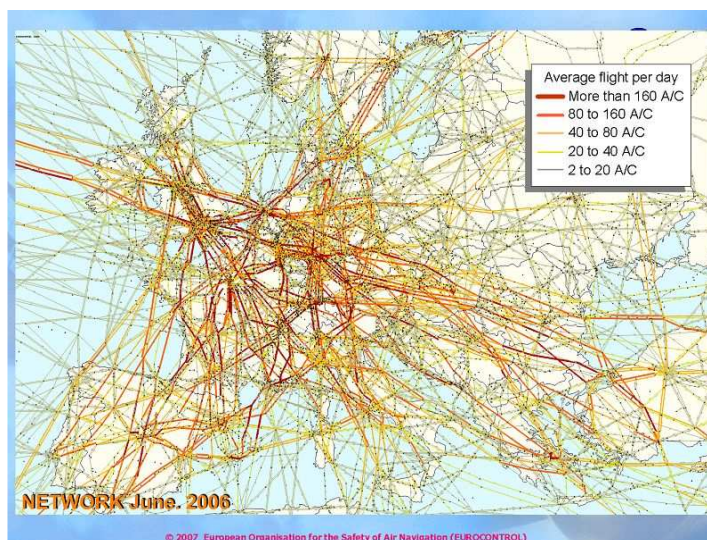


AZ ÁLLAMI LÉGIJÁRMŰVEK NEMZETKÖZI REPÜLÉSEINEK JOGI SZABÁLYOZÁSA

BEVEZETÉS

Az Országgyűlés 11/1998. (II. 20.), 59/1998. (X. 15.), 65/2001. (X. 5.), 94/2001. (XII. 21.) és 128/2004. (XI. 23.) határozataiban, illetve a Kormány 2188/2008. (XII. 29.) és 1071/2009. (V. 14.) határozataiban foglaltaknak megfelelően tevékenykedő erők, továbbá a magyar légtér igénybevételéről szóló 4/1998. (I. 16.) Korm. rendelet szerint a külföldi állami légijárművek részére kibocsátott átrepülési engedélyek alapján Magyarország légtérét évente több mint 20.000 külföldi állami légijármű veszi igénybe.



1. ábra
Európai légi útvonal szerkezet és kapacitás mutatói (2006.)

A külföldi állami légijárművek vonatkozásában kibocsátott engedélyek számát a magyar katonai és rendőrségi állami légijárművek nemzetközi repüléseihez szükséges diplomáciai engedélyek is növelik. Ebből adódóan a nemzetközi és a hazai állami célú, országhatár átlépésével járó repülésekkel kapcsolatos engedélyezési eljárásrend olyan jogszabályi háttérrel igényel, mely külpolitikai, nemzetbiztonsági, katonadiplomáciai, védelempolitikai, illetve honvédelmi szempontból is garantálja a Magyar Köztársaság szuverenitását.

A katonai felek részéről végrehajtott repülések többsége csapatmozgásnak minősül, melynek részleteit a határátlépéssel járó csapatmozgások engedélyezésének kormányzati feladatairól szóló 190/2000. (XI. 14.) Korm. rendelet határozza meg.

A NATO és EU tagállamok által végrehajtott nemzetközi katonai repülések közül hazánkat érintően az egyik legkiemelkedőbb az MH Pápa Bázisrepülőtérén települő, a Stratégiai Légiszállítási Képesség (Strategic Airlift Capability – SAC) keretében megalakított Nehéz Szállító Ezred (Heavy Airlift Wing – HAW) C-17 típusú légijárművekkel hadászati távolságú műveleti területekre végrehajtott szállítási feladata, melynek előzetes engedélyezési eljárásrendjében a magyar fél közvetlenül érintett.



2. ábra
Magyar állami felségjelzésű C-17 típusú légijármű

Ezek a légijárművek magyar állami repülőgépeknek minősülnek, ezért a kialakított eljárásrend értelmében a szükséges diplomáciai engedélyeket az MH Összhaderőnemi Parancsnokság (a továbbiakban: MH ÖHP) továbbítja a Külügyminisztérium felé. Az MH ÖHP által követett eljárásrendet az üzemeltetési szintű, a magyar állami légijárművek külföldi repülési engedélykérelmeinek ügyintézési rendjéről szóló 94/2009. MH ÖHP PK intézkedés tartalmazza.

