A polgári repülés szabályozása .....                                                          | 7  |
| 2.2.3. 1980-as évek: a helikopteres légimentés megjelenése Magyarországon .....                                               | 8  |
| 2.2.4. 1990-es évektől az Európai Unió csatlakozásig .....                                                                    | 8  |
| 2.2.5. EU-s szabályozások .....                                                                                               | 9  |
| 2.2.6. Az unió egyesített légügyi hatósága.....                                                                               | 10 |
| 2.2.7. Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) .....                                                                       | 11 |
| 2.2.8. A végrehajtási szabály bevezetése .....                                                                                | 12 |
| 2.2.9. Hogyan vonatkozik az IR-OPS a magyar légimentőkre? .....                                                               | 13 |
| 3. A LÉGIKÖZLEKEDÉS FELÜGYELETÉNEK HELYE A VÉGREHAJTÓ HATALMI ÁGBAN .....                                                     | 15 |
| 3.1. A minisztériumok közötti váltások negatív hatásai.....                                                                   | 17 |
| 3.2. Kitekintés a szomszédos osztrák szabályozásra.....                                                                       | 19 |
| 3.3. A légiközlekedési felügyeleti tevékenységek.....                                                                         | 20 |
| 3.3.1. Engedélyezés, tanúsítás, üzemelési felügyelet .....                                                                    | 21 |
| 3.3.2. Légimentő személyzet képzésének felügyelete .....                                                                      | 21 |
| 3.3.3. Balesetek, események kivizsgálása, ezek felügyelete .....                                                              | 22 |
| 3.3.4. Repülőtér felügyelet.....                                                                                              | 23 |
| 3.4. Légimentők az egészségügyi és közlekedési igazgatás metszetében, avagy miért is mostohagyerek minden szervnek? .....     | 23 |
| 3.4.1. Miért is mondhatom, hogy a légimentők egy légiközlekedési vállalat egészségügyi szolgáltatással és nem fordítva? ..... | 26 |
| 4. KÖVETKEZTETÉSEK.....                                                                                                       | 34 |

*„Folyamatos rendelkezésre állással és szaktudással,  
az elérhető legjobb eszközökkel és szakemberekkel,  
a lehetőség szerinti legjobb ellátást adni a  
rászoruló súlyos, életveszélyes állapotú felnőtt és gyermek betegeknek  
a kórházon kívül, mikor minden perc számít.”  
Magyar Légimentő Nonprofit Kft.<sup>1</sup>*

## 1. BEVEZETŐ GONDOLATOK

Két mentési pont között legrövidebb út a légvonal. Dolgozatom témáját egy olyan, rendkívül (túl) szabályozott jogterület adja, amely a légimentésre is vonatkozik, nagy hatással van rá. A légiközlekedés célja nemcsak a nagy távolságok gyors és hatékony leküzdése, hanem az életmentés elősegítése. A légimentés a légiközlekedés és az egészségügy együttműködése, a sürgősségi betegellátás része, tulajdonképpen harc az idővel a betegért, amiben a légiközlekedés a gyorsaságot és elérhetőséget, az egészségügy pedig a magasszintű betegellátást, a beteg életben maradási esélyének maximalizálását biztosítja. Egy traumás szituációban a gyémánt negyed vagy arany óra, mint időkeret, az első beavatkozás idejének kiemelt fontosságát szimbolizálja. Így a légimentésben elsőrendű szempont és cél a biztonságos, ugyanakkor gyors kiérkezés. Emellett figyelembe kell venni, hogy a repülés önmagában is veszélyes üzem (vagy, ahogy az iparágban fogalmaznak: magas kockázatú), a légimentési feladat ezt csak tovább fokozza, amelyet kezelni szükséges, hogy a kockázati szint elfogadható maradjon.

Ahhoz, hogy a légimentők helikopterei a magasba emelkedhessenek nagyon sok európai és néhány hazai jogszabálynak kell megfelelniük. A légimentés több szinten szabályozott, elsődlegesen az európai uniós jogi normák, valamint hazai jogszabályok által, amelyek a légiközlekedésre vonatkozó szabványokra és ajánlott eljárásokra épülnek. Ebben a rendszerben a szakmai, ugyanakkor hatékony felügyelet szerepe elengedhetetlenül fontos. A légimentés feletti hatósági felügyelet nemzetközi és hazai szinten is folyamatos, ezzel is garantálva a jogszabályok és a biztonsági előírások betartását. Ez a felügyelet a légimentés minden területére vonatkozik, a szervezeti felépítéstől a helikopterek műszaki állapotáig. Amíg korábban az Európai Unió országainak közigazgatásában a légiközlekedési hatóságok gyakorlata a nemzeti jogszabályokat követve egymástól eltérő volt, mára a folyamatosan változó, mégis egységes nemzetközi szabályozásnak köszönhetően változott. A magyar légimentők példáján keresztül szeretném bemutatni a légiközlekedés jogi szabályozásának fejlődését és változásait megalakulásától egészen

---

<sup>1</sup> Magyar Légimentő Nonprofit Kft. küldetése <https://www.legimentok.hu/> (2024.12.06.)

napjainkig. Emellett célom egy átfogó képet nyújtani a Magyar Légimentő Nonprofit Kft. (a továbbiakban: MLN Kft.), mint az egyetlen helikopteres mentőrepülő szervezet (Helicopter Emergency Service, a továbbiakban: HEMS), különösen a több minisztérium irányítása és felügyelete alatt felmerülő problémákról, az irányítás összehangolásának jelentőségéről, valamint annak pozitív és negatív aspektusairól. Ugyanis az MLN Kft. kiváló példa az osztott irányítás bemutatására.<sup>2</sup>

A légimentés jogi környezetének bemutatása után arra is keresem a választ, hogy a közlekedési hatóság és a légimentő előtt álló – a jelenlegi szabályozásokat adott esetben gyökeresen átíró, a deregulációra törekvő, de mégis túlszabályozó – jogi előírások között hogyan lehet egységes, biztonságos ugyanakkor hatékony, vagyis magas színvonalú légimentést realizálni. A cél a légimentés magas szintű működésének folyamatos biztosítása a felügyeleti szervek hatékony és összehangolt munkájának eredményeképpen. Ugyanis a jól működő közigazgatási tevékenység nemcsak a szakszerű jogalkotásból, hanem a megfelelő jogalkalmazásból tevődik össze. Álláspontom szerint ehhez nélkülözhetetlen a közigazgatás megfelelő aktivitása. De hogyan lehet szakszerű a jogalkotás és megfelelő a jogalkalmazás, ha nincs pontosan meghatározva a légimentők profilja, valamint az irányításukra és felügyeletükre vonatkozó rendelkezések? Joggal merülhet fel, hogy miért is tettem fel ezt a kérdést. Egyeseknek légiközlekedési társaság egészségügyi szolgáltatással. Mások szerint viszont a légimentők egy egészségügyi szolgáltató, csupán „repülő mentőautók”. I. Vajon kinek van igaza? Mindenkinek? Talán senkinek? Erre is keresem a választ.

A válaszok megtalálása érdekében több módszert is használtam. Ilyenek az interjú, az összehasonlító módszer (osztrák és magyar rendszer), valamint a normatív és empirikus módszerek voltak. A dolgozat érdemi tartalmának elkészítése során használtam mesterséges intelligenciát. Az általam használt alkalmazás a DeepL volt. Ezt az alkalmazást az idegen nyelvű források könnyebb értelmezhetőségéhez fordítási feladatokra használtam. A dolgozatban a saját gondolataim és következtetéseim kerültek megfogalmazásra, saját tartalmi strukturálással, amelyek tapasztalásaimon és kutatásaimon alapulnak.

---

<sup>2</sup> ÁRVA, Zsuzsanna – BALÁZS, István – BARTA, Attila – VESZPRÉMI, Bernadett: *Közigazgatási jogi alaptanok* [https://real.mtak.hu/132588/1/Kozigazgasijogialaptanok\\_2021\\_VEGLEGES2.pdf](https://real.mtak.hu/132588/1/Kozigazgasijogialaptanok_2021_VEGLEGES2.pdf) (2024.08.25.)

## 2. A HAZAI HELIKOPTERES LÉGIMENTŐ SZOLGÁLAT (HEMS) TÖRTÉNETÉNEK RÖVID ÁTTEKINTÉSE

### 2.1. Légimentés elmúlt 50 éve

A magyarországi légimentés immár öt évtizedes hagyományokkal rendelkezik. Alapítója az Országos Mentőszolgálat (a továbbiakban: OMSZ) volt, jelenlegi működtetője pedig az MLN Kft. A jelenlegi szervezet 2009. július 1-jén alakult, az OMSZ Légimentő Kht. utódjaként.<sup>3</sup> 2020. január 1-je óta a Készenléti Rendőrség (a továbbiakban: KR) gyakorolja a társaság feletti tulajdonosi jogokat.<sup>4</sup>

A magyar légimentés szervezeti formáját az OMSZ 1957-ben alapította. 1980-ban Lengyelországtól vásárolt az ország egy Mi-2-es helikoptert légimentési célból, amely sokkal hatékonyabbá és gyorsabbá tette a mentési műveleteket, ugyanis a mentőhelikopterek 1980-as évekbeli megjelenéséig csak betegszállítást, úgynevezett szekunder transzport feladatokat tudtak a merevszárnyú repülőgépekkel ellátni. Ez annyit jelent, hogy a stabil állapotú betegeket az egészségügyi intézményből a mai Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérre szállították, ahol a beteg egy mentőgépjárművel került tovább szállításra. Természetesen a merevszárnyas repülőgépek a betegszállítási feladatok ellátására továbbra is alkalmasak maradtak.

A rendszerváltást követően a flotta bővítése és korszerűsítése a francia AS-350B Ecureuil típusú helikopterek beszerzésével valósult meg, mivel ekkor vált Magyarország számára lehetővé Európa nyugati részéről a gépek megvásárlása. Szintén erre az időszakra tehető a légimentő bázisok megépítése. A bázisok meghatározásánál a cél az volt, hogy az esethelyszínre kiérkezés, a repülési idő 20 percnél ne legyen több, viszont az Európai Unióhoz való csatlakozás új irányelveket vont maga után, ez az idő 15 percre módosult, amit a riasztástól számítva kell értelmezni. Jelenleg azonban még mindig akadnak olyan területek, főképp Észak-Nyugat Magyarországon, amelyek megközelítése több, mint negyedórát vesz igénybe.<sup>5</sup>

Hazánkban az első légimentő bázis 1988-ban nyílt meg a budaörsi repülőtéren. Ez volt az első lépés a hazai légimentés jelenlegi rendszerének igazi kiépítésében. A légimentők

---

<sup>3</sup> SZABÓ, Martina: A légimentés leggyengébb láncszeme a pilóta, A jog tudománya, a mindennapok joga XI. konferenciakötet, Digitall Sapiens Nyomdaipari és Szolgáltató Kft, 2024, 143-153.

<sup>4</sup> 309/2019. (XII. 18.) Korm. rendelet indokolás a légimentés integrációjával kapcsolatos egyes kormányrendeletek módosításáról szóló 309/2019. (XII. 18.) Korm. rendelethez

<sup>5</sup> ROSTA, Petronella: Magyarország mentőhelikopterei a lakosság szolgálatában <https://kvi.uni-nke.hu/document/kvi-uni-nke-hu/rosta-petronella-magyarorszag-mento-helikopterei-a-lakossag-szolgalataban.or.pdf> (2024.08.21.)

2009-ben költöztek a jelenlegi budaörsi bázisukra, ahol a teljes vezetőség is helyet kapott. Budaörs bázist további 6 másik bázis követte. Ezek Balatonfüred, Sármellék (2023-tól Marcali)<sup>6</sup>, Pécs (2022-től Szekszárd), Miskolc, Szentes és Debrecen voltak.<sup>7</sup>

A bázisok mellett a helikopterek tekintetében is megfigyelhető a fejlesztés. A légimentésben használt gépek változásait az alábbi táblázatban foglaltam össze.

| Géptípus                     | Használat éve          | Előnyök                                                                              | Hátrányok                                                                |
|------------------------------|------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| Jak-12                       | 1957-1970. április 21. | A pilótán kívül három utast tudott szállítani. Felszerelhető volt mentő repülőgéppé. | A földön, külön sűrített levegős palackkal tudták indítani. <sup>8</sup> |
| Aero-45S Super Aero          | 1958-1972.             | Maximális sebessége akár 280 km/h                                                    | Két kis teljesítményű (2 x 77 kW) motor <sup>9</sup>                     |
| MIL MI-2 <sup>10</sup>       | 1980-2000-es évek      | Esethelyszíni fel-szállás                                                            | Korszerűtlenné vált                                                      |
| AS-350B Ecureuil             | 1980-2016              | Akár 287 km/h sebesség                                                               | Egy hajtóművel rendelkezik <sup>11</sup>                                 |
| Airbus Helicopters EC-135 T2 | 2006-2020              | Két hajtómű (egyszerre sosem állnak le). <sup>12</sup>                               | Idős gépek                                                               |
| Airbus Helicopters EC135 P2+ | 2020-                  | Előzőeknél korszerűbb                                                                | Idős gépek <sup>13</sup>                                                 |

*1. táblázat: A légimentésben használt gépek változásai 1957-2024 között  
Forrás: saját szerkesztés*

## 2.2. Légimentőkre is vonatkozó légiközlekedési jogszabályok változása napjainkig

Nemzetközi és hazai szinten a légimentésre is vonatkozó légiközlekedési jogszabályok jelentős fejlődésen mentek keresztül 1944 és 2024 között. Az elmúlt 80 év magába foglalja

<sup>6</sup> Kaposvármot.hu <https://kaposvarmost.hu/hirek/kaposvari-hirek/2023/12/18/atadtak-a-marcali-legimento-bazist.html> (2024.09.23)

<sup>7</sup> Magyarországi Légimentésért Alapítvány <https://www.legimentesert.eu/legimentes/legimento-bazisok/> (2024.09.23)

<sup>8</sup> JAK-12 <https://hu.wikipedia.org/wiki/Jak%E2%80%9312> (2024.12.06.)

<sup>9</sup> Aero 45 <https://www.reptar.hu/repulogepeink/aero-acro-45-kocsag.html> (2024.12.06.)

<sup>10</sup> Mil Mi-2 <https://www.reptar.hu/repulogepeink/mil-mi-2-szallito-helikopter.html> (2024.12.06.)

<sup>11</sup> AS-350B Ecureuil [https://hu.wikipedia.org/wiki/Eurocopter\\_AS\\_350\\_%C3%89cureuil](https://hu.wikipedia.org/wiki/Eurocopter_AS_350_%C3%89cureuil) (2024.12.06.)

<sup>12</sup> Új mentőhelikopterek Magyarországon <https://www.jetfly.hu/polgari-tipusok/3558-uj-mento-helikopterek-magyarorszagon> (2024.12.06.)

