

Csengeri János¹

A KATONAI REPÜLŐTEREK POLGÁRI – KATONAI FELHASZNÁLÁS (ÜZEMELTETÉS) HAZAI JOGSZABÁLYI HÁTTERÉNEK BEMUTATÁSA²

A katonai repülőtereknek alacsony a kihasználtsága. A helyi, katonai repülések kiszolgálása érdekében a repülőtérei berendezéseknek és személyzetnek ugyanúgy 24 órában rendelkezésre kell álljanak, mintha nagyobb, polgári forgalmat is kiszolgálva kellene üzemelniük. A jelenleg üzemelő katonai repülőterek alapterülete és főbb infrastrukturális elemei megfelelőek a civil forgalom számára is, illetve új kiszolgálóhelyek létesítésére is van lehetőség. A jelenlegi gazdasági környezetben munkahelyteremtő célkitűzésekkel összhangban a repülésben rejlő gazdasági lehetőségek ki kell használni.

THE HOME LEGAL BACKGROUND OF THE JOINT (PUBLIC – MILITARY) SERVICE OF THE MILITARY AERODROMES

The utilization level of the home military aerodromes are low. The personnel and the equipment shall be ready in 24 hours handling the local military traffic as if they should serve extra movements. The military aerodromes' - that are functioning currently - range and main infrastructural elements are compatible for civil air traffic and the establishing of new facilities are also possible. In the present economic environment and in synch of the government's place of work generative intentions the economic potential inhere the air traffic is must be taken.

TÉMAFELVETÉS

A repülőgépek a legnagyobb biztonságban földön tartózkodásuk idején vannak. Ez az időszak biztosítja a lehetőséget arra, hogy a légi járműveket feltöltsék az üzemeléshez szükséges anyagokkal, elvégezzék a kötelező átvizsgálásokat, esetleges javításokat, beszállítsák az utasaikat, és olyan felületű, teherbírású és a megfelelő berendezésekkel ellátott műtárgyra irányítsák, amelyről a felszállás biztonságosan végrehajtható. Ez a létesítmény, amely a biztos pontot adja a légi közlekedéshez, a repülőtér, mely navigációs és fénytechnikai berendezései a leszálláskor is kritikusan fontos segítséget nyújtanak. A zavartalan, biztonságos és szakszerű üzemelést olyan repülőtérei szolgálatok biztosítják, mint a repülőréti tűzoltó szolgálat, a repülőtér-karbantartó szolgálat, a híradó ügyeletési szolgálat, a repülés-bejelentő iroda, a meteorológiai szolgálat és a légiforgalmi irányító szolgálat.

Jelenleg Magyarországon öt nemzetközi (és számos egyéb nyilvános) polgári repülőtér üzemel, a fővárosban a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér; Debrecenben a Debrecen Nemzetközi Repülőtér; Péren a Győr-Pér Repülőtér; Sármelléken a Hévíz-Balaton Airport és Pogányban a Pécs-Pogány Airport. Ezek közül csak a budapesti bonyolít több milliós utasforgalmat évente, a többi százezer alattit, néhány tízezreset.

¹ hadnagy, gyakorlati oktató, Nemzeti Közszolgálati Egyetem, csengeri.janos@uni-nke.hu

² Dr. Palik Máttyás alezredes, tanszékvezető egyetemi docens, Nemzeti Közszolgálati Egyetem Hadtudományi és Honvédtisztképző Kar Katonai Repülő Tanszék, palik.matyas@uni-nke.hu



Ezeknek a kereskedelmi repülőtereknek a fenntartási költségei azonban utas és áruforgalomtól függetlenül adottak. Folyamatos karbantartás, ellenőrzés szükséges, valamint a repülőtéri szolgáltatások fenntartása is elengedhetetlen, tehát a fix költségek jellemzően minden repülőtéren azonos tételekből állnak, viszont a repülőtér méretétől függően változnak.

Ezek az állandó költségek a Magyar Honvédség által üzemeltetett katonai (nem nyilvános, állami célú repüléseket kiszolgáló) repülőtereken, Pápán, Kecskeméten és Szolnokon is ugyan úgy megjelennek, mint az előbb említett polgári nemzetközi repülőtereken, ráadásul a katonai repülőtereken a fent említett szolgáltatásokat 24 órában, a hét minden napján biztosítják. Ezen repülőtéri kapacitások olyan lehetőségeket rejtnek, amelyeket pazarlás lenne kiaknázatlanul hagyni.

Amikor a közös felhasználású repülőterekről beszélek, általában a pápaira gondolok, de mindhárom jelenleg üzemelő repülőteret érdemes megvizsgálni a későbbiekben.