A Külügyminisztérium alaprendeltetéséből adódóan felelős külképviselői útján beszerezni az adott ország(ok) illetékes hatóságaitól, szerveitől a be-, illetve átrepüléshez szükséges engedélyeket. Az engedélyezés ügymenetét azonban jelentős mértékben befolyásolja, hogy a Magyar Köztársaságnak egyes országokban nincs külképviselője, így az engedélyek hosszabb és áttételes ügyintézéssel, közvetett módon szerezhetők be.

Ezen túlmenően az esetenként változó nemzeti engedélyezési eljárásrend változásáról szóló tájékoztatás hiányából vagy késedelmes megadásából fakadóan az MH ÖHP (illetve a C-17 esetében a HAW) pontatlan adatokat szolgáltat az engedélyező szerv felé, mely a repülési feladat elmaradását, illetve későbbi időpontban történő végrehajtását eredményezheti. A műveleti területre történő szállítási feladat azonban meghatározott időben és megalapozott katonai célból történik, melynek bárminemű késlekedése vagy elhalasztása komoly szövetségi következményekkel jár. Az így generálódó szövetségi konzekvenciák a C-17 típusú légijármű vonatkozásában azonban elsődlegesen a Magyar Köztársaságot, mint nyilvántartó államot érintik.

Az állami légijárművek nemzetközi repülései jogi szabályozásának, és a kialakult eljárásrend áttekintésére, illetve esetleges jövőbeni módosítására rávilágított továbbá az izraeli légierő 2010. március 17-én Magyarország légterében végrehajtott repülésének előzetes diplomáciai engedélyezési eljárása is.

A nemzetközi előírások alapján az adott állam alkotmányossági és szuverenitási szempontok figyelembevételével szabályozza a más állam légijárműveinek légtérbe történő be-, illetve átrepülését. Jelenleg követett általános szabály, hogy az államok a szárazföldi és vízi területük feletti légtérben teljes és kizárólagos felségjogot gyakorolnak. Hazánk vonatkozásában ez a Magyar Köztársaság Alkotmányában, a honvédelemről és a Magyar Honvédségről szóló 2004. évi CV. törvényben és a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvényben (a továbbiakban: Lt.) jelenik meg. Az Lt. 4. §-ának (2) bekezdése szerint:

„A Magyar Köztársaságot a magyar légtérben teljes és kizárólagos szuverenitás illeti meg.”

A fentiekben megfogalmazott szuverenitás gyakorlása keretében a magyar állam joga a berepüléssel kapcsolatos kérelmek érdemben történő elbírása, melynek keretében lehetőség nyílik a kérelmek elutasítására. Nagyon fontos elem, hogy a diplomáciai engedély kérelmek elutasítását nem kell megindokolni, az az állam kizárólagos jogkörébe tartozik.

A szuverenitással kapcsolatos kérdések, és különösen a légtérrendészeti, illetve légtér-felügyeleti feladatok pontosítása az egységes európai légtér kialakítását célzó nemzetközi kezdeményezések vonatkozásában is felértékelődik. Az Európai Bizottság 2007. május 23-ai kezdeményezése alapján – az EUROCONTROL¹ szervezésében – megkezdődött Európa légtérszerkezetének átalakítása, melynek eredményeként az európai kontinens bizonyos országai, valamint egyes észak-afrikai országok légtérének légiforgalmi szempontú egyesítésére kerül sor. Az így kialakított, ún. funkcionális légtérblokkok (Functional Airspace Block – FAB) a légtérrel kilenc, országhatároktól független régióra osztják.

Az elképzelés szerint a funkcionális légtérblokkokban a tagországok a polgári légiforgalmi szolgáltatással összefüggő feladatok egymás közötti felosztásával racionalizálják a légtérszerkezetet és a légiforgalmi kapacitási mutatókat, növelve ezzel az Európai Unió légiközlekedési iparágának gazdasági mutatóit.