<sup>13</sup> <https://www.economx.hu/magyar-gazdasag/rendorseg-mento-hadsereg-helikopter.669590.html> (2024.12.06.)

a teljes polgári repülés általános szabályozásának kialakulását, a légimentésre vonatkozó specifikus előírások meghatározását, valamint a biztonsági és technológiai standardok szigorítását. A lentebb olvasható alfejezetekben összefoglalom a főbb állomásokat.

### **2.2.1. Chicagói Egyezmény**

A nemzetközi légijog mai szabályrendszerét 1944. december 7-én a chicagói konferencián elfogadott nemzetközi szerződések tartalmazzák. Ez fektette le a polgári repülés nemzetközi szabályozási kereteit, valamint létrehozta a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet (International Civil Aviation Organization, a továbbiakban: ICAO). Bár a légimentés kifejezetten nem került szóba az egyezményben, mégis ez az esemény adott alapvető keretet a polgári repülés szabályozásának, amely évekkel később a légimentés szabályozására is nagy hatással volt.<sup>14</sup>

A nemzetközi polgári repülésről Chicagóban aláírt Egyezmény és az annak módosításáról szóló jegyzőkönyvek kihirdetéséről szóló 1971. évi 25. törvényerejű rendelet vezette be hazánkba a Chicagói Egyezményt, melyet 1971. szeptember 28-án hirdettek ki. Így már Magyarországon is hatályossá vált többek között az a szabályozás, hogy a légi járművön milyen okmányoknak kell lennie, valamint rádióberendezéssel kell rendelkeznie.<sup>15</sup>

### **2.2.2. 1960-as és 1970-es évek: A polgári repülés szabályozása**

A polgári repülésről szóló 1964. évi 26. törvényerejű rendelet a népgazdaság szükségleteinek kielégítése céljából a magyar polgári repülés feladatainak tervszerű és biztonságos ellátásával, valamint egységes állami irányításával kapcsolatos alapvető kérdéseket szabályozta. Hatósági jogköröket határozott meg, a 3. § (1) alapján a közlekedés- és postaügyi miniszter az irányítása alá rendelt szervek repülési tevékenysége felett felügyeletet, az irányítása alá nem tartozó szervek repülési tevékenysége tekintetében szakfelügyeletet gyakorolt; valamint ellátta az ezekkel kapcsolatos légügyi hatósági feladatokat. A hajózó személyzetnek szakszolgálati engedéllyel kellett rendelkeznie (akárcsak napjainkban) és már megjelent a repülésbiztonság is. A repüléssel kapcsolatos rendészeti feladatokat a belügyminiszter látta el, aki a honvédelmi érdekeket érintő

---

<sup>14</sup> SIPOS, Attila: A polgári légi jármű jogi státusza [https://www.repulestudomany.hu/folyoirat/2017\\_3/2017-3-21-0439\\_Sipos\\_Attila.pdf](https://www.repulestudomany.hu/folyoirat/2017_3/2017-3-21-0439_Sipos_Attila.pdf) (2024.08.21.)

<sup>15</sup> A nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény és az annak módosításáról szóló jegyzőkönyvek kihirdetéséről szóló 1971. évi 25. törvényerejű rendelet

ügyekben a honvédelmi miniszterrel egyetértésben járt el. Egészen 1981. július 1. napjáig volt hatályban.<sup>16</sup>

Nemzetközi szinten eközben a légiközlekedés egyre szélesebb polgári rétegben terjedt el, ezáltal szükségessé vált figyelmet fordítani a repülésbiztonságra is. A polgári repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről Montrealban, az 1971. évi szeptember hó 23. napján aláírt egyezmény kihirdetéséről szóló 1973. évi 17. törvényerejű rendelet alapján az Egyezmény a polgári légijárművekre alkalmazható.<sup>17</sup>

### **2.2.3. 1980-as évek: a helikopteres légimentés megjelenése Magyarországon**

Mint korábban említettem, a helikopteres légimentés hazánkban az 1980-as években indult. Ebben az időben még a polgári repülésre vonatkozó általános szabályok és a mentési feladatok koordinálására vonatkozó rendeletek voltak irányadók. A bázisok és a működés kialakítása jórészt ezekhez az általános szabályokhoz igazodott. A polgári repülésről szóló 1981. évi 8. törvényerejű rendelet, mely hatályon kívül helyezte az 1964. évi 26. törvényerejű rendeletet, hatósági jogkörében megtartotta a majd 20 éves közigazgatási szervezetrendszer, mely alapján a polgári repülés és az azzal összefüggő tevékenységek hatósági feladatait a közlekedés-és postaügyi miniszter látta el továbbra is.<sup>18</sup> A Magyar Népköztársaság minisztériumainak felsorolásáról szóló 1973. évi IV. törvény módosításáról szóló 1983. évi 7. törvényerejű rendelet 1983. július 1. napjától Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumot, illetőleg közlekedés- és postaügyi minisztert említ, ezen közlekedési feladatok tekintetében a Közlekedési Minisztériumot, illetve a közlekedési minisztert kellett a továbbiakban érteni.<sup>19</sup> Érdemi változás azonban továbbra sem történt a hazai szabályozásban.

### **2.2.4. 1990-es évektől az Európai Unió csatlakozásig**

Az 1990-es években végre Magyarországon is megszülettek az első olyan jogszabályok, amelyek már a légimentésre vonatkoztak, részletezve a pilótákra vonatkozó feltételeket is.

---

<sup>16</sup> A polgári repülésről szóló 1964. évi 26. törvényerejű rendelet

<sup>17</sup> Az 1971. évi szeptember hó 23. napján aláírt egyezmény kihirdetéséről szóló 1973. évi 17. törvényerejű rendelet

<sup>18</sup> A polgári repülésről szóló 1981. évi 8. törvényerejű rendelet

<sup>19</sup> Magyar Népköztársaság minisztériumainak felsorolásáról szóló 1973. évi IV. törvény módosításáról szóló 1983. évi 7. törvényerejű rendelet

A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: Lt.) gyökeresen megváltoztatta a magyar repülési szabályozást. A törvény számos fontos változást és újítást vezetett be, amelyek a következőkben foglalhatók össze:

- A törvény egyik célja az volt, hogy a magyar jogrendszerbe integrálja az ICAO által előírt szabványokat és ajánlásokat, ezáltal biztosítva, hogy a magyar légiközlekedés megfeleljen a nemzetközi követelményeknek.
- A törvény meghatározta a légiközlekedési tevékenységek, beleértve a légi járművek üzemeltetésének engedélyezési feltételeit. Ez magában foglalta a repülési engedélyek kiadását, a légi járművek regisztrációját, lajstromba vételét, valamint a pilóták képzését.
- A törvény szigorította a repülésbiztonsági követelményeket, meghatározva a légi járművek karbantartására, ellenőrzésére és a repülőtéri biztonsági intézkedésekre vonatkozó részletes szabályokat.
- A törvény rendelkezett a légiközlekedési balesetek kivizsgálásának rendjéről, melynek fő célja a repülésbiztonság szintjének fokozása és az esetleges jövőbeni balesetek megelőzése volt.
- A törvény meghatározta a légiközlekedési hatóság jogkörét és feladatát, ideértve az engedélyek kiadását, az ellenőrzések lefolytatását, a jóváhagyási folyamatokat, valamint a légiközlekedési tevékenységek felügyeletét.<sup>20</sup>

Magyarország 2004-es EU-csatlakozását megelőzően még hirdettek ki végrehajtási szabályokat és kiadási rendeleteket, mely egyértelműsítette többek között az Lt. pilóták egészségügyi állapotára és vizsgálatára vonatkozó részeit.<sup>21</sup>

### **2.2.5. EU-s szabályozások**

Magyarország 2004-es EU-csatlakozásával a légimentést is szabályozó európai uniós direktívák váltak irányadóvá. Ezek végre egységesítették a légimentéshez szükséges előírásokat.

A mentésről szóló 5/2006. (II. 7.) EüM rendelet rendelkezett a mentés személyi és tárgyi feltételeiről. Többek között meghatározza, milyen feltételek szükségesek ahhoz, hogy valakiből légimentő pilóta vagy oktató pilóta lehessen: „2. *Mentőhelikopter pilótaként az foglalkoztatható, aki a hatályos légügyi előírás szerint az adott légi jármű*

<sup>20</sup> A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény

<sup>21</sup> A polgári légiközlekedési szakszolgálati engedélyek egészségügyi feltételeiről és kiadásuk rendjéről szóló 14/2002. (II. 26.) KöViM-EüM együttes rendelet

*kategóriára és típusra meghatározott légijármű-vezetői képesítéssel és érvényes szakszolgálati engedéllyel rendelkezik, valamint szakszolgálati engedélyében a mentőpilóta jogosítás szerepel.”*

Azonban nem csak a pilóták képzettségét határozta meg, hanem a mentésben résztvevő egészségügyi személyzetét is: „...valamint légi és sürgősségi vízi mentőjárművön kizárólag szakképzett mentőápoló foglalkoztatható.”, „14. Légi mentőjárművön a mentőegység vezetője orvos, ...”, „14.1. Légi és vízi mentőjárművön orvosként az foglalkoztatható, aki: oxiológus szakorvos, vagy sürgősségi szakorvos, vagy oxiológia és sürgősségi orvostani szakorvos, vagy aneszteziológia és intenzív terápiás szakorvos, vagy a munkavégzés megkezdése előtti nyolc évben legalább 5 éves, az OMSZ-nál szerzett mentőgyakorlattal rendelkező orvos, ...: kiképzést kapott a légi járművön történő speciális munkavégzésre is, azaz a hatályos rendelet által leírt tematikának megfelelő helikopteres sürgősségi mentőszolgálati tevékenységre (HEMS) jogosító tanfolyamon vett részt, melynek évenkénti megújítása szükséges...”.<sup>22</sup> Napjainkban az egészségügyi személyzettel támasztott követelmények megegyeznek a fentiekkel.

#### **2.2.6. Az unió egyesített légügyi hatósága**

A Közös Légügyi Hatóságot (Joint Aviation Authorities, a továbbiakban: JAA) 1970-ben hozták létre. Célja kezdetben az volt, hogy egységes tanúsítási kódokat dolgozzon ki a nagygépek és hajtóművek számára, ezzel kielégítve például az Airbus igényeit. Azonban 1987 után tevékenysége már kiterjedt a repülési műveletekre és karbantartásokra is. Mivel a Polgári Repülési Európai Konferencia (European Civil Aviation Conference, a továbbiakban: ECAC) társult szervezete volt, több európai állam polgári légiközlekedési hatóságát is képviselte. Ezek a tagállamok abban állapodtak meg, hogy együttműködnek a közös biztonsági szabályozási standardok és eljárások kidolgozásában, azok végrehajtásában. A csatlakozási lehetőség nyitva állt az ECAC tagjai előtt, amely jelenleg 44 tagországot foglal magában.<sup>23</sup> A tagság az 1990-es „Megállapodások” ciprusi aláírásával lépett életbe. Magyarország is ekkor csatlakozott a JAA-hez.<sup>24</sup>

A JAA az Európai Parlament és az Európai Unió Tanácsa által elfogadott 1592/2002/EK rendelet, valamint az ezt követő Európai Repülésbiztonsági Ügynökség

---

<sup>22</sup> A mentésről szóló 5/2006. (II. 7.) EüM rendelet

<sup>23</sup> JAA archive webpage <http://www.jaa.nl/introduction/introduction.html> és <https://web.archive.org/web/20110629013950/http://www.jaa.nl/introduction/introduction.html> (2024.09.24.)

<sup>24</sup> European Civil Aviation Conference <https://www.ecac-ceac.org/index.php/hungary> (2024.12.06.)

(European Union Aviation Safety Agency, a továbbiakban: EASA) létrehozásával szűnt meg az eddig ismert formában 2003-ban. 2008-ig a JAA összes funkcióját magába olvasztotta az EASA, amely ezáltal egy egész Európára kiterjedő szabályozó hatósággá vált.<sup>25</sup> A JAA jelenleg JAA TO kereskedelmi képző szervezetként működik, évente több, mint 300 képzéssel.<sup>26</sup>

### **2.2.7. Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA)**

Az EASA megalakulásának egyik fontos indoka a repülésbiztonság európai szintű egységes szabályozásának szükségességéből eredt. Az EASA megalapítása jelentős mérföldkőnek számít az európai légiközlekedés biztonsági és szabályozási rendszerének egységesítésében és a jogszabályok harmonizálásában. 2002-ben az Európai Parlament és az Európai Unió Tanácsa elfogadta a 1592/2002/EK rendeletet, amely megalapozta az EASA létrehozását. 2003-ban kezdte meg működését Kölnben, Németországban. Elsősorban a repülőgépek, hajtóművek és alkatrészek típusbizonyítványainak kiadására és a repülésbiztonsági szabályok kidolgozására koncentrált a megalakulása utáni időben. Az évek során azonban a hatásköre fokozatosan kibővült, hogy lefedje a polgári légiközlekedés szinte minden területét, beleértve:

- a repülési műveletek szabályozását,
- a pilóták engedélyezését,
- a repülőtéri biztonság és a légiforgalmi szolgáltatások felügyeletét, és végül, de nem utolsónak
- a karbantartást és műszaki megfelelést.<sup>27</sup>

Az EASA folyamatosan azon dolgozik, hogy javítsa a repülésbiztonságot, integrálja az új technológiákat és korszerűsítse a szabályozást ebben a dinamikusan változó és fejlődő iparágban. Az EASA szerepe egyre fontosabbá válik az olyan területeken is, mint amilyen a drónok szabályozása, a környezetvédelem vagy a fenntartható légiközlekedés előmozdítása.<sup>28</sup>

---

<sup>25</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1592/2002/ek rendelete (2002. július 15.) a polgári repülés területén a közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról

<sup>26</sup> JAA Training Organisation <https://jaato.com/about-jaa-to/> (2024.09.24.)

<sup>27</sup> [https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/search-all-eu-institutions-and-bodies/european-union-aviation-safety-agency-easa\\_hu](https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/search-all-eu-institutions-and-bodies/european-union-aviation-safety-agency-easa_hu) (2024.12.06.)

<sup>28</sup> EASA <https://www.easa.europa.eu/en/the-agency/the-agency> (2024.08.21.)

### 2.2.8. A végrehajtási szabály bevezetése

Az EASA egyik fontos lépése a légiközlekedés szabályozásának területén a végrehajtási szabály (Implementing Rules – Operations, a továbbiakban: IR-OPS) bevezetése volt, amely a ma is hatályos 965/2012/EU rendelet formájában valósult meg. Ez a rendelet részletes szabályokat határoz meg a légi járművekkel végzett műveletekre vonatkozóan, beleértve a más államok hatósági felügyelete alá tartozó üzemeltetők légi járműveinek földi ellenőrzését is a tagállamok repülőterein. Az IR-OPS szabályozás célja a biztonság növelése, továbbá ez váltotta fel a korábbi 859/2008/EK rendeletet (EU-OPS).<sup>29</sup> Az IR-OPS tartalmazza az iránymutatási anyagokat és az elfogadható megfelelési módszereket (Acceptable Means of Compliance, a továbbiakban: AMC), hasonlóan ahhoz, ahogy a JAR-AMC támogatta a JAR-OPS-t és az EU-OPS-t.