JOGSZABÁLYOK BEMUTATÁSA³

A 1995. évi XCVII. törvény a légiközlekedésről

A törvény szerinti osztályozás alapján a repülőtér lehet *nyilvános repülőtér*, amelyet azonos feltételekkel bárki igénybe vehet. *Kereskedelmi repülőtér*, a rendszeres utas, poggyász, áru és posta továbbítását végző légi forgalom céljaira létesített nyilvános repülőtér; *nem kereskedelmi repülőtér*, a kereskedelmi repülőtér fogalmán meghatározottakon kívül minden más nyilvános repülőtér. *Nem nyilvános repülőtér*: amely a tulajdonos, illetve az üzemben tartó engedélye alapján vehető igénybe, és amely lehet *polgári célú nem nyilvános repülőtér*, vagy *állami repülések céljára szolgáló repülőtér*.

A kereskedelmi repülőteret a közlekedésért felelős miniszter határozatával nemzetközi repülőtérnek nyilváníthatja (nemzetközi kereskedelmi repülőtér).

A nemzetközi kereskedelmi repülőtér fejlesztésére és megszüntetésére a közlekedésért felelős miniszter a repülőtér hatásterületén lévő települési (a fővárosban a fővárosi és az érintett kerületi) önkormányzat véleményének figyelembevételével ad engedélyt. A települési önkormányzat véleményét a megkeresés kézbesítésétől számított 30 napon belül adja meg. A határidő eredménytelen eltelte esetén úgy kell tekinteni, hogy az önkormányzat a megkeresésben foglaltakkal egyetért.

Az állami repülések céljára szolgáló repülőtér létesítésére, fejlesztésére és megszüntetésére - az illetékes települési önkormányzat véleményének megkérésével - a honvédelemért felelős miniszter ad engedélyt.

A Kormány rendeletben határozza meg a repülőtér létesítésének, fejlesztésének és megszüntetésének, továbbá a biztonsági, akadálymentes és a zajgátló védőövezet kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének a szabályait. Ezen szabályok részletes műszaki követelményeit, továbbá az üzemben tartás és üzemeltetés részletes szabályait a nyilvános és a polgári célú nem nyilvános repülőtér vonatkozásában a közlekedési miniszter, az állami repülések céljára szolgáló repülőtér

³ A jogszabályokból a releváns részeket emeltem ki.



esetében a honvédelemért felelős miniszter a tűzvédelmi feltételek tekintetében a katasztrófák elleni védekezésért felelős miniszterrel egyetértésben – a zajgátló védőövezetre vonatkozóan a környezetvédelemért felelős miniszterrel egyetértésben – rendeletben állapítja meg.

A repülőtér létesítésének vagy fejlesztésének megkezdése előtt azokat a terveket, amelyekből a tervezett légi forgalomnak a környezetre gyakorolt hatása (pl. akadálymentes övezet, zajhatás, a repülőtérrel kívül telepíteni kívánt berendezés) megismerhető, felszólalási határidő megadásával nyilvánosan közzé kell tenni.

A nyilvános repülőtér légi jármű által történő igénybevételeért díjat kell fizetni. A díjat a repülőtér üzemben tartója állapítja meg, és a légiforgalmi tájékoztató kiadványban (AIP – Aeronautical Information Publication) közzéteszi.

A repülőtér üzemben tartója és a repülőtér használója szerződésben (szolgáltatói megállapodás) állapodik meg a repülőtér használójának egyedi igénye szerinti szolgáltatás nyújtásáról, valamint a repülőtéri szolgáltatásoknak, termináloknak vagy azok egy részének a használati körének – az egyes terminálok vagy azok egy részének különleges használatra való fenntartása érdekében történő – meghatározásáról.

Az életmentő feladatot teljesítő, a légirendészeti szolgálatot ellátó és a katasztrófaelhárítást végző, továbbá a nem kereskedelmi tevékenységet teljesítő állami légi jármű a nyilvános repülőtérrel díjtalanul igénybe veheti.

A repülőtérrel a kényszerhelyzetben lévő légi jármű igénybe veheti, ehhez a repülőtér üzemben tartójának hozzájárulása nem kell. Ez a légi jármű a repülőtér használatáért díjat nem fizet.

7/2002. (I. 28.) KöViM rendelet a földi kiszolgálás feltételeiről és engedélyezésének rendjéről

A rendelet határozza meg a kereskedelmi repülőtereken végzett földi kiszolgálási tevékenységre, az e tevékenységet folytatókra vonatkozóan, továbbá a repülőtérrel üzemeltetőre terjed ki.

A földi kiszolgálás végzéséhez szükséges hatósági engedélyt (a továbbiakban: engedély) a Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatal (továbbiakban: légiközlekedési hatóság) adja ki. Engedély annak a gazdálkodó szervezetnek adható, amely igazolja a rendelet mellékleteiben meghatározott szakmai követelmények teljesítését.