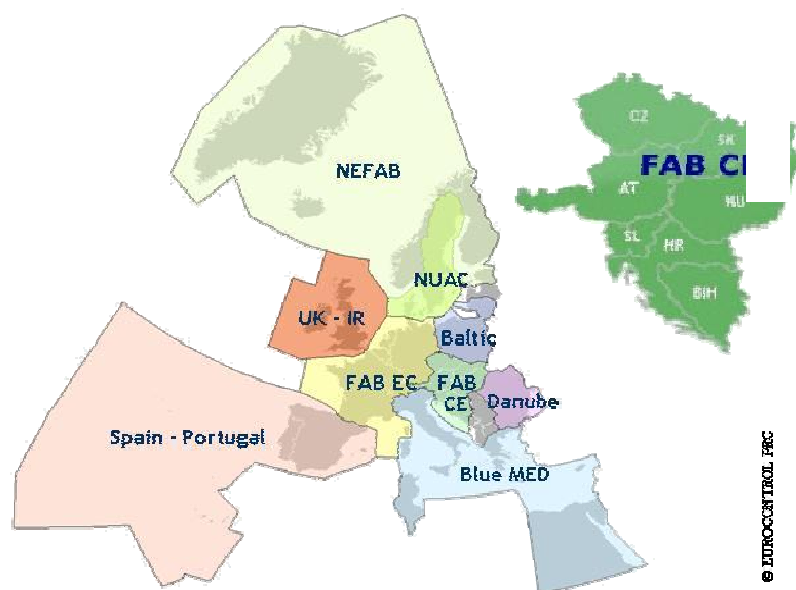
Az új dimenziók szerinti FAB környezetben kizárólag a polgári légiforgalom-szervezési feladatok újra-strukturálása és bizonyos polgári légiforgalmi szolgáltatási felelősségi körök delegálására kerül sor, mely – annak ellenére, hogy nem érinti az országok légtérének szuverenitásával összefüggő felelősségi kérdéseket – közvetett módon hatást gyakorol a nemzeti és szövetségi vonatkozású állami célú légiközlekedési feladatok (különösen a légtérrendészet, légtérellenőrzés, a kiképzési és valós műveleti, továbbá a nemzetközi repülési feladatok) jövőbeni végrehajtására.

A Közép-európai Funkcionális Légtérblokk (Functional Airspace Block Central Europe – FAB CE) várhatóan 2012. évtől kezdődően Magyarország, Ausztria, Csehország, Szlovákia, Horvátország, Szlovénia, Bosznia-Hercegovina feletti ellenőrzött légiforgalmi légtér országhatároktól független régióját képezi, melyben az elképzelések szerint a polgári légiforgalmi irányítás a légiforgalmi kapacitási igények függvényében valósul meg.

¹ European Organisation for the Safety of Air Navigation – Európai Szervezet a Légi Közlekedés Biztonságáért

Ennek szellemében a polgári légiforgalmi irányítási felelősség, valamint a szuverenitás egymástól markánsan elkülönül, mely különösen az állami légijárművek határátlépésekor érezteti hatását.

A rugalmas légtérfelhasználás koncepció szellemében a FAB-ok megjelenése mellett további európai uniós törekvés a katonai kiképzési repülések végrehajtását biztosító, szintén az országhatárokon átnyúló légterek (Cross Border Area – CBA) kialakítása. A CBA-kban végrehajtott repülések (Cross Border Operations – CBO) így megosztott légvédelmi/katonai légiforgalmi irányítói felelősségi körben, a klasszikus országhatár sorozatos átlépésével történik.



3. ábra
Funkcionális légtérblokkok és a FAB CE

Az állami légijárművek nemzetközi repüléseihez szükséges engedélyek ügyintézésével összefüggésben mindenekelőtt elengedhetetlenül fontos az állami légijármű definíciójának pontos meghatározása. A magyar légijogban az állami légijármű fogalmát az Lt. 71. §-ának 2. pontja határozza meg az alábbiak szerint:

„állami légijármű: a honvédelmi, vámhatósági, rendőrségi és határőrizeti szervek céljára szolgáló légijármű;”

A fenti meghatározás nem tulajdonjogi, hanem funkcionális alapon közelíti meg a kérdést. Sokak által vitatott azonban, hogy ez a szűkített alkalmazási kör valóban lefedi-e a magyar állam légijárművel végzett állami feladatait, alaptevékenységeit (katasztrófavédelem, mentő és sürgősségi betegszállítás, stb.).