A rendelet I-V. mellékletei – amelyek az irányítási, szervezeti, kereskedelmi légi szállítási műveletek követelményeit és a külön jóváhagyást igénylő műveleteket szabályozzák – 2012. október 28-tól alkalmazandók. Az ezekhez tartozó megfelelés határideje pedig 2014. október 28. volt.

A 965/2012/EU rendelet VI-VII. mellékleteivel való megfelelés határideje, amelyeket később a 800/2013/EU rendelet (2013. augusztus 14.) módosított, 2016. augusztus 25. (nem kereskedelmi műveletek) és 2017. április 21. (specializált műveletek) volt.<sup>30</sup>

Az IR-OPS mellett az EASA másik nagy újítása a méltányossági alapú biztonsági kultúra (Just Culture) alkalmazása, amelyet korábban már az ICAO Safety Management System Manual (ICAO Doc 9859) (a továbbiakban: SMS) című dokumentuma részletezett és hangsúlyozta fontosságát a légiközlekedés biztonságának javításában. A dokumentumot 2013-ban fogadták el, célja pedig az, hogy irányelveket adjon az államoknak és a légiközlekedési hatóságoknak a méltányosság elvének beépítéséhez a biztonság irányítási rendszer keretein belül.<sup>31</sup>

Az EASA-s Just Culture alapelveit az EU 376/2014 rendelet révén tette hivatalossá, amely 2015. november 15-én lépett hatályba. Ez a rendelet szabályozza a jelentési rendszereket és a biztonsági események jelentésének kezelését, egyúttal biztosítva, hogy a

---

<sup>29</sup> <https://skybrary.aero/articles/ir-ops> (2024.12.06.)

<sup>30</sup> SKYbrary <https://skybrary.aero/articles/jaa> (2024.08.21.)

<sup>31</sup> ICAO Safety Management Manual (SMM): [https://www.icao.int/SAM/Documents/RST-SMSSSP-13/SMM\\_3rd\\_Ed\\_Advance.pdf](https://www.icao.int/SAM/Documents/RST-SMSSSP-13/SMM_3rd_Ed_Advance.pdf) (2024.10.01)

hibát elkövető ne legyen büntetve, ha azokat nem szándékosan, hanyagságból, vagy súlyos gondatlanságból követte el.<sup>32</sup>

A Just Culture egyik célja, hogy elősegítse a balesetek megelőzését, valamint ösztönözze a pilótákat arra, hogy nyíltan és szabadon megosszák a lényeges biztonsággal kapcsolatos információkat.

Összegezve a lényeget, a légi közlekedésben nem büntetik meg a dolgozókat olyan cselekedetért, mulasztásért vagy döntésért, amelyet tapasztalatuknak és képzésüknek megfelelően hoztak meg vagy ha nem szándékosan hibáztak. Azonban, pl. súlyos gondatlanság, szándékos szabálysértés vagy károkozó cselekmények esetén további intézkedés válhat szükségessé a repülésbiztonság fenntartása vagy javítása érdekében. A Just Culture keretében a repülésbiztonsággal kapcsolatos kérdések kezelésénél kiemelt fontosságú, hogy a vizsgálatok és döntések időben történjenek és méltányosak legyenek, valamint az, hogy a szervezetek minden ésszerű erőfeszítést tegyenek a reparációs intézkedések meghozataláért és végrehajtásáért.

A Just Culture elve érvényesül az MLN Kft.-nél is. A cél a légimentőknél is az, hogy a munkavállalók, akár anonim módon, jelenthetnek bármilyen eseményt a repülésbiztonsági vezetőnek anélkül, hogy tartaniuk kellene bármilyen büntetéstől. Az általuk szolgáltatott információkat kizárólag biztonsági intézkedések és útmutatások céljából használják fel anonimizált módon. Ha azonban egy pilóta súlyos gondatlan vagy szándékos magatartása megállapítást nyer, akkor egyéb szankciós intézkedés válhat szükségessé.<sup>33</sup>

#### **2.2.9. Hogyan vonatkozik az IR-OPS a magyar légimentőkre?**

Ha kereskedelmi légiszállítási engedéllyel rendelkező helikopterekről van szó, mint amilyeneket a magyar légimentők is használnak, akkor az IR-OPS szabályozás közvetlenül vonatkozik rájuk. Ez azt jelenti, hogy a légimentésben részt vevő helikoptereknek és személyzetüknek követniük kell a kereskedelmi légi műveletekre vonatkozó szabályokat. A szabályozás külön rendelkezik a speciális műveletek végrehajtásáról, így a HEMS-ről is, amely a SPA.HEMS részben található. Bár a hivatalos jogforrás az EU hivatalos lapja, az EURLEX és az eljárások írása során ez van használva, de az Easy Access Rules az egy felhasználóbarát, de nem jogforrásnak tekintendő, a napi használatot könnyítő kiadványa

---

<sup>32</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 376/2014/EU rendelete (2014. április 3.) a polgári légi közlekedési események jelentéséről, elemzéséről és nyomon követéséről, valamint a 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és a 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint az 1321/2007/EK bizottsági rendelet és az 1330/2007/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről

<sup>33</sup> UK Civil Aviation Authority <https://www.caa.co.uk/general-aviation/the-ga-unit/just-culture/> (2024.08.21.)

az EASA-nak. Érdekessége a nyelv, vagyis a jogszabályok az EU minden nyelvén elérhetők, de az AMC és az útmutató anyagok (Guidance Material, a továbbiakban: GM) csak angol nyelven állnak rendelkezésre, ami miatt fordítási anomáliák is előfordulnak.

Visszatérve a SPA.HERMS részhez, ami a HERMS-re vonatkozó speciális követelményeket és szabályokat tartalmazza, ezek célja a HERMS műveletek biztonságos és hatékony végrehajtásának biztosítása. Ezek a szabályok kiterjednek a személyzet képzésére, a helikopterek felszerelésére, a műveleti engedélyekre és az eljárásokra. Az ilyen műveletekhez speciális jóváhagyások szükségesek, és ezekre szigorú biztonsági előírások vonatkoznak, melyek az alábbiak:

- Az IR-OPS előírásai megkövetelik, hogy a légimentő pilótái és személyzete (HERMSTC és HERMSDR), továbbá a management tagjai megfelelő képzésekben részesüljenek belépéskor majd évente, továbbá rendelkezzenek a szükséges engedélyekkel. Ez biztosítja, hogy a légimentő személyzete magas szintű szakértelemmel rendelkezzen.
- Az IR-OPS szabályozza a légimentő helikopterek folyamatos légialkalmasság fenntartását, amely alapján a helikoptereknek rendszeres karbantartáson kell átesniük, továbbá meg kell felelniük a szabályozásban előírt rendkívül szigorú biztonsági követelményeknek.
- A légimentőknek rendelkezniük kell szervezeti (Organisation Management Manual – OMM), üzemeltetési (Operations Manual – OM), folyamatos légialkalmasság irányítási (Continuing Airworthiness Management Organisations - CAMO) és karbantartási (Maintenance Organisation Exposition - MOE) kézikönyvekkel, amelyek tartalmazzák az IR-OPS által megkövetelt eljárásokat. Ezek a kézikönyvek a műveletek biztonságos és hatékony végrehajtását is tartalmazzák.

Fontos megjegyezni, hogy a 965/2012 EU rendelet SPA.HERMS.100 pontja alapján a helikopterek csak abban az esetben vehetnek részt helikopteres légimentési műveletekben, ha az üzemben tartó (jelen esetben az MLN Kft.) rendelkezik az illetékes hatóság erre vonatkozó jóváhagyásával.<sup>34</sup> A légiközlekedés felügyeletét az Lt. határozza meg<sup>35</sup>, jelenleg ezt a feladatot 2022. december 1-jétől az Építési és Közlekedési Minisztérium Közlekedési Hatósági Ügyekért Felelős Helyettes Államtitkársága látja el a 2/2022. (XII.

---

<sup>34</sup> A Bizottság 965/2012/EU rendelete (2012. október 5.) a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről

<sup>35</sup>A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény

28.) ÉKM utasítás alapján.<sup>36</sup> A következő blokkban részletesen kitérek a témakör felügyeleti kérdéseire.

### 3. A LÉGIKÖZLEKEDÉS FELÜGYELETÉNEK HELYE A VÉGREHAJTÓ HATALMI ÁGBAN

Ahogy fentebb említettem, a légi közlekedés felügyeletét Magyarországon az Lt. határozza meg, európai szinten pedig megtalálhatók a 965/2012/EU és 1178/2012/EU rendeletekben is. Az Lt. 1. § (1) alapján a törvény hatálya a (2) bekezdésben említett kivételekkel

*„a) Magyarország légterében, illetve területén végzett légi közlekedésre és az azzal összefüggő tevékenységekre;*

*b) a magyar légi járművel (a továbbiakban: légi jármű) az ország határán kívül végzett légi közlekedésre;*

*c) a légi közlekedésben és az azzal összefüggő tevékenységekben a részt vevő személyekkel, a légi járművekkel, a repülőterekkel és a légi közlekedéssel kapcsolatos létesítményekkel, berendezésekkel összefüggő jogviszonyokra terjed ki.”*

A hatósági jogkör gyakorlását az Lt. 3. § (1) bekezdése alapján légi közlekedési hatóság látja el.<sup>37</sup> Az eredeti törvény szöveget 3 alkalommal módosították, de csak a benne található EU direktívák tekintetében. Elsőként a közlekedéssel összefüggő egyes törvények módosításáról szóló 2017. évi CLXXXII. törvény 18. § (1) *„(1) A légi közlekedés hatósági feladatait légi közlekedési hatóság látja el. A légi közlekedési hatóság az e törvényben, a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi irányelv, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben és annak végrehajtási rendeleteiben meghatározott feladatai ellátását az előírt feltételek teljesülése esetén minősített szervezetekre átruházhatja.”*<sup>38</sup> Ezt annyiban módosította az egyes közlekedési tárgyú törvények módosításáról szóló 2018. évi XCVIII. törvény 30. § 1., hogy (1) bekezdésében az „a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi irányelv, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. február 20-i

---

<sup>36</sup>Az Építési és Közlekedési Minisztérium Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 2/2022. (XII. 28.) ÉKM utasítás

<sup>37</sup> A légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény

<sup>38</sup>A közlekedéssel összefüggő egyes törvények módosításáról szóló 2017. évi CLXXXII. törvény

216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben” szövegrész helyébe az „a 2018/1139/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben” szöveg került.<sup>39</sup>, amelyet az egyes törvények honvédelmi kérdésekkel összefüggő módosításáról szóló 2019. évi CV. törvény 11. § a) 3. § (1) bekezdésében a „2018/1139/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben” szövegrész helyébe a „polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló 2018. július 4-i (EU) 2018/1139 tanácsi rendeletben (a továbbiakban: 2018/1139/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet) szöveg.”<sup>40</sup> A jogszabályi módosításra azért volt szükség, mert a 2018/1139/EU rendelet módosította a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvet, valamint hatályon kívül helyezte az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet. Röviden ez azt jelentette, hogy pl. Az Európai Parlament és a Tanács 376/2014/EU rendelete ( 2014. április 3. ) a polgári légi közlekedési események jelentéséről, elemzéséről és nyomon követéséről, valamint a 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és a 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint az 1321/2007/EK bizottsági rendelet és az 1330/2007/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről nem szerepelt még a korábbi Lt-ben és annak módosításában, holott ez a rendelet tartalmazza a már korábban említett Just Culture elvet, amit a légiközlekedési hatóságnak ellenőriznie kell.<sup>41</sup>

2007 óta a légiközlekedési hatóság több minisztérium alá is tartozott, 2022. évben összesen négy különböző helyen volt. 2007-től egészen 2018-ig a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium<sup>42</sup>, 2018-tól 2022. május 23-ig az Innovációs és Technológiai Minisztérium,

---

<sup>39</sup> Az egyes közlekedési tárgyú törvények módosításáról szóló 2018. évi XCVIII. törvény

<sup>40</sup> Egyes törvények honvédelmi kérdésekkel összefüggő módosításáról szóló a 2019. évi CV. törvény

<sup>41</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 376/2014/EU rendelete ( 2014. április 3. ) a polgári légi közlekedési események jelentéséről, elemzéséről és nyomon követéséről, valamint a 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és a 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint az 1321/2007/EK bizottsági rendelet és az 1330/2007/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről EGT-vonatkozású szöveg

<sup>42</sup> A Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006. (XII. 20.) Korm. rendelet

2022. május 23-tól 2022. november 21-ig Technológiai és Ipari Minisztérium<sup>43</sup>, 2022. november 22-től november 30-ig az Építési és Beruházási Minisztérium, majd 2022. december 1-jétől Építési és Közlekedési Minisztérium (a továbbiakban: ÉKM) égisze alatt működik a hatóság.<sup>44</sup>

### 3.1. A minisztériumok közötti váltások negatív hatásai

Ahogy fentebb említettem, az elmúlt években Magyarországon többször is áthelyezték a légiközlekedési hatóság felügyeletét különböző minisztériumok alá. Joggal merülhet fel a kérdés, hogy milyen hatással van ez a légimentésre? Ugyanis a légimentők működése szorosan kapcsolódik a hatósághoz, ez a gyakori váltás pedig több szempontból is problémát okozott. Az alábbiakban kifejtem, hogy ez a helyzet miért hátrányos a légimentők számára, és milyen konkrét problémákkal kell szembenézniük emiatt.

#### 1. Közigazgatási eljárásokban előforduló késések

Tényleg igaz, hogy a lassú közigazgatás „rossz közigazgatás”. Ez a mondat különös jelentőséggel bír azokban az esetekben, amikor egy tevékenység jogszerű gyakorlása előtt egy engedélyt kell beszerezni a hatóságtól. Ilyenkor a légimentők számára lényeges, hogy amilyen gyorsan csak lehetséges, beszerezzék ezt. Az Európa Tanács Miniszteri Bizottságának (2007) 7. számú ajánlása a jó közigazgatásról kimondja, hogy „*a közigazgatási hatóságoknak ésszerű időn belül kell teljesíteniük kötelezettségüket és kell eljárniuk*”<sup>45</sup> A minisztériumi váltások során az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvényben (a továbbiakban: Ákr.) vagy az Lt-ben meghatározott eljárási idők tarthatatlanok voltak.

