

REPÜLÉSRŐL SZÓLÓ TÖRVÉNY

KONCEPCIÓJA

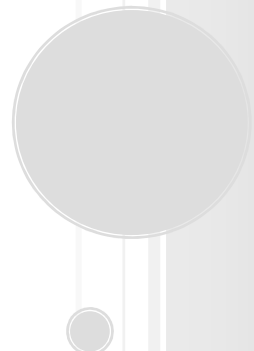
[A koncepció az új repülésről szóló törvényben szabályozandó tárgyköröket, alapelveket tartalmazza. Meghatározza az átfogó módosítás tartalmát, és az egyes tárgykörökben javaslatot tesz a szabályozás módjára, illetve a repülési ágazaton túlmutató további szakmai egyeztetésre.

A koncepció készítői arra törekedtek, hogy az új törvény megőrizze a bevált és a nemzetközi elveknek is megfelelő gyakorlatot, miközben megtegye mindazokat az újításokat, amelyek szükségesek a magyar repülés európai integrálódásához.

A koncepció elsődlegesen az általános (polgári) légiforgalom szabályozásának rendszerét tartalmazza, és a katonai repülés esetében utal annak az általános légiforgalommal való kapcsolatára és javaslatot tesz a törvénybe történő beillesztésére.]

NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG

[2009. augusztus]



A REPÜLÉSRŐL SZÓLÓ TÖRVÉNY INDOKAI, A KONCEPCIÓ ALAPELVEI

Egy új repülésről szóló törvény megalkotásának motivációja

A hatályos törvény megalkotása óta eltelt időben a légi közlekedési piac jelentősége és egyben a légifuvarozás mértéke is megnőtt. A növekedés együtt járt a repülés negatív hatásainak erősödésével. A növekvő igények és a repülés negatív hatásainak megállítása elleni küzdelem egyre sürgetőbb megoldási alternatívákat kíván.

Magyarország Európai Unió tagországból fakadó jogharmonizációs kötelezettségek miatt az utóbbi néhány évben a törvény számos módosításon esett át. A módosítások jelentős száma megbontotta a törvény egységes szerkezetét és koherenciáját, ezzel megnehezítve a jogalkalmazást.

A repülés rendszerének átalakulása, a légi járművek típusainak differenciálódása egyre sürgetőbbé tette a szabályozásnak az arányosság és a szubszidiaritás elvén alapuló, a repülés biztonságát szem előtt tartó átalakítását, amely célt az Európai Parlament¹ is megfogalmazta.

Az 1971. évi 25. törvényerejű rendelettel kihirdetett Chicagói Egyezményben Magyarország vállalta az Egyezményhez kapcsolódó szabványok és ajánlott gyakorlatok alkalmazását. 2008 júniusában az Egyezmény felhatalmazása alapján az ICAO² auditot tartott Magyarországon, amely során a tagállamoktól megkövetelt repülésbiztonsági felügyeleti rendszer működtetését ellenőrizte. A repülésbiztonsági felügyeleti rendszer lényege és alapelve, hogy a tagállamoknak biztosítani kell a repülésbiztonsággal összefüggő szabványok, ajánlott gyakorlatok és kapcsolódó eljárások hatékony bevezetését és alkalmazását. A felügyeleti rendszer ellenőrzését az ICAO által meghatározott kritikus elemek vizsgálatán keresztül végezték.

Az ICAO szerint a repülés elsődleges jogforrásának összhangban kell lennie az adott országban folyó repülési tevékenység és a kapcsolódó környezet jellemzőivel, komplexitásával, valamint meg kell felelnie a Chicagói Egyezményben foglalt követelményeknek.

A kritikus elemek vizsgálata során az audit megállapításokat tett, hiányosságokat állapított meg. A megállapítások közel fele a jogalkotásra, illetve a szabályozás hiányosságaira

vonatkozott. A jogalkotás hiányosságai érintették a repülés törvényi szintű szabályozását, bár többségében a végrehajtási szabályokra vonatkoztak.

A koncepció jellegéről

A koncepció az új repülésről szóló törvényben szabályozandó tárgyköröket és alapelveket tartalmazza, meghatározza az átfogó módosítás tartalmát, és az egyes tárgykörökben javaslatot tesz a szabályozás módjára, illetve a repülési ágazaton túlmutató további szakmai egyeztetést kezdeményez.

A koncepció készítői arra törekedtek, hogy az új törvény megőrizze a bevált és a nemzetközi elveknek is megfelelő gyakorlatot, miközben megtegye mindazokat az újításokat, amelyek szükségesek a magyar repülés európai integrálódásához.

A koncepció elsődlegesen az általános (polgári) légiforgalom (az ICAO fogalmába tartozó General Air Traffic /GAT/) szabályozásának rendszerét tartalmazza, a katonai repülés esetében utal az általános légiforgalommal való kapcsolatra és javaslatot tesz a törvénybe történő beillesztésére.

Az új repülésről szóló törvény alapelveiről

Hazánk az Európai Unióhoz történő csatlakozással teljes mértékben része lett az áruk, a személyek, a szolgáltatások és a tőke szabad áramlását biztosító európai közlekedési infrastruktúra vérkeringésének, amely szükségessé teszi a közlekedési rendszer optimalizálását. A korszerű közlekedési rendszernek mind gazdasági, mind pedig szociális és környezetvédelmi szempontból fenntarthatónak kell lennie.³

A hazai repülési szabályozásnak – amelynek alapja lesz az új repülésről szóló törvény – alkalmazkodnia kell a nemzetközi és az európai uniós követelményekhez, illetve a légiközlekedés rohamos technikai fejlődéséhez, továbbá a közlekedési ágak között betöltött kulcsszerepéhez.

A koncepció a szabályozás eszközével támogatja a légiközlekedési ágazatnak a piacgazdaság elvei szerinti működését, mindamelllett legfontosabb szempontként érvényesíti a repülésbiztonság fenntartását és növelését. A koncepció a társadalmi, gazdasági és

környezetvédelmi érdekek egyensúlyát kívánja megvalósítani, és az ehhez szükséges jogi eszközöket teremti meg.

Természetesen a koncepció teljes mértékben figyelembe veszi a szabályozott területre vonatkozó közösségi szabályozást.

Az alkotmányos jogok érvényesülése a repüléssel érintett jogviszonyokban

Elismert tény, hogy a repülés egyes fajtái – annak technikai jellemzőire tekintettel – a környezetre, lakosságra hátrányos következményekkel jár (pl.: zaj, károsanyag kibocsátás).

Elismert tény azonban az is, hogy mára a piacgazdaság keretei között a közlekedés ezen ága szinte a társadalom egésze számára elérhetővé és igényeltté vált.

A két állítás azonban a mindennapokban folyamatos ellentmondásba kerül egymással. A lakosságnak a gyors közlekedési mód használatára vonatkozó igénye ellentétbe kerül a nyugalomra, egészséges környezetre, biztonságra törekvés igényével. Az utóbbit az Alkotmány, mint alapvető jogot rögzíti, de a törvényalkotónak kell megtalálnia az egyensúlyt az egyes jogok érvényesülése, illetve más jogok korlátozása között. „Az Alkotmánybíróság állandó gyakorlata szerint az állam akkor nyúlhat az alapjog korlátozásának eszközéhez, ha azt másik alapvető jog vagy szabadság védelme vagy érvényesülése, avagy egyéb alkotmányos érték védelme, illetve valamilyen alkotmányos cél indokolja, továbbá, ha a védelem, illetve a cél más módon nem érhető el. Az alapjog korlátozásának alkotmányosságához az is szükséges, hogy a korlátozás megfeleljen az arányosság követelményének; az elérni kívánt cél fontossága és az ennek érdekében okozott alapjogsérelem súlya megfelelő arányban legyenek egymással. A törvényhozó a korlátozás során köteles az adott cél elérésére alkalmas legenyhébb eszközt alkalmazni. Alkotmányellenes a jog tartalmának korlátozása, ha az kényszerítő ok, nyomós közérdek nélkül történik, ha tehát – valamely más alapvető jog vagy alkotmányos cél érdekében – nem elkerülhetetlenül szükséges, továbbá, ha szükséges is, a korlátozás által okozott jogsérelem az elérni kívánt célhoz képest aránytalan.”⁴

A TÖRVÉNY CÍMÉNEK MAGYARÁZATA

Az 1995-ben elfogadott légitársasági törvény szakított a korábbi szabályozásban használt szóhasználattal (a polgári repülésről szóló 1981. évi 8. tvr.) és a repülés helyett a légitársaság címét viseli.

Jelen koncepció alkotói – a szavak magyar nyelvbeli jelentéseit elemezve – javaslatot tesznek a korábban használt „repülés” szónak az alkalmazására, tekintettel arra, hogy e szó általánosabb jelentés-tartalommal rendelkezik a szabályozandó közlekedési ág kifejezésére.

AZ ÚJ REPÜLÉSRŐL SZÓLÓ TÖRVÉNY JELLEGE ÉS FELÉPÍTÉSE

Az új repülésről szóló törvénynek – hasonlóan a jelenleg hatályoshoz – a repüléssel összefüggő alapvető jogokat, kötelezettségeket és a repülésbiztonsággal összefüggő jogviszonyokat kell rendeznie.

Fontos kiemelni, hogy a törvénynek iránymutatást kell adnia a jogalkotó szerveknek és jogalanyoknak az alkotmányos alapelvek összeütközése esetén alkalmazandó jogelvekről, miközben nem szabad átvennie az alacsonyabb szintű jogalkotó feladatait sem.

A törvény felépítésében jól átláthatónak, következetesnek kell lennie, amelyet a koncepció készítőinek javaslata szerint a repülés hármasszisztémájából (ember-gép-környezet) kiinduló fő tagolással lehet elérni.

A repülés összetett és „veszélyes” tulajdonságai miatt rendkívül részletes műszaki jellegű szabályozást igényel, amely technikai normákat a törvényi szintnél alacsonyabb – a jogforrási rendszerben erre alkalmas – jogszabályokban kell meghatározni.

A koncepció készítői, szakítva a hatályos szabályozási megoldással, a katonai, esetleg a rendőri repülésre vonatkozó – annak speciális, az általános légitársasági nem illeszthető jellegéből adódó – rendelkezéseket külön fejezet alatt javasolják szabályozni. A javaslat szerint az állami célú repülés helyett indokolt a katonai repülés kifejezés használata, különös tekintettel arra, hogy az a nemzetközi repülési- és diplomáciai terminológiában a kormányzati, államfői repülésekre használt „állami repülés” kifejezéstől egyértelműen elkülönüljön.

A törvény felépítése

Bevezető rendelkezések (a törvény alapelvei és hatálya)

1. Fejezet – Az állam feladatai és a repülés hatósági felügyelete
2. Fejezet – Légijármű, repülőeszköz, pilóta nélküli légijármű
3. Fejezet – Légifuvarozás
4. Fejezet – A repülés személyzete
5. Fejezet – Légtér és repülőtér
6. Fejezet – Repülési szabályok és léginavigációs szolgálatok
7. Fejezet – Repülésbiztonság
8. Fejezet – Biztosítás
9. Fejezet – Repülésvédelem
10. Fejezet – Környezetvédelem
11. Fejezet – Katonai (rendőri) repülés

A TÖRVÉNY HATÁLYA

A bevezető rendelkezések között a törvény hatályának pontos meghatározására kell törekedni, annak ellenére, hogy ez a repülés, az abban részt vevők és az általuk végzett tevékenységek komplex jellege miatt nem könnyű feladat.

A hatály meghatározása során figyelembe veendő legfontosabb alapelvek, a nemzetközi kötelezettségvállalással összefüggő, és közösségi jogi rendelkezések a következők.

- A Magyar Államot a területe fölötti légtérben szuverenitás illeti meg.
- A nemzetközi jogi kötelezettségek alapján a légijárművek esetében a lajstromozó állam joga és kötelezettsége biztosítani, hogy légijárművei megfeleljenek a nemzetközi repülésbiztonsági követelményeknek.
- A lajstromozó állam kötelezettsége biztosítani azt is, hogy légijárművei az ország határain kívül is betartsák az érintett állam repülési szabályait, amely a jelenleg hatályos törvényből hiányzik.
- Az Európai Unió joga egyes területeken már megállapította szabályozási hatáskörét, illetve kijelölte a hatáskörrel rendelkező hatóságot.

A javaslat szerint a törvény hatálya kiterjedne

- a Magyar Köztársaság területén és légterében végzett repülésre,
- magyar légi járművel az ország határain kívül végzett repülésre,
- a Magyar Köztársaságban központi ügyvezetés helyével *(ezt a meghatározást a közösségi joggal történő összhang megteremtése érdekében szükséges alkalmazni⁵)* rendelkező kereskedelmi légitársaságot végző szervezetre,
- a Magyar Köztársaság területén, légterében repülési tevékenységet végző személyre és szervezetre,
- magyar légi jármű karbantartását, üzemeltetését külföldön végző személyre és szervezetre.

A magyar légi járművel az ország határain kívül végzett repülésre, valamint a Magyar Köztársaság területén, légterében repülési tevékenységet végző személyre és szervezetre a törvény hatálya nem terjed ki, ha nemzetközi szerződés eltérően rendelkezik.

A hatályban szereplő kifejezések tartalma a következő:

Repülés: légi járművel, repülőeszközzel a légtérben végzett helyváltoztatás, amely magában foglalja a hozzá kapcsolódó földi vagy vízi mozgást is.

Légi jármű/repülőeszköz: bármely szerkezet, amelynek légkörben maradása a levegővel való olyan kölcsönhatásból ered, amely más, mint a földfelszínre ható légerők hatása. *(Megjegyzés: a légi jármű és repülőeszköz részletes definícióját és elhatárolását a koncepció Légi jármű és repülőeszköz című része tartalmazza.)*

Magyar légi jármű: a Magyar Köztársaságban lajstromba vett légi jármű, valamint az a külföldi ország lajstromában szereplő légi jármű, amelynek felügyeletét nemzetközi megállapodás alapján a magyar hatóság látja el.

Kereskedelmi légitársaság (commercial air transport): utas, poggyász, áru és postai küldemények díjazás vagy egyéb ellenszolgáltatás ellenében történő továbbítása. *(Megjegyzés: Bár a személyek esetében a magyar terminológia szállítás szót használ, de a tevékenység egészét magába foglaló fogalom esetében a fuvarozás szó használata javasolt.)*

Repüléssel összefüggő tevékenység: a repülés végrehajtáshoz kapcsolódó tevékenységek összessége, különösen a légi jármű-, légi jármű berendezés tervezés, gyártás, karbantartás, üzemeltetés, a szakszemélyzet képzés, a léginavigációs szolgálat, légi forgalmi szolgáltatás, a repülőter létesítés és üzemeltetés.

Munkarepülés: a légi járművel végzett speciális tevékenység végzéséhez végzett repülés, mint például mezőgazdasági, építési, légi-fényképezési, megfigyelési, felderítési, ellenőrzési, kutató és mentő, tűzoltó feladatok, valamint hirdetési szolgáltatások.

AZ ÁLLAM FELADATAI ÉS A REPÜLÉS HATÓSÁGI FELÜGYELETE

Az állam feladatai

Azon nemzetközi jogi alapszabálynak, miszerint az államot a területe fölötti légtérben teljes és kizárólagos szuverenitás illeti meg, a repülésről szóló törvényben is érvényesülnie kell. Kimondása a törvényben a Chicagói Egyezmény kihirdetésére tekintettel nem indokolt, de az Állam ebből eredő jogait és kötelezettségeit a repülésről szóló törvénynek szükséges tartalmaznia.

A hatályos törvény jelenleg külön cím alatt szabályozza az állam feladatait és a hatósági jogkört, azonban indokolt e feladatok azonos fejezet alatti megfogalmazása, mivel a hatósági feladatok szintén az állam feladatainak részét képezik.

Célszerű a jelenlegi törvénytől eltérően az állami feladatok körének egy általánosabb, átfogó jellegű meghatározása, mivel azok taxatív felsorolása szinte lehetetlen.

A hatásos állami repülésbiztonsági felügyelet kulcsa az elsődleges légügyi jogforrások megalkotása: az állam megteremti a megfelelő jogszabályi háttérrel (létrehoz elsődleges jogforrásokat, illetve speciális végrehajtási szabályokat) és biztosítja azok működéséhez szükséges feltételeket.

A repülés többnyire határon átnyúló tevékenység, a repülésről szóló törvény követelményeit is nemzetközi kontextusban kell felállítani. Így a törvénynek egyrészt meg kell felelnie azon nemzetközi légügyi egyezmények által felállított követelményeknek, melyeknek a magyar

Állam részese, másrészt Magyarország Európai Unió tagóságából fakadó jogalkotási kötelezettségeknek is eleget kell tennie.