A funkcionális megközelítés ellenére nem általánosan elfogadott a katonai fél (így a Magyar Honvédség) által végzett, nem katonai légijárművel végrehajtott repüléseinek (pl. polgári légijárművel végzett személy- és hadianyag szállítás, légiutántöltés, stb.) fenti osztályozás alapján történő besorolása. Hasonlóképpen tisztázandó a közjogi méltóságok, illetve megkülönböztetett személyek (pl. uralkodók, köztársasági elnökök, NATO főtitkár, miniszterek, vezérkar főnökök, stb.) légiszállításával kapcsolatos diplomáciai engedélyezési körülmények.

Továbbra is a funkcionális elvű feladat végrehajtás gondolatmenetét követve a Magyar Honvédséget érintően így 6 témakörben van szükség a nemzetközi repülésekkel kapcsolatos engedélyezés-ügyintézési eljárásrend tisztázására, melyek az alábbiak:

- magyar állami légi járművek² nemzetközi repüléseihez szükséges (diplomáciai) engedélyek beszerzésének eljárásrendje (pl. C-17, AN-26, JAS-39 típusú légi járművek külföldre történő repülése, stb.),
- a Magyar Köztársaság légterének igénybe vétele³ külföldi állami légi járművek által (pl. cseh légierő légi járműveinek Romániába történő átrepülése, stb.),
- a Magyar Honvédség külső együttműködővel történő nemzetközi szállításának eljárásrendje (pl. polgári légi fuvarozó bevonásával történő hadianyag szállítás, stb.),
- magyar állami légi járművel nem honvédségi célú repülések végrehajtása (pl. polgári személyek nemzetközi szállítása, stb.),
- Nyitott Égbolt Szerződés⁴ (Open Sky) keretében végrehajtott repülési feladatokkal kapcsolatos engedélyezési ügyintézés,
- a NATO fegyveres légvédelmi készenléti erőinek határátlépéssel járó alkalmazása (pl. a Magyar Köztársaság Kormánya és Románia Kormánya közötti, a légtérrendészeti feladatokban történő együttműködésről szóló megállapodás kihirdetéséről szóló 4/2008. (I. 19.) Korm. rendelet szerinti repülések, stb.).

A HATÁLYOS SZABÁLYOZÁS

A Chicagói Egyezmény

A légtér nemzetközi jogi helyzetének szabályozására többször tettek kísérletet, az elmúlt évtizedek folyamán számos kétoldalú és többoldalú szerződést kötöttek. Ezek közül számunkra a nemzetközi légiközlekedés átfogó rendezését biztosító Chicagói Egyezményt⁵ (a továbbiakban: Egyezmény) kell kiemelni, melyet Magyarországon az 1971. évi 25. törvényerejű rendelettel hirdettek ki. Az Egyezmény 3. bis cikke alapján:

„3. cikk

Polgári és állami légi járművek

a) Az Egyezmény kizárólag a polgári légi járművekre vonatkozik, az állami légi járművekre nem alkalmazható.

² Magyar Honvédség, Rendőrség, Heavy Airlift Wing repülő eszközei

³ elsődlegesen a Magyar Honvédség repülőterein leszállni szándékozó vagy tartalék repülőtéren szolgáltatást igénylő légi járművek

⁴ az 1992. március 24-én, Helsinkiben aláírt Nyitott Égbolt Szerződés kihirdetéséről szóló 2004. évi V. törvény

⁵ az 1994. évi december hó 7. napján a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban aláírt Egyezmény

b) A katonai, a vám- és a rendőri szervek céljára szolgáló légi járművet állami légi járműnek kell tekinteni.

c) A Szerződő Államok állami légi járművei csak külön államközi megállapodás, vagy esetenként kiadott engedély alapján és ezek feltételeinek megtartásával repülhetnek át más Szerződő Állam területe fölött, illetőleg szállhatnak le területén.

d) A Szerződő Államok kötelezik magukat arra, hogy az állami légi járművekre vonatkozó rendelkezések kiadásánál szem előtt tartják a polgári légi járművek biztonságos repülését.”