Azonban nemcsak a váltás tud ilyen problémát okozni. Mivel kevés szakember dolgozik a hatóságnál, az engedélyezési eljárások, az auditok és a vizsgálatok (inspection) jelentős késedelemmel valósulnak meg. Egy ilyen helyzet során a légimentők nehéz helyzetbe

---

<sup>43</sup>Wikipédia

[https://hu.wikipedia.org/wiki/Innov%C3%A1ci%C3%B3s\\_%C3%A9s\\_Technol%C3%B3giai\\_Miniszt%C3%A9rium](https://hu.wikipedia.org/wiki/Innov%C3%A1ci%C3%B3s_%C3%A9s_Technol%C3%B3giai_Miniszt%C3%A9rium) (2024.08.21.)

<sup>44</sup>Magyar Közlöny 192. szám 2022. november 23. 7773 pp

<http://www.kozlonyok.hu/nkonline/MKPDF/hiteles/MK22192.pdf> (2024.08.21.)

<sup>45</sup> GELLÉN, Márton – KAISER, Tamás – KIS, Norbert – KISS, Norbert – NYIKOS, Györgyi – TORMA, András – Váczi, Péter: *Hatékony közszolgálat és jó közigazgatás – nemzetközi és európai dimenziók* [https://kti.uni-nke.hu/document/vtkk-uni-nke-hu/kaiser-hatekony-kozszoigalat-jo-kozig\\_.original.pdf](https://kti.uni-nke.hu/document/vtkk-uni-nke-hu/kaiser-hatekony-kozszoigalat-jo-kozig_.original.pdf) (2024.12.06.)

kerülhetnek, mivel nemcsak a helikopterek műszaki megfelelőségének engedélyeztetése, esetleg a működéshez szükséges kézikönyvek jóváhagyása, hanem a pilóták szakszolgálati engedélyének meghosszabbítása, vagy az új heliportok engedélyezésének folyamata is csúszhat, ami negatívan befolyásolja a működést. 2024. május 25-től hatályos a SPA.HERMS változása,<sup>46</sup> ezért a módosított kézikönyveket a hatóságnak 2024. május 21-én megküldték. A hatósági jóváhagyásra azonban csak 2024. december 2-án került sor.

## **2. Jogsabályi bizonytalanság és következtetlenségek, ebből eredő hibák**

A légiközlekedési iparban a szabályozás és a felügyelet kulcsfontosságú, mivel szigorú előírások határozzák meg az összes működési elemet. Ha a hatóságok nem tudnak következetesen és gyorsan reagálni, az megnehezíti a légimentés zavartalan működését is. Az ellenőrzések esetleges elmaradása, a karbantartási és üzemeltetési előírások felületes ismerete és felügyelete képes növelni a balesetek és a technikai/technológiai hibák kockázatát. Mivel a légimentők számára a biztonság kulcsfontosságú, különösen kritikus ebből a szempontból nézve, ha a hatóság nem rendelkezik elegendő megfelelően képzett szakemberrel, akik biztosítani tudják a rendszer folyamatos és zavartalan működését. Ha nincs elegendő és/vagy megfelelő szakértelemmel rendelkező szakember az iparág hatósági felügyeletére, akkor fennáll annak a veszélye, hogy a hatósági eljárások nem megfelelő szakmai alapokra és gyakorlatra épülnek. Ez könnyen visszas helyzetekhez vezethet, amikor a szakértelem hiánya miatt a hatóságok nem értik teljesen az adott terület működését vagy az ahhoz szükséges jogsabályokat. Bár a cél az lenne vagy annak kellene lennie, hogy segítsenek egy szervezet (beleértve a légimentőket) hatékony működésében, de ehelyett olyan szabályozási akadályokat gördíthetnek a szervezetek elé, amelyek hátráltatják az operatív tevékenységet és sértik a pártatlanságot.<sup>47</sup> Ez a konfliktushelyzet nemcsak a hatóság és a szervezet közötti kapcsolatot rombolja, hanem az egész iparág színvonalát is.

---

<sup>46</sup> A Bizottság (EU) 2023/1020 végrehajtási rendelete (2023. május 24.) a 965/2012/EU rendeletnek a helikopteres légimentési műveletek tekintetében történő módosításáról

<sup>47</sup> <https://lexikon.uni-nke.hu/szocikk/tisztességes-eljarashoz-valo-jog-2/> (2024.12.06.)

### 3.2. Kitekintés a szomszédos osztrák szabályozásra

Az osztrák légiközlekedési hatóság - hivatalos nevén Österreichische Luftfahrtbehörde (Austro Control GmbH)<sup>48</sup> - példája jól mutatja, mennyivel jobb és hatékonyabb is lehet egy rendszer, amennyiben megfelelő munkafeltételekkel, megfelelő számú és magasan képzett szakember áll rendelkezésre. Ebben a fejezetben egy neve elhallgatását kérő osztrák felügyelő által adott interjút ismertetek.

Ausztriában a Flugbetriebsinspektor (repülési felügyelő) pozícióban való elhelyezkedéshez sokkal szigorúbb követelmények vannak előírva, mint Magyarországon. Az osztrák légiközlekedési hatóság által támasztott követelmények között szerepel többek között a felsőfokú iskolai végzettség, a minimum 5000 repült óra, valamint a Légi Szállító Pilóta Engedély (Airline Transport Pilot License, a továbbiakban: ATPL) megléte, bár ez a helikopteres felügyelőknél nem kötelező előírás, tekintettel arra, hogy a helikopteres szakemberekben Európa szerte hiány van. Magyarországon ezzel szemben akkor is betöltheti a felügyelő beosztást valaki, ha nincs diplomája, nem szükséges a pilóta szakszolgálati engedély megléte az operáció felügyeleténél, sőt, felsőfokú végzettség nélkül még megbízott osztályvezetővé is válhat köztisztviselő.

Ausztria nagy hangsúlyt fektet az ICAO és EASA szabályozások alkalmazására, az osztrák rendszer egyik sajátos vonása, hogy a Just Culture elvét aktívan támogatják és rendszeresen is ellenőrzik az üzemeltetőknél (Air Operator Certificate-tel rendelkező szervezeteknél, a továbbiakban: AOC). Az Austrocontrol a szabályozások változásairól rendszeres értesítéseket küld a légitársaságoknak, légiközlekedési szervezeteknek, és folyamatos konzultációs lehetőséget biztosít a felmerülő működési kérdések kapcsán. Nálunk az emberi erőforrás és a szakértelem hiánya miatt ez nem minden esetben tud megvalósulni. Ausztriában megfigyelhető, hogy a légiközlekedés felügyelete sokkal egységesebb és hatékonyabb. A gyors engedélyezési eljárások, a megbízható auditálási folyamatok és a stabil szabályozási környezet biztosítja, hogy a légimentők gördülékenyen tudjanak működni, és az új technológiák vagy jogszabályok bevezetése sem ütközik akadályokba. Többek között az osztrák rendszer erőssége abból is fakad, hogy a hatóság jól szervezett, elegendő humánerő kapacitással rendelkezik, valamint kevésbé vannak kitéve a minisztériumok közötti „ping-pong” játékoknak, szemben Magyarországgal. Az osztrák hatóság egy átfogó, jól képzett szakértői gárdával működik, ami lehetővé teszi, hogy a légimentők folyamatosan az előírásoknak megfelelően, a legmagasabb szakmai

---

<sup>48</sup> <https://www.austrocontrol.at/> (2024.10.22.)

színvonalon tudjanak üzemelni. Az osztrák hatóságnál folyamatos képzési lehetőségeket is kínálnak a munkavállalók számára, beleértve mind a szakmai, mind a személyiségfejlesztő kurzusokat, így biztosítva, hogy a munkaerő mindig naprakész legyen a legújabb nemzetközi szabályok és előírások terén. A repülési felügyelők a folyamatos képzések mellett bátran jelezhetik igényüket további oktatásra is. Az osztrák rendszernél hangsúlyos a folyamatos fejlesztés a biztonság és hatékonyság javítása érdekében. Ezáltal kijelenthető, hogy Ausztria nagyobb hangsúlyt helyez a biztonsági kultúra fejlesztésére és a légitársaságok, légiközlekedési szervezetek autonóm szabályozási megfelelésére, míg Magyarország ezzel szemben inkább egy formálisabb, adminisztratívabb hozzáállást követ. Természetesen nem elhanyagolható tényező, hogy az osztrák rendszer jól finanszírozott, ezáltal a hatóság munkatársainak versenyképes fizetést biztosítanak, így téve még vonzóbbá a közigazgatásban való munkavégzést.

Véleményem szerint Magyarországon szükséges lenne hogy szakmaközelibb jogszabályok kerüljenek megfogalmazásra és a betartás ellenőrzése is szakmai alapokon nyugodjon.

### **3.3. A légiközlekedési felügyeleti tevékenységek**

A következőkben szeretnék rátérni a felügyeleti tevékenységekre, azok szerepére a légimentés működésében. A felügyelet kiemelt fontosságú terület, mivel a repülésbiztonság és a jóváhagyási eljárások minősége képes közvetlenül befolyásolni a légimentést. Összegezve, a légiközlekedési felügyeleti tevékenységeknek a magyar légimentésben biztosítaniuk kell, hogy a működéshez kapcsolódó műveletek biztonságosak, hatékonyak és a jogszabályoknak megfelelőek legyenek, miközben folyamatosan alkalmazkodniuk kellene az új európai és nemzetközi szabályozásokhoz. Ezt lentebb, illetve a 3.4.1. fejezetben részletesen kifejtem.

A légiközlekedési felügyeleti tevékenységek egyik célja a légimentési műveletek biztonságának és szabályosságának biztosítása. A légiközlekedési hatóság 4 főosztálya felügyeli a légimentők tevékenységét. Többek között ezért is kiemelten fontos lenne a közöttük fennálló jó kapcsolat, hogy biztosítva legyen a biztonságos és hatékony légimentési tevékenység.

Azonban megfelelő létszám és megfelelő szakértői köztisztviselői állomány hiányában ezt sajnos nem lehet megfelelően kivitelezni.

A felügyeleti tevékenységek az alábbi fő területekre terjednek ki:

### **3.3.1. Engedélyezés, tanúsítás, üzemelési felügyelet**

A Légügyi Felügyeleti Hatósági Főosztály egyedi közhatalmi aktusokkal kapcsolatos feladatai körében ellátja az MLN Kft. légi jármű üzemeltetési engedélyhez szükséges feltételek vizsgálatát, módosítását, nyilvántartását és ellátja a folyamatos légialkalmassági felügyeletét.<sup>49</sup> Az Európai Unióban, így Magyarországon is a mentőhelikopterek felszállásához szükséges dokumentumok közé tartozik a légiközlekedési hatóság által kiadott engedélyek és előírások betartása. A hatóság feladata, hogy biztosítsa a repülési tevékenység biztonságát és hatékonyságát, és ellenőrizze a légi mentőszolgálat működését. Helikopterek csak abban az esetben vehetnek részt légimentési műveletekben, ha az üzemben tartó rendelkezik az illetékes hatóság erre vonatkozó jóváhagyásával. Az illetékes hatóság akkor ad ki jóváhagyást az üzemben tartó részére, ha az kereskedelmi légi szállítási műveleteket végez, és rendelkezik a 965/2012/EU rendelet III. melléklet (ORO rész) szerinti kereskedelmi légi jármű-üzemeltetési engedéllyel és bizonyítja az illetékes hatóságnak, hogy megfelel a SPA. HEMS-ben található előírásoknak. Az üzemeltetési engedély kiadása előtt a Légiközlekedési Hatóság ellenőrzi az üzemeltető személyzet képzettségét, a helikopterek karbantartási- és üzemeltetési folyamatait, a biztonsági előírások betartását és más fontos szabályokat.<sup>50</sup>

### **3.3.2. Légimentő személyzet képzésének felügyelete**

A Légügyi Szakszolgálati Hatósági Főosztály egyedi közhatalmi aktusokkal kapcsolatos feladatai körében végzi a polgári légi jármű hajózó személyzet (légimentők esetén a pilóták) szakszolgálati engedélyével kapcsolatos képzések feltételeinek vizsgálatát, engedélyének és tanúsításainak kiadását, meghosszabbítását, megújítását, kiterjesztését és nyilvántartását, valamint a szakszolgálati engedélyek és tanúsítások felfüggesztésével, korlátozásával és visszavonásával kapcsolatos eljárásokat. Felügyeli és engedélyezi az MLN Kft jóváhagyott pilóta képzőszervezetének (Approved Training Organisation, ATO)

---

<sup>49</sup>Hivatalos Értesítő 74. szám, 6307-6309

<https://magyarokozlony.hu/dokumentumok/902a1c15901df4a6e8efffa1b2347fd2691950cb/megtekintes> (2024.08.21.)

<sup>50</sup> A Bizottság 965/2012/EU rendelete (2012. október 5.) a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről

képzéseit. Felügyeli a pilóták szakszolgálati engedélyéhez szükséges nyelvismereti vizsgáztatást végző testületeket, annak felügyeletét. Orvosi szempontból felügyeli a repülés-egészségügyi alkalmassági vizsgálatok alapján a szakszolgálati engedély megszerzésére kötelezetteket, szükség esetén kiadja, módosítja, korlátozza vagy visszavonja az orvosi minősítéseket, felügyeli a repülés-egészségügyi alkalmassági vizsgálatokat, engedélyezi és felügyeli a vizsgálatokat végző orvosok és vizsgáló helyek, továbbá a repülés-egészségügyi központok tevékenységét. Ezáltal ellenőrzi a légimentő pilóták orvosi alkalmassági dokumentumait.<sup>51</sup>

### **3.3.3. Balesetek, események kivizsgálása, ezek felügyelete**

A Légügyi Kockázatértékelési Hatósági Főosztály (a továbbiakban: LKHF) egyedi közhatalmi aktusokkal kapcsolatos feladatai körében lefolytatja a bekövetkezett légiközlekedési balesetek, súlyos repülőesemények közigazgatási hatósági eljárás keretében történő vizsgálatát.<sup>52</sup> Fontosnak tartom megemlíteni, hogy abban az esetben, amikor az LKHF eseményt vizsgál, akkor a Közlekedésbiztonsági Szervezetet (a továbbiakban: KBSZ) is vizsgálatot folytat. A KBSZ-t 2006. január 1-jén hozták létre egy, a magyar Országgyűlés által elfogadott törvény alapján, a Gazdasági és Közlekedési Miniszter kezdeményezésére. Fő feladata a légi, vasúti és vízi balesetek, illetve súlyos események független szakmai kivizsgálása, annak érdekében, hogy az elemzések tanulságaiból olyan javaslatok születhessenek, amelyek segítenek megelőzni a hasonló események bekövetkezését a jövőben. Alapvető céljuk tehát a megelőzés. A vizsgálatok során mindig objektív tényekre építenek, és az eseményhez vezető körülmények teljes feltárására törekednek. Ez nem csak technikai és műszaki vizsgálatok elvégzését foglalja magában, hanem a jogi háttér, a szabályozások és az emberi tényezők (human factor) elemzését is. Az emberi tényezőt kiemelt fontosságúként kezelik, hiszen a biztonság szempontjából ez a láncszem gyakran döntő szereppel bír. Ezért is helyeznek nagy hangsúlyt az oktatásra és a megszerzett tapasztalatok fenntartására, fejlesztésére. A KBSZ vizsgálatai nem a személyes felelősségre vonatkoznak, mivel ezt az EU irányelveivel összhangban a magyar jogszabályok tiltják. A jelentések névtelenek, és kizárólag a

---

<sup>51</sup> Hivatalos Értesítő 74. szám, 6305-6307. pp.