Az engedélyt a légiközlekedési hatóság öt évre adja ki. Az engedély időbeli hatályát - a hatályának lejártáig benyújtott kérelem alapján - a légiközlekedési hatóság további öt évre meghosszabbítja, ha annak jogszabályi akadálya nincs, és az engedély megadásához az e rendeletben előírt feltételek továbbra is fennállnak.

Az engedélyt a légiközlekedési hatóság a rendelet mellékletében meghatározott egy vagy több tevékenységre, a Magyarország területén működő, meghatározott kereskedelmi repülőtérre, meghatározott légi jármű típusokra adja ki.

A kiszolgálókat a repülőtér üzemben tartója választja ki, kivéve, ha a repülőtér üzemben tartója az adott földi kiszolgálási tevékenységeket maga is végzi harmadik fél részére, vagy irányítása alatt olyan kiszolgáló áll, amely az adott földi kiszolgálási tevékenységeket végzi, vagy tulajdonosi érdekeltséggel rendelkezik az előző esetben meghatározott kiszolgálónál.



A kiszolgálók kiválasztása nyilvános pályázat útján történik. A pályázati felhívást a repülőtér üzemben tartója honlapján, a Magyar Közlöny mellékleteként megjelenő Hivatalos Értesítőben és az Európai Közösségek Hivatalos Lapjában közzé kell tenni.

27/2001. (XI. 23.) HM rendelet az állami repülések céljára szolgáló repülőtér és a katonai repülés céljára földön telepített léginavigációs berendezés üzemben tartásának feltételeiről

A rendelet szabályozza az állami repülések céljára szolgáló repülőterek és a katonai repülés céljaira földön telepített léginavigációs berendezések működtetését.

Az állami repülések céljára szolgáló repülőtér akkor tartható üzemben, ha rendelkezik a légi közlekedési hatóság által kiadott, hatályos üzemben tartási engedéllyel, a repülőtérrendet a hatóság jóváhagyta, a légijárművek biztonságos fel- és leszállásának, továbbá a repülőtéren való helyzetváltoztatásának feltételei biztosítottak. Létrehozták és működtetik a biztonságos használat érdekében szükséges szolgálatokat (pl. légiforgalmi, repülésmeteorológiai, tűzoltó, mentő, elsősegélynyújtó, repülőtér karbantartó, műszaki mentő). Továbbá a repülőtér kategóriája szerint a repülőtér zajgátló védőövezetét és azon belül a zajövezetek határait a 176/1997. Kormányrendeletben foglaltaknak megfelelően kijelölték.

A repülőtér üzemben tartását és az üzemben tartási engedélyben foglaltak megtartását a Hatóság – repülőtér szemle keretében – rendszeresen, de legalább évente egy alkalommal ellenőrzi.

A repülőtérrendet az állami repülések céljára szolgáló repülőtér üzemeltetője készíti, és a Hatóság hagyja jóvá.

A katonai repülések céljára földön telepített léginavigációs berendezés honvédelmi és rendvédelmi, valamint légiforgalmi segítségnyújtási célokat szolgál. A katonai repülések céljaira földön telepített léginavigációs berendezés üzemben tartásának feltétele a hatóság által kibocsátott, hatályos üzemben tartási engedély.

Az állami repülések céljára szolgáló repülőtér újonnan létesített, illetve telepített léginavigációs berendezéseinek konfigurációs változatait az illetékes szolgálati elöljáró (Honvéd Vezérkar) irányításával és közreműködésével kell megtervezni.

Az elkészített terv jóváhagyásáról a tervező kérelmére a Hatóság dönt. A konfigurációs változatok tervezése folyamatában figyelembe kell venni az adott repülőtérrel szemben támasztott hadműveleti-harcászati követelményeket, az érvényben lévő szakmai szabályokat, az ICAO (International Civil Aviation Organisation – Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet), illetve NATO (North Atlantic Treaty Organisation – Észak-atlanti Szerződés Szervezete) ajánlásokat, előírásokat, illetve a gyártó-forgalmazó cég vonatkozó előírásait, ajánlásait.

68/2011. (XI. 30.) NFM rendelet a léginavigációs és a légiközlekedés biztonságát szolgáló egyéb földi berendezések engedélyezési eljárásáról és hatósági felügyeletéről

A jogszabály hatálya kiterjed az EATMN (European Air Traffic Management Network – Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat) – rendszerekre és rendszerelemekre, a polgári célú

légiközlekedés biztonságos, zavartalan végrehajtását szolgáló, egyéb földi berendezések telepítésére, üzemben tartására, módosítására, megszüntetésére, ellenőrzésére, valamint ezen tevékenységek hatósági engedélyezésére és felügyeletére.