Az Egyezmény kizárólag a polgári légijárművekre vonatkozik, de azért az állami légijárművek fogalmát is definiálja. A polgári és az állami légijárművek elhatárolása a szuverenitás tiszteletben tartása miatt szükséges. Az aláíró államok polgári légijárműveinek békés célú átrepülését a nemzetközi légiközlekedés fenntartása érdekében az Egyezmény szerinti alapelvek betartása mellett biztosítják, azonban az állami légijárművek esetében az állami szuverenitásból eredően minden szerződő állam maga állapítja meg azokat a feltételeket, amellyel megengedi vagy megtilthatja más állam állami légijárművének átrepülését területe felett, vagy leszállását területén lévő repülőtéren.

A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény

A légügyi törvényünk a magyar légtérben történő légiközlekedés szabályait keret jelleggel határozza meg, a legfontosabb garanciális szabályok mellett számos felhatalmazást ad további végrehajtási rendeletek megalkotására. Így van ez a magyar légtér igénybevételének szabályai esetében is:

„7. § (1) Külföldi állami légi járműnek a magyar légtérbe való berepüléséhez - a (3) és (4) bekezdésben foglalt kivétellel - a légiközlekedési hatóság a külpolitikáért felelős miniszter, a katonai légügyi hatóság, továbbá a külön jogszabályban megjelölt polgári és katonai nemzetbiztonsági szolgálatok hozzájárulásával ad engedélyt.

(2) A külföldi állami légi jármű számára kibocsátott egyszeri vagy többszöri be-, illetve átrepülési engedély nem mentesíti a kérelmezőt a jogszabályban előírt más engedélyek beszerzésének kötelezettsége alól.

(3) NATO tagország, valamint az Európai Unió tagállama állami légi járművének a magyar légtérbe való belépéséhez nem szükséges az (1) bekezdésben meghatározott engedély kérése. A NATO tagállam, valamint az Európai Unió tagállama állami légi járművének a magyar légtérbe való belépése a nemzetközi előírásoknak megfelelő repülési terv benyújtásával történik.

(4) A NATO műveleti alárendeltségű légvédelmi készenléti szolgálatot teljesítő külföldi állami légi járműnek feladata végrehajtásával összefüggésben repülési tervet nem kell benyújtania, a magyar légtérbe történő berepülését - a Kormány előzetes döntése alapján - a Magyar Honvédség Légierő Parancsnokság Ügyeletes Tábornoka engedélyezi.

8. § A magyar légtér igénybevételének, felügyeletének, az igénybevétel korlátozásának és tiltásának szabályait a Kormány rendeletben határozza meg.”

A légügyi törvény a be-, illetve átrepülési engedélyezési eljárásra (a továbbiakban: diplomáciai engedélyezési eljárás) nem határoz meg részletszabályokat, mivel arról elegendő kormányrendeleti szinten rendelkezni. A 7. § (1) bekezdése főszabályként kimondja, hogy amennyiben külföldi állami légi jármű kívánja a magyar légteret igénybe venni, úgy ahhoz a Nemzeti Közlekedési Hatóság Légiközlekedési Igazgatóság (a továbbiakban: NKH LI) által kibocsátott engedély szükséges.

A 7. § (1) bekezdés szerinti hatósági engedélyezés szervezeti vonatkozású jogállását és feladatait a Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006. (XII. 20.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Statútum r.) tartalmazza.

A Statútum r. 2007. július 1-jei hatállyal történő módosításával az NKH – a korábban a honvédelmi tárca alárendeltségében működő HM Katonai Légügyi Hivatal jogutód szervezeteként – felelős a polgári és katonai légügyi hatósági engedélyek kiadásáért. Mindezek alapján az NKH a közlekedésért felelős miniszter alárendeltségében működő integrált (polgári és katonai légügyi hatóság) szervezet, melynek működésére a honvédelmi miniszternek nincs közvetlen ráhatása.