<https://magyarkozlony.hu/dokumentumok/902a1c15901df4a6e8efffa1b2347fd2691950cb/megtekintes> (2024.08.21.)

<sup>52</sup> Hivatalos Értesítő 74. szám, 6309-6312. pp.

<https://magyarkozlony.hu/dokumentumok/902a1c15901df4a6e8efffa1b2347fd2691950cb/megtekintes> (2024.08.21.)

szakmai következtetésekre koncentrálnak. A megelőzés részeként nyilvánosságra hozzák a balesetek valószínű forgatókönyvét, és biztonsági ajánlásokat adnak ki az érintett szervezetek számára. A szervezet jogszabályi függetlensége garantált, és pártatlan munkájukat a jogi megfelelés és szakmai elkötelezettség biztosítja.<sup>53</sup>

#### **3.3.4. Repülőtér felügyelet**

A Léginavigációs és Repülőtéri Hatósági Főosztály egyedi közhatalmi aktusokkal kapcsolatos feladatai körében engedélyezi a leszállóhelyeket, jóváhagyja a repülőtér repülőtéri kézikönyvét vagy repülőtérrendjét, a kényszerhelyzeti terveket. A repülőtér üzemben tartási engedélyekről nyilvántartást vezet. Az építésügyi hatósági eljárásban a polgári célú repülés biztonsága érdekében az építmény elhelyezése, magassága közvetlen és közvetett hatásainak vizsgálata a légiközlekedésre, a földi telepítésű berendezések működésére és a légiközlekedés biztonságára gyakorolt hatása kérdésében szakhatósági közreműködést is végez.<sup>54</sup>

#### **3.4. Légimentők az egészségügyi és közlekedési igazgatás metszetében, avagy miért is mostohagyerek minden szervnek?**

Szeretnék rátérni a hazai légimentés különleges helyzetére, ugyanis a légimentés olyan kritikus szolgáltatás, amely az egészségügyi ellátás és a légi közlekedés szabályozásának metszetében helyezkedik el. A légimentés célja, hogy gyors és hatékony orvosi segítséget nyújtson nehezen elérhető helyszíneken, különösen súlyos balesetek és életveszélyes helyzetek esetén. Ez a kettős irányítási és felügyeleti háttér többszörösen képes nehezíteni a feladatok végrehajtását, hiszen a légimentők egyszerre kapcsolódnak a közlekedési és az egészségügyi szabályozási követelményekhez. Ezért igazából a légimentés egy „mostohagyerek”, mindenki a magáénak érzi, de senki nem akarja a felelősséget vállalni érte. A következőkben megvizsgálom, hogy marad-e a légimentés mindkét terület számára periférikus feladat, vagy esetleg van domináns terület, ahová mégis igazából tartozhatnak. De mégis e két terület együttes jelenléte és magas minőségű működése alapvető fontosságú a légimentés sikerességéhez.

---

<sup>53</sup> Építési és Közlekedési Minisztérium Közlekedésbiztonsági Szervezet  
<http://www.kbsz.hu/j25/hu/szervezetuenk> (2024.10.21.)

<sup>54</sup> Hivatalos Értesítő 74. szám, 6312-6317. pp.  
<https://magyarkozlony.hu/dokumentumok/902a1c15901df4a6e8efffa1b2347fd2691950cb/megtekintes>  
(2024.08.21.)

Alapvetően a légimentést tekinthetjük pusztán egészségügyi tevékenységnek, mivel az életmentés és orvosi beavatkozás áll a középpontban. Mint korábban említettem, a magyarországi légimentés alapítója az OMSZ volt, jelenlegi működtetője az MLN Kft. A jelenlegi szervezet 2009. július 1-jén alakult, az OMSZ Légimentő Kht. utódként. Az MLN Kft. felett az államot megillető tulajdonosi jogok és kötelezettségek összességét gyakorló személy kijelölése érdekében az egyes állami tulajdonban álló gazdasági társaságok felett az államot megillető tulajdonosi jogok és kötelezettségek összességét gyakorló személyek kijelöléséről szóló 1/2018. (VI. 25.) NVTNM rendelet módosításáról szóló 20/2019. (XII. 18.) NVTNM rendelet alapján 2020. január 1-je óta a KR gyakorolja az MLN Kft. feletti tulajdonosi jogokat.<sup>55</sup> Az egyes állami tulajdonban álló gazdasági társaságok felett az államot megillető tulajdonosi jogok és kötelezettségek összességét gyakorló személyek kijelöléséről szóló 1/2022. (V. 26.) GFM rendelet alapján a tulajdonosi joggyakorlás időtartamának vége 2026. december 31.<sup>56</sup> Az MLN Kft. jogállása kiemelten közhasznú fokozatú. Jogokat szerezhethet és kötelezettségeket vállalhat, szerződést köthet, pert indíthat és perben állhat. A társaság önálló adó-, munkajogi és társadalombiztosítási jogalanyisággal rendelkezik.

A társaságra vonatkozó alapvető jogszabályok az egészségügyről szóló 1997. évi CLIV. törvény, a mentésről szóló 5/2006. (II. 7.) EüM. rendelet, a betegszállításról szóló 19/1998 (VI. 3) NM rendelet, amelyek alapján a légimentésről állami szervnek kell gondoskodnia, valamint egy sor hazai légiközlekedésre (is) vonatkozó jogszabály. Érdekesség, pl. a repülési, munka és pihenő időkre vonatkozó 44/2009 KHEM rendelet. Továbbá a nemzetközi jog cogens jellege miatt vonatkozik rájuk az EASA szabályozása. És itt már be is lép az, hogy a légimentés egyúttal a légi közlekedés része is, amelyet számos nemzetközi és hazai légiközlekedési jogszabály szabályoz.

Fontos megemlítenem, hogy a KR mégis hogyan csatlakozik be ebbe az igazgatási metszetbe, de már egy másik oldalról. Mivel a KR tulajdonosi joggyakorlása alatt áll a szervezet, így a rendőrség szerveiről és a rendőrség szerveinek feladat- és hatásköréről szóló 329/2007. (XII.13.) Korm. rendelet 9. § n) pontja is vonatkozik rájuk, ez alapján ők is felügyelik. Azonban a KR csak a gazdasági- és pénzügyi tevékenység, valamint a

---

<sup>55</sup> A Magyar Légimentő Nonprofit Korlátolt Felelősségű Társaság felett az államot megillető tulajdonosi jogok és kötelezettségek összességét gyakorló személy kijelölése érdekében az egyes állami tulajdonban álló gazdasági társaságok felett az államot megillető tulajdonosi jogok és kötelezettségek összességét gyakorló személyek kijelöléséről szóló 1/2018. (VI. 25.) NVTNM rendelet módosításáról szóló 20/2019. (XII. 18.) NVTNM rendelet

<sup>56</sup> Az egyes állami tulajdonban álló gazdasági társaságok felett az államot megillető tulajdonosi jogok és kötelezettségek összességét gyakorló személyek kijelöléséről szóló 1/2022. (V. 26.) GFM rendelet

rendőrség vagyonkezelésében lévő ingó- és ingatlan vagyonelemek biztosítását és felügyeletét látja el. Bár az eredeti elképzelés szerint a légimentés a KR egyik osztálya lett volna, azonban az integrációt jogi akadályok nehezítették, elsősorban HR oldalról, a pilótákat nem tudta a rendszer integrálni, ezért született a teljes társaság tulajdonjogának átvétele.

Külső kommunikáció tekintetében kizárólag az Országos Rendőr-főkapitányság útján, egészségügyi szakmai kérdésekben az OMSZ-szal folytatott egyeztetést követően adhatnak nyilatkozatot. Vannak azonban bizonyos esetek, amelyekben az MLN Kft. önállóan dönthet, ilyen pl. az elővásárlási jog.

A társaság általános irányítását az ügyvezető a hatályos jogszabályok, az Alapító Okiraton és a Társaság belső szabályzatainak megfelelően, fokozott gondossággal, a társaság érdekeinek elsődlegessége alapján köteles ellátni. A társaság munkavállalóival kapcsolatos munkáltatói jogok ellátása ügyvezetői feladat és hatáskör, az ügyvezető megválasztása, visszahívása és díjazásának megállapítása az alapító kizárólagos hatáskörébe tartozik.<sup>57</sup> Erre kiváló példa a 2024. január 1. napjától hivatalba lépett ügyvezető igazgató, akit a KR választott és nevezett ki.

Az egészségügyi szakmai felügyeletet továbbra is az OMSZ látja el, mind a riasztási protokollok tekintetében, mind a mentési folyamatok koordinálásában. Az egészségügyi irányítás az MLN Kft.-é, saját képzési protokollokkal és standard működési eljárásokkal (Standard Operating Procedure, SOP).

Az MLN Kft., ahogy a bevezető részben is említettem, kiváló példa az osztott irányításra, ami azt jelenti, hogy elválík egymástól a szakmai és szervei tevékenységek irányítása.<sup>58</sup>

Ahogy a fentiekben látjuk, a magyar légimentés 2 különböző minisztérium és 3 szervezet felügyelete alá tartozik. Egyrészt a Belügyminisztérium, hiszen nemcsak a KR, hanem az OMSZ is alá tartozik, másrészt a légiközlekedés felügyelete az ÉKM égisze alatt van.

A hazai helikopteres légimentés (Helicopter Emergency Medical Services, HEMS), mint egészségügyi szolgáltatás fontos része az egészségügyi rendszernek Magyarországon is. A gyors reagálás, a nehezen megközelíthető területek elérhetősége és a speciális orvosi ellátás lehetővé teszi, hogy az életmentő szolgáltatások eljussanak azokhoz, akiknek leginkább szükségük van rájuk. Ez a szolgáltatás lehetővé teszi azt is, hogy súlyos

---

<sup>57</sup> Magyar Légimentő Nonprofit Kft. Alapító Okirat <https://www.legimentok.hu/userfiles/files/tevekenysegek/mukodes/231228-Alapito-okirat-a-modositasokkal-egyseg-szerkezetben.pdf> (2024.08.25.)

<sup>58</sup> ÁRVA, Zsuzsanna – BALÁZS, István – BARTA, Attila – VESZPRÉMI, Bernadett: *Közigazgatási jogi alaptanok* [https://real.mtak.hu/132588/1/Kozigazgasijogialaptanok\\_2021\\_VEGLEGES2.pdf](https://real.mtak.hu/132588/1/Kozigazgasijogialaptanok_2021_VEGLEGES2.pdf) (2024.08.25.)

sérülésekkel vagy életveszélyes állapotban levő emberek a lehető leggyorsabban juthassanak hozzá a sürgősségi egészségügyi ellátáshoz (prehospitális), valamint minél előbb a kórházi ellátáshoz (hospitális), még a nehezen megközelíthető, ritkán lakott és távoli területeken is. Gyakorlatban ez azt jelenti, hogy amennyiben a megközelítendő helyszínre 15 percen belül a mentésirányítás nem tud delegálni eset-vagy rohamkocsit, esetleg Mentőorvos Kocsit (MOK), abban az esetben a mentésvezető egyénileg mérlegel, hogy a beteg állapota igényli-e a gyors kiérkezést és magas szintű egészségügyi ellátást - ezáltal várható esetleg egészségnyereség-, úgy a légimentők segítségét kéri.<sup>59</sup>

#### **3.4.1. Miért is mondhatom, hogy a légimentők egy légiközlekedési vállalat egészségügyi szolgáltatással és nem fordítva?**

A légimentés egy speciális szegmense a sürgősségi ellátásnak, amely a légi közlekedés adottságait használja fel a gyors segítségnyújtáshoz. Bár a légimentés fő célja az elérhető lehető leggyorsabb magasszintű egészségügyi ellátás nyújtása, fontosnak tartom hangsúlyozni, hogy a légimentés technológiai, szabályozási, üzemeltetési és biztonsági szempontból elsősorban egy légiközlekedési tevékenység, amely egészségügyi szolgáltatást biztosít. A légimentők működéséhez szükséges a légiközlekedési szabályozás szigorú betartása, mivel a légimentés alapvetően mégis a légiközlekedés egyik speciális formája. Munkatársaik az ország legjobb, legfelkészültebb helikopter-pilótái, mentőápolói, mentőtisztjei és mentőorvosai közül kerültek ki. A mentőhelikopter személyzete hazánkban három főből<sup>60</sup> és három láthatatlan segítőtől áll. Jobb első ülésben a pilóta foglal helyet, bal oldalon, az első ülésben foglal helyet a paramedikus, mint technikai személyzet (a továbbiakban: HEMSTC), akinek hasonló képzeteket kell teljesítenie, mint a pilótáknak, az utastérben pedig az orvos és a páciens utazik. Ez a felállás meghatározásra került a SPA.HERS.130 pontban.<sup>61</sup> A láthatatlan segítők közé tartozik a szerelő kolléga, és a szerelőnek kinéző, de valójában földi kiszolgálási munkatárs. Továbbá láthatatlan, de hallható, hathatós és fontos segítséget adnak a légikordinátorok, akiknek - ahogy ők mondják -, „az aznap átmenő légiforgalom és utasainak, valamint Magyarország lakosságának életének súlya van” a vállukon.

<sup>59</sup> SZABÓ, Martina: A légimentés leggyengébb láncszeme a pilóta, *A jog tudománya, a mindennapok joga XI. konferenciakötet*, Digitall Sapiens Nyomdaipari és Szolgáltató Kft, 2024, 143-153.