Az EATMN rendszerek alatt értjük a:

1. légtér-gazdálkodási rendszereket és eljárásokat,
2. légiforgalmi áramlás szervezésének rendszereit és eljárásait,
3. légiforgalmi szolgálatok rendszereit és eljárásait, különösen a repülési adatokat feldolgozó rendszereket, a légtér-ellenőrzési adatokat feldolgozó rendszereket és az ember-gép interfészrendszereket,
4. távközlési rendszereket és eljárásokat a földi, a fedélzet és a földi irányítás közötti, valamint a fedélzetek közötti kommunikációhoz,
5. navigációs rendszereket és eljárásokat,
6. légtér-ellenőrző rendszereket és eljárásokat,
7. légiforgalmi tájékoztató szolgálatok rendszereit és eljárásait,
8. meteorológiai adatok felhasználására szolgáló rendszereket és eljárásokat.⁴

Frekvenciahasználati hozzájárulást kell kérni a légiközlekedési hatóságtól rádióberendezés fejlesztésére, rádióállomás és hálózat telepítésére, üzembe helyezésére, rádióállomás kísérleti üzembe helyezésére, próbaüzemére, frekvencia-, fedésterület és magasság változás esetében.

A rádióberendezések üzembe helyezése előtt legalább 90 nappal a hatóságtól frekvenciahasználati hozzájárulást kell kérni az előzetes nemzeti és nemzetközi frekvenciaegyeztetés, illetve frekvenciakoordináció lefolytatásához.

A 262/2009/EK bizottsági rendelet szerinti lekérdezési kód-kiosztási kérelmet legkésőbb a hatóság honlapján közzétett, az EUROCONTROL (Európai Szervezet a Légiközlekedés Biztonságáért) által megadott kiosztási időpont előtt 190 nappal kell benyújtani a hatósághoz.

Amennyiben az EATMN-rendszer vagy egyéb földi berendezés telepítése az érintett ingatlanban építési engedélyhez kötött változtatással jár, vagy a telepítéshez építési engedélyhez kötött új létesítmény szükséges, továbbá, ha a telepítés a közműhálózat változásával jár, telepítési engedély iránti kérelmet kell benyújtani a hatósághoz.

A telepítési engedély iránti kérelmet a telepítő, EATMN-rendszer esetében a későbbi léginavigációs szolgáltató, egyéb földi berendezés esetében a későbbi üzemben tartó nyújthatja be a hatósághoz.

Az EATMN-rendszer üzembe helyezéséhez a léginavigációs szolgáltatónak, egyéb földi berendezés üzembe helyezéséhez az üzemben tartónak a hatósághoz üzemben tartási engedély iránti kérelmet kell benyújtania.

Légiforgalmi földi rádióállomás kezeléséhez a hatóság által kiadott rádióállomás kezelői engedély szükséges. A légiforgalmi irányító vagy repüléstájékoztató szakszolgálati engedéllyel és érvényes munkahelyi kiterjesztéssel rendelkező személy rádióállomás kezelői engedély nélkül is jogosult légiforgalmi földi rádió kezelésére.

⁴ AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 552/2004/EK RENDELETE 1. Melléklet

159/2010. (V. 6.) kormányrendelet a repülőtér létesítésének, fejlesztésének és megszüntetésének, valamint a leszállóhely létesítésének és megszüntetésének szabályairól

A repülőtér fejlesztésének minősül a repülőtér magasabb osztályba sorolása, ICAO előírás szerinti átminősítése, a futópályák számának növelése, műszaki jellemzőinek megváltoztatása, füves repülőtéren szilárd burkolatú futópálya kiépítése, a meglévő futópálya hosszának hosszabbítása, gurulóút hálózat bővítése, a fénytechnikai rendszer és irányítástechnikai berendezések telepítése, az utas- és áru- kezelésre alkalmas létesítmények kapacitásának növelése, a több megvalósulási szakaszra bontott építkezés esetében a további szakaszokban megépítendő építmény építése.

A repülőtér fejlesztéséhez a légiközlekedési hatóság engedélye szükséges. A tervezett fejlesztésnek megfelelően – amennyiben szükséges – a kijelölt zajgátló védőövezetet módosítani kell. A kereskedelmi repülőtér nemzetközi repülőtérre történő fejlesztésének és nemzetközi repülőtér fejlesztésének, megszüntetésének engedélyezésre irányuló kérelmet a légiközlekedési hatósághoz kell benyújtani.

A légiközlekedési hatóság megvizsgálja, hogy az engedély megadásának feltételei fennállnak-e, az engedély iránti kérelmet és annak mellékleteit az engedély megadására vonatkozó véleményével együtt a közlekedésért felelős miniszternek terjeszti fel.