Magyarország, a Chicagói Egyezményben vállalta, hogy a hasonló tárgyú rendelkezéseit a lehető legnagyobb mértékben összhangban tartja az Egyezmény értelmében időszakonként meghatározott rendelkezésekkel, szabványokkal.⁶ Ez nemcsak a repüléssel kapcsolatos szabályozásra, hanem más jogágakra is kiterjedhet. Ennek érdekében az államnak olyan rendszert kell létrehoznia, amely a nemzetközi kötelezettségeinek kielégítő módon történő teljesítését teszi lehetővé.

Európai Unió tagóságunkból következően a nemzeti szabályozásnak eleget kell tennie az közösségi repülési szabályozásnak is. Az Európai Unió tagállamainak az EK-Szerződésből fakadó általános kötelezettsége, hogy az EK-Szerződésből, illetve a Közösség intézményeinek intézkedéseiből eredő kötelezettségek teljesítésének biztosítása érdekében megtegyék a megfelelő általános vagy különös intézkedéseket, és elősegítsék a Közösség feladatainak teljesítését, továbbá tartózkodjanak minden olyan intézkedéstől, amely veszélyeztetheti a Szerződés célkitűzéseinek megvalósítását.⁷ E kötelezettség teljesítése érdekében megfelelő nemzeti jogszabályok elfogadása és alkalmazása szükséges.

A repülés terén is levezethető az EK-Szerződésből a Közösség szabályozási kompetenciája, amit az Európai Bíróság több határozatában (French Seamen ügy, illetve Nouvelles Frontières ügy) kimondott, ugyanis az is az általános közlekedéspolitika részét képezi. Az EK-Szerződés 70. cikke alapján a tagállamok egy közös közlekedéspolitika keretei között igyekeznek megvalósítani az EK-Szerződés céljait. Ennek megfelelően az államnak meg kell alkotnia azon szabályokat, melyek szükségesek a közösség repüléssel kapcsolatos szabályozásának alkalmazásához. Mindez regulációs, illetve deregulációs kötelezettséget von maga után, mivel a közösségi rendeletek teljes egészükben kötelezőek és bármilyen belső jogi közvetítő aktus nélkül közvetlenül alkalmazandóak. A közösségi irányelvek az elérendő célokat illetően kötelezőek, azonban az eszközöket és a formát a jogalkotók választhatják meg.⁸

Az állam kötelezettségeinek teljesítéséhez egy megfelelően felépített, finanszírozott és hatáskörrel felruházott repülésbiztonsági felügyeleti rendszert hoz létre.

A repüléssel kapcsolatos feladatait az állam az Országgyűlés, a Kormány, az adott ügyért felelős miniszterei útján látja el, illetve légiközlekedési hatóságot, egy balesetek kivizsgálásáért felelős független szervezetet, légi kutató-mentő szolgálatot és egyéb hatóságokat hoz létre.

Az ICAO egy olyan repülésbiztonsági felügyeleti rendszer működtetését követeli meg a tagállamoktól (Safety Oversight Manual Part A – The Establishment and Management of a State's Safety Oversight System alapján), melynek összetevőit a rendszeres auditok során ellenőrizni tudja. A 2008 nyarán végzett audit is ezeknek az elemeknek a vizsgálatára irányult.

A repülés felügyelete

Az állam által létrehozott légiközlekedési hatóság a hatáskörébe tartozó területeken hatósági engedélyezést folytat és folyamatos hatósági felügyeletet gyakorol, ellenőrizve, a repülésben részt vevők betartják-e a vonatkozó engedélyezési, repülésbiztonsági és repülésvédelmi előírásokat. A hatóságnak nem megfelelés esetén hatékony szankciókat kell alkalmaznia (repülési bírság, engedély felfüggesztése, visszavonása, egyéb eljárás kezdeményezése).

A repülés biztonságos működéséhez az azt felügyelő hatósági személyzetnek legalább olyan szakképzettséggel kell rendelkeznie, mint amilyenekkel azok bírnak, akiket ellenőrzés alá vonnak. Az államnak, ennek érdekében meg kell határoznia e szakképzettség minimum fokát és a személyzet számára olyan folyamatos továbbképzést kell biztosítani, amely szükséges feladataik hatékony végrehajtásához.

A létrehozott repülésbiztonsági felügyeleti rendszernek képesnek kell lennie a hiányosságok feltárására és meghatározására, valamint arra, hogy azok megoldásához a szükséges lépéseket megfogalmazza.

Az Európai Közösségben érvényesülő szolgáltatásnyújtás szabadságának joga alapján az engedélyezési eljárásokat közelíteni kell a Közösségen belül alkalmazott szabályozási gyakorlathoz. Ez azt jelenti, hogy az egyes résztvevőkenységek önálló engedélyezése helyett a szolgáltatási tevékenység egészének engedélyezésére és az engedélyezett tevékenységek folyamatos felügyeletére kell a hangsúlyt helyezni, amelyre a belső piaci szolgáltatásokról szóló irányelv⁹ is kötelezi Magyarországot.

A hatóság feladatainak meghatározásakor figyelembe kell venni azokat a feladatokat, amelyeket közösségi rendelet az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség hatáskörébe utal.

Annak biztosítása céljából, hogy a törvény hatálya alá tartozó bármely termék, személy vagy szervezet megfeleljen az abban foglalt rendelkezéseknek, valamint a törvény végrehajtási szabályainak, a hatóságnak együtt kell működnie más tagállamok légiközlekedési hatóságaival, az Ügynökséggel és az Európai Bizottsággal. Erre meg kell adni a megfelelő felhatalmazást és rögzíteni kell az együttműködés alapelvét, amely magába foglalja az információ-cserét, és akár közös ellenőrzéseket is. Meg kell továbbá teremteni a lehetőségét annak, hogy egyes határon átnyúló szolgáltatások esetében (pl. légiforgalmi szolgálat) nemzetközi megállapodásban más állam légiközlekedési hatósága járjon el e törvény hatálya alá tartozó tárgykörökben, illetve a magyar hatóság járjon el más állam területén.

A légiközlekedési hatóság eljárását alapvetően a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (a továbbiakban: Ket.) határozza meg. Tekintettel arra, hogy a Ket.-től egyes eljárási kérdésekben csak törvényi felhatalmazással lehet eltérni, ezek körét indokolt e törvényben szerepeltetni. Ilyen a Ket. fellebbezésre vonatkozó 100. § (1) bekezdése, amely alapján törvényi rendelkezés kizárhatja a fellebbezési jogot. Ez indokolt a hatályos törvény 3/C. §-ban most is szereplő légialkalmassági,- üzemben tartási,- léginavigációs biztonsági,- nemzeti légiközlekedés védelmi határozatok esetében.

A belső piaci szolgáltatásokról szóló közösségi szabályozás által előírt engedélyezési elvek, köztük a határozatlan idejű engedélyek gyakorlata indokoltá teszi a Ket.-nek a határozat fellebbezésre tekintet nélküli végrehajthatóvá nyilvánításra vonatkozó szabályainak kiegészítését a repülésbiztonság érdekeinek védelmével, különös tekintettel arra, hogy a repülés terén kiadott közösségi szabályok előírják a hatékony szankciók alkalmazását.

A légiközlekedési hatósági eljárásokért fizetendő díjak kérdése a hatályos szabályozásban nem a légiközlekedési hatóság címszó alatt szerepel, és alkalmazása sem egységes.

E témakör azonban legalább annyira fontos, mint a repülésbiztonsági szabályok kidolgozása, hiszen a légiközlekedési hatóság felügyeleti tevékenysége a repülésbiztonság és repülésvédelem egyik alapeleme. A felügyeleti tevékenység költséges, és hivatalból indított jellegére tekintettel finanszírozása az Illetéktörvény¹⁰ alkalmazásával nem megoldott.

Az Illetéktörvény alapján a közigazgatási eljárás esetében a kérelemre indult eljárásokért lehet díjat szedni. Ez a díjfizetési elv a magyarországi közigazgatási eljárás gyakorlatára - a határidőhöz kötött engedélyezési eljárásokra épült.

A közösségi szabályozás fentiekben már részletezett egyre szélesebb körű kiterjedése (pl: a folyamatos légialkalmasság irányító szervezet, karbantartó szervezet, illetve karbantartó személyek képzését végző szervezet jóváhagyása, amelyek esetében az engedélyt korlátlan időtartamra kell kiadni, de a hatóságnak folyamatos felügyelet keretében legfeljebb 24 havonta teljes körű auditot – helyszíni ellenőrzést – kell lefolytatnia) egy megváltozott engedélyezési gyakorlat alkalmazását követeli meg Magyarországtól.

A hatályos törvény két területen már kialakította a felügyeleti díj jogi alapját, de indokolt lenne e gyakorlat kiszélesítése, és egységes elvekre épülő alkalmazása más területeken is. Az említett területeken a közösségi joggal való összhang megteremtésére is szükség van. Így például a léginavigációs szolgáltatáshoz kapcsolódó díjak esetében, az ágazati törvényben megállapított konkrét összeg, mint szabályozási megoldás nem felel meg a vonatkozó közösségi szabályozásnak¹¹, amely lehetőséget ad a légiközlekedési hatóság léginavigációs szolgáltatás felügyeletével összefüggő költségeinek a díjakba történő beépítésére, de felmerült, előre tervezett költségek erejéig.

LÉGIJÁRMŰ ÉS REPÜLŐESZKÖZ

A repülés legalapvetőbb szabályozási kérdése, hogy milyen szerkezetekre vonatkozik a szabályozás. Szándékosan nem beszélünk első megközelítésre légi járműről, ugyanis ha áttekintjük a mai repülő szerkezetek körét és a nemzetközi szabályozásban alkalmazott terminológiákat, kategóriákat, akkor megállapítható, hogy indokolt a légi járművek fogalmába tartozó eszközök elkülönítése és önálló elnevezése.

A Chicagói Egyezmény 7. függeléke meghatározza a légi járműnek minősülő eszköz jellemzőit - „bármely szerkezet, amelynek légkörben maradása a levegővel való kölcsönhatásból ered, amely más, mint a földfelszínre ható légerők hatása” –, de a fogalom tartalmi körébe csak egyes légi jármű kategóriákat von be – a repülőgép, a helikopter, a ballon, a 4600 m³-nél nagyobb térfogatú léghajó, helyből felszálló repülőgép, a vitorlázó repülőgép, autogiro. Az Egyezmény szabványai csak a felsorolt kategóriákkal összefüggésben állapítanak meg

szabványokat és ajánlott gyakorlatokat. Azon repülőeszközökre, amelyek a felsoroltaknál „egyszerűbb” szerkezetek, nemzeti szabályozást kell kialakítani. Erre tekintettel a koncepció készítői javasolják a repülőeszköz általános fogalmának alkalmazását azon ember vezette *(vezetni: a kormány szervet működtetni)* szerkezetekre, amelyek alkalmasak a repülésre (tehát légkörben maradásuk a levegővel való olyan kölcsönhatásból ered, amely más, mint a földfelszínre ható légerők hatása), és a felsorolásban nem szerepelnek. A repülőeszközök tervezését, gyártását, javítását, nyilvántartását, üzemeltetését, vezetését és a személyek engedélyeit, képzését a repülési személyzetre vonatkozó követelményektől eltérő módon szükséges szabályozni, de a repülőeszközökkel folytatott repülésekre a légi járművekre vonatkozó repülési szabályokat alkalmazni kell.

Ki kell emelni, hogy hasonlóan a hatályos törvény szabályozásához a repülőmodellekre vonatkozóan önálló szabályrendszert kell kidolgozni, különösen a műszaki követelmények és a légtérhasználat tekintetében. A repülőmodell körébe azon korlátozott méretű motoros vagy motor nélküli repülő szerkezet tartozik, amely ember szállítására nem alkalmas, és amelyet verseny, sport és szabadidős célokra használnak.

A LÉGIJÁRMŰ

Légi jármű lajstrom

A Chicagói Egyezményben a Szerződő Államok – így Magyarország is – rögzítették, hogy a nemzetközi, határon átlépő légiforgalomban közlekedő légi járműveket a Szerződő Államok valamelyikének lajstromába felveszik. A nemzetközi kötelezettség alapján a lajstrom a hatósági felügyelet biztosítását és ezen keresztül a repülésbiztonság fenntartásának érdekeit szolgálja. Minden Szerződő Állam a lajstromában lévő légi jármű felett hatósági felügyeletet gyakorol, és köteles megkövetelni a légi jármű biztonságos repüléséhez szükséges feltételek teljesítését.

A hatósági felügyelet biztosítása mellett a lajstrom a jelenleg hatályos törvényben a magánjogi nyilvántartás céljainak megvalósulására is szolgál, és e célt a forgalom biztonsága érdekében szükséges továbbra is megtartani.

E szerint a lajstrom, mint magánjogi nyilvántartás közhiteles nyilvántartás, amelybe a tulajdonjog mellett egyéb, a légi járművet érintő jog és kötelezettség is bejegyezhető. A bejegyzés deklaratív hatályú.

A lajstrom – az Egyezményvel összhangban – jogi kötelezettségeket is von maga után, például a lajstromban lévő légi járművet légi alkalmassági bizonyítvánnyal kell ellátni, személyzetének a lajstromozó állam szakszolgálati engedélyével kell rendelkeznie (e tekintetben a közösségi jog szintjén vannak egyszerűsítések).

A légi járművek közül - a nemzetközi szabályokkal összhangban - a repülőeszközökre a lajstromozási kötelezettség nem vonatkozna. A repülőeszközök jellegüknél fogva a nemzetközi repülésben általában nem vesznek részt (*nem kizáró feltétel, de abban az esetben a két ország közötti megállapodás rendezi a feltételeket*) és az Egyezmény alapján szakszolgálati engedély sem kötelező, valamint méretük, komplexitásuk miatt – a közösségi joggal összhangban – nem indokolt a többi légi járművel megegyező szintű követelmények alkalmazása.

A lajstrombejegyzés fő szempontjai közé tartozik, hogy a légi jármű felett a Magyar Köztársaságban vagy adott esetben azon kívül a magyar légiközlekedési hatóság felügyeletet gyakorolhasson, és a lajstromozott légi járművekhez - nemzetközi jogi kötelezettségként - kapcsolódó feltételek, kötelezettségek arányos mértékűek legyenek. E cél biztosítása érdekében a lajstromba az a légi jármű vehető fel, amely

- magyar állampolgár, illetve a Magyar Köztársaság területén lakó- vagy tartózkodási hellyel rendelkező, az Európai Unió vagy az Európai Gazdasági Térség egyéb államainak állampolgára vagy
- Magyar Köztársaságban főtevékenységét végző (központi ügyvezetés helye) - tagjainak legalább a fele EU vagy EGT állampolgár (esetleg a részvény/üzletrész) - gazdálkodó szervezet

tulajdonában vagy bérletében van, és más állam lajstromában nem szerepel.

A törvényben fontos rögzíteni, hogy csak az a légi jármű-típus vehető fel a lajstromba, amely repülésre alkalmas. Ez akkor biztosítható, ha a lajstromba történő felvétel feltételeként meghatározásra kerül a típusalkalmassági, vagy a közösségi jogban meghatározott ezzel

egyenértékű bizonyítvány megléte, vagy a típusalkalmassági bizonyítvány megszerzése érdekében megindított eljárás, ellentétben a hatályos törvény érvényes légialkalmassági bizonyítvány meglétére vonatkozó szabállyal.

A hatósági felügyelet egy speciális esetben a Magyar Köztársaságban nem lajstromozott légi jármű tekintetében is fennállhat. A Chicagói Egyezményrel összhangban ki kell térni arra az esetre, amikor a 83 bis cikk alapján egy Szerződő Államban bejegyzett légi járművet üzemben tartanak olyan üzemben tartó által kötött lízing, charter vagy interchange szerződés, vagy más hasonló megállapodás alapján, akinek elsősorban az üzletvitel helye vagy - ha ilyen nincs – állandó székhelye más Szerződő Államban van. Ebben az esetben a Lajstromozó Állam – a másik állammal kötött megállapodás alapján – részben vagy egészben átengedheti a Lajstromozó Állam feladatait és kötelezettségeit a légi jármű tekintetében. Ha viszont a magyar hatóság adja át a kötelezettséget külföldi hatóságnak, akkor nem áll fenn a magyar hatóság felügyeleti kötelezettsége. A törvényben meg kell teremteni a jogosultságot az átadásra és átvételre.