<sup>60</sup> A Bizottság 965/2012/EU rendelete (2012. október 5.) a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről

<sup>61</sup> A Bizottság (EU) 2023/1020 végrehajtási rendelete (2023. május 24.) a 965/2012/EU rendeletnek a helikopteres légimentési műveletek tekintetében történő módosításáról

A pilóta a felelős azért, hogy a csapat a lehető leggyorsabban és a legbiztonságosabban az esethelyszínre érjen és a legközelebbi, arra alkalmas területen leszálljon. Tehát szemben az egészségügyi intézmények orvosi hierarchiájával, a légimentésben a parancsnokpilóta a felelős és a döntések hozója, ami a félreértések egyik alapvető oka. Az ellátáshoz a felkészülés már a fedélzeten elkezdődik, ami a légiközlekedés biztonságának és hatékonyságának prioritásával történik. Kiemelten kritikus szakasz az emberi tényezők figyelembevétele szempontjából az, hogy a leszállás egy nagy kockázatú manőver, különösen az esethelyszíni, így a teljes fedélzeten tartózkodók figyelmét és közreműködését igényli. A steril cockpit eljárás követése kötelező, ami azt jelenti, hogy a manőver végrehajtása a prioritás, minden más másodlagos, így az ellátásra való felkészülés adrenalinját kezelni kell, követni az előírt protokollt és utána jöhet a betegellátás, a parancsnok részére pedig a légijármű biztonságban tartásának felügyelete. Így csupán leszállás után kezdődik a csapat egészségügyi személyzetének az egészségügyi szakmai munkája, aminek sokan az életüket köszönhetik. Az ellátás módja és mélysége mindig olyan mértékű, hogy a beteg már a helyszínen megkapja a lehető legszükségesebb ellátást, hogy stabil állapotban légi úton szállítható legyen. A helikopter fedélzetére kerülve a cél, hogy minél hamarabb a megfelelő kórházi leszállóhelyre lehessen a beteggel repülni. A helikopteren rendelkezésre állnak azok az egészségügyi berendezések és felszerelések, amelyekkel intenzívterápiás szintű ellátást lehet nyújtani a betegeknek. Az OMSZ Irányító Csoportjától (a továbbiakban: ICS) kapott feladataik ennek megfelelően lehetnek akár nem azonnali beavatkozást igénylő, speciális szállítási feladatok is, ahol nem csak a gyorsaság, hanem a közben biztosított feltételek is meghatározóak. A magas szintű szakmai felkészültségen túl a személyzet minden tagjának több éves és folyamatos gyakorlat szükséges ahhoz, hogy ezt a munkát megfelelő szinten végezzék.<sup>62</sup>

Sajnos előfordul azonban olyan helyzet is, amikor a rossz időjárási körülmények miatt a helikopter nem tud segíteni. A döntést a pilótának kell meghoznia, azonban nincs egyedül a fedélzeten, így a személyzet tagjaival való megfelelő együttműködés óriási segítséget jelent. A speciális és folyamatos képzéseknek köszönhetően a HEMSTC és az orvos is hathatós segítséget nyújt a döntések meghozatalánál, a földi egységekkel való kommunikációban, a normál és a vészeljárások megoldásában, vagyis a biztonságos feladat végrehajtásban. 2018-tól a Parancsnokok és a HEMTSC-k már a teljesen valóságghű szimulátor képzést is közösen hajtják végre, így biztonságosan lehet gyakorolni a

---

<sup>62</sup> SZABÓ, Martina: A légimentés leggyengébb láncszeme a pilóta, *A jog tudománya, a mindennapok joga XI. konferenciakötet*, Digitall Sapiens Nyomdaipari és Szolgáltató Kft, 2024, 143-153.

hétköznapi életben szerencsére ritkán, de lényegében bármikor bekövetkező vészhelyzeteket.<sup>63</sup>

Fontos megjegyezni, hogy a légimentők tevékenységére használt helikopterek jogszabályilag kereskedelmi légimentési műveletekben (HEMS) használt helikopterek,<sup>64</sup> így „HEMS művelet-et” hajtanak végre. HEMS engedéllyel végzett repülés helikopterrel, sürgősségi egészségügyi ellátás elősegítése céljából olyan esetekben, amelyekben létfontosságú az egészségügyi személyzet, egészségügyi ellátmány (felszerelések, vér, szervek, gyógyszerek); vagy beteg vagy sérült, illetve közvetlenül érintett egyéb személyek azonnali és gyors szállítása.<sup>65</sup>

A repülés nem kezdhető meg, ha a helikopternek a tervezett repüléshez szükséges műszerei, berendezései vagy funkciói közül bármelyik üzemképtelen vagy hiányzik. Természetesen van ez alól is kivétel, hajtóművel rendelkező komplex helikopterek és kereskedelmi műveletek során használt bármilyen helikopter esetében az illetékes hatóság jóváhagyta, hogy az üzemben tartó a helikoptert a III. melléklet ORO.MLR.105 j) pontjának megfelelően (eseti jóváhagyásától függően az üzemben tartó üzemben tarthatja a légi járművet a minimális felszerelésjegyzék (röviden: MEL) korlátozásain kívül, de az MMEL (Master Minimum Equipment List)<sup>66</sup> korlátozásain belül eső üzemképtelen műszerekkel, berendezésrészekkel vagy használhatatlan funkciókkal) a minimálisan szükséges berendezések alaplistája korlátozásai szerint tartsa üzemben. A MEL-nek tartalmaznia kell egyebek mellett a javítási határidőket. Az EC135-ös típusú helikopter esetében ötven óránként esedékes a forgalmi karbantartás. Ennek a feladatnak az ellátására mind a légimentők saját műszaki szerelői, mind a Társaság szerződéses partnerei, jogosítással rendelkeznek. Ha soron kívül kell valamit cserélni, legyen szó akár egy fényszóró izzóról, vagy ha egy helikopter komolyabban sérült, de helyben javítható – pl. madárral történt ütközés (bird strike) miatt betörik a szélvédő, amire volt már példa –, akkor pár napon belül érkezik a cseredarab és jönnek a szerelők is. Van ugyan Budaörsön

---

<sup>63</sup> <https://www.legimentesert.eu/legimentes/> Letöltve (2023.03.19.)

<sup>64</sup> A Bizottság 965/2012/EU rendelete (2012. október 5.) a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről

<sup>65</sup> A Bizottság 965/2012/EU rendelete (2012. október 5.) a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről

<sup>66</sup> A Bizottság 71/2014/EU rendelete (2014. január 27.) a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről szóló 965/2012/EU rendelet módosításáról,

egy minimális raktárkészlet, ami az ötven, száz, százötven órás karbantartásokhoz szükséges, de nagyobb készletet nem érdemes tartani, mert előfordulhat, hogy egy alkatrésznek a polcon jár le a naptári ideje (korlátozása), mielőtt egyáltalán szükség lenne rá. Az EC-135-ös helikopter speciális szerszámgéneke kevés és az is metrikus rendszerű, kivéve az amerikai gyártmányú Pratt & Whitney hajtóműves változatot. A négyszáz repült óránként vagy évente kötelező a bázis és a forgalmi karbantartás, amelyből a bázis karbantartást alapvetően a szerződéses partnerrel történik, ahol minden évben egy-másfél hétig van valamelyik helikopter. Ebben az időszakban cseregép biztosítja, hogy egyik hazai bázis se maradjon bevethető gép nélkül.<sup>67</sup>

A helikopteres légimentő repüléseket végző helikopterek rendelkeznek olyan kommunikációs berendezéssel is, aminek a segítségével kétirányú kommunikációt lehet folytatni azzal a szervezettel, amely a helikopteres légimentést igénybe veszi, valamint amennyiben lehetséges, a földi sürgősségi szolgálat embereivel.<sup>68</sup>

A karbantartás és üzemképesség mellett a pilóták szakszolgálati engedélyekkel is rendelkeznek, amelyek lehetővé teszik számukra a helikopter vezetését. A hajózásképzés követelményeit általánosan EU rendelet szabályozza, hasonlóan a légimentő pilótával és HEMSTC-vel szembeni követelményeket. A pilótákra vonatkozó minimum követelmény a SPA.HEMS.130 pont alapján a minimum 1000 órnyi repült idő, amiből 500 óra parancsnokpilótai helikopteres idő, hasonló üzemeltetési környezetben, azaz alacsonyan repülve, előre nem tervezhető úti céllal.<sup>69</sup> Követelmény továbbá a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély megléte, az első osztályú egészségügyi minősítés és az angol nyelv ismerete, legalább Level 4 szinten.<sup>70</sup> Elsősorban a rendőrség és a honvédség az, ahonnan a légimentők pilótákat toboroznak. A légimentésben sok az előre nem tervezhető, bizonytalan helyzet, amit úgy próbálnak ellensúlyozni, hogy magasabb képzettségi követelményt állapítanak meg és az éves képzések színvonala és száma is magasabb, mint más területeken. A légimentők huszonkét pilótájának döntő többsége korábban a

---

<sup>67</sup> [https://airbase.blog.hu/2018/03/10/a\\_segitseg\\_forgoszarnyon\\_erkezik](https://airbase.blog.hu/2018/03/10/a_segitseg_forgoszarnyon_erkezik) (2023.03.19.)

<sup>68</sup> A Bizottság 965/2012/EU rendelete (2012. október 5.) a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről

<sup>69</sup> A Bizottság 965/2012/EU rendelete (2012. október 5.) a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről

<sup>70</sup> A Bizottság 1178/2011/EU rendelete (2011. november 3.) a polgári légi közlekedéshez kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről

honvédségnél és a rendőrségnél repült, de egykori mezőgazdasági pilóta is van köztük, valamint olyan is, aki önerőből, álmait követve vált pilótává.

A pilóták képzése és vizsgáztatása is a légiközlekedési hatóság felügyeleti hatáskörébe tartozik, amelynek célja a biztonságos repülési szabályok betartásának és a repülési készségek javítása. Ennek nemzetközi normája a Bizottság 1178/2011/EU rendelete (2011. november 3.) a polgári légi közlekedéshez kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről.<sup>71</sup> A helikopter pilóta szakszolgálati engedély megszerzése a légijármű vezetések között az egyik legösszetettebb, ami a helikopter szerkezeti és repülési sajátosságából adódik, így az egyik legmagasabb szintű pilótaengedély a légiközlekedési iparban. A szakszolgálati engedély megszerzése érdekében a jelentkezőknek szigorú követelményeknek kell megfelelniük, beleértve a megfelelő oktatási háttérrel, repült órák számát, valamint az elméleti és gyakorlati vizsgák sikeres teljesítését. A helikopter pilóta szakszolgálati engedély megszerzése magas szintű tapasztalatot és szaktudást igényel, és kiváló lehetőséget nyújt a pilóták számára a különböző helikopter típusokkal való repülésre és a különféle repülési feladatok végrehajtására. Magyarországon csak néhány helikopter-pilóta képző szervezet áll rendelkezésre a leendő pilóták számára. Az országban található oktatási intézmények közé tartozik a Magyar Honvédség MH 86. Szolnok Helikopter Bázisa, ahol a katonai helikopter-pilóta képzések zajlanak.<sup>72</sup> Emellett civil képzőközpont is működik, ilyen a FLY-COOP Helikopter Képzőközpont Budaörsön<sup>73</sup>, illetve az MLN Kft. jóváhagyott pilóta képzőszervezete is képez pilótákat. A pilóta képzési programok elméleti és gyakorlati részeket is tartalmaznak, amelyek összesen több száz órányi repülési időt jelentenek. Az elméleti kurzusokon a növendékek megismerik az állami szabályozásokat, az alapvető repülőgép-szerkezeti és műszaki, valamint a navigációs és meteorológiai ismereteket. Az elméleti rész tárgya a tanfolyam tárgyától függ. A képzéseknek megfelelően vannak pl. alapképzések (szakszolgálati engedélyek megszerzése), és a szakszolgálati engedélyhez szerezhető jogosítások megszerzésére irányuló képzések. A gyakorlati kurzusok során a növendékek fokozatosan tanulják meg a helikopter vezetését, elsajátítják az alapvető és haladó repülési technikákat, a különféle manővereket, valamint az egészségügyi és biztonsági előírásokat. A polgári pilóta képzőszervezetek

---

<sup>71</sup> A Bizottság 1178/2011/EU rendelete (2011. november 3.) a polgári légi közlekedéshez kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről

<sup>72</sup> <https://honvedelem.hu/alakulat/magyar-honvedseg-kiss-jozsef-86-helikopter-dandár.html> (2024.12.06.)

<sup>73</sup> <https://flycoop.hu/helikopter-pilota-kepzes/> (2024.12.06.)

engedélyeinek kiadását és megfelelő működését, képzési programjait és oktatóit szintén a légiközlekedési hatóság ellenőrzi.<sup>74</sup>

Ahhoz azonban, hogy valaki pilóta lehessen, nem elég csupán a képzés, egészségügyi megfelelés is szükséges. A repülés-egészségügyi vizsgálatok fontosak a légijármű személyzetének és utasainak biztonsága érdekében. Az ilyen vizsgálatok célja, hogy megállapítsák, hogy a légijármű személyzetének fizikai- és mentális állapota megfelelő-e ahhoz, hogy biztonságosan részt vegyenek a légimentésben.

A repülés-egészségügyi vizsgálatok során a személyzet általános egészségi állapotát értékeli, beleértve a látást, a hallást, a légzést, a szív- és érrendszeri állapotot, a neurológiai funkciókat és az általános állapotot, a Germanwings tragédiája óta pedig kötelező a pszichológiai alkalmassági vizsgálat is. Bár a pszichológiai vizsgálatok eddig is kötelezők voltak, azonban az említett eset óta a depresszió kezelése és légiközlekedésben történő jelenléte került integrálásra, mint pl. kiegészítő pszichológiai vizsgálatok és egyéb intézmények, Peer program bevezetésével.<sup>75</sup> Az ilyen vizsgálatok fontosak annak biztosításához, hogy a légijármű személyzete képes legyen megfelelően reagálni a normál, tehát a napi üzemi működésre és az esetleges vészhelyzetekre, valamint hogy biztonságosan vegyenek részt a repülési tevékenységben.

A repülés-egészségügyi vizsgálatokat jogszabályban meghatározott időközönként elvégzik, hogy biztosítsák a személyzet folyamatos jogszabályok alapján megkívánt egészségi állapotát. A légimentő pilótáknak a legmagasabb egészségügyi osztályú besorolása van, Class 1.<sup>76</sup> Az ilyen vizsgálatokkal azonosítani lehet azokat az egészségügyi problémákat, amelyek a repülési tevékenységre vonatkozóan fontosak lehetnek, és amelyeket kezelni kell ahhoz, hogy biztonságos repülést biztosítsanak mindenki számára. Légimentő pilóták esetében évente kötelesek repülés-egészségügyi vizsgálaton részt venni, a munkáltató döntése alapján munkaegészségügyi vizsgálat kötelező az orvosra<sup>77</sup>, az ORO.TC.105

---

<sup>74</sup> <https://flycoop.hu/pplh-kepzes/> (2024.12.06.)