A miniszter a nemzetközi repülőtérre nyilvánítási eljárás során megvizsgálja, hogy a repülőtér fejlesztésének és megszüntetésének engedélyezése összhangban áll a magyar közlekedéspolitikával és a légiközlekedési politikával, megfelel-e az Országos Területfejlesztési Koncepcióban, az érintett területre vonatkozó területrendezési tervben, valamint településrendezési eszközökben foglaltaknak, valamint a repülőtéren az állandó határátkelőhely, valamint a Nemzeti Adó- és Vámhivatalnak az Európai Unió külső vámhatárán működő szerve működéséhez szükséges feltételek biztosítottak-e.

176/1997. (X. 11.) kormányrendelet a repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének szabályairól

A rendelet hatálya kiterjed minden olyan repülőtérre, amelyet motoros repülőgépek és helikopterek rendszeresen használnak. Nem terjed ki a rendelet hatálya a meglévő, de nem üzemeltetett repülőterekre, valamint az olyan repülőterekre, amelyet motoros repülőgépek és helikopterek egy naptári éven belül legfeljebb 15 egymás utáni, illetve összesen 30 napon használnak.

A rendelet alkalmazásában zajgátló védőövezetnek nevezzük a repülőtér környezetének azon a részét, amelyen a repülőtér üzemeltetéséből számított mértékadó zajterhelés meghaladja a közlekedésből származó környezeti zajnak külön jogszabályban (8/2002. KöM-EüM együttes rendelet 3. számú mellékletében) meghatározott zajterhelési határértékeit. Nem tartozik a zajgátló védőövezetbe a repülőtér telekhatárán belül lévő terület. A zajgátló védőövezetnek az a része, amelyen a környezeti zaj szempontjából védendő objektumok vagy védett természeti területek találhatóak, fokozottan zajos területnek, illetve övezetnek minősül.

A mértékadó zajterhelés kiszámításakor a következő tíz év legnagyobb zajterhelést eredményező évében a legnagyobb zajterheléssel járó hat hónap prognosztizált átlagos forgalmát kell alapul venni.

A repülésben a zajszennyezés és ennek kivédése nagyon fontos kérdéskör. A légszennyezésen kívül a zajszennyezés a másik legnagyobb környezetre gyakorolt hatás a repülés kapcsán. A zajgátlást tehát komolyan kell venni, és olyan eljárásokat és rendszabályokat foganatosítani, amelyek csökkentik ezt a fajta környezetszennyezést.

Új repülőtér létesítése vagy meglévő repülőtér működési feltételeinek jelentős mértékű megváltozása esetén az építetőnek, illetve a repülőtér üzemben tartójának el kell készítenie a zajgátló védőövezetre vonatkozó számításokat az új vagy megváltozott mértékadó forgalmi helyzetnek megfelelően. A repülőtér működési feltételeinek változását akkor kell jelentős mértékűnek tekinteni, ha a repülőtéren új futópályát létesítenek, vagy bármelyik futópályának legalább az egyik végén a korábbi állapotokhoz képest 50%-kal megnövekedett a forgalom.

A zajgátló védőövezetre vonatkozó számítás kiinduló adatait és a számítási eljárást a számítások megkezdése előtt a légiközlekedési hatósággal egyeztetni kell. A számítás eredményeit a légiközlekedési hatóság ellenőrzi, amennyiben a számításokat megfelelőnek találja, ennek tényét a zajgátló védőövezetre vonatkozó terveken is feltünteti.

A zajövezeteket ábrázoló térképeket és kijelölésre vonatkozó egyéb dokumentumokat (utcajegyzék stb.) az érintett önkormányzat jegyzőjének közzé kell tenni.

A repülőtér üzemben tartója a fejlesztést követő 6 hónapon belül a zaj elleni védelemre programot készít. Ebben előírja a zajgátló védőövezet kijelölését követően bevezetni tervezett környezetkímélő repülési eljárásokat, korlátozásokat, a földi zajok csökkentése, a területhasználat változtatása terén tervezett intézkedéseket.

Övezet	Számított mértékadó zajterhelés [L_{eq} , M, dB (A)]	
	nappal (06–22 h)	éjszaka (22–06 h)
A jelű övezet:	L_{eq} , M>75	L_{eq} , M>65
B jelű övezet:	$75 \geq L_{eq}$, M>70	$65 \geq L_{eq}$, M>60
C jelű övezet:	$70 \geq L_{eq}$, M>65	$60 \geq L_{eq}$, M>55
D jelű övezet:	$65 \geq L_{eq}$, M>60	$55 \geq L_{eq}$, M>50
E jelű övezet:	$60 \geq L_{eq}$, M>55	$50 \geq L_{eq}$, M>45

1. táblázat Zajgátló övezetek osztályozása⁵

A zajgátló védőövezetben annak kijelölésekor már meglévő és működő intézmények közül „A” és „B” jelű övezetben lévőket kisebb zajterhelésű területre kell áthelyezni, a C és D jelű övezetekben lévőket megfelelő akusztikai védelemmel kell ellátni, az E jelű övezetben kórház és más, egészségügyi szakértői vélemény szerint különlegesen zajérzékeny egészségügyi intézmény épületének nyílászáró szerkezeteit az intézmény kérése alapján javítani kell a passzív akusztikai védelem céljából.