A diplomáciai engedélyekkel kapcsolatos ügyek olyan bonyolult ügyek, amelyek eldöntéséhez a légiközlekedési hatóság ügyintézőjének, illetve vezetőjének szakértelme nem elegendő. Ezért a hatóság megkeresi a külügyi tárcát, a polgári és nemzetbiztonsági szolgálatokat, amely szervezetek az általuk gyakorolt hatáskörben véleményezik az adott be-, illetve átrepülési ügyet. Az érdemi döntést tehát az NKH LI hozza meg, amelyhez a fenti szervek az ügy tárgyához képest csupán egy kérdésben (pl. a nemzetbiztonsági szolgálatok abban, hogy a légtér igénybevétel nem jelent-e a Magyar Köztársaság részére jelentős veszélyt, nemzetbiztonsági kockázatot, stb.) foglalnak állást. Hangsúlyozandó, hogy az engedély kiadásának mindenképpen elengedhetetlen feltétele a fenti szervek megkeresése, és azok állásfoglalása.

A jogalkalmazás szempontjából indokoltan merül fel a kérdés, és véleményünk szerint a légiközlekedési szakemberek között is nehézséget okozhat annak eldöntése, hogy az engedélyezési eljárás közigazgatási hatósági eljárásnak minősül-e, és így a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (a továbbiakban: Ket.) hatálya alá tartozik-e.

Amennyiben a válasz igen, akkor alkalmazandóak-e rá a Ket rendelkezései, vagy megállapítható-e olyan különleges szempont fennállása, amely miatt a Ket.-ben foglaltak alapján részben vagy egészben ki kell venni a diplomáciai eljárást a Ket. hatálya alól. Fontos kiemelni, hogy a légiközlekedési hatóság eljárása során csak akkor lehet a Ket. előírásait alkalmazni, ha az közigazgatási ügyben jár el.

A diplomáciai engedélyezési eljárás írott szabályainak, valamint az engedélyezés gyakorlatának áttekintését követően körvonalazódik számunkra a válasz. Az engedélyezési eljárásban részt vevő ügyféli kör diplomáciai-nemzetközi jogi jellege vitathatatlan. Az általános és különös eljárási szabályok viszonyának, továbbá a diplomáciai engedélyezési eljárásfajtára irányadó különös eljárási szabályok áttanulmányozását követően a Ket. hatálya alól kivett vagy részlegesen kivett eljárások közé sorolható.

A hatályos szabályozás alapján a rövid ügyintézési határidők is az eljárás Ket. hatálya alatti tartásának indokolatlanságát támasztják alá. És akkor még nem is beszéltünk a jogorvoslattal összefüggő kérdésekről, valamint az eljárásban közreműködő szervezetek valódi szerepéről.

Mint ahogy az izraeli gépek 2010. március 17-ei átrepülése is bebizonyította, a jogalkalmazásban a fenti szabály gyakorlati alkalmazása számos gonddal jár. Álláspontunk szerint az ügymenet kizárólag adminisztratív eljárásnak tekinthető, mivel az eljárásban közreműködő szervek egyike sem tud ily módon ténylegesen dönteni a kérelemben foglaltakról, a feladat végrehajtásának szabályosságáról, illetve ténylegességéről (pl. átrepülés esetén valóban kérelem szerinti árut szállít-e a kérelmező és valóban abból a célból). A Külügyminisztérium hozzájárulásának szükségessége indokolt a jogszabályi kötelezettségből adódóan, így a külügyi tárca kizárólagos diplomáciai engedélykérelem-továbbítási szerepe a gyakorlatban, szintén nem elfogadható.

A fentiek alapján tehát megállapítható, hogy az egyértelműség érdekében mind tartalmi, mind pontosítási szempontok miatt indokolt a normaszöveg pontosítása.

A diplomáciai engedélyek beszerzése alól az Lt. aránylag tág körben tesz kivételt. Az Lt. 7. §-ának (3) bekezdése eltérést enged a diplomáciai engedélyek meglétét illetően a NATO szövetséges államok és az Európai Unió tagállamai részére, mivel számukra nem szükséges a diplomáciai engedélyek beszerzése. Ezen államok a nemzetközi előírások szerinti repülési terv benyújtásával vehetik igénybe a Magyar Köztársaság légterét.

A törvény a 7. §-ának (4) bekezdésében kiveszi továbbá a NATO műveleti alárendeltségű légvédelmi készenléti szolgálatot teljesítő állami légijárműveket is, amelyek kizárólag a Kormány előzetes döntése alapján az MH ÖHP Ügyeletes Tábornokának engedélyével repülhetnek be a magyar légterbe.