A törvény koncepció elkészítésekor folyamatban van a 2001. évi Fokvárosi Egyezményhez és a Jegyzőkönyvhöz (Convention on International Interests in Mobile Equipment and its Protocol on matters specific to aircraft equipment, adopted jointly in Cape Town on 16 November 2001) történő közösségi csatlakozás kérdése. Az Egyezmény és a Jegyzőkönyv egyaránt megosztott hatáskört érint; bizonyos rendelkezéseik (pl. fizetésektelenséggel kapcsolatos szabályok, alkalmazandó anyagi jog, bírói joghatóság) közösségi, más rendelkezései viszont tagállami hatáskörbe tartoznak, így a szabályozás során erre már figyelemmel kell lenni.

Légi jármű tervezés, gyártás, karbantartás, típus- és légi alkalmasság

A hatályos légi közlekedési törvény légi jármű műszaki alkalmasságára vonatkozó része teljes újragondolást igényel, amit különösen a légi közlekedési hatóság hatáskörének változása és közösségi rendeletek hatályba lépése indokol. Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) felállításával a légi járművek és repüléstechnikai termékek tervezésével és gyártásával, légi járművek típus- és folyamatos légi alkalmasságával, karbantartásával, légi jármű karbantartói engedélyekkel kapcsolatos közösségi szabályok alkalmazandók,

valamint több tárgykörben az EASA hatáskörének megállapítására is sor került. Az EASA hatásköre az egyes területeken az engedélyezési eljárásokra is kiterjed, más területeken főként szabványosítási vizsgálatokat, útmutató anyagok kidolgozását tartalmazza.

A közösségi rendeletek hatálya alá tartozó légi járművek esetében a közös követelményrendszer kialakítását különösen az azonos versenyfeltételek felállítása, az európai állampolgárok egységes és magas szintű biztonsága, az azonos hatósági eljárásrendszer biztosítása, a költségcsökkentés (tagállamonkénti kiadás helyett az EASA által kiadott típusalkalmassági bizonyítványok), az egyéb bizonyítványok kölcsönös elismerése, valamint az azonos szabályok alapján kiadott légi jármű karbantartói engedélyek esetén a munkaerő szabad áramlása indokolja.

A közösségi szabályozás hatálya nem terjed ki az „egyszerűsített szerkezetű” légi járművekre, repülő szerkezetekre, valamint azokra, amelyeket elsődlegesen nemzeti keretek között üzemeltetnek, továbbá, amelyek saját építésűek vagy különösen ritka típusok (úgynevezett „Annex II. légi járművek”¹²). Az ilyen légi járművekre, repülőeszközökre vonatkozóan nemzeti szabályozást kell kidolgozni, amelynek azonban összhangban kell lennie az európai gyakorlattal és a közösségi célokkal. Az európai gyakorlat és a közösségi célok alkalmazásának hangsúlyozása azért fontos, mert a bizonyítványokat, engedélyeket más tagállamok nem kötelesek elismerni, és a megfelelő szabályozás hiányában az ilyen légi járművek, repülőeszközök tulajdonosait hátrányos megkülönböztetés érheti.

A magyar repülési törvényben és annak végrehajtási rendeleteiben tehát kizárólag az „Annex II. légi járművekkel” kapcsolatos szabályokat kell rögzíteni, amelyre vonatkozó elvek a következők.

Minden légi járműnek, repülőtechnikai terméknek (ideértve minden, a légi járműre felszerelt alkatrészt és berendezést) típusalkalmassági bizonyítvánnyal vagy tanúsítvánnyal kell rendelkeznie, amely igazolja, hogy a légi jármű típusterve megfelel az adott légi jármű kategóriára vonatkozó tervezési előírásoknak.

Minden egyes légi járművet egyéni légi alkalmassági bizonyítvánnyal látnak el, amennyiben az megfelel a típusalkalmassági bizonyítványában jóváhagyott típustervnek, valamint ha a vonatkozó dokumentumok, vizsgálatok alapján a légi jármű a biztonságos üzemeltetéshez megfelelő állapotban van.

A légialkalmassági bizonyítvány érvényes marad mindaddig, amíg azt fel nem függesztik, vissza nem vonják, valamint mindaddig, amíg a légi jármű megfelel a folyamatos légi alkalmassággal kapcsolatos követelményeknek, és az előírásoknak megfelelően tartják karban.

A nemzeti szabályozási területen javasolt a kétszintű szabályozás kialakítása, különös tekintettel arra, hogy a nemzeti hatáskörbe tartoznak többek között az amatőr építésű egyedi légi járművek, amelyek tervezése és gyártása nem eladási céllal, kis mennyiségben történik.

A sorozatgyártásra létesült gyártó szervezetnek olyan rendszert kell kidolgoznia, amely biztosítja a gyártási követelményeknek való folyamatos megfelelést.

Amennyiben a gyártó magánszemély, magáncélra épít légi járművet, természetesen be kell tartania az építési követelményeket, de az „eladásra építő” gyártó szervezetek számára előírt minőségbiztosítási rendszer kidolgozása magánszemélyektől nem elvárható, és nem felel meg az arányosság követelményének. Ebben az esetben is szükséges a hatóság ellenőrzési jogkörének biztosítása, és megfontolandó az egyes építési fázisok során a légiközlekedési hatóság közvetlen felügyeletének megteremtése.

A légi jármű karbantartása és a légi jármű karbantartói engedélyek területén célszerű a vonatkozó közösségi előírások alapelveinek átvétele az „Annex II. légi járművek” specifikumainak – felhasznált alkatrészek, berendezések, dokumentációk - figyelembevételével. A karbantartás terén is javasolt a kétszintű szabályozás, amely lehetővé tenné a magánszemély, valamint a karbantartó szervezet általi karbantartást is.

A légi járműhöz kapcsolódóan szükséges szabályozni a légi járműbe szerelt rádióberendezésekre vonatkozó alapvető követelményeket. A rádióberendezés engedélyezése és a kapcsolódó frekvenciakijelölés – amely továbbra is a hírközlési hatóság hatáskörébe tartozna – mellett, eltérően a hatályos törvényben foglaltaktól, a berendezést nem üzemen tartási engedélyhez kell kötni, hanem a légi jármű légi alkalmasságával összefüggő kérdések között kell szabályozni, hiszen a berendezés beszerelése a légi járműbe és abban történő működtetése a légi alkalmasságot befolyásoló tényező.

Légijármű üzemeltetés

A légijárművek működtetéséhez, használatához – amelynek előfeltétele, hogy megfeleljenek a típus- és légialkalmassági követelményeknek, – annak jellegétől függően elsődlegesen a Chicagói Egyezmény 6. Függelékében szereplő szabványok és ajánlott gyakorlatok szerinti feltételek teljesítése szükséges. A koncepció készítői – a légijármű működtetést és használatot - a nemzetközi gyakorlattal és a közösségi szabályozással¹³ összhangban – a hatályos törvény szóhasználatától eltérően üzemeltetés szóval javasolják megnevezni.

Az üzemeltetés a légijárműnek a légialkalmassági követelményekben foglalt, valamint a repülés végrehajtásával összefüggő tevékenységek összességét jelenti.

Az üzemeltetés annak jellegétől függően csoportokra bontható, és a szabályozást is három szinten kell kialakítani.

1. A légijárművek kereskedelmi célból történő üzemeltetése (tulajdonképpen a kereskedelmi légifuvarozást jelenti).
2. A légijárművek általános repülés céljából történő üzemeltetése (minden olyan repülés, amely nem tartozik a kereskedelmi célú üzemeltetés, illetve munkarepülés körébe, beleértve pl. a sport, szabadidő, vállalati célú repülést),
 - 2.1. ejtőernyős ugratás, az általános repülés céljából történő üzemeltetés speciális esete.
3. A légijárművek munkarepülés céljából történő üzemeltetése.

(Megjegyzés: az üzemeltetés jellege szerinti csoportosítás nem alkalmazható gazdasági jellegű megközelítéshez, mivel csak az üzemeltetés komplexitásából és a tevékenység jellegéből következő szükséges feltétel-rendszerre vonatkozó követelményeket tartalmazza.)

Az 1. pontban a repülőgépek vonatkozásában a közösségi szabályozás alkalmazandó, azzal, hogy a rendelet¹⁴ lehetőséget ad a tagállamok számára, hogy kivételeket engedélyezzenek a rendelet által előírt műszaki követelmények és közigazgatási eljárások alól előre nem látható sürgős üzemeltetési körülmények vagy korlátozott ideig fennálló üzemeltetési igények esetén. A kivételek engedélyezésének szabályait a közlekedéséért felelős miniszternek rendeletalkotásra adott felhatalmazással szükséges szabályozni.

Az 1. pontban a helikopterek vonatkozásában, és a 2-3. pontban meghatározottak tekintetében a közlekedéséért felelős miniszternek rendeletalkotásra adott felhatalmazással

szükséges szabályozni, alapul véve a már említett Chicagói Egyezmény 6. Függelékében foglalt szabványokat. A nemzeti szabályozásnál figyelembe veendő szempontok a következők.

Fontos kiemelni, hogy a légi járművet az általános célú repülés esetén magán-, szabadidős- vagy vállalati repülés céljára, munkarepülés esetén pedig speciális feladatra alkalmazzák, és e tekintetben kereskedelmi tevékenységet (légifuvarozást) nem végeznek. Erre tekintettel az arányosság elve alapján olyan szabályokat kell alkotni, melyek nem okoznak túlszabályozottságot, és nem rónak túlzott terhet a jogalanyokra, miközben az elérni kívánt célt, a repülésbiztonság fenntartását szolgálják. A jelenleg hatályos törvény e tekintetben (egy kivétellel, a természetes személy tulajdonát képező, kizárólag magáncélra használt légi jármű esetében) nem tesz különbséget, és a légi járművek üzemeltetését hatósági engedélyhez köti. A koncepció készítőinek álláspontja szerint ez túlszabályozás, valamint a törvény hatálybalépése óta eltelt gyakorlat is bebizonyította alkalmazásának ellentmondásait.

A javaslat szerint az általános repülés céljából történő üzemeltetés esetén – amely nem foglalja magába a kereskedelmi és munkarepülés célú üzemeltetést – nem szükséges hatósági engedély. Az indokok a következők:

A légi jármű repülésre alkalmasságát a légi alkalmassági bizonyítvány igazolja, melyet a légiközlekedési hatóság ad ki. A légi alkalmasság felügyeletét és a felülvizsgálatokat a közösségi szabályozás alapján csak hatósági engedéllyel rendelkező szervezet, továbbá a légi jármű vezetését, tehát az üzemeltetés tartalmába tartozó feladatok többségét hatósági, szakszolgálati engedéllyel rendelkező személy végezheti. Ezt a szabályozási környezetet figyelembe véve az üzemeltetés hatósági engedélyezési eljárásának tartalma az általános célú repülés esetében kiüresedett. A repülések végrehajtásának módját, amely tartalmazza a tulajdonos/üzemeltető és a légi jármű parancsnok feladatait a közlekedéséért felelős miniszternek rendeletalkotásra adott felhatalmazással megalkotandó jogszabályban kell meghatározni. Ezen tevékenységek „operatív” feladatok a repülés végrehajtásához kapcsolódnak, nem igényelnek előzetes hatósági eljárást. Fontos azonban hangsúlyt helyezni a hatóság ellenőrzési feladataira, és jogalkotási feladatként a hatékony bírságolásra vonatkozó szabályoknak a megalkotására. A bírságolásra vonatkozó felhatalmazást a

repülésről szóló törvényben – hasonlóan a hatályos törvény rendelkezéseivel – meg kell adni.

A légi járművek munkarepülés céljából történő üzemeltetése esetén a hatósági engedélyt indokolt fenntartani a tevékenységek által a légi járművek speciális üzemeltetésére tekintettel.

Légi járművel végzett egyes tevékenységek engedélyezése

A légi járművel végzett tevékenységek engedélyezésének szabályozása teljes felülvizsgálatra szorul. Elsődlegesen szükséges meghatározni a szabályozás célját és tartalmát. Ezekre a kérdésekre ugyanis a jelenleg hatályos törvény nem ad választ.

Ha kiindulunk a közösségi szabályozásnak a kereskedelmi légitársaságokra vonatkozó rendszeréből¹⁵, akkor a következőt találjuk. A légi járművek üzemeltetésére vonatkozóan a közösségi jog – figyelemmel arra, hogy azokat utas-, posta-, áruszállításra alkalmazzák – szigorú szabályokat és engedélyezési eljárást állapít meg. Ehhez kapcsolódóan – a légitársaságok pénzügyi helyzete és a repülésbiztonság közötti lehetséges összefüggést felismerve – szabályozza a légitársaságok pénzügyi helyzetét, és annak ellenőrzési módját.

Ezt a szabályozási célt elfogadva a koncepció készítői szükségesnek vélik és javasolják a légi járművel végezhető, a légitársaság és a légi járművezetők gyakorlati képzése körébe nem tartozó (ezek vagy a közösségi jog által szabályozottak, vagy e koncepció már tartalmaz egy eltérő szabályozási megoldást) tevékenységek körének áttekintését, valamint az egyes tevékenységekkel összefüggésben annak elemzését, hogy megállapítható-e releváns kapcsolat a tevékenységet végző szervezet pénzügyi stabilitása és a repülésbiztonság között.

A légitársaság körébe nem tartozó, de az utas helyzetével azonos személyszállítást végző egészségügyi mentőrepülés, és a kutató-mentő repülések esetén javasolt a tevékenység – elsősorban annak stabil, biztonságos működéséhez szükséges feltétel-rendszernek történő megfeleléssel kapcsolatos – engedélyezés fenntartása.

A REPÜLŐESZKÖZ

A légi jármű fejezet alatt a légi járműnek tekinthető eszközök felsorolása megtörtént, de a repülésben – a közúti közlekedéssel analóg módon – léteznek olyan egyszerű felépítésű, helyváltoztatásra alkalmas eszközök is, amelyeket az arányos szabályozás elve szerint indokolatlan a légi járművekével megegyező jogszabályi környezetben tartani.

A repülőeszközök sajátosságait figyelembe vevő jogalkotási feladat tárgykörei egyrészt az repülőeszközök meghatározása, másrészt azon jogszabályi területek kijelölése, ahol a rájuk vonatkozó szabályozás eltér a légi járművektől.

A repülőeszközök meghatározása

A koncepció készítői azt az álláspontot alakították ki, hogy repülőeszköznek minősül minden eszköz, ami megfelel a légi járművek fogalmi definíciójának, de nem szerepel a légi járművek fentebb már meghatározott felsorolásában. A légi jármű fogalmi definíciója: „ember vezette olyan eszköz, amelynek légkörben maradása a levegővel való olyan kölcsönhatásból ered, amely más, mint a földfelszínre ható légerők hatása”. Az általános megfogalmazás indoka egyszerű. Jelenleg ugyan fel lehetne sorolni az ilyen eszközök fajtáit – bár ez sem lenne egyszerű feladat – azonban a technika fejlődése, és az emberi kreativitás együttese egyre újabb és újabb repülőeszközöket hív életre.

A repülőeszközök a repülésben olyan szerkezetek, mint a bicikli, a moped a közúton. Elsődlegesen sportolnak velük vagy egyszerűen csak kedvtelésből, a szabadidő eltöltésére használják. A repülés „misztikus” volta miatt, sokszor a repülni képes eszközök között maga a jogalkotó sem tesz különbséget, pedig az arányos szabályozás megköveteli, hogy csak olyan követelményeket állítsunk fel, amelyek indokoltak.

A repülőeszközök használatához szükséges meteorológiai körülmények sokkal szűkebbek, mint a légi járműveké. A meghatározás szerint a lábról induló, lábra leszálló eszközök mind a repülőeszköz kategóriába tartoznak, ugyanúgy mint más szakmai kritériumoknak megfelelő, egyszerű szerkezetű eszközök.

A repülőeszközök eltérő szabályozásának tárgykörei

A repülőeszköz által fel- és leszállásra igénybe vehető terület.

A jelenleg hatályos törvény teljesen figyelmen kívül hagyja ezen eszközök jellemzőit, és az arányosság követelményének mellőzésével, egy túl szigorú, és indokolatlan korlátozást alkalmaz. A repülőeszközök egy részének felszállásához ugyanis nincs szükség kiépített területre és infrastruktúrára. A repülőeszköz által okozott környezeti károk meg sem közelítik a légitársaság által okozott károkat, sőt a motor nélküliek környezetszennyezés nélkül működnek. A lábról indítható repülőeszközök jellemzője pedig, hogy ugyanaz az eszköz teljesen eltérő körülmények közötti felszállásra képes, akár lokális domborzati szintkülönbségek kihasználásával, akár egy mezőgazdasági útról történő csörléssel, de például a hátimotoros siklóernyő alkalmas körülmények mellett akár néhány tíz méteres akadálymentes területről is képes felszállni.