A rendeletben meghatározott feladatok ellátásához szükséges anyagi fedezetet az állami repülések céljára szolgáló repülőtér esetében (továbbá a Légügyi törvényben meghatározásai között 2009-ig létező közös felhasználású repülőtér esetében) az állami repülések által okozott zajterhelés arányában a központi költségvetés, egyéb esetben a repülőtér üzemben tartója biztosítja.

⁵ 176/1997. (X. 11.) Kormányrendelet 3. § (1) bekezdés

A 1995. évi XCVII. Légügyi törvény tükrében

Jelen pillanatban a Légügyi törvényben nem szerepel a kettős felhasználású repülőtér fogalma, mely kategóriát a 2009. évi CXLVII. törvény tett hatálytalanná. Ennek okán nem is lehetne polgári – katonai repülőteret létrehozni, üzemeltetni, tehát újra be kellene emelni a törvénybe ezt a repülőtér kategóriát.

A polgári felhasználás alatt nem csak a hazai, hanem a nemzetközi forgalom számára is meg kellene nyitni a repülőtereket, hiszen így lenne igazán hatékony az üzemelés, és számottevő bevételre így tehetne szert az üzemeltető (MH Összhaderőnemi Parancsnokság). Ehhez (a mai jogállás szerint) a honvédelmi és a közlekedési miniszterek közös rendelete lenne szükséges. További rendeletek szükségesek a közlekedési, honvédelemért felelős, a katasztrófák elleni védekezésért felelős és a környezetvédelemért felelős miniszterektől a biztonsági, akadálymentes és a zajgátló védőövezet kijelölésének továbbá az üzemben tartás és üzemeltetés részletes szabályairól. Továbbá egyeztetni szükséges a helyi önkormányzatokkal, és biztosítani kell a környezetre gyakorolt hatások kivédését a repülőtér fejlesztés nyomán.

A repülőtéri díjfizetés tételeiről és mértékéről az üzembentartó rendelkezik, jelen esetben tehát az MH Összhaderőnemi Parancsnokság, azonban véleményem szerint ezt is a közlekedési és honvédelmi miniszter közös rendeletében kellene szabályozni és figyelembe venni a térség többi nemzetközi kereskedelmi repülőterének a díjszabását is. A repülőtéren a katonai forgalom műveleti és a bajba jutott légi járművek leszállásáért és kiszolgálásáért díj nem kérhető. A díjszabást a katonai légiforgalmi kiadványban (MIL AIP Hungary) és a polgári légiforgalmi kiadványban közzé kell tenni. A repülőteret igénybe vevővel az üzemben tartónak szerződést kell kötnie, amelyben az igénybe vevő különleges kiszolgálási igényeiről is megállapodhatnak.

Ezek után jegyezném meg, hogy figyelembe kell venni és jól meg kell fontolni, hogy melyik katonai repülőteret jelölnék ki közös felhasználásúnak, hiszen amennyiben a járató megfizeti a kiszabható díjtételeket és megfelel a szabályozók és az üzemben tartó által támasztott követelményeknek, csupán ellenszenvre hivatkozva nem lehet elutasítani az igénybevételét, esetleg túlzott nemzetbiztonsági kockázat okán.

A 7/2002. (I. 28.) KöViM rendelet tükrében

A földi kiszolgálás és előkészítés a légijárművek biztonságos üzemeltetésében rendkívül fontos feladat. A kiszolgálás elvégzésére jogosult szolgáltatókat a repülőtér üzemben tartója nyilvános pályáztatás keretében választja ki, kivéve, ha az üzemeltető is végez földi kiszolgáló tevékenységet. A pályázatban egyrészt meg kell határozni azokat a feladatokat, amelyet a pályázó el kell, hogy lásson, másrészt jelen rendelet mellékleteiben szereplő szakmai követelményeknek meg kell, hogy feleljen. Erről a légiközlekedési hatóság illetékes osztálya győződik meg, és engedélyezi a tevékenysége folytatását. Az engedélyt a földi kiszolgáló tevékenységet folytató szolgáltató adott repülőtérre (pl.: Pápa) és adott légijármű típusra (pl.: Airbus A320) kapja, öt évre- mely még öt évvel hosszabbítható, ha minden feltételt teljesít a szolgáltató, tehát a pályázatban a szerződés időtartamát is érdemes legalább öt évre meghatározni.