4. ábra

A légvédelmi készenléti feladatokat is ellátó Mig-29 típusú légijármű kötelék felszállása

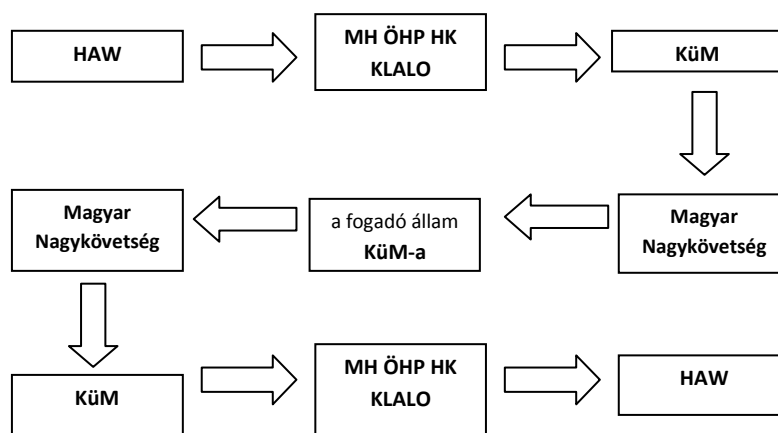
A légvédelmi készenléti erők szövetségi érdekek szerinti határátlépésének azonban nem csak a nemzeti szintű szabályozási háttér biztosítása szükséges, hanem a szomszédos NATO tagállamokkal kötött megállapodások is. Külön tárgyalandó azonban a nem szövetségi államokkal való

együttműködés, illetve a RENEGADE6 műveletek során alkalmazott nemzeti hatáskörbe delegált fegyveres légvédelmi tevékenység jogi háttere.

Érdekesnek mondható, hogy míg a jogalkotó a külföldi állami légi járművek magyar légtérbe való berepülésének eljárásrendjét jogszabályi szinten viszonylag részletesen meghatározza, addig a magyar állami légi járművek külföldre történő repüléséről egyáltalán nem rendelkezik. Nyilvánvaló, hogy a magyar állami légi járműnek az adott országban meghatározott szabályok szerint kell a külföldi légteret igénybe vennie, azonban a repülésekkel kapcsolatos hazai engedélyezési eljárásrend jogszabályi szinten nincs szabályozva.

A nemzetközi repülésekhez szükséges diplomáciai engedélyek beszerzését 2007. július 01-jét megelőzően a HM Katonai Légügyi Hivatal, majd a légügyi hatóságok integrációját követően az MH ÖHP a Külügyminisztériummal együttműködésben végezte, illetve végzi. A napjainkban is alkalmazott eljárásrend a törvényi szabályozás hiányának ellenére működik, azonban a magyar állami légi járműnek minősülő C-17 típusú légi járművel végzett nemzetközi érdekeltségű repülések, valamint a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium vezetésével kidolgozás alatt álló, új légügyi törvény is indokoltá teszik az ügymenettel kapcsolatos szabályok jogszabályi szinten való mielőbbi rendezését. A honvédelmi tárca többször kezdeményezte az Lt. ez irányú módosítását, azonban ez általunk nem ismert okok miatt mindmáig elmaradt.

Az eljárásrend törvényi szinten való megjelenéséig az illetékes szervek bevonásával HM-KüM együttes utasítás kidolgozása, illetve együttműködési megállapodás előkészítése kezdődött meg, mely részletesen szabályozná az érintett felek jogait, valamint ez irányú kötelezettségeit. A Magyar Honvédségben belül azonban a tárgykör a korábban említett MH összhaderőnemi parancsnoki intézkedésben jelenleg is szabályozott, mely feltételezhetően a HM és a KüM közötti együttműködés szabályainak a megjelenítésével módosításra kerül. Mindemellett szükséges továbbá a Magyar Honvédség és a HAW közötti ügyintézés részleteinek rögzítése is, tekintettel arra, hogy a nevezett intézkedés hatálya a pápai bázison települő többnemzeti alakulatra nem terjed ki.



5. ábra

A HAW által kezdeményezett nemzetközi repülések jelenlegi engedélyezési protokollja

⁶ Terrorista céllal eltérített, fegyverként alkalmazni kívánt polgári légi jármű.