A repülőeszköz repülésre alkalmassága (légialkalmasság)

A hatályos szabályozás – amely szerint típusalkalmassági bizonyítvány kell minden légitársaságnak, beleértve a repülőeszközöket is – az eszközök tekintetében felülvizsgálatra szorul. Az európai gyakorlat szerint ugyanis ezen eszközök esetében valamely elismert típusvizsgálattal foglalkozó szervezetnél történő minőségtanúsítással elegendő a gyártónak igazolnia a megfelelőséget. A közösségi szabályozás a légitársaságok típusalkalmasságára vonatkozó szabályok megalkotását már a hatáskörébe vonta, de a repülőeszközök esetében ez továbbra is nemzeti hatáskörben maradt. A koncepció készítőinek álláspontja szerint a repülőeszközök jellegére és alkalmazására, valamint a siklóernyőkre vonatkozó magyar minőségügyi szabványokra tekintettel, a repülésre alkalmasság megállapításához megfelelő szabályozási eszköz egy elfogadott minőségtanúsító szervezet igazolása. A repülőeszköz esetében a gyártó által kiadott dokumentáció meghatározza az eszköz élettartalmát, illetve az időszakos felülvizsgálatok szükségességét. A légialkalmasság felülvizsgálata szakértelmet és technológiát igényel, ezért ennek ellenőrzésére és felügyeletére indokolt megtartani a hatósági felügyeletet. A légialkalmasság felülvizsgálatát a hatóság által erre feljogosított, engedéllyel rendelkező személy vagy szervezet végezhetné. Szükséges a megfelelés követelményeinek miniszteri rendeletben történő megállapítása is. A

repülőeszközök üzemeltetése esetében azonban nem indokolt a hatósági engedélyezés, elegendő a tulajdonos, mint üzemeltető kötelezettségévé tenni a repülőeszköz légialkalmasságához szükséges feltételeket biztosítását.

A repülőeszközöket vezető személyek képzése, jogosítása

A koncepció készítői egyetértenek a hatályos törvény rendelkezéseivel, amely szerint nem indokolt a szakszolgálati engedélyezési rendszer alkalmazása, és a repülőeszköz vezetéséhez elegendő a hatósági engedéllyel rendelkező képzési szervezetnél elvégzett tanfolyam elvégzése és az elsajátított tudás bizonyítása. A közlekedéséért felelős miniszter által kiadott rendeleti szabályozásban meghatározott képzési követelményrendszer alapján biztosítható, hogy a repülőeszköz vezetője megszerezze mindazon ismereteket, amelyek szükségesek a biztonságos repüléshez.

A repülőeszközöket vezető személyek egészségi alkalmassága

Az egészségi állapot esetében a hatályos törvény rendelkezése („(...) aki nem szenved a külön jogszabályban felsorolt betegségek vagy testi hiányosságok egyikében sem”) ugyancsak megfelel az arányosság követelményének. A „külön jogszabály” szabályozási megoldása során megfontolandó az Európai Unió országainak többségében alkalmazott gyakorlat, amely szabályozások kritériumként a gépjármű vezetői alkalmasság egészségi követelményrendszerét alkalmazzák.

PILÓTA NÉLKÜLI LÉGIJÁRMŰVEK

A pilóta nélküli légi jármű rendszerek – Unmanned Aircraft Systems (a továbbiakban: UAS), illetve azok légi alrendszerei, a pilóta nélküli légi járművek – Unmanned Aerial Vehicle (a továbbiakban: UAV) egyre több módon kerülnek felhasználásra katonai és civil alkalmazási területeken egyaránt.

Mivel hazánkban még nincs jelentős hagyománya az UAS repüléseknek, így a jelenlegi rájuk vonatkozó jogszabályok eléggé leegyszerűsítettek, bár a jogi lehetőség, ha szűk körben is, de adott.

Ezen légi járművek feladataikat lényegesen olcsóbban képesek végrehajtani, mint a pilóta által vezetett légi járművek, és az ember számára veszélyes feladatok végrehajtásában pedig korlátozások nélkül tevékenykedhetnek, ezért elterjedésük a polgári felhasználás terén is egyre növekszik. A világ összes használatban lévő UAS-ének közel 20%-a általános polgári felhasználású rendszer, amelyek akár az erdőtüzek felderítésében és oltásában, polgári hasznosítású térképészeti munkáknál, kőolaj és földgáz – valamint elektromos hálózatok táv megfigyelésében, forgalom ellenőrzésben is szerepet játszhatnak.

A felhasználás várható növekedése miatt a pilóta nélküli légi járműveket „be kell integrálni” a légiforgalmi légterek működésébe, és ki kell dolgozni azokat a követelményeket, amelyek biztosítják, hogy az ember vezette légi járművekkel egy légtérben egyidejűleg repüljenek.

LÉGIFUVAROZÁS

A légiközlekedési belső piac kiteljesítésének eszköze a közösségi jog egységesebb alkalmazása. Ennek érdekében született a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló 1008/2008/EK rendelet, amely elsősorban a közösségi légifuvarozók működésének engedélyezésére és felügyeletére, az útvonalakhoz való hozzáférésre és az árképzésre vonatkozó közösségi előírásokat tartalmazza, azonban meghatározza a működési engedély és a lajtromozás, az üzemben tartás, a bérlet, a biztosítás kapcsolatát is. A belső piac hatékony működésén túl a rendelet elsődleges célja a repülésbiztonság és az utasok érdekeinek védelme. Ezeket a célokat a többi közösségi rendelet előírásait (többek között a légi jármű üzemben tartására, folyamatos légialkalmasságára, karbantartására, biztosítására, a légi járatok törlése, késése az utasoknak nyújtandó segítségnyújtásra, tájékoztatására vonatkozó rendeletek) kiegészítve kívánja elérni.

Tekintettel arra, hogy a Közösség a közösségi légifuvarozók engedélyezése területén kizárólagos szabályozási hatáskörrel rendelkezik, a repülésről szóló törvényben a légifuvarozás szabályozása nem megengedett, csak azon kérdésekben, amelyekre a rendelet kifejezetten felhatalmazást ad (pl. közszolgáltatási kötelezettség, forgalom megosztása, környezetvédelmi intézkedések, az árképzésre vonatkozó szabályok megsértőivel szemben alkalmazott szankciók).

A tagállamok a Közösségen belüli légi járatok működtetését a közösségi légi fuvarozók esetében nem köthetik semmilyen engedélyhez vagy jogosítványhoz, azonban a tagállamok és a harmadik országok közötti légügyi kapcsolatokat alapvetően a kétoldalú kormányközi légiközlekedési megállapodások és azok függelékei szabályozzák. A harmadik országokkal fennálló vagy megkötésre kerülő légiközlekedési megállapodásokban a közösségi fuvarozó záradékot kell szerepeltetni, a megállapodás megkötésére irányuló tárgyalások során ezen záradék szerepeltetését kell kezdeményeznie a tagállamnak.

A közlekedési jogok elosztásáról szóló 847/2004/EK rendelet értelmében „ha egy tagállam a közlekedési jogok igénybevételére vonatkozó korlátozásokat meghatározó vagy a közlekedési jogok igénybevételére jogosult közösségi légifuvarozók számát korlátozó megállapodást köt, vagy egy megállapodást vagy annak mellékleteit módosítja, az említett tagállam köteles a közlekedési jogokat az azokra jogosult közösségi légifuvarozók között megkülönböztetéstől mentes és átlátható eljárás alapján elosztani.”

Ezzel összhangban a korlátott légiközlekedési jogok elosztására vonatkozó hazai kormányrendelet a Bizottság által kidolgozott iránymutatás alapján készült.

A légi személyszállítás, valamint a légi áru fuvarozás szabályairól szóló kormányrendeletek teljes körű felülvizsgálata szükséges az utóbbi években lezajlott közösségi jogalkotás, különösen az 1008/2008/EK rendelet tükrében. Ugyancsak jogalkotási feladatot igényel a harmadik országok légifuvarozói által teljesített nem menetrendszerinti légifuvarozás engedélyezésével kapcsolatos, valamint a kétoldalú légiközlekedési megállapodásokban foglalt hatósági feladatok végrehajtásához szükséges szabályok meghatározása.

A REPÜLÉS SZEMÉLYZETE

Megjegyzés: E fejezetet nem kell alkalmazni a repülőeszközök személyzetére.

A technika jelenlegi állása szerint – bár jelentős előrelépés van a pilóta nélküli légi járművek fejlesztése és működtetése terén – a légi járművek vezetéséhez az emberi közreműködés alapfeltétel. A repülésben részt vevő személyzetnek azonban csak egy csoportját képezik a légi járművezetők. A légi járművek karbantartását és üzemeltetését, a léginavigációs szolgálatok nyújtását és más földi kiszolgálást végző személyek, valamint az egyéb repülési személyzeti tagok tevékenysége ugyanannyira fontos a repülés végrehajtásához, mint a

légijárművezetőké. A repülésbiztonság egyik biztosítéka ezen személyek magas szintű szaktudása, és megfelelő egészségi állapotának fenntartása.

A hatályos törvény rendelkezései szerint egyes tevékenységek ellátásához szakszolgálati engedély szükséges, de a tevékenységek körének meghatározását a közlekedésért felelős miniszterre bízta. A szabályozási megoldás továbbra is alkalmazandó.

A szakszolgálati engedély rendszere megegyezik az egyes tevékenységek esetében, azonban a tevékenységek eltérő jellege miatt a követelményekben – kivételt képez az egészségi alkalmasság – sőt magában az engedélyezés menetében is jelentős eltérések vannak. A vonatkozó közösségi szabályozás¹⁶, mely szabályozási eszközében is eltérő, célszerűvé teszi önálló – a törvény felhatalmazása alapján kiadandó közlekedési miniszteri rendeletek – megalkotását.

A szakszolgálati engedély egyrészt repülés szakmai, másrészt az egészségi alkalmasság igazolására hivatott, és az engedélyezés során e két területhez kapcsolódó követelményrendszernek történő megfelelés ellenőrzése a hatóság feladata. A tevékenységek közvetlen repülésbiztonsági hatása miatt – a fentiekben már kifejtettek szerint – szükséges hatékony szankciórendszer kialakítása.

A szakszolgálati engedély megszerzése nem képzelhető el képzés nélkül, amely alapját képezi, és egyben egyik biztosítéka a repülésbiztonságnak. Ezért továbbra is szükséges megőrizni azt a szabályozást, hogy a szakszolgálati engedélyhez kötött tevékenységek képzése csak hatósági engedéllyel történhet, és a képzés követelményeit miniszteri rendeletben szükséges megállapítani.

LÉGTÉR ÉS REPÜLŐTÉR

A légtér

A repülés elsődleges színtere a légtér. A légteret a térbeli kiterjedésével lehet jellemezni. A magyar légtér (a továbbiakba: légtér) az országhatár által körbezárt terület feletti légtérnek a repülés számára fizikailag igénybe vehető magasságig terjedő része, ahogyan ez a jelenlegi szabályozásban szerepel.

Nemzetközi szerződés szerint „minden Államot a területe fölötti légtérben teljes és kizárólagos szuverenitás illeti meg.”¹⁷ Ennek kimondására – a nemzetközi szerződés magyar jogszabályban történő kihirdetésére tekintettel - a törvényben már nincs szükség.

Szabályozási szempontból fontos annak hangsúlyozása, hogy a légtér egy egységes egész. A légiforgalom biztonságos működése egységes szabályozási környezetben biztosítható, ezért szükséges a törvényhozás tárgykörében meghatározni a légtérre, annak felosztására és használatára vonatkozó legfontosabb szabályokat, alapvető jogokat és kötelezettségeket. Jelentős veszélyeket hordoz magában már az is, ha a légtérben folyó repülési tevékenység felügyeletéért több hatóság egymás mellett felelős. Biztosítani kell, hogy a légtérben a repüléssel összefüggő hatósági feladatokért a légiközlekedési hatóság legyen a felelős, és amennyiben más hatóság, pl. környezetvédelem hatáskörébe tartozó kérdéseket érintő ügyről van szó, akkor az érintett hatóság szakhatóságként vegyen részt az eljárásban.

Szükséges pótolni a hatályos törvény hiányosságát, és kimondani – hasonlóan a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvényhez –, hogy a repülésben mindenkinek joga van részt venni. A légtérrel és a repülőterekkel – meghatározott feltételek teljesítése esetén – járművezetőként bárki igénybe veheti.

A légiforgalomban az egyes repülési tevékenységek – pl. polgári-katonai repülés, sportrepülés, légifuvarozás – végrehajtása során eltérő repülési szabályok működnek, amelyek egyidejűleg egy légtérben nem vagy csak korlátozottan biztosíthatók. A légtérrel a légijárművek repülési „tevékenységétől” függően kell felosztani légtér típusokra, amelyekben eltérő feltételek és szabályok szerint végezhető a repülés.

Rugalmas légtérfelhasználás

A légtérrel történő „gazdálkodásról”, a légtérgazdálkodás feladatairól a közösségi szabályozás¹⁸ rendelkezik, és előírja, hogy a tagállamoknak meg kell határozniuk e feladatok végrehajtásáért felelős személyeket vagy szervezeteket. A jelenlegi törvényből hiányzik az erre vonatkozó szabályozás. Figyelemmel arra, hogy a légtérgazdálkodás stratégiai feladatai több tárca hatáskörébe tartozó kérdést is érintenek, így javasolt a légtérgazdálkodás elveinek megalkotását a Kormány, a légtér felosztását pedig a közlekedésért felelős miniszter – a honvédelemért felelős miniszter, illetve környezetvédelmi légterek esetén a

környezetvédelemért felelős miniszter egyetértési jogával – feladatkörébe utalni. Községi alapelvek határozzák meg, hogy a kormány és a miniszterek milyen korlátok között szabályozhatnak, ezért ezek törvényi szintű rögzítése nem szükséges. Ezek többek között:

- „A rugalmas légtérhasználás (...) szerint a légteret nem csak polgári vagy csak katonai légtérnek kell tekinteni, hanem egységes egészként, ahol minden felhasználó követelményeit a lehető legnagyobb mértékben teljesíteni kell.”
- „Bizonyos tevékenységek a repülési tulajdonságok vagy veszélyek, és a tevékenységben nem résztvevő légiforgalom hatékony és biztonságos elkülönítése érdekében megkövetelik a légtér egy részének kizárólagos vagy határozott idejű speciális felhasználására történő lefoglalását.” (...) „A kizárólagos vagy speciális felhasználás céljából történő légtérlefoglalás csak ideiglenes jellegű, kizárólag a tényleges felhasználáson alapuló korlátozott időtartamra vonatkozik, és azonnal feloldják, amint megszűnik a lefoglalás okául szolgáló tevékenység.”¹⁹

A légtér típusok, osztályok

A légtér típusok meghatározása felülvizsgálatra szorul. A jelenleg hatályos törvény fogalmai nincsenek összhangban az ICAO szabványaival, a nemzetközi gyakorlattal, a közösségi szabályozás által is alkalmazni rendelt rugalmas légtérhasználási koncepcióval.

A légiforgalom jellemzői és nagysága, valamint a nyújtott légiforgalmi szolgáltatás alapján két alapvető légiforgalmi légtér típust különböztetünk meg. Az egyik, az ellenőrzött légtér, ahol légiforgalmi irányító szolgálatot nyújtanak, és a légi járművek a légiforgalmi irányítói engedély szerint kötelesek működni. Fő szabály szerint a légiforgalmi irányító szolgálat a felelős a légi járművek közötti biztonságos távolság betartásáért, és az összeütközés elkerüléséért. A másik a nem ellenőrzött légtér, ahol a légi járművezető felel más légi járművekkel történő összeütközés elkerüléséért – hasonlóan a közúti közlekedéshez. A nem ellenőrzött légtérben a légiforgalmi szolgálat – amennyiben működik – tájékoztatásokkal és hasznos tanácsokkal segíti a légi járművezetőt.

A légterek légiforgalmi típusai mellett – a fentiekben már a közösségi szabályból idézett – a repülési tevékenységek, vagy a repülésre veszélyt jelentő földi vagy légi tevékenységek miatt, indokolt lehet a légtér egy részének elkülönítése, de nemcsak katonai repülés esetén.

Ezek lehetnek speciális repülési feladatok (műrepülés), katonai tevékenység, földi létesítmény (atomerőmű), illetve kiemelt jelentőségű környezetvédelmi érdek.