Mivel a Magyar Honvédség nem rendelkezik a nagyobb járatók repülőgépeihez rendszeresített kiszolgáló eszközökkel, a kiszolgáláshoz szükséges hatósági engedéllyel pedig biztosan nem, így – a kezdeti időszakban legalább is – a legegyszerűbb megoldást a kiszolgáló szervezet a pályáztatás útján történő kiválasztása jelentené. Ez egyúttal bevételkiesést is eredményezne, aminek hatását már érdemes lenne megvizsgálni, azzal együtt, hogy az esetleges kiszolgáló eszköz beszerzési költsége mennyi időn belül térülne meg.

A 27/2001. (XI. 23.) HM rendelet tükrében

Mint katonai repülőtér, a rendelet öt különböző kritériumot állapít meg az üzemelés feltételeiként:

- üzemben tartási engedély,
- repülőtérrend,
- le- és felszállások, helyváltoztatás biztosított,
- repülőtéri szolgálatok,
- kijelölt zajgátló övezetek.

Amennyiben valamely katonai repülőtér besorolása a felhasználás szempontjából megváltozna, a légügyi hatóság szemle keretében vizsgálná az üzemben tarthatóságot, és adná ki az engedélyt. A repülőtérrendet a repülőtér üzemeltetője (pl.: MH Pápa Bázisrepülőtér) készíti el, és a hatóság hagyja jóvá. Amennyiben megvalósulna a fejlesztés, minden bizonnyal a repülőtérrenden is módosításokat kellene végrehajtani.

A katonai repülőtereken telepített léginavigációs berendezések – a mostani állapot szerint is - a katonai repüléseken túl az egyéb, polgári légiforgalmat is kiszolgálhatja. Amennyiben a repülőtéren új léginavigációs berendezést kell létesíteni, úgy a szakmai irányítást a Honvéd Vezérkarnak kell végeznie. Ebben a hatáskörében feladatot kell szabni a telepítési és üzembe helyezési munkafolyamatokkal, tevékenységekkel kapcsolatban az üzemben tartónak (MH Összhaderőnemi Parancsnokság). A berendezések üzemeltetésére ezek után a légiközlekedési hatóság adhatja ki az engedélyt. A telepítés során figyelembe kellene venni a repülőtérrel szemben támasztott hadműveleti-harcászati követelményeket, továbbá az ICAO és NATO szakmai előírásait és nem utolsósorban a gyártó-forgalmazó cég előírásait. Ezeknél az új berendezéseknél fontos figyelembe venni és meghatározni a rendszerbe történő integrálás kérdéseit (álmány kiképzése, a képesség tudatosítása, eljárások kidolgozása).

A 68/2011. (XI. 30.) NFM rendelet tükrében

A repülőtereken szükség szerint rádióállomásokat kell létesíteni. A berendezések telepítéséhez engedély szükséges, melyet vagy a telepítő nyújt be a hatósághoz vagy a léginavigációs szolgáltatást nyújtó. Ez a szervezet nem más, mint az üzemeltető, a katonai repülőbázis. Rádióállomások alatt nem csak a klasszikus, beszéd váltására alkalmas készülékeket értjük, hanem olyan navigációs berendezéseket is, amelyek rádiójelekkel kommunikálnak (pl.: ILS⁶, VOR-DME⁷). Ebben az esetben a légiközlekedési hatósághoz a berendezések által használt frekvenciákat 90

⁶ ILS: Instrumental Landing System; Műszeres leszállító rendszer

⁷ VOR-DME: VHF omnidirectional range – Distance Measuring Equipment; VHF körkörös jeladó – Távolságmérő berendezés

nappal az üzembe helyezés előtt meg kell igényelni.

A repülőtér megnövekedett forgalmához a kiosztható azonosító kódok (repülőtérként jelenleg 16 darab) számát is szükséges megnövelni, amihez a kérelmet legkésőbb 190 nappal a légiközlekedési hatósághoz kell benyújtani az EUROCONTROL által meghatározott kódkiosztási időpont előtt.

A 159/2010. (V. 6.) kormányrendelet tükrében

A rendelet hatálya ugyan nem terjed ki az állami repülések céljára szolgáló repülőterekre, azonban hasonló témájú és ilyen hatáskörben rendelkező jogszabály hiányában felhasználandó. Ezen szabályozás vonatkozásában a fejlesztésre helyezem a hangsúlyt.