<sup>75</sup> A Bizottság (EU) 2018/1042 rendelete (2018. július 23.) a 965/2012/EU rendeletnek a támogatási programok bevezetéséhez, a hajózó személyzet pszichológiai vizsgálatához, valamint a hajózó személyzet és a légiutas-kísérő személyzet tagjainak alkalmasságát biztosító rendszeres és szűrőpróbaszerű pszichoaktívanyag-vizsgálathoz kapcsolódó műszaki követelmények és igazgatási eljárások tekintetében, továbbá az újonnan gyártott, legfeljebb 5700 kg legnagyobb engedélyezett felszállótömegű, hat és kilenc közötti maximális üzemi utasülésszámú gázturbinás repülőgépek földközelség-jelző rendszerrel való felszerelése tekintetében történő módosításáról

<sup>76</sup> A Bizottság 1178/2011/EU rendelete (2011. november 3.) a polgári légi közlekedéshez kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről

<sup>77</sup> 49/2024. (IX. 26.) AM rendelet a munkára való alkalmassági vizsgálat kötelező elrendeléséről

jogszabályi pont pedig előírja a HEMSTC-kre is<sup>78</sup>. A repülés-egészségügyi vizsgálatokat, a vizsgálatokat végző orvosokat (Aviation Medical Examiner, AME) és repülés-egészségügyi központokat (Aviation Medicine Centre, AeMC) szintén a magyar légiközlekedési hatóság felügyeli.<sup>79</sup>

Az MLN Kft. az ORO.GEN.210 b) pont alapján kinevezte az alábbi területek irányításáért és felügyeletéért felelős személyeket: repülési műveletek; a személyzet tagjainak képzése; földi műveletek; a folyamatos légialkalmasság vagy adott esetben a folyamatos légialkalmasság irányítására vonatkozó szerződés az 1321/2014/EU rendelettel összhangban. Ez azt jelenti, hogy az MLN Kft. a tervezett földi és légi tevékenységek elvégzéséhez megfelelő létszámú szakszemélyzetet kell alkalmaznia. A földi tevékenységre és a repülésekre beosztott vagy abban közvetlenül részt vevő szakszemélyzetnek megfelelően képzettnek kell lennie. Ezzel általában nem is szokott probléma lenni a magas szakmai elvárások miatt. Az MLN Kft. elegendő számú vezetőt is alkalmaz, köztük Compliance monitoring managert a szervezet jogszabályi felügyeletére, figyelembe véve az üzemben tartó szervezeti felépítését és az alkalmazott munkavállalók számát. Ezen vezetők feladatait és kötelezettségeit az ORO.GEN.200 pont tartalmazza. A személyzet tagjainak és a tevékenységben résztvevőknek az irányítását olyan személyeknek kell ellátniuk, akik megfelelő tapasztalattal rendelkeznek, és megvan a szakértelmük az üzembentartási kézikönyvben meghatározott minőségi szintek elérésének biztosítására.<sup>80</sup>

Végül, de nem utolsó sorban, ahhoz, hogy a helikopter felemelkedhessen, „megfelelő repülőtér” is szükséges. Tehát olyan repülőtér, amelyen a légi járművel műveletek végezhetők, figyelembe véve a teljesítményre vonatkozó követelményeket is. Légimentők tekintetében ezt „HEMS műveleti bázisnak” nevezzük, ami olyan repülőtér, ahol a helikopteres légimentő személyzet tagjai és a légimentő helikopter légimentési műveletek között várakozhatnak.<sup>81</sup> Ezeket szintén a légiközlekedési hatóság ellenőrzi.

---

<sup>78</sup> Bizottság 965/2012/EU rendelete (2012. október 5.) a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről

<sup>79</sup> A Bizottság 1178/2011/EU rendelete (2011. november 3.) a polgári légi közlekedéshez kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről

<sup>80</sup> A Bizottság 965/2012/EU rendelete (2012. október 5.) a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről

<sup>81</sup> A Bizottság 965/2012/EU rendelete (2012. október 5.) a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről

Szeretném felhívni a figyelmet arra, hogy 2024. október 1-jén hatályba lépett a 85/2024 Kormányrendelet, amely a repülőterek és leszállóhelyek létesítésének, fejlesztésének és megszüntetésének szabályait tartalmazza. Ez a rendelet az év során "meglepetésszerűen" került kihirdetésre, és a szakmai közösség véleménye szerint nem megfelelően előkészítetten. Például, a légimentéshez szükséges heliportok esetében a HEMS szolgáltatók és a kórházak sem tudják alkalmazni, így olyan megoldásokhoz kénytelenek folyamodni, amelyek nem igazán felelnek meg a szakmai elvárásoknak, és ezek a hiányos jogszabályi előkészítésre utalnak.

Miért is mondhatják ezt? Az Lt. 37. § (1) b) alapján a repülőtér a közforgalom számára nyitva nem álló repülőtér, amely lehet: *bd) feltöltőhely*, vagy *be) mentőhelikopter leszállóhely*. Hogyan szólnak a fogalmak? Mentőhelikopter leszállóhely az Lt. 71. § 62. alapján kizárólag egészségügyi mentőrepülés céljából létesített, közforgalom számára nyitva nem álló repülőtér; ezt a fogalmat az egyes közlekedési tárgyú törvények módosításáról szóló 2023. évi CVII. törvény iktatta be (19 § (4)). Feltöltőhely az Lt. 71. § 61. alapján elsősorban az egészségügyi mentőrepülés légijárművei, és az üzemben tartási engedélyben meghatározott más légijárművek tüzelőanyaggal történő feltöltése céljából létesített közforgalom számára nyitva nem álló repülőtér, ezt a fogalmat az egyes közlekedési tárgyú törvények módosításáról szóló 2023. évi CVII. törvény iktatta be (19 § (4))<sup>82</sup> A 2024. április 30. napjáig hatályos és érvényes a repülőtér létesítésének, fejlesztésének és megszüntetésének, valamint a leszállóhely létesítésének és megszüntetésének szabályairól szóló 159/2010. (V. 6.) Korm. rendelet alapján a légimentők repülőtéri besorolása V. osztályú volt (2. § (1) e) *V. osztály: olyan polgári célú nem nyilvános, futópályával vagy helikopter-leszállóhellyel rendelkező repülőtér, amelyről elsősorban egészségügyi mentőrepülés végezhető*. E rendeletben a feltöltőhely fogalma is máshogy volt definiálva (1. § (b) *feltöltőhely: mezőgazdasági repülés vagy szúnyoggyérítés során használt, légijármű le- és felszállására alkalmas terület, amely a kijuttatott anyag utántöltésére szolgál*.)<sup>83</sup> Az új rendeletben találhatók változtatások az előzőhöz képest. A 85/2024. (IV. 17.) Kormányrendelet 3. mellékletében részletezett mentési és tűzoltási képességekre vonatkozó előírások meghatározzák, hogy a közforgalom számára zárt repülőtereken a mentési és tűzoltási képességet a repülőtér területén minden esemény, valamint a középponttól számított 2 km-es körben a légi járművekhez kapcsolódó

---

<sup>82</sup> A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény

<sup>83</sup> A repülőtér létesítésének, fejlesztésének és megszüntetésének, valamint a leszállóhely létesítésének és megszüntetésének szabályairól szóló 159/2010. (V. 6.) Korm. rendelet

balesetek és kényszerhelyzetek esetén kell biztosítani. A rendelet szintén előírja a mentőhelikopter leszállóhelyek (heliportok) kategorizálását, amit a használt helikopterek mérete alapján kell meghatározni. Az MLN Kft. H1-es kategóriájú heliportnak számít. A tűzoltáshoz szükséges oltóanyagot porral vagy habbal oltó készülékkel lehet helyettesíteni, ha azok megfelelnek az ICAO előírásainak. A minimum személyzeti létszámot és az ehhez szükséges végzettséget is szabályozza, biztosítva, hogy a tűzoltó és mentőszemélyzet megfelelő képzettséggel rendelkezzen.<sup>84</sup> Mindez nagy költségeket rótt volna a hazai légimentésre, ezért azt a kedvezményt kapták, hogy a feltöltőhely kategória besorolásba kerülhettek.

A fentiek alapján egyértelműen kijelenthetem, hogy jelentős számú jogszabály vonatkozik a légimentőkre, azon belül is a légiközlekedési részre, ami álláspontom szerint azt erősíti, hogy ők nem „repülő mentőautók”, hanem ez egy olyan légiközlekedési társaság, ami egészségügyi szolgáltatással foglalkozik. A jogszabályok meghatározzák, hogy milyen vezetőkre van szükség és nekik milyen végzettség szükséges, szabályozzák a pilóták munkaidejét, kiemelt figyelmet fordítva a 60 év feletti munkavállalókra, előírják a karbantartási időszakokat stb., melyeket nem találhatunk meg egészségügyi vonatkozásban. A következtetések között ezeket részletesen ismertetem.

#### **4. KÖVETKEZTETÉSEK**

Ahogy korábban említettem, a légimentők működésének alapját elsősorban a légiközlekedési szabályozások és a folyamatosan fejlődő technológia határozzák meg. Bár az egészségügyi ellátás elengedhetetlen része a légimentésnek, ez azonban csak akkor tud megvalósulni, ha a légiközlekedés előírásai teljesülnek. Tehát a gyors egészségügyi segítségnyújtást a légiközlekedési iparág tudja biztosítani. A légimentők tevékenységének alapvető jellege a légiközlekedési vállalatokéhoz hasonlítható, mivel az operatív feladatok legnagyobb része a légiközlekedés szigorú szabályozási keretein belül zajlik. A légimentés nem tudna működni a repülésben alkalmazott műszaki technológiák nélkül. Maga a mentőhelikopter, a fedélzetén található navigációs rendszerek mind a légiközlekedés iparágából származnak, és nem az egészségügyi szektor produktumai. A helikopterek karbantartása és üzemeltetése a légiközlekedési ipar szakspecifikus követelményei alapján történik. Ezek mellett a légimentés zavartalan működéséhez hozzátartozik még a megfelelő leszállóhely (heliport), valamint a repülésbiztonsági előírások. A 85/2024. (IV. 17.) Korm.

---

<sup>84</sup> A repülőtér létesítésének, fejlesztésének, megszüntetésének, valamint a leszállóhely létesítésének és megszűnésének szabályairól szóló 85/2024. (IV. 17.) Korm. rendelet

rendelet például egyértelműen meghatározza a heliportok létrehozásának és fenntartásának követelményeit, amelyek a légiközlekedés üzemelésének biztonságát szolgálják, és másodsorban segítik az egészségügyi ellátás sikerességét, amikor a kórházi leszállót használják beteget szállítva.<sup>85</sup> Így bátran kijelenthetem, hogy a mentés csak a légiközlekedési infrastruktúra meglétével és megfelelő működésével lehetséges.

A légimentésre vonatkozó jogszabályok legnagyobb része a légiközlekedési ipar szabályaira, előírásaira épül. Az EASA és az ICAO által kidolgozott előírások szabályozzák a légimentők üzemeltetését. Ilyen például a korábban már sokat emlegetett 965/2012/EU rendelet, amely a polgári légiközlekedés biztonsága mellett meghatározza a légijárművekkel kapcsolatos műszaki követelményeket, valamint a vészhelyzetek kezelésére vonatkozó protokollokat is. Ezek a szabályok közvetlenül meghatározzák, hogyan kell működtetni a mentőhelikoptereket, és milyen biztonsági előírásoknak kell megfelelniük. Ez a jogszabályi háttér biztosítja a repülés biztonságát és így közvetve a betegellátás hatékonyságát is.

A légimentésben dolgozó pilóták és a személyzet nem csupán egészségügyi, hanem kifejezetten légiközlekedési képzésekben részesülnek. A pilóták számára kiemelten fontos a légijárművek biztonságos üzemeltetése, a repülési szabályok és vészhelyzeti eljárások alapos ismeretére és gyakorlati szintű tudása. Például az EASA előírja, hogy a pilótáknak rendszeres szimulációs gyakorlatokon kell részt venniük, ahol különféle vészhelyzeteket gyakorolnak. Emellett a HEMSTC-knek is részt kell venniük a szimulátoros gyakorlatokon, hiszen a helikopter nem olyan, mint egy mentőgépjármű. Ha itt valami történik, nem tud a kormányba belekapni és elrántani. Itt ismernie kell a helikopter irányító paneljét, mechanikáját, működését.

Bár az egészségügyi ellátás kulcsfontosságú, mégis a légiközlekedésen belül valósul meg. A gyors és eredményes egészségügyi segítségnyújtás nagy részben a légiközlekedés gyorsaságára épül. A helikopter és a légiközlekedési szabályok biztosítják, hogy időben eljuthassanak az esetek helyszínére.

A légimentés összetett hatósági szabályozás alatt áll, mivel egyszerre vonatkoznak rá a légiközlekedési és az egészségügyi szabályok. Ez a kettősség gyakran nehézségeket okoz, mivel a légiközlekedési hatóság és az egészségügyi igazgatás eltérő szempontok alapján szabályozza a légimentést. Az egészségügyi szabályozás a betegellátás minőségére koncentrál, míg a légiközlekedési hatóság a repülés biztonságára és az operatív

---

<sup>85</sup> A repülőtér létesítésének, fejlesztésének, megszüntetésének, valamint a leszállóhely létesítésének és megszüntetésének szabályairól szóló 85/2024. (IV. 17.) Korm. rendelet

követelményekre helyezi a hangsúlyt. Álláspontom szerint mindenképpen reform szükséges a közigazgatásban, amely úgy tudna megvalósulni, hogy versenyképes fizetést adnának a területen dolgozó tisztviselőknek és magasabbra helyeznék a szakmai színvonalat. Ezáltal több szakértő szakember számára lenne vonzó az állami szféra, ami magával vonná a szakmai színvonal emelkedését. Továbbképezni is szükségesnek tartom a tisztviselőket, akik tudása folyamatosan fejlesztve lenne, ezáltal a szervezeteknek akár hatékony jogértelmezési segítséget adva. Szimpatikusnak találom az osztrák rendszert, ahol figyelmet fordítanak a felügyelők mentális fejlesztésére is, elkerülendő kiégésüket.

A légimentés még egy darabig biztosan „mostohagyerek” lesz, hiszen a légiközlekedés nem tud beteget ellátni, az egészségügy nem ért a repüléshez, a KR-nek pedig túl civilek, valamint a költségvetés is elég szűkre szabott ahhoz, hogy még nagyobb merjenek a légimentők álmodni. Ugyanakkor én hiszek abban, hogy amikor a szervezetek végre belátják, hogy a „mostohagyerek” felnőtt és igenis képes az álmait megvalósítani, valamint kiemelt helye van az itthoni közszükségletek kielégítésében, akkor kezdődik majd a Magyar Légimentő Nonprofit Kft. igazi aranykora.

## FORRÁSJEGYZÉK

### SZAKKÖNYVEK, MONOGRÁFIÁK

ÁRVA, Zsuzsanna – BALÁZS, István – BARTA, Attila – VESZPRÉMI, Bernadett:  
*Közigazgatási jogi alaptanok*

[https://real.mtak.hu/132588/1/Kozigazgatasijogialaptanok\\_2021\\_VEGLEGES2.pdf](https://real.mtak.hu/132588/1/Kozigazgatasijogialaptanok_2021_VEGLEGES2.pdf)

(2024.08.25.)