A törvénynek a légtér felosztására vonatkozó rendelkezéseit abban az esetben nem kell alkalmazni, ha nemzetközi szerződés eltérően rendelkezik. Nemzetközi szerződésben kell kijelölni az ún. funkcionális légtérblokkokat, melyek kialakítására közösségi szabályozás kötelezi a tagállamokat. A légtérblokkokat az országhatároktól függetlenül funkcionális alapokra helyezve, a repülésbiztonsági és költséghatékonysági szempontok figyelembe vételével, a szomszédos államokkal közösen jelelik ki.

A légtér nem repülési célú igénybevételének szabályait a közlekedésért felelős miniszter állapítaná meg.

Az állami szuverenitásból fakad, hogy a külföldi katonai – pontosabban honvédelmi repülést végző – légi járműveknek a repülését – nemzetközi szerződés hiányában – előzetes engedélyhez kell kötni. A diplomáciai engedélyt a magyar légtérbe való berepüléséhez – a NATO és az Európai Unió tagállamainak légi járműveire vonatkozó kivétellel, mely megegyezne a jelenleg hatályos szabályozással – a légiközlekedési hatóság adja meg, továbbá a nemzetbiztonsági szolgálatok egyetértésével, a Külügyminisztérium közreműködésével. Az eljárást speciális, diplomáciai jellegére tekintettel indokolt kivenni a közigazgatási eljárási törvény hatálya alól.

A magyar légtér jogosulatlan igénybevételének szabályai a hatályos törvényi szabályozásban megfelelőek.

A légtér védelme és lezárása – tehát a fentiekben említett elkülönítéstől eltérő – korlátozásának szabályait a Kormány rendeletben határozná meg.

A repülőtér

Megjegyzés: E fejezet szabályozását a repülőeszközökre a vonatkozó fejezetben meghatározottakkal együtt kell alkalmazni.

A hatályos szabályozásban a repülőterekre vonatkozó szabályokon az idő mára túlhaladt, ma a repülés biztonsága, a környezet védelme, ezen belül a zajártalom és a káros anyag kibocsátás elleni védekezés, a felhasználás célja, a repülőtér fizikai tulajdonságai, illetve az

ott fogadott/onnan indított légi járművek típusa, kategóriája, a forgalom nagysága, összetétele az elsődleges a repülőtér kategorizálásánál, létesítésénél, fejlesztésénél.

A szabályozás kialakításakor már figyelembe kell venni a közösségi szabályozást, ezen belül is az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) hatáskörének kiterjesztésére²⁰. A már elfogadott rendelet módosítás eredményeként az EASA hatásköre kiterjesztésre kerül a repülőterek területére is, és ezzel összefüggésben a szabályozás a repülőterek kategóriái és vonatkozó alapvető szabályok tekintetében közvetlenül alkalmazandó szabályokat állapít meg.

A közösségi szabályozással összhangban tehát ki kell alakítani a repülőterek – a magyar repülés igényeit és lehetőségeit alapul vevő – kategóriát. A hatályos szabályozás több hiányosságot és ellentmondást tartalmaz, amelyek fő elemeit összefoglalva a következők:

- A „heliport” vagy „helikopter repülőtér” ismeretlen fogalom, azt a hazai jogrendszer nem használja, de gyakorlati igény van rá, különösen a mentőrepülések esetében, és a nemzetközi szabványok egyértelműen indokolják a létezését és a vonatkozó szabályozás meglétét.
- Bár csak a törvény végrehajtására kiadott kormányrendeletben szerepel, de a repülőtéri jellege miatt a törvény megalkotása során szabályozási megoldást kell kialakítani a nem nyilvános fel – és leszállóhelyekre, amelyek nem töltik be azokat a funkciókat, amelyekre eredetileg létrehozták őket (mezőgazdasági repülések, illetve mentőrepülések). Döntő többségükben repülőtérként működnek, illetve területükről sok esetben kereskedelmi légitfuvarozást is folytatnak, miközben ezen területeknek jogszabályban előírt repülésbiztonsági követelményei szinte nincsenek – és ezzel együtt fenntartási költségei is jóval alacsonyabbak. Ez piaci egyenlőtlenségekhez és a repülésbiztonsági felügyelet nem megfelelő szintjéhez vezet. A javaslat szerint a teljes repülőtér-konstrukció kialakítása során a leszállóhelyeket eredeti rendeltetésük felé kell közelíteni, illetve mai formájukban meg kell szüntetni.
- A vízfelületen létesítendő repülőterekkel a hatályos szabályozás nem is foglalkozik, pedig tárgykörét tekintve, és a repülésbiztonság követelményeinek érvényesítését szem előtt tartva, ezekre a repülésről szóló törvény repülőterekre vonatkozó rendelkezéseit indokolt alkalmazni. A jelenleg a víziközlekedésről szóló ágazati

jogszabályok szabályozzák csak a közlekedés szabályait. A vízi repülőterek kialakítása során a repülés jellemzői és követelményei nélkül, melyek szükségesek a légi járművek leszállásához és felszállásához a repülési-, míg a vízfelszínen közlekedés szabályait továbbra is a víziközlekedési jogszabályokban javasolt meghatározni.

A repülőterek kategorizálása

A koncepció készítői a repülőtér – kategorizálásra a következő javaslatot teszik.

1. Nyilvános repülőtér: *amelyet a közzétett feltételek szerint bárki igénybe vehet, amely lehet*
 - 1.1. kereskedelmi: kereskedelmi légitfuvarozás céljaira létesített nyilvános repülőtér,
 - 1.2. nem kereskedelmi: *kereskedelmi légitfuvarozást nem bonyolító nyilvános repülőtér,*
2. Kisrepülőtér: *Olyan, az üzemeltető engedélyével igénybe vehető, nem nyilvános repülőtér, amely " általános repülés" és munkarepülés kiszolgálására jogosított.*
 - a) nemzetközi: *a kereskedelmi, a nem kereskedelmi repülőtér és a kisrepülőtér nemzetközivé nyilvánítható, amely a Schengeni egyezmény hatálya alá nem tartozó államokból érkező, vagy oda induló forgalom bonyolítására is jogosított.*
3. Szabadidős repülőtér: *elsődlegesen szabadidős és sportcélú repülés kiszolgálására létesített, az üzemeltető engedélyével igénybe vehető nem nyilvános repülőtér, amely motor, vagy hajtómű nélküli légi járműveket mozgásszám korlátozás nélkül, motoros légi járműveket pedig külön jogszabályban meghatározott maximális műveletszámig jogosult kiszolgálni. A repülőteret nem veheti igénybe sugárhajtóművel felszerelt légi jármű, illetve a 216/2008/EK rendeletben foglaltaknak megfelelő komplex motoros meghajtású légi jármű. Ez létesíthető helikopter repülőtéreként is.*

(Megjegyzés: 4. kategóriaként megemlítendő a katonai repülőtér, amely honvédelmi célból létesített nem nyilvános repülőtér, és amely kizárólag az üzemben tartó engedélyével vehető igénybe, azonban a vonatkozó szabályokat a törvény utolsó, és e tevékenységre vonatkozó fejezetében javasolt meghatározni.)

A hatályos törvény további kategóriákat is tartalmaz, köztük a polgári- katonai és katonai-polgári nem nyilvános repülőtereket. A szabályozási javaslat szerint e megkülönböztetés nem indokolt, hiszen amennyiben egy repülőtér polgári repülőtérenként minősített, és általános

légiforgalom fogadására szolgál, úgy függetlenül a repülőtéren működő katonai „szektortól” a vonatkozó „polgári” szabályokat alkalmazni kell, és az engedélyeket meg kell szerezni.

Továbbra is meg kell tartani azt a szabályt, amely szerint légi járművel le- és felszállni fő szabály szerint csak repülőtéren lehet, amelyet a repülésbiztonság mellett a schengeni tagságból fakadó szabályozás is indokol.

A repülőeszközökre vonatkozó speciális szabályokat a le- és felszállás helyeiről a koncepció már fentebb tartalmazza.

A szabályozás szempontjából a repülőtéren történő leszállási szabály alól vannak indokolt kivételek. A koncepció készítőinek javaslata szerint nem indokolt e tárgykör törvényi szintű szabályozása, elegendő a közlekedésért felelős miniszternek adott felhatalmazás a szabályok megalkotására, de a szabályozás teljessége érdekében indokolt a kivételek összefoglalása.

- A repülés egyes típusainak vannak speciális jellemzői, amely szerint egyes típusú légi járművekkel a leszállás helye nem minden esetben határozható meg előre, sőt nem is feltétlenül tervezhető (vitorlázó repülőgép, hőlégballon). Amennyiben a légi jármű tulajdonságaiból következően a leszállás helye előre nem határozható meg, úgy repülőtéren kívül is le- és felszállhat.
- A második speciális eset a mezőgazdasági vagy egészségügyi szórótevékenység végzése érdekében végrehajtott repülések. Lehetőséget kell biztosítani arra, hogy a légi jármű vezetője a „célterület” közelében, egy általa alkalmasnak ítélt területen a feladatával összefüggésben, a tulajdonos engedélyével le – illetve felszállásokat hajtson végre.
- A harmadik eset a rendezvényekhez kapcsolódó légi bemutató. Az ilyen területet légi járművek mozgására csak a rendezvény időtartamára lehetne használni, és nem vehetné igénybe sugárhajtóművel felszerelt légi jármű, illetve a 216/2008/EK rendeletben foglaltaknak megfelelő komplex motoros meghajtású légi jármű.

A repülőterek engedélyezésének folyamata

A repülőterek engedélyezési folyamata a hatályos szabályozásban túl bonyolult, továbbá szabályozási szempontból is megkérdőjelezhető, hiszen egy magántulajdonban lévő és a

közforgalom számára nem megnyitott repülőtér létesítéséhez – a hatóságok engedélye mellett – a Kormány engedélye is szükséges. Javasolt lenne a repülőterek létesítését – összhangban a vízi úttá nyilvánítás szabályaival – a közlekedésért felelős miniszter jóváhagyásához kötni, az állami repülések céljára szolgáló repülőterek tekintetében természetesen a honvédelemért felelős miniszterrel együttesen.

A hatályos törvénynek a repülőterekkel kapcsolatos szabályok megalkotására vonatkozó felhatalmazó rendelkezéseit javasolt megtartani. A repülőterek létesítése engedélyezésének megtagadása eseteit újra kell gondolni, és a végrehajtási rendeletben szabályozni.

A repülőterek működéshöz szükséges követelményeknek történő megfelelés ellenőrzését a légiközlekedési hatóság engedélyezési eljárása során kell vizsgálni. Biztosítani kell a követelmények nem megfelelés esetén a hatékony szankció alkalmazásának lehetőségét.

A hatósági engedélyezés során javasolt érvényesíteni a repülésbiztonsági, repülésvédelmi, környezetvédelmi, településrendezési, és egyéb érdekeket.

A repülőtér működéssel szorosan összefüggő tevékenység a légi járművek földi kiszolgálása. A földi kiszolgálás szabályait közösségi irányelv²¹ határozza meg, amelynek bevezetésével a felmérések szerint nőtt a közösségi repülőtereken a földi kiszolgálók száma, az árak csökkentek. Az irányelv felülvizsgálata folyamatban van, melynek célja a végrehajtás során felmerült kérdések rendezése, egy piacbarát szabályozás kialakítása és további liberalizáció bevezetése. Az irányelvre tekintettel a törvényben rögzíteni kell azokat az alapelveket, amelyek a repülésbiztonsági szempontok szem előtt tartása mellett biztosítják a hatékony és tisztességes versenyfeltételeket.

A repülőtér-használatért fizetendő díj

A hatályos törvény előírja a nyilvános repülőtér használatáért szedhető díj fizetését, miközben tiltja a díj beszedését a nem nyilvános repülőterek esetében. A koncepció készítőinek álláspontja szerint nincs szabályozási indoka a piaci működésbe történő beavatkozásnak. A vonatkozó közösségi szabályozás alapelveit²² figyelembe véve lehetővé kell tenni – a repülőtér kategóriájától függetlenül –, hogy a repülőterek az infrastruktúrának és/vagy a szolgáltatás szintjének megfelelő repülőtéri díjakat alkalmazzanak, mivel fő tevékenységük és szolgáltatásuk a légi járművek – valamint személyek – kiszolgálása és

kezelése a leszállástól a felszállásig. A díjak átlátható és arányos megállapításának biztosítása lehet a jogalkotó feladata.

REPÜLÉSI SZABÁLYOK ÉS LÉGINAVIGÁCIÓS SZOLGÁLATOK

A repülés szabályai

A repülés biztonságának legfontosabb garanciái a légi járművek összeütközésének elkerülését biztosító szabályrendszer. A légtérben nem lehet útjelző-táblákat kitenni, és jelzőlámpák sem irányíthatják a forgalmat. A forgalom pedig három dimenzióban mozog, és veszélyhelyzeteket is a mozgás közben kell elhárítani, nincs lehetőség a „kiállásra”.

Nagy segítséget jelent Magyarország számára is az ICAO és EUROCONTROL tagság, hiszen e területen is évtizedeken át a gyakorlati tapasztalatok alapján kialakított és fejlesztett szabályrendszer áll rendelkezésre. E tárgykörben közösségi szabályozás nincs, de a tervek szerint a Bizottság erre vonatkozó rendelet kíván alkotni.

A törvénynek a légi jármű parancsnok általános felelősségére (a repülési feladat biztonságos végrehajtásáért és a repülési szabályok megtartásáért, joga és kötelessége a repülés tartama alatt az ezzel kapcsolatban minden kérdés eldöntése) vonatkozó szabályozást indokolt megtartani, de a koncepció készítői szerint a parancsnok feladatainak felsorolását szűkíteni kell azokra, amelyek valóban alapvető jog korlátozásához vezethetnek. Ezek a hatályos törvény 58. § (2) bekezdés a)-c) pontjában szereplő feladatok, köztük a repülés, illetve az utasok biztonságát veszélyeztető cselekmény esetén, a cselekmény folytatásában az elkövető megakadályozása, illetve a légi járművön elkövetett bűncselekmény esetén - külföldön - a nyomozóhatóságot megillető intézkedések alkalmazása.

A repülési szabályok közé kell beépíteni a repülőterek használatára, a mentést vagy rendészeti, katasztrófavédelmi vagy honvédelmi feladatokat végző, illetve a kényszerhelyzetben lévő légi jármű elsőbbségére vonatkozó szabályokat, amely most külön fejezetben szerepelnek.

A repülőter használattal összefüggésben szereplő díjfizetési kérdéseket a koncepció repülőter fejezete tárgyalja.

A repülési szabályok betartásának kötelezettsége alóli kivételként kell nevesíteni – a hatályos törvénnyel megegyező módon – az ország védelme érdekében végrehajtott légvédelmi valós repüléseket, felelősségi szabályok meghatározásával.

A hatályos szabályozással összhangban továbbra is az általános (tehát nem speciális, pl. katonai) légiforgalom során alkalmazott repülési szabályokat (a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtását) a közlekedésért felől miniszternek kell megállapítani, elsődlegesen az ICAO követelményeinek a magyar jogrendbe történő átültetésével. A légiforgalom irányításának szabály-alkotására vonatkozó felhatalmazás továbbra is szükséges, azzal a pontosítással, hogy a légiforgalmi irányítás helyett a légiforgalmi szolgálatok ellátását kell szabályozni, ugyanis a légtérben nyújtott összes légiforgalmi szolgálat működéskének szabályozása, így a jelenlegi felhatalmazásból hiányzó repüléstájékoztató szolgálat is alapvető fontosságú a repülésbiztonság szempontjából.

A léginavigációs szolgálatok

E fejezet – elsődlegesen a fogalomhasználat és azok tartalmának ellentmondásossága, valamint a közösségi hatáskör e tárgykörre történő kiterjesztése miatt – teljes felülvizsgálatra szorul.

A hatályos törvény a légiforgalmi szolgálat kifejezést használja arra, amely a nemzetközi gyakorlatban az „air navigation services”, a közösségi jogi fordítás szerint a léginavigációs szolgálatokat jelenti, és amely magába foglalja a légiforgalmi, a kommunikáció, navigáció, légtérellelőrző, légiforgalmi tájékoztató és repülésmeteorológiai szolgálatokat.

Helyénvaló annak kimondása, hogy a repülés biztonsága érdekében a magyar légtérben léginavigációs (a jelenlegi törvényben légiforgalmi) szolgálatokat kell fenntartani²³, de hiányzik a fenntartás tartalmának meghatározása. Ugyanez a helyzet az állam feladatai között szereplő országos légiforgalmi-irányító, repülőtéri koordinációs, repüléstájékoztató, riasztó, légiforgalmi-tájékoztató, léginavigációs és távközlési szolgálat fenntartása esetében²⁴.