A fejlesztésnek minősülő kategóriák közül számos megvalósulhat, vagy meg kellene valósuljon, hogy a kettős üzem létrejöhessen. Berendezések telepítése, építkezések, gurulótak és a futópálya fejlesztése stb. A beruházásoknál figyelembe kellene venni az ICAO és a NATO szakmai szabályozását, követelményeit. A nemzetközi repülőtérre váláshoz továbbá a vámhatóságok és határátkelőhely létesítése is szükséges. A fejlesztésekkel kapcsolatos engedélyeket a légiközlekedési hatóság állítja ki, a nemzetközi kereskedelmi repülőtérre válást pedig a közlekedésért felelős és a honvédelemért felelős miniszterek rendeletben határozzák meg.

A 176/1997. (X. 11.) kormányrendelet tükrében

A kettős üzemnek köszönhetően a zajterhelés minden bizonnyal növekedni fog a Magyar Honvédség által üzemben tartott repülőtereken. Fejlesztés esetében akkor kell a zajgátló védőövezeteket felülvizsgálni, ha új futópályát létesítenek (ami véleményem szerint egyelőre nem realitás), vagy a meglévő futópálya akár csak egyik végén a forgalom 50%-kal megnövekszik. Mivel az 50%-os forgalomnövekedés minden valószínűséggel bekövetkezik, így az új számításokat és a védőövezetek kijelölését el kell végezni. Pontos és hosszú távú kalkuláció szükséges a várható légiforgalom viszonylatában, hiszen 10 éves távlatban kell azt előre jelezni. Az elkészült, védőövezeteket ábrázoló térképeket és dokumentumokat az érintett önkormányzatoknak el kell juttatni. A zajvédelem programjának kidolgozására a repülőtér üzemben tartójának 6 hónap áll rendelkezésére, ennyi idő alatt kell kidolgoznia az eljárásokat, intézkedéseket. A zajgátló védőövezeteket négy (A–D) kategóriákra osztották. A jogszabály védőövezetekbe eső ingatlanok típusánál csak a különböző intézményeket érinti, a lakóépületekre nem tér ki, ezekre vonatkozóan mindenképpen pontosítás szükséges. Ezen intézkedések anyagi fedezetét a rendelet szerint a központi költségvetésből kell biztosítani.

ÖSSZEFOGLALÁS

Amint a fenti jogszabályokból és azokból levont következtetéseimből is látható, a repülőtér fejlesztés a hazai szabályozások figyelembe vételével is igen összetett munka lenne. E mellett minden esetben figyelembe kell venni az ICAO és NATO szakmai szabályozásait is. Az anyagi befektetéseken túl új jogi szabályozás is szükségessé válik. Úgy gondolom, hogy hosszútávon kifizetődő lenne a kapacitásbővülés. Az alapvető infrastrukturális háttér adott, a kettős üzem már minimális kezdeti befektetéssel is el lehetne kezdeni. Hasznos lenne gazdaságilag is és a folyamat végére az önellátást vizionálom, tehát a repülőtér fenntartási költségeit ellensúlyoznák



a polgári repülésből származó bevételek. Továbbá, hogy a szakmai érveknek is teret engedjek, a légitforgalmi irányító állománynak is hasznos lenne, hiszen a jelen alacsony repülési számok tükrében egyre nehezebb fenntartani a jártasságukat, illetve a fiatalok kiképzése még nehezebb feladatot jelent.

A kutatás a TÁMOP 4.2.4.A/2-11-1-2012-0001 azonosító számú „Nemzeti Kiválóság Program – Hazai hallgatói, illetve kutatói személyi támogatást biztosító rendszer kidolgozása és működtetése konvergencia program” című kiemelt projekt keretében zajlott. A projekt az Európai Unió támogatásával, az Európai Szociális Alap társfinanszírozásával valósul meg.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] 1995. évi XCVII. törvény a légiközlekedésről
- [2] 7/2002. (I. 28.) KöViM rendelet a földi kiszolgálás feltételeiről és engedélyezésének rendjéről
- [3] 27/2001. (XI. 23.) HM rendelet az állami repülések céljára szolgáló repülőtér és a katonai repülés céljára földön telepített léginavigációs berendezés üzemen tartásának feltételeiről
- [4] 68/2011. (XI. 30.) NFM rendelet a léginavigációs és a légiközlekedés biztonságát szolgáló egyéb földi berendezések engedélyezési eljárásáról és hatósági felügyeletéről
- [5] 159/2010. (V. 6.) Kormányrendelet a repülőtér létesítésének, fejlesztésének és megszüntetésének, valamint a leszállóhely létesítésének és megszüntetésének szabályairól
- [6] 176/1997. (X. 11.) Kormányrendelet a repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének szabályairól
- [7] AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 549/2004/EK RENDELETE (2004.03.10.) az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról („keretrendelet”)
- [8] AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 552/2004/EK RENDELETE (2004.03.10.) az Európai Légitforgalmi Szolgáltatási Hálózat átjárhatóságáról („átjárhatósági rendelet”)