A magyar légtér igénybevételéről szóló 4/1998. (I. 16.) Korm. rendelet

A külföldi állami légijárművek magyar légtérbe való berepülésének engedélyezési eljárásrendjét a magyar légtér igénybevételéről szóló 4/1998. (I. 16.) Korm. rendelet részletezi az alábbiak szerint:

„3. § (1) Az Lt. 7. §-ában meghatározott esetben az egy alkalomra érvényes berepülési engedély (a továbbiakban: egyszeri berepülési engedély) megadása iránti kérelmet - az ország légtérébe való belépést megelőzően legalább hét munkanappal - diplomáciai úton a Magyar Köztársaság Külügyminisztériumához kell benyújtani. A egyszeri berepülési engedély iránti kérelem adattartalmát az 1. számú melléklet tartalmazza.

(2) Az Észak-atlanti Szerződés tagállamai állami légijárművei számára, továbbá nemzetközi jogi kötelezettségvállalás alapján a magyar légtérbe történő berepüléshez - a (3) bekezdésben foglalt kivételekkel - legfeljebb 12 hónapra szóló, több alkalomra is érvényes berepülési engedély (a továbbiakban: többszöri berepülési engedély) adható ki. Az engedély megadása iránti kérelmet legalább 90 nappal a tervezett első berepülés végrehajtása előtt kell a Magyar Köztársaság Külügyminisztériumához diplomáciai úton benyújtani. A többszöri berepülési engedély iránti kérelem adattartalmát a 2. számú melléklet tartalmazza.

(3) A fegyvert, lőszert, robbanóanyagot vagy egyéb veszélyes anyagot szállító, a rádiótechnikai zavaró, illetve optikai vagy földtani leképező berendezéssel felszerelt külföldi állami légijármű magyar légtérbe való berepüléséhez csak egyszeri berepülési engedély adható ki.

(4) A Külügyminisztérium a kérelmet haladéktalanul továbbítja az NKH Légiközlekedési Igazgatóságának. Az Lt. 7. §-ában előírt hatósági hozzájárulás érdekében a Nemzetbiztonsági Hivatal, az Információs Hivatal, a Katonai Felderítő Hivatal, a Katonai Biztonsági Hivatal az NKH Légiközlekedési Igazgatósága értesíti.

(5) A kiadott hozzájárulások alapján a berepülési engedélyt az NKH Légiközlekedési Igazgatósága adja ki, és azt a Külügyminisztérium útján közli az engedély iránti kérelmet benyújtó ügyféllel.

(6) Az engedélyes az állami repülések céljára szolgáló repülőtéren tervezett leszálláshoz a repülés napját megelőzően legalább öt munkanappal a Magyar Honvédség Összhaderőnemi Parancsnokság (a továbbiakban: MH ÖHP) hozzájárulását kéri. A kérelemnek tartalmaznia kell a légijármű típusát, lajstromjelét és hívójelét, az állami repülések céljára szolgáló repülőtéren történő leszállás és az onnan való indulás tervezett időpontját és a repülés célját. A hozzájárulás megadásáról, illetve megtagadásáról az MH ÖHP két munkanapon belül dönt.

(7) Az ENSZ Biztonsági Tanácsa határozatának végrehajtását, illetve egyéb, a nemzetközi béke és biztonság helyreállítása, valamint válságkezelés érdekében tett nemzetközi kötelezettségvállalást teljesítő állami repülésre vonatkozó engedélyezést, valamint az állami repülések céljára szolgáló repülőtér igénybevételére vonatkozó engedélyezést sürgősségi eljárás keretében kell lefolytatni, kormányzati repülés esetén sürgősségi eljárást lehet lefolytatni. Sürgősségi eljárás esetén a kérelmező

a (2) és a (6) bekezdés szerinti kérelmét a tervezett repülés napját megelőzően legalább 48 órával előbb nyújthatja be.

(8) A berepülési engedély és az állami repülések céljára szolgáló repülőterek igénybevételére irányuló engedély kérelmezésére vonatkozó eljárás szabályait az AIP-ben (Lt. 72. §) közzé kell tenni.”

A normaszövegben foglaltak alapján a külföldi állami légijárművek számára egyszeri vagy többszöri, ún. éves berepülési engedély adható ki