A léginavigációs szolgálatok esetében az állami szerepvállalásnak többes funkciója van. Egyrészt hatósági, amely a léginavigációs szolgálatok biztonságos és hatékony ellátásának

figyelemmel kísérését, valamint a hatósági engedélyezést és a közösségi szinten megállapított közös követelményeknek történő megfelelés ellenőrzését biztosítja. A másik a szolgáltatásnyújtási kötelezettség, mely szerint az állam biztosítani köteles a magyar légtérben a biztonságos légiforgalomhoz szükséges léginavigációs berendezéseket és szolgáltatásokat.

A légiforgalmi irányítást végző szolgáltató esetében felmerül – ha passzív módon is – a magyar légtér ellenőrzésében és védelmében ellátott feladat is, hiszen a légiforgalmi irányító szolgálat rendelkezik az ország légterében közlekedő légi járművek többségének valamennyi repülési adatával, és ezeket használja fel az ország védelmére kijelölt szervezetek is.

A szolgáltatás-nyújtási kötelezettség természetesen több módon teljesíthető, de a közösségi szabályozás egyértelműen meghatározza a tagállam felelősségét a kérdésben, mely szerint a légiforgalmi szolgáltatás (egyreszt a repülésmeteorológiai szolgáltatás) meglétéért az állam felelős, és neki kell kijelölni a szolgáltatót, illetve megfelelő eszközökkel biztosítani azt, hogy a szabályoknak mindenkor megfelelni képes szolgáltató lássa el a feladatokat. A kijelölés során pedig a szolgáltatás-nyújtás feltételeit is rögzíteni kell.

„A légiközlekedési rendszer zavartalan működéséhez egységes, magas biztonsági szint szükséges a léginavigációs szolgáltatásban, amely lehetővé teszi az európai légtér optimális kihasználását és a légiforgalom egységes, magas biztonsági szintjét a léginavigációs szolgálatok közérdekű feladataival összhangban, beleértve a közszolgáltatási feladatokat is.”²⁵

A léginavigációs szolgáltatók tevékenységének szerepe a légiközlekedésben olyan – bár nyilván az összehasonlítás leegyszerűsített –, mint a közúti forgalomirányító rendszernek, beleértve a jelzőlámpákat, a forgalomirányító rendőrt és a KRESZ szabályait is. A forgalom rohamos fejlődésével mára már olyan mértékű vált, hogy a léginavigációs szolgáltatás nélkül a légiközlekedés, ezen belül is elsősorban a légifuvarozás szinte teljesen megbénulhat. Közszolgáltatási jellege is éppen abból adódik, hogy míg egy légifuvarozót helyettesítheti egy másik, addig a léginavigációs szolgáltatónál bekövetkező esetleges sztrájk esetén ez nem lehetséges. A koncepció készítőinek javaslata, hogy az ágazati törvény mondja ki, hogy e tevékenység egyrészt a sztrájkokról szóló törvénnyel²⁶ összhangban a lakosságot alapvetően érintő tevékenység körébe tartozik, másrészt határozza meg a munkabeszüntetés esetén

biztosítandó szolgáltatás minimális mértékét, ezzel biztosítva a szolgáltatás kiszámíthatóságát.

Az Európai Unió az egységes európai légtér kialakítását tűzte ki célul, és ennek egyik első lépéseként 2012-re irányozta elő a tagállamok számára, a már említett funkcionális légtérblokkok kialakítását. Ennek különös jelentősége van abból a szempontból, hogy a nemzetközi szerződésekkel kialakítandó egyes légtérblokkokban, az egyes tagállamok és a légiforgalmi szolgáltatói milyen mértékű befolyást szereznek majd.

Folyamatban vannak a tárgyalások hét ország közreműködésével kialakítandó közép-kelet európai légtérblokkról (FAB-CE), és az abban érdekelt légiforgalmi szolgáltatók közötti együttműködés kereteiről.

A hatályos törvény tartalmazza a légiforgalmi irányítást végző magyar szolgáltató jogi státuszát, amelyet indokolt megtartani. A FAB-CE együttműködésben történő magyar részvétel alapját képezi, hogy a hatályos törvény lehetőséget ad az állami tulajdonú szolgáltató részvételére kisebbségi tulajdonú gazdasági társaságban.

A léginavigációs szolgálat működtetésének indokait a légtér típusa, illetve a légiforgalom jellemzői (nyilvános repülőtér, műszeres megközelítés végrehajtása, a forgalom nagysága, stb.) határozzák meg. A légtér kijelölésével egyidejűleg az állam felelőssége meghatározni, hogy a repülésbiztonság fenntartása érdekében abban milyen léginavigációs szolgáltatást kell nyújtani. Tekintettel arra, hogy a légtér kijelölést a hatályos szabályozás és a koncepció szerint is a közlekedésért felelős miniszter rendeletben határozza meg, így e rendelet megalkotására vonatkozó szabályozásnak tartalmaznia kell a szolgáltatás típusára vonatkozó rendelkezéseket is.

A jelenleg hatályos törvény csak a légiforgalom irányítását végző szerv kijelöléséről rendelkezik, miközben a légiforgalmi szolgálatok biztosításának állami kötelezettsége és a közösségi szabályozás²⁷ is megköveteli az egyes légtérekben a légiforgalmi szolgálat kijelölését, ezzel biztosítva, hogy egy időben csak egy szolgálat működjön egy légtérben. A törvényi szabályozásban elegendő a felhatalmazást megadni, a miniszterek feladat és hatáskörét alapul véve a közlekedésért felelős, illetve a repülésmeteorológia szolgálatok esetében a környezetvédelemért felelős miniszternek a kijelölésre.

A törvény hatályos szövegében a léginavigációs szolgálatok működéséhez szükséges engedélyezésre vonatkozó rendelkezéseket teljes egészében törölni kell a közösségi szabályozásra tekintettel.

Meg kell azonban tartani – pontosított tartalommal – a léginavigációs (jelenlegi törvényszöveg szerint légiforgalmi) – berendezések engedélyezésére vonatkozó rendelkezések. Mára már a léginavigációs berendezések helyette a közösségi szabályozás is a hardvert és a szoftvert is tartalmazó „léginavigációs szolgálatok rendszeri” kifejezést használja.²⁸ Továbbá a hatályos törvényben egy rendelkezésben szerepelnek a légi járművek és a berendezések üzemben tartására vonatkozó engedélyezési szabályok, miközben a két folyamat teljes mértékben eltér egymástól. Indokolt tehát ezen rendszerek telepítésére, illetve ezt követő működtetésére vonatkozó rendelkezéseket, így az engedélyezést a léginavigációs szolgáltatással összefüggő fejezet alatt szabályozni.

A léginavigációs szolgáltatások költségeivel összefüggésben a hatályos szabályozás rendelkezik a légtér igénybevételéért fizetendő díjról. A megfogalmazás is ellentétes a közösségi joggal, mivel nem a légtér használatáért kell díjat fizetni, hanem az abban nyújtott léginavigációs szolgáltatások igénybevételéért, de díjakkal a közlekedésért felelős miniszter a pénzügyminiszterrel egyetértésben történő megállapítására vonatkozó rendelkezéseket továbbra is javasolt alkalmazni.

REPÜLÉSBIZTONSÁG

A repülésbiztonság fogalmának újragondolása, és egyértelmű meghatározása szükséges, mivel a jelenleg hatályos törvény csak részterületekre vonatkozó egyes szabályokat szerepeltet a repülésbiztonság című fejezet alatt, miközben az összes repüléssel összefüggő szabály pl. még a légifuvarozók pénzügyi stabilitására vonatkozó is, a légiközlekedésben résztvevők biztonsági érdekeit szolgálja. Emellett azonban a törvény nem rendelkezik magáról a repülésbiztonságot garantáló irányítási rendszerről, amelynek a repülési tevékenységek vázát kell képeznie, a társadalom által elfogadott kereteiket kell megszabnia.

A biztonság egy olyan állapot, amelyben annak a kockázata, hogy emberi életben vagy tulajdonban kár keletkezik, egy meghatározott értéken vagy az alatt tartható, és amely érték egy folyamatos kockázat- és veszélyelemzés mellett elfogadott.

Ez nyilván meglehetősen állítás, hiszen kimondja, hogy teljes, abszolút biztonság a légiközlekedésben sincs. Mégis a teljességre való törekvés nélkül a repülésben működtetett rendszerek, eljárások közösségi, és végső soron gazdasági szempontból is létfontosságú alappillérei vesznek el.

A repülésbiztonság érdekében kifejtett tevékenység ugyanis nem a balesetek, események kivizsgálásánál kezdődik, legfontosabb feladata ezek bekövetkezésének megakadályozása. A biztonság a repülés egyes területein működő rendszerek – beleértve a személyzetet, az alkalmazott eljárásokat, szabályokat, az alkalmazott berendezések és szoftverek összességét – bevezetése, alkalmazása során a tényleges és lehetséges veszélyek beazonosításával és a helyesbítő intézkedések szükségességének meghatározásával kezdődik, az adott társadalom által elfogadott biztonsági szint megőrzése érdekében szükséges helyesbítő intézkedések bevezetésével és az aktuális biztonsági szint állandó felügyeletével és folyamatos kiértékelésével folytatódik, majd az elfogadható minimális biztonsági szintemelés lehetőségének rendszeres megvizsgálásával és megtervezésével és végrehajtásával tér vissza a ciklus elejére. Mindezekhez hozzátartozik még

- a biztonsági kultúra fejlesztésére, a működésben részt vevő valamennyi személy kockázattudatának elérésére és fenntartására kialakított mechanizmusok alkalmazása,
- az érintett személyek jelzéseit feldolgozó eseményjelentő-értékelő rendszer működtetése, amely lehetővé teszi az események és balesetek objektív adatainak és az emberi jelentések összekapcsolását és kiértékelését, annak érdekében, hogy azonosítani lehessen az eseményeket kiváltó okokat, vagy a működésben tapasztalható kedvezőtlen tendenciákat vagy hiányosságokat, és ezeket kezelni lehessen a repülésbiztonság fenntartása érdekében, valamint
- a már említett a balesetekre és eseményekre vonatkozó minél több releváns információ kiértékelése és a levont tanulságok visszacsatolása a működő rendszerbe, a működés javítása érdekében.

A szabályozás kialakítása során törekedni kell – a fentiekben fő elemeiben kifejtett – repülésbiztonság irányítási rendszer fontosságának és jelentőségének hangsúlyozására.

A repülésbiztonság sarokköve a biztonsággal összefüggő információk átláthatósága és megismerhetősége. Az ICAO és az EUROCONTROL is szolgálja a „Just Culture” koncepció bevezetését, amely az információk jelentését és megismerését segíti elő, és támogatja a repülési események kriminalizálásának negatív hatásainak megelőzését, és a bejelentők védelmét, a kriminalizálás megszüntetése irányába mozdítva el a büntetőjogot.

A repülésbiztonság-irányítás hatékonyságának alapja az esemény adataiból és az esemény elemzéséből származó ismeretek visszacsatolása a gyártóhoz, annak érdekében, hogy akár a berendezések, akár az eljárások terén módosításokat hajthasson végre. Az esemény pontos reprodukálásához, a bekövetkezés okainak feltárásához az érintett személyektől beszerezhető információk lehető-legszélesebb körének begyűjtése, jelentése elengedhetetlen.

A repülési események, köztük a veszélyeztető eredménnyel járó esetek is a magyar büntetőjogi tényállások szerint még abban az esetben is büntetendők, ha a veszélyeztetés oly távoli, hogy időben és térben pontosan nem is mérhető. Ha figyelembe vesszük azt, hogy a büntetőjog célja a közlekedési bűncselekmények esetén az az érdek, amely közlekedésbiztonság, repülésbiztonság szintjének megtartásához, emeléséhez fűződik, akkor indokolt felülvizsgálni, hogy a légitársaság veszélyeztetésének büntetőjogi tényállása mennyiben szolgálja a repülések biztonságát.

Az Európai Unió a polgári légitársasági balesetek és repülőesemények vizsgálatának alapvető elveiről szóló irányelvben²⁹ célul tűzte ki, hogy közösségi szinten javítsa a repülés biztonságát a szakmai vizsgálatok gyors végrehajtásával, amelyek egyetlen célja a jövőbeni balesetek és repülőesemények megelőzése. A polgári repülésben előforduló események jelentéséről szóló irányelv³⁰ pedig előírja, hogy minden tagállamnak kötelező jelentési rendszert kell létrehoznia, annak érdekében, hogy a biztonsági információk mindazon szervezetek rendelkezésére álljanak, amelyek feladata a polgári repülés biztonságának felügyelete, vagy a Közösségben bekövetkező balesetek és események kivizsgálása, valamint, adott esetben, mindazon személyeknek, akiknek tanulsággal szolgálhat, és akik meghozhatják vagy kezdeményezhetik a biztonság javítására irányuló szükséges intézkedéseket. Az irányelv rámutat arra is, hogy a tapasztalatok azt mutatják, hogy valamely baleset bekövetkezése előtt gyakran számos repülési esemény és más hiba figyelmeztet a biztonsági hiányosságokra. A

polgári repülés biztonságának javítása az ilyen események jobb ismeretét követeli meg, ami elősegíti az elemzést és az események alakulásának követését, lehetővé téve az ellenintézkedések megtételét. Előírja továbbá, hogy a polgári repülés különféle területein foglalkoztatott személyeknek, amennyiben akár a potenciális belesetek megelőzése szempontjából is lényeges eseményről szereznek tudomást, jelentést kell tenniük. Felhívja azonban a figyelmet arra, hogy szenzitív jellegénél fogva a biztonsági információ összegyűjtése úgy biztosítható, ha szavatolják annak bizalmas kezelését, valamint az információforrás védelmét és a polgári repülésben foglalkoztatott személyek a jelentési rendszerbe vetett bizalmának megőrzését.

E cél mentén fontos lenne Magyarországon is megteremteni, hogy az érintett személyek az információkat – amennyiben a szabályszegést nem szándékosan vagy súlyos gondatlansággal követték el (a „Just Culture” koncepció lényege), és abból nem származott kár – a büntetőjogi felelősségre vonás lehetőségétől való félelemtől mentesen közölhessék.

BIZTOSÍTÁS

A repülés meghatározott szereplőinek repülés-specifikus biztosítással kell rendelkeznie a tevékenysége végzéséhez. A nemzetközi egyezmények és közösségi előírások³¹ a léginavigációs szolgáltatókat és a légi járművek üzemen tartóját, valamint a légifuvarozókat kötelezik a károk és veszteségek fedezésének biztosítására.

A közös közlekedéspolitikai keretében, valamint a fogyasztók védelmének elősegítése érdekében közösségi szinten olyan szabályozás született, amely minimális szintű kötelező felelősségbiztosítás meglétét írja elő a légi jármű üzemen tartók és a légifuvarozók számára az utasok, a poggyász, az áru és harmadik felek tekintetében.

A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) keretében a személyek, posta és áru nemzetközi légifuvarozással kapcsolatos felelősségre a Montreáli Egyezmény vonatkozik (utasoknak fizetendő kártérítés), a légi járművek által harmadik személyeknek okozott károk megtérítése tárgyában pedig két multilaterális egyezmény kidolgozása van folyamatban, amely a kevés tagállam által ratifikált Római Egyezmény helyébe lép.

Az új ICAO-egyezmények a jogellenes cselekményekből, terrorcselekményekből, valamint általában a repülőgép balesetekből származó, harmadik személyeknek okozott károk megtérítését is rendezi.

Tekintettel arra, hogy a légifuvarozókra és légi járművek üzemen tartóira vonatkozó biztosítási követelmények és a bűncselekmények áldozatainak kárenyhítése kizárólagos közösségi hatáskör, a repülési törvényben a felelősségbiztosításra vonatkozó szabályozása a léginavigációs szolgáltatókra, repülőterekre és egyes repülési tevékenységek végzésére (pl. földi kiszolgálás, mezőgazdasági repülés) terjedhet ki.

A biztosítási szabályokkal kapcsolatban minimum-követelményeket kell meghatározni, az arányosság elvének alkalmazásával és a közösségen belüli verseny korlátozásmentes biztosításával.

REPÜLÉS VÉDELME

A Chicagói Egyezmény 17. Függelékében megfogalmazott követelmény, hogy „a polgári repülés terén a jogellenes cselekedetekkel szembeni védekezéshez kapcsolódó minden ügyben, a szerződő államnak elsődleges célkitűzésként kell kezelnie a légiutasok, a légi járművek személyzetének, a földi személyeknek, és a nagyközönségnek a védelmét”. Jogellenes cselekedetnek tekinti a polgári repülés és légifuvarozás védelmének veszélyeztetése céljából elkövetett vagy megkísérelt cselekményeket, amelyeket a légi jármű vagy azon tartózkodó személyek ellen követnek el akár a földön, akár a levegőben, továbbá erőszakos behatolás a légi jármű fedélzetén, repülőtéren vagy léginavigációs létesítmény területén.

A repülés közösségi szintű hatékonyabb védelme, és a Chicagói Egyezmény függelékének egységes értelmezése érdekében az Európai Unió is több aktust bocsátott ki, ezzel egyes hatásköröket magához véve.

Elsődlegesen is fontos annak hangsúlyozása – összhangban az idézett szabályozással –, hogy a repülés védelme a polgári légifuvarozásban érintettek védelmét hivatott szolgálni, és csak közvetett módon érinti az abban nem résztvevőket, mint pl. a légifuvarozást nem folytató nem nyilvános repülőtereket. A szabályozás kialakításakor jelentős hangsúlyt kell helyezni az arányosság követelményére.

A koncepció elkészítésekor még nem, de a törvény hatályba lépésekor már várhatóan az Európai Parlament és Tanács 300/2008/EK rendelet képezi a repülés védelemmel kapcsolatos közösségi szabályozás alapját, amely „közös szabályokat állapít meg a polgári repülés védelme érdekében a repülés védelmét veszélyeztető jogellenes cselekményekkel szemben”.

A rendeletet alkalmazni kell a tagállamok területén elhelyezkedő valamennyi repülőtérré – amelyeket nem kizárólag katonai célokra használnak –, vagy azok részeire, valamint

- a repülőtereken szolgáltatást nyújtó minden üzemeltetőre (*légiközlekedési szállítási tevékenységben részt vevő, vagy ilyet felajánló személy, szervezet vagy vállalkozás*), beleértve a légifuvarozókat is,
- a repülésvédelmi követelményeket alkalmazó valamennyi jogalanyra, amely a repülőtér területén belül vagy kívül található helyszínen működik, és a repülőterekre vagy azokon keresztül árut szállít és/vagy szolgáltatásokat nyújt.

Tekintettel arra, hogy a közösségi szabályozás meghatározza a repülés védelmének fogalmát, illetve tartalmát, ezért azt – a jelenleg hatályos törvényi rendelkezéssel ellentétben – a nemzeti szabályozás nem tartalmazhatja.

A törvényi szabályozásnak a repülés védelmének biztosításához szükséges feladat- és hatásköröket, valamint a közösségi szabályozás által elvárt szabályozásra vonatkozó felhatalmazásokat szükséges megadni.

Az állam feladatai között szerepeltetni kell nemcsak a repülés védelmével összefüggő védelmi feladatok meghatározását és a feladatok ellátásának koordinálását³², hanem a repülés védelmi követelményei végrehajtásának összehangolását és figyelemmel kísérését is.

A hatáskörök meghatározásakor továbbá – a jelenlegi feladat-megosztással ellentétben – figyelemmel kell lenni a közösségi szabályozás azon követelményére, amely szerint ha egy tagállamon belül akár két vagy több szervezet is foglalkozik a repülés védelmével, a tagállamnak ki kell jelölnie egyetlen hatóságot, amely felelős a védelmi követelmények végrehajtásának összehangolásáért és figyelemmel kísérééséért.

A közösségi szabályozásból következően – az alábbiakban felsorolt tárgykörökben – a Kormány számára szükséges rendeletalkotási felhatalmazást adni:

- A polgári repülés különböző területein nem feltétlenül azonos a fenyegetettség szintje. A repülés védelmét szolgáló közös alapkövetelmények megállapításakor a légi jármű méretét, a repülőtéren üzemeltetés jellegét és/vagy gyakoriságát is figyelembe kell venni, fenntartva az eltérések engedélyezésének lehetőségét. A tagállamok alternatív védelmi intézkedéseket fogadhatnak el, amelyek a helyi kockázatfelmérés alapján megfelelő szintű védelmet biztosítanak. Az ilyen alternatív intézkedéseket a légi jármű méretével, vagy az üzemelés vagy más vonatkozó tevékenység jellegével, méretével vagy gyakoriságával kapcsolatos okokkal kell igazolni.³³
- A tagállamok a 4. cikkben említett közös alapkövetelményeknél szigorúbb intézkedéseket alkalmazhatnak. Ilyen esetben kockázatfelmérés alapján és a közösségi jogszabályoknak megfelelően járnak el. A szigorúbb intézkedéseknek mindig a tárgykörhöz kapcsolódónak, objektívnek, megkülönböztetéstől mentesnek és a tárgyat képező kockázattal arányosnak kell lenniük.³⁴
- A tagállamok megállapítják az e rendelet rendelkezéseinek megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és minden szükséges intézkedést megtesznek azok érvényesítése érdekében. A szankcióknak hatékonyak, arányosak és visszatartó erejűnek kell lenniük.³⁵

Indokolt továbbra is megtartani a Légiközlekedés Védelmi Bizottságra vonatkozó szabályozást, de szükséges feladat és hatáskörének megállapítása is.

Jelenleg a törvény felhatalmazása alapján kiadott kormányrendelet rendelkezik a közösségi szabályozásban is szereplő, a repülés védelmét szolgáló nemzeti programokról, valamint az egyes szereplők által készítendő védelmi tervekről. Nem egyértelmű azonban e programok és tervek jogi helyzete, illetve a közigazgatási eljárási törvénnyel összefüggő viszonya. A megoldás kidolgozásakor azonban figyelembe kell venni, hogy pl. a közösségi szabályozás alapján a nemzeti programoknak csak azon része ismerhető meg az üzemben tartók és jogalanyok számára, amelyhez jogos érdeke fűződik.³⁶

A törvény azon rendelkezésének megtartása – amely előírja, hogy a légi jármű, illetve a repülőtér elleni jogellenes cselekmény erőszakos felszámolása az élet- és vagyonbiztonság elsődlegességének biztosításával történhet – indokolt, azzal a pontosítással, hogy nincs

szükség a légi jármű, illetve a repülőtér megfogalmazására, hiszen ez indokolatlanul szűkíti a jogellenes cselekedetek körét, ellentétben mind a Chicagói Egyezmény, mind a közösségi szabályozás előírásaival.

Nem indokolt a törvény 67.§ (2) bekezdésében szereplő szabályozás a repülőtér fegyveres biztonsági szolgálatára vonatkozóan, hiszen a követelményeket az Európai Unió már meghatározta.

A repülés védelmével kapcsolatos költségekre vonatkozó elképzelés e koncepció légiközlekedési hatóság fejezetében már kifejtésre került.

A hatályos törvény 67. § (7)-(8) bekezdésében szereplő szabályozás – a 2009. módosítást követően még továbbra is – felülvizsgálata szükséges, figyelembe véve az Alkotmánybíróság döntését³⁷.

A határozat ugyanis 2009. június 30-ai hatállyal hatályon a következő indokkal helyezte hatályon kívül a 67. § (7) bekezdés b) pontját:

„ (...) a vizsgált rendelkezés aránytalan időbeli határokon belül, szintén a büntettesek nyilvántartásához kötve teljes mértékben elzárja valamennyi, a légiközlekedésben lehetséges foglalkozás (a segédmunkától és légi irányításig) gyakorlásától a jogalanyokat. A korlátozó rendelkezés megalkotásakor a jogalkotó a tilalmat egy terminus technikusnak nem minősülő absztrakt fogalomhoz („a légiközlekedés területén”) kötve állította fel. Ennek során nem tett különbséget sem a végzett munka jellege, sem a helyszínen tartózkodók munkajogi státusa, sem a repülőtér típusai, sem a reptér zárt területének jogilag is eltérő minősítés alá eső védelmi szintjei között.

(...) Az Lt. 67. § (7) bekezdés b) pontjának hatálya kiterjed továbbá azokra is, akik a repülőtér zárt területén nem a légitársaság alkalmazottaiként végeznek munkát (a katasztrófavédelem munkatársaitól a mentőszolgálat alkalmazottaiig), illetve olyan munkáltatók alkalmazottai, amelyek a repülőtérrel szerződéses jogviszony alapján, a repülőtér területén különböző, nem a légiközlekedéssel vagy a földi irányítással összefüggő feladatokat teljesítenek. Az így kialakított rend szerinti általános érvényű korlátozás tehát azért is aránytalan, mert bármilyen foglalkozás gyakorlójára kiterjed, az alkalmazotti viszonyban nem állókat is érinti, közöttük olyanokat, akik saját munkáltatójuknak eredetileg nem tartoznak számot adni a mentesülés hatálya esett bűncselekményeikről. Ilyen módon más munkáltatók és

munkavállalók jogviszonyába is közvetlen és indokolatlan beavatkozásra teremt lehetőséget.”

Az Alkotmánybíróság határozatában kifejti azonban azt is, hogy „a légi közlekedés sajátos jellegére figyelemmel az annak működtetésében résztvevőkre vonatkozó korlátozó jellegű előírások az alapjogi védelem szempontjából is széles körben tolerálandók. A foglalkozás gyakorlásával összefüggő jogok közvetlen és kimutatható kapcsolatban állnak az élethez és az emberi méltósághoz való jog védelmével, amelyek érvényesülése szigorú és határozott intézkedéseket is megkövetel; többek között azért, mert a légiforgalomban az ezeket fenyegető veszélyek elhárítására csak objektíve korlátozott lehetőségek állnak rendelkezésre. Ezért a foglalkozás gyakorlásához való joggal összefüggésben alkalmazott súlyosabb korlátozások sem feltétlenül alkotmányellenesek, azaz az arányosság követelményei lehetnek más foglalkozásokhoz képest eltérőek.”

Az Alkotmánybíróság nem vizsgálta a 67. § (7) bekezdés c) pontját, de az indokolásában kifejtettekre tekintettel – amelyet a b) pont esetében a jogalkotó már figyelembe vett – az nyilvánvalóan hasonlóan alkotmányos felülvizsgálatot igényel.

„Úgyszintén nem differenciált a korlátozás alapjaként megjelölt bűncselekmények tényleges súlya között, egyenlőségjelet téve az életfogytig tartó szabadságvesztéssel fenyegetett bűntettek és az alternatív szankciókkal büntetendő vétségek közé. Ebben az esetben a korlátozással egységesen érintettek azok is, akik bizalmi jellegű feladatot, szakmai vagy a légi közlekedés biztonsága szempontjából releváns munkát nem végeznek. Az Lt. 67. § (7) bekezdés b) pontjának hatálya kiterjed továbbá azokra is, akik a repülőtér zárt területén nem a légitársaság alkalmazottaiként végeznek munkát (a katasztrófavédelem munkatársaitól a mentőszolgálat alkalmazottaiig), illetve olyan munkáltatók alkalmazottai, amelyek a repülőtérrel szerződéses jogviszony alapján, a repülőtér területén különböző, nem a légi közlekedéssel vagy a földi irányítással összefüggő feladatokat teljesítenek. Az így kialakított rend szerinti általános érvényű korlátozás tehát azért is aránytalan, mert bármilyen foglalkozás gyakorlójára kiterjed, az alkalmazotti viszonyban nem állókat is érinti, közöttük olyanokat, akik saját munkáltatójuknak eredetileg nem tartoznak számot adni a mentesülés hatálya esett bűncselekményeikről. Ilyen módon más munkáltatók és

munkavállalók jogviszonyába is közvetlen és indokolatlan beavatkozásra teremt lehetőséget.”

Erre tekintettel javasolt a szabályozás előkészítéséhez egy széles körű szakmai egyeztetés.

KÖRNYEZETVÉDELEM

A repülés megjelenésével és dinamikus fejlődésével a légi járművek által okozott környezeti terhelés is nő.

A környezeti hatások szempontjából érintett területek a zajterhelés, a levegőszennyezés, a hulladékkezelés, a talaj- és vízvédelem, a természet és madárvédelem.

A hatályos törvény a repülőtér cím alatt tartalmazza a zajterhelés elleni védekezés szabályait. A koncepció készítőinek javaslata szerint indokolt a repüléssel összefüggő környezetvédelmi kérdéseket egy önálló fejezet alatt szabályozni, ezzel biztosítva az összehangolt szabályozást a két terület között.

A légi járművek által kibocsátott zaj talán a legérzékenyebb kérdés a repülőterek közelében élők számára, különösen a sugárhajtású repülőgépek használatának elterjedése (1950-es évek) óta.

Emiatt a kormányok és az ágazat egyaránt arra törekednek, hogy folyamatosan csökkentsék az egyes repülőgépek által okozott zajszintet. Az ICAO 1968 óta szabályozza a területet. A törekvések eredményeként elfogadásra kerültek a repülőgépekre vonatkozó egyre szigorúbb ICAO szabványok, és ezért korunk utasszállító gépei lényegesen csendesebbek elődeiknél. A károsanyag kibocsátás (emisszió) szabályozása a '70-es években kezdődött, az ICAO ugyancsak a 16. Annex-be foglalta az erre vonatkozó szabványokat és ajánlott gyakorlatokat.

A légi járművek által okozott légszennyezés elsősorban az el nem égett szénhidrogének (HxCy), a szén-monoxid (CO), a nitrogén-oxidok (NOx – nitrogén-monoxid és nitrogén-dioxid együttesen) és füst vagy korom formájában jelentkezik.

A repülés a világ szén-dioxid kibocsátásának mindössze 2%-át okozza. Ez a szám 2050-re mindössze 3%-ra emelkedhet.

A repülés a teljes közlekedési ágazat által kibocsátott szén-dioxid mennyiségének mindössze 12%-át teszi ki, összehasonlításképpen, a közúti közlekedés például a szén-dioxid kibocsátás 76%-áért felelős.

Nem szabad figyelmen kívül hagyni a repüléshez kapcsolódó gépjárművek által, felszínen okozott környezetszennyezést – mint a repülőtéren közlekedő járművek (buszok, vontatójárművek, üzemanyagtöltő járművek), valamint a repülőtérre és repülőtérről történő közúti közlekedés.

Az ICAO által a kiegyensúlyozott megközelítéssel kapcsolatos, 2010-re elkészítendő útmutató anyag megoldási javaslatokat kíván adni az említett problémák megoldására.

A zajterhelés elleni védelem

Figyelembe véve, hogy stratégiai tervezés által a zaj hatása minimalizálható, az ICAO Közgyűlése 2001-ben elfogadta a zaj kiegyensúlyozott megközelítéséről szóló határozatot³⁸.

A zaj csökkentésének egyik útja annak már a forrásnál történő minimalizálása, tehát a légi járművek, különösen hajtóművek korszerűsítése, flotta modernizációs programok. Tekintettel arra, hogy ez a legköltségesebb megoldási mód, valamint a légi jármű tervezés és gyártás szabályozása közösségi hatáskörbe tartozik (bizonyos kivételektől eltekintve), így nemzeti szinten a további zajcsökkentő megoldások alkalmazása lehet a szabályozás iránya.

A repülőtér tervezése, létesítése, kialakítása során már lehet zajcsökkentő megoldásokat alkalmazni (ICAO – Repülőtér tervezési kézikönyv), valamint a környezetében kialakítandó védőövezet különböző zónáira különböző korlátozásokat alkalmazni. A már működő repülőtereken a megközelítési eljárásokat és a repülőgépek földi mozgását úgy kell megtervezni, hogy az a lehető legkisebb zajterheléssel járjon. Egyes repülőterek üzemeltetési korlátozásokat vezettek be, amely jelentheti egyes légi jármű típusok vagy légi jármű mozgások betiltását.

Az Európai Bizottság 2008-as jelentésében³⁹ részletesen kifejtette álláspontját a Közösség repülőterein a zajvédelemmel összefüggésben bevezetett üzemeltetési korlátozásokról. A Jelentés többek között tartalmazza a zajvédelemmel kapcsolatos eddigi intézkedéseket, megoldási alternatívák alkalmazásának hatásait.

Az ICAO-n belül elfogadott egyezményt követően a Közösségben **is** 2002 áprilisától **is** teljesen betiltották **a** zajosabb sugárhajtású repülőgépeket.

Az ICAO Tanácsa 2001 júniusában új szabványt fogadott el a zajminősítésre vonatkozóan, melyben megállapítják a 2006. január 1-jét követően üzembe helyezett új légi járművekre alkalmazandó zajminősítési szabványokat, azonban az egyes repülőgépek kivonását illetően nem állapítottak meg ütemtervet.

Az említett ütemterv hiánya miatt a nyomás a repülőtéri zajszint csökkentését célzó üzemeltetési korlátozások alkalmazásának irányába erősödött. Habár az egyes légi járművekre vonatkozó zajvédelmi szabványokat megszigorították, a forgalom növekedése és egyre több repülőtéren a gyakoribbá váló forgalom továbbra is aggasztja a helyi lakosokat. Emiatt egyes repülőtereken felmerült az igény a kiegészítő üzemeltetési korlátozások iránt, hogy így csökkentsék a légi járművek okozta zaj hatását a legérzékenyebb időszakokban (este, éjjel és hétvégén), vagy az egyes ICAO követelményeknek éppen eleget tevő (marginálisan megfelelő), régebbi, zajosabb repülőgépek használatát.

A Közösség repülőterein a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások bevezetéséről szóló irányelv⁴⁰ lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy egyes repülőtereken új üzemeltetési korlátozásokat vezessenek be, különösen a 3. fejezet követelményeinek éppen eleget tevő repülőgépekre, **ha** azt az úgynevezett „kiegyensúlyozott megközelítéssel” összhangban teszik. Az irányelv előírja a tagállamok számára, hogy „kiegyensúlyozott megközelítést” fogadjanak el „a területükön található repülőterek zajproblémáinak kezelésére”. A „kiegyensúlyozott megközelítés” a következőt jelenti: „olyan megközelítés, amelynek alapján tagállamok mérlegelik a területükön található repülőterek zajproblémáinak megoldására rendelkezésre álló intézkedési lehetőségeket, nevezetesen a repülőgépek zajának a zaj forrásánál történő csökkentéséből, a területfelhasználás-tervezési és irányítási intézkedésekből, a zajcsökkentő üzemi eljárásokból és üzemeltetési korlátozásokból eredő várható hatásokat”.

A Közösség a légiforgalom okozta zaj káros hatásainak (a zaj zavaró, idegesítő hatását is ideértve) megakadályozása, elkerülése és csökkentése érdekében irányelvben⁴¹ írja elő a stratégiai zajtérképek és cselekvési tervek kialakítását a főbb polgári repülőterek környékére, illetve a több mint 100 ezer lakosú agglomerációkra.

Az EU továbbá 2006-ban megújított stratégiát fogadott el a fenntartható fejlődésről, amelynek célja a *„közlekedés által okozott zaj csökkentése a forrásnál, valamint zajcsökkentő intézkedések útján, annak biztosítása érdekében, hogy a teljes expozíciós szint mellett minimálisra csökkenjenek az egészségre kifejtett hatások”*.

Az ICAO ajánlásai és a közösségi irányelvek mentén újra kell gondolni a repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének szabályairól szóló kormányrendelet kereteit is. Ezt az előbbieket figyelembe vételén túl összhangba kell hozni a Chicagói egyezmény 16. függelék földhasználati módok kialakításáról szóló ajánlásával is. Ennek célja, hogy a repülőterek szomszédságában a terület felhasználásra vagy tervezésekre vezérelveket nyújtson, továbbá megemlítsen a környezeti szempontokat.

Károsanyag kibocsátás

A zaj és a károsanyag kibocsátásán túl a légiközlekedéshez kapcsolódó környezetszennyezési forrás a felszín szennyezése – ami jelenti a különböző vegyszerek és szennyező anyagok, főként az olaj, üzemanyag, jégtelenítő folyadék talajba, talajvízbe és felszíni vizekbe kerülését -, valamint a felszíni közlekedés általi károsanyag kibocsátást. Ez utóbbi nemcsak a repülőtéren közlekedő kiszolgáló járművek (autóbusz, vontató jármű, üzemanyag töltő kocsik), hanem a repülőtérré és repülőtérről közlekedő gépjárművek által is megvalósul. A megelőzés költséghatékonyabb megoldás ezekre a szennyezésekre, mint az utólagos tisztítás.

A légiközlekedés egyike azon európai ágazatoknak, melyek esetében az üvegházhatást okozó gázok kibocsátása a legrohamosabb növekedést mutatja. Kezdetben a 2003/87/EK irányelv hatálya a repülésre nem terjedt ki, pedig ellenkező esetben az ágazatban termelt szén-dioxid 2020-ra akár 46%-kal csökkenhetne ahhoz a mennyiséghez képest, melyet a repülőgépek a szabályozás hiányában előreláthatólag kibocsátanak majd.

2008. november 19-én elfogadták a 2003/87/EK irányelvnek az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei közösségen belüli kereskedelmi rendszerének a légiközlekedésre történő kiterjesztése céljából történő módosításáról szóló 2008/101/EK irányelvet. Az irányelv szerint a tagállamoknak 2010. február 2-ig hatályba kell léptetni azokat a

jogszabályokat, rendelkezéseket, amelyek az irányelvnek való megfeleléshez szükségesek. 2012. január 1-től az összes közösségi repülőtérre érkező vagy onnan induló légitárra kiterjed az irányelv hatálya.

A repülőterek beilleszthetősége a környezetbe

A repülőtér beilleszthetősége a környezetbe olyan eszme, amit úgy lehet kielégíteni, ha megfelelően tervezzük meg a repülőtérrel, ellenőrzés alá vonjuk a szennyezést keltő forrásokat és a repülőtér körülvevő területek földhasználatát „irányítjuk”. A cél az, hogy a lehető legjobb körülményeket biztosítsuk a repülőtér kielégítésére, a repülőtér körülvevő földterület lakóközössége számára és a környezet mikroklímája számára. Minthogy a szennyezés képződhet ugyanúgy a repülőtérrel belül, mint a repülőtér körülvevő területen is, olyan környezet-ellenőrző intézkedéseket kell bevezetni, amelyek általában érvényesíthetőek a repülőtérre és repülőtér szomszédos területeire is. A repülőtér nemcsak a szennyező hatása miatt lehet zavaró jelenség, de néhány repülőtérnek hatalmas kiterjedése és a repülőtérrel kapcsolatos további fejlesztés olyan negatív következményekkel járhat, amelyeket figyelembe kell venni. Így például a vízvezetés útvonalait esetleg módosítani kell, a terjedelmes földmunkálatok vagy a burkolt felületekről lefolyó felszíni vizek mennyiségének megnövekedése miatt.

A repülőterek környezetében a terület felhasználási tervezésnek kettős igénye van:

- a repülőtér biztonságos működéséhez szükséges feltételek és egyéb szükségleteinek kielégítése pl.: akadálymentes területek kijelölése, repülőtér jövőbeli továbbfejlesztése,
- minimális zavarás biztosítása a környezet és a nagyközönség részére, pl. a lakóterületek távolabb telepítése a túlzott zajártalomnak kitett zónáktól, más szennyezésnek kitett övezetektől, vagy parkosított területek létesítése.

Összefoglalva, olyan jogszabály megalkotása és a repülésről szóló törvényben annak megalapozása szükséges, amely során a tervezés a repülőtér beilleszkedő földhasználatának figyelembevételével történik úgy, hogy átláthatóvá teszi azt a folyamatot, azzal, hogy optimális kapcsolatot biztosít a repülőtér és környezete között.

Piaci ösztönzők a környezetszennyezés csökkentéséhez

A fentiekben ismertetett megoldások mellett piaci alapú intézkedések bevezetésével is hozzájárulhatunk a környezetszennyezés csökkentéséhez. Ezek olyan stratégiai eszközök, amelyek arra szolgálnak, hogy környezetvédelmi sikereket érjenek el alacsonyabb költségen és rugalmasabb módon, mint a hagyományos szabályozási intézkedésekkel.⁴²

Ennek legismertebb módja a kibocsátás kereskedelem (emission trading), amely jogszabályban rögzített, a károsanyag kibocsátás szintjének egy előre meghatározott szintre történő csökkentésére irányuló eljárás. Lényege az emisszió csökkentése ott, ahol a csökkentés költsége a legalacsonyabb.

A környezetvédelmi adók és díjak közé tartoznak többek között az útvonal-, az üzemanyag-, repülőtéri díjak. A piaci alapú intézkedések harmadik széles kategóriáját az önkéntes intézkedések alkotják, amelyek az üzemeltetők és a kormányok közötti szerződésen alapulnak. Az ilyen önkéntes intézkedések előnyt jelentenek a benne részt vevő légitársaságoknak a jogszabály általi bevezetéskor, hiszen konszenzusos intézkedéseket tartalmaznak. Az ICAO erre vonatkozóan is ad iránymutatást.⁴³

Az intelligens díjrendszerek és a különféle gazdasági eszközök (adók, díjak, kibocsátás kereskedelmi rendszerek) arra ösztönözhetik a közlekedőket, hogy a környezetkímélőbb közlekedési módokat, a kevésbé zsúfolt infrastruktúrákat részesítsék előnyben, illetve a megszokottól eltérő időben utazzanak. Ezek a tényezők hatékony eszközei a mobilitás fenntarthatóvá tételének.

A zajkvóta nem közvetlenül egy adott repülőgép üzemeltetését korlátozza, ellentétben az éjszakai korlátozásokkal és a követelményeknek éppen elegendő repülőgépekre vonatkozó korlátozásokkal, hanem a flotta egészének hozzáférését. A zajkvóta a teljes zajt korlátozza egy adott időszakon belül, ami lehet az év egy szakához kötődő vagy éves. Ilyen módon ez inkább a repülőterekre, mint a légitársaságokra alkalmazandó üzemeltetési korlátozásnak tekinthető.

Másfelől a zajkvóta korlátozza a polgári szubszonikus sugárhajtású repülőgépek repülőterekre való bejutását. Habár az irányelv a zajkvótára is vonatkozik, ez nem nyilvánvaló minden érdekelt fél számára.

A zajkvóta alkalmazását számos repülőtér részesíti előnyben az adott repülőgépekre vonatkozó üzemeltetési korlátozásokkal szemben.

Szabályozási irány

A fentiekben a koncepció készítői röviden összefoglalták azokat az eszközöket, már kialakított lehetőségeket, amely a repülés és a környezetvédelem egyensúlyát hivatottak szolgálni. A fenntartható fejlődés és a kiegyensúlyozott megközelítés elvei mentén, valamint a közösségi irányelvekkel összhangban szükséges további szakértői egyeztetések keretében kialakítani a környezetvédelmi szabályozás és a repülési szabályozás közötti törvényi szabályozást, amely irányt mutat és alapelveket tartalmaz a jogalkotók és a jogalkalmazók számára is.

Hivatkozások jegyzéke

- ¹ Az Európai Parlament 2009. február 3-i állásfoglalása az általános célú és üzleti repülés fenntartható jövőjének menetrendjéről
- ² 1971. évi 25. törvényerejű rendelet a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezményben létrehozott szervezet - International Civil Aviation Organization (Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet), az ENSZ repüléssel foglalkozó ügynöksége
- ³ Európai Közlekedéspolitikai 2010-ig: Itt az idő dönteni.
- ⁴ 17/2005. (IV. 28.) AB határozat
- ⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 1008/2008/EK rendelete (2008. szeptember 24.) a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról
- ⁶ A nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december 7. napján aláírt Egyezmény, 12. cikk
- ⁷ Az Európai Közösséget létrehozó Szerződés
- ⁸ Az Európai Közösséget létrehozó Szerződés 249. cikk
- ⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 2006/123/EK irányelve (2006. december 12.) a belső piaci szolgáltatásokról
- ¹⁰ Az illetékekről szóló 1990. évi XCIII. törvény
- ¹¹ A Bizottság 1794/2006/EK rendelete (2006. december 6.) a léginavigációs szolgálatok közös díjszámítási rendszerének létrehozásáról
- ¹² Az Európai Parlament és a Tanács 216/2008/EK rendelete (2008. február 20.) a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EK tanácsi rendelet, 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről
- ¹³ A Bizottság 8/2008/EK rendelete (2007. december 11.) a 3922/91/EGK tanácsi rendeletnek a kereskedelmi célú repülőgépes közlekedési szolgáltatásokra alkalmazandó közös műszaki előírások és közigazgatási eljárások tekintetében történő módosításáról
- ¹⁴ A Bizottság 859/2008/EK (2008. augusztus 20.) rendelet a 3922/91/EGK tanácsi rendeletnek a kereskedelmi célú repülőgépes közlekedési szolgáltatásokra alkalmazandó közös műszaki követelmények és közigazgatási eljárások tekintetében történő módosításáról
- ¹⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 1008/2008/EK rendelete (2008. szeptember 24.) a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról
- ¹⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 2006/23/EK irányelve (2006. április 5.) a közösségi légiforgalmi irányítói szakszolgálati engedélyről / A Bizottság 2042/2003/EK rendelete (2003. november 20.) a légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légi alkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról
- ¹⁷ 1971. évi 25. törvényerejű rendelet a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény és az annak módosításáról szóló jegyzőkönyvek kihirdetéséről
- ¹⁸ A Bizottság 2150/2005/EK rendelete (2005. december 23.) a rugalmas légtérfelhasználásra vonatkozó közös szabályok megállapításáról
- ¹⁹ A Bizottság 2150/2005/EK rendelete (2005. december 23.) a rugalmas légtérfelhasználásra vonatkozó közös szabályok megállapításáról
- ²⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 216/2008/EK rendelete (2008. február 20.) a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EK tanácsi rendelet, 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről
- ²¹ A Tanács 96/67/EGK irányelve (1996. október 15.) a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról
- ²² Az Európai Parlament és a Tanács 2009/12/EK irányelve (2009. március 11.) a repülőtéri díjakról
- ²³ Lt. 61. § (1) bekezdés
- ²⁴ Lt. 2. § (1) bekezdés i) pont és (2) f) pont
- ²⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 549/2004/EK rendelete az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról (keretrendelet)
- ²⁶ 1989. évi VII. törvény a sztrájkokról
- ²⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 550/2004/EK rendelete (2004. március 10.) a léginavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról (léginavigációs-szolgálati rendelet)
- ²⁸ Európai Parlament és a Tanács 552/2004/EK rendelete (2004. március 10.) az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat átjárhatóságáról („átjárhatósági rendelet”)
- ²⁹ A Tanács 94/56/EGK irányelve (1994. november 21.) a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatának alapvető elveiről
- ³⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 2003/42/EK irányelve (2003. június 13.) a polgári légi közlekedésben előforduló események jelentéséről
- ³¹ Az Európai Parlament és a Tanács 785/2004/EK rendelete (2004. április 21.) a légifuvarozókra és légi járművek üzemen tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről
- ³² Lt. 2. § (1) bekezdés g) pont
- ³³ Az Európai Parlament és a Tanács 300/2008/EK rendelete (2008. március 11.) a polgári légi közlekedés védelmének közös szabályairól és a 2320/2002/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről
- ³⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 300/2008/EK rendelete (2008. március 11.) a polgári légi közlekedés védelmének közös szabályairól és a 2320/2002/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről
- ³⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 300/2008/EK rendelete (2008. március 11.) a polgári légi közlekedés védelmének közös szabályairól és a 2320/2002/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről
- ³⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 300/2008/EK rendelete (2008. március 11.) a polgári légi közlekedés védelmének közös szabályairól és a 2320/2002/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről
- ³⁷ 144/2008. (XI. 26.) AB határozat A bűnügyi nyilvántartásról és a hatósági erkölcsi bizonyítványról szóló 1999. évi LXXXV. törvény 16.§-a, 17.§-a, 18.§-a, 19.§-a, 19/A.§-a, 31.§ a) pontja, 34.§-a, 36.§-a, 59.§ b) pontja, a személy- és vagyonvédelmi, valamint a magánnyomozói tevékenység szabályairól szóló 2005. évi CXXXIII. törvény 6.§ (3) bekezdése, továbbá a légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 67.§ (7) bekezdés b) pontja, végül az ujj- és tenyérynnyomat-vétel, a fényképkészítés, valamint a DNS-mintavétel szabályairól szóló 8/2000. (II. 16.) BM-IM-PM együttes rendelet 1.§ (2) bekezdés a) pontja, 5.§-a, valamint a 6.§ (2) bekezdése alkotmányellenességéről
- ³⁸ ICAO Assembly Resolution A35-5
- ³⁹ A Bizottság jelentése a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek az EU repülőterein a zajvédelemmel összefüggésben bevezetett üzemeltetési korlátozásokról
- ⁴⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 2002/30/EK (2002. március 16.) irányelve a Közösség repülőterein a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások bevezetésére vonatkozó szabályok és eljárások megállapításáról
- ⁴¹ Az európai Parlament és a Tanács 2002/49/EK irányelve (2002. június 25.) a környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről
- ⁴² ICAO Közgyűlési Határozat 33-7, Appendix I. (2001)

⁴³ ICAO Template and guidance on voluntary measures: Template Agreement