### TANULMÁNYOK, FOLYÓIRATCIKKEK

BARTA, Attila: A közigazgatás intézményrendszere és szervezési elvei

<https://ijoten.hu/uploads/a-kozigazgatas-intezmenyrendszere-es-szervezesi-elvei.pdf>

(2024.08.25.)

GELLÉN, Márton – KAISER, Tamás – KIS, Norbert – KISS, Norbert – NYIKOS, Györgyi – TORMA, András – VÁCZI, Péter: Hatékony közszolgálat és jó közigazgatás – nemzetközi és európai dimenziók [https://kti.uni-nke.hu/document/vtkk-uni-nke-hu/kaiser-hatekony-kozszozgalat-jo-kozig\\_.original.pdf](https://kti.uni-nke.hu/document/vtkk-uni-nke-hu/kaiser-hatekony-kozszozgalat-jo-kozig_.original.pdf) (2024.12.06.)

Kaposvármest.hu <https://kaposvarmost.hu/hirek/kaposvari-hirek/2023/12/18/atadtak-a-marcali-legimento-bazist.html> (2024.09.23)

ROSTA, Petronella: Magyarország mentőhelikopterei a lakosság szolgálatában

<https://kvi.uni-nke.hu/document/kvi-uni-nke-hu/rosta-petronella-magyarorszag-mentohelikopterei-a-lakossag-szolgalataban.or.pdf> (2024.08.21.)

SIPOS, Attila: A polgári légi jármű jogi státusza

[https://www.repulestudomany.hu/folyoirat/2017\\_3/2017-3-21-0439\\_Sipos\\_Atila.pdf](https://www.repulestudomany.hu/folyoirat/2017_3/2017-3-21-0439_Sipos_Atila.pdf)

(2024.08.21.)

SZABÓ, Martina: A légimentés leggyengébb láncszeme a pilóta, A jog tudománya, a mindennapok joga XI. konferenciakötet, Digitall Sapiens Nyomdaipari és Szolgáltató Kft, 2024

## JOGFORRÁSOK ÉS INTERNETES HIVATKOZÁSOK

2/2022. (XII. 28.) ÉKM utasítás az Építési és Közlekedési Minisztérium Szervezeti és Működési Szabályzatáról <https://njt.hu/jogszabaly/2022-2-B0-8X.3> (2024.08.25.)

49/2024. (IX. 26.) AM rendelet a munkára való alkalmassági vizsgálat kötelező elrendeléséről <https://njt.hu/jogszabaly/2024-49-20-7R> (2024.12.06.)

309/2019. (XII. 18.) Korm. rendelet indokolás a légimentés integrációjával kapcsolatos egyes kormányrendeletek módosításáról szóló 309/2019. (XII. 18.) Korm. rendelethez <https://njt.hu/jogszabaly/2019-309-K3-22> (2024.08.21.)

<https://www.austrocontrol.at/> (2024.10.22.)

Az 1971. évi szeptember hó 23. napján aláírt egyezmény kihirdetéséről szóló 1973. évi 17. törvényerejű rendelet

[https://jogkodex.hu/jsz/montreali\\_egyezmey\\_1973\\_17\\_tvr\\_3303537](https://jogkodex.hu/jsz/montreali_egyezmey_1973_17_tvr_3303537) (2024.08.21.)

A Bizottság 965/2012/EU rendelete (2012. október 5.) a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:02012R0965-20240814> (2024.10.22.)

A Bizottság 1178/2011/EU rendelete (2011. november 3.) a polgári légi közlekedéshez kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:32011R1178&from=HU> (2024.10.22.)

A Bizottság (EU) 2018/1042 rendelete (2018. július 23.) a 965/2012/EU rendeletnek a támogatási programok bevezetéséhez, a hajózó személyzet pszichológiai vizsgálatához, valamint a hajózó személyzet és a légiutas-kísérő személyzet tagjainak alkalmasságát biztosító rendszeres és szűrőpróbaszerű pszichoaktívanyag-vizsgálathoz kapcsolódó műszaki követelmények és igazgatási eljárások tekintetében, továbbá az újonnan gyártott, legfeljebb 5700 kg legnagyobb engedélyezett felszállótömegű, hat és kilenc közötti maximális üzemi utasülésszámú gázturbinás repülőgépek földközelség-jelző rendszerrel

való felszerelése tekintetében történő módosításáról <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R1042> (2024.12.06.)

Az egyes állami tulajdonban álló gazdasági társaságok felett az államot megillető tulajdonosi jogok és kötelezettségek összességét gyakorló személyek kijelöléséről szóló 1/2022. (V. 26.) GFM rendelet

[https://jogkodex.hu/jsz/2022\\_1\\_gfm\\_rendelet\\_1682161?ts=2022-05-27#ss17](https://jogkodex.hu/jsz/2022_1_gfm_rendelet_1682161?ts=2022-05-27#ss17) (2024.08.25.)

Az egyes közlekedési tárgyú törvények módosításáról szóló 2018. évi XCVIII. törvény <https://mkogy.jogtar.hu/jogszabaly?docid=A1800098.TV> (2024.08.21.)

Az Építési és Közlekedési Minisztérium Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 2/2022. (XII. 28.) ÉKM utasítás <https://njt.hu/jogszabaly/2022-2-B0-8X> (2024.08.21.)

Az Európai Parlament és a Tanács 376/2014/EU rendelete ( 2014. április 3. ) a polgári légi közlekedési események jelentéséről, elemzéséről és nyomon követéséről, valamint a 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és a 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint az 1321/2007/EK bizottsági rendelet és az 1330/2007/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről EGT-vonatkozású szöveg <https://jogkodex.hu/doc/8011436> (2024.08.21.)

A közlekedéssel összefüggő egyes törvények módosításáról szóló 2017. évi CLXXXII. törvény <https://mkogy.jogtar.hu/jogszabaly?docid=A1700182.TV> (2024.08.21.)

Az Európai Parlament és a Tanács 1592/2002/ek rendelete (2002. július 15.) a polgári repülés területén a közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002R1592> (2024.12.06.)

Az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége (EASA)

[https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/search-all-eu-institutions-and-bodies/european-union-aviation-safety-agency-easa\\_hu](https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/search-all-eu-institutions-and-bodies/european-union-aviation-safety-agency-easa_hu) (2024.12.06.)

A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény

[https://jogkodex.hu/diff/jsz/lt\\_1995\\_97\\_torveny\\_1553862](https://jogkodex.hu/diff/jsz/lt_1995_97_torveny_1553862) (2024.08.21.)

A Magyar Légimentő Nonprofit Korlátolt Felelősségű Társaság felett az államot megillető tulajdonosi jogok és kötelezettségek összességét gyakorló személy kijelölése érdekében az egyes állami tulajdonban álló gazdasági társaságok felett az államot megillető tulajdonosi jogok és kötelezettségek összességét gyakorló személyek kijelöléséről szóló 1/2018. (VI. 25.) NVTNM rendelet módosításáról szóló 20/2019. (XII. 18.) NVTNM rendelet [https://jogkodex.hu/jsz/2019\\_20\\_nvtnm\\_rendelet\\_9953969?ts=2020-01-01#ss4](https://jogkodex.hu/jsz/2019_20_nvtnm_rendelet_9953969?ts=2020-01-01#ss4) (2024.08.25.)

A Magyar Népköztársaság minisztériumainak felsorolásáról szóló 1973. évi IV. törvény módosításáról szóló 1983. évi 7. törvényerejű rendelet [https://jogkodex.hu/jsz/1983\\_7\\_tvr\\_5074121](https://jogkodex.hu/jsz/1983_7_tvr_5074121) (2021.08.21.)

A mentésről szóló 5/2006. (II. 7.) EüM rendelet <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a0600005.eum> (2024.08.21.)

A Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006. (XII. 20.) Korm. rendelet <https://njt.hu/jogszabaly/2006-263-20-22> (2024.08.21.)

A nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény és az annak módosításáról szóló jegyzőkönyvek kihirdetéséről szóló 1971. évi 25. törvényerejű rendelet <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=97100025.tvr> (2024.08.21.)

A polgári légiközlekedési szakszolgálati engedélyek egészségügyi feltételeiről és kiadásuk rendjéről szóló 14/2002. (II. 26.) KöViM-EüM együttes rendelet [https://jogkodex.hu/jsz/2002\\_14\\_kovim\\_eum\\_rendelet\\_5831248](https://jogkodex.hu/jsz/2002_14_kovim_eum_rendelet_5831248) (2024.08.21.)

A polgári repülésről szóló 1964. évi 26. törvényerejű rendelet [https://jogkodex.hu/jsz/1964\\_26\\_tvr\\_7891137?ts=1968-10-01&r=1#js1](https://jogkodex.hu/jsz/1964_26_tvr_7891137?ts=1968-10-01&r=1#js1) (2024.08.21.)

A polgári repülésről szóló 1981. évi 8. törvényerejű rendelet [https://jogkodex.hu/jsz/1981\\_8\\_tvr\\_8595907?ts=1981-07-01#ss168](https://jogkodex.hu/jsz/1981_8_tvr_8595907?ts=1981-07-01#ss168) (2024.08.21.)

A repülőtér létesítésének, fejlesztésének és megszüntetésének, valamint a leszállóhely létesítésének és megszüntetésének szabályairól szóló 159/2010. (V. 6.) Korm. rendelet <https://njt.hu/jogszabaly/2010-159-20-22> (2024.10.22.)

A repülőtér létesítésének, fejlesztésének, megszüntetésének, valamint a leszállóhely létesítésének és megszüntetésének szabályairól szóló 85/2024. (IV. 17.) Korm. rendelet <https://njt.hu/jogszabaly/2024-85-20-22> (2024.10.22.)

EASA <https://www.easa.europa.eu/en/the-agency/the-agency> (2024.08.21.)

Egyes törvények honvédelmi kérdésekkel összefüggő módosításáról szóló a 2019. évi CV. törvény <https://mkogy.jogtar.hu/jogszabaly?docid=A1900105.TV> (2024.08.21.)

European Civil Aviation Conference <https://www.ecac-ceac.org/index.php/hungary> (2024.12.06.)

Építési és Közlekedési Minisztérium Közlekedésbiztonsági Szervezet

<http://www.kbsz.hu/j25/hu/szervezetuenk> (2024.10.21.)

Hivatalos Értesítő 74. szám

<https://magyarkozlony.hu/dokumentumok/902a1c15901df4a6e8efffa1b2347fd2691950cb/megtekintes> (2024.08.21.)

ICAO Safety Management Manual (SMM)

[https://www.icao.int/SAM/Documents/RST-SMSSSP-13/SMM\\_3rd\\_Ed\\_Advance.pdf](https://www.icao.int/SAM/Documents/RST-SMSSSP-13/SMM_3rd_Ed_Advance.pdf) (2024.10.01)

JAA archive webpage

<http://www.jaa.nl/introduction/introduction.html> és  
<https://web.archive.org/web/20110629013950/http://www.jaa.nl/introduction/introduction.html> (2024.09.24.)

JAA Training Organisation Letöltve: <https://jaato.com/about-jaa-to/> (2024.09.24.)

Magyar Közlöny 192. szám 2022. november 23.

<http://www.kozlonyok.hu/nkonline/MKPDF/hiteles/MK22192.pdf> (2024.08.21.)

Magyarország minisztériumainak felsorolásáról szóló 2022. évi II. törvény

<https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a2200002.tv> , (2024.08.21.)

Magyar Légimentő Nonprofit Kft. küldetése <https://www.legimentok.hu/> (2024.12.06.)

Magyar Légimentő Nonprofit Kft. Alapító Okirat

<https://www.legimentok.hu/userfiles/files/tevekenyseg-mukodes/231228-Alapito-okirat-a-modositasokkal-egyseges-szerkezetben.pdf> (2024.08.25.)

Magyarországi Légimentésért Alapítvány

<https://www.legimentesert.eu/legimentes/legimento-bazisok/> (2024.09.23)

SKYbrary <https://skybrary.aero/articles/jaa> (2024.08.21.)

SKYbrary <https://skybrary.aero/articles/ir-ops> (2024.12.06.)

UK Civil Aviation Authority <https://www.caa.co.uk/general-aviation/the-ga-unit/just-culture/> (2024.08.21.)

Új mentőhelikopterek Magyarországon <https://www.jetfly.hu/polgari-tipusok/3558-uj-mento-helikopterek-magyarorszagon> (2024.12.06.)

[https://hu.wikipedia.org/wiki/Nemzeti\\_K%C3%B6zleked%C3%A9si\\_Hat%C3%B3s%C3%A1g](https://hu.wikipedia.org/wiki/Nemzeti_K%C3%B6zleked%C3%A9si_Hat%C3%B3s%C3%A1g) (2024.08.21.)

[https://hu.wikipedia.org/wiki/Innov%C3%A1ci%C3%B3s\\_%C3%A9s\\_Technol%C3%B3giai\\_Miniszt%C3%A9rium](https://hu.wikipedia.org/wiki/Innov%C3%A1ci%C3%B3s_%C3%A9s_Technol%C3%B3giai_Miniszt%C3%A9rium) (2024.08.21.)

<https://hu.wikipedia.org/wiki/Jak%E2%80%9312> (2024.12.06.)

<https://www.reptar.hu/repulogepeink/aero-aero-45-kocsag.html> (2024.12.06.)

<https://www.reptar.hu/repulogepeink/mil-mi-2-szallito-helikopter.html> (2024.12.06.)

[https://hu.wikipedia.org/wiki/Eurocopter\\_AS\\_350\\_%C3%89cureuil](https://hu.wikipedia.org/wiki/Eurocopter_AS_350_%C3%89cureuil) (2024.12.06.)

<https://www.legimentesert.eu/legimentes/> (2023.03.19.)

[https://airbase.blog.hu/2018/03/10/a\\_segitseg\\_forgoszarnyon\\_erkezik](https://airbase.blog.hu/2018/03/10/a_segitseg_forgoszarnyon_erkezik) (2023.03.19.)

<https://www.economx.hu/magyar-gazdasag/rendorseg-mento-hadsereg-helikopter.669590.html> (2024.12.06.)

[https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/search-all-eu-institutions-and-bodies/european-union-aviation-safety-agency-easa\\_hu](https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/search-all-eu-institutions-and-bodies/european-union-aviation-safety-agency-easa_hu)  
(2024.12.06.)

<https://flycoop.hu/helikopter-pilota-kepzes/> (2024.12.06.)

<https://flycoop.hu/pplh-kepzes/> (2024.12.06.)

<https://honvedelem.hu/alakulat/magyar-honvedseg-kiss-jozsef-86-helikopterदार.html>

(2024.12.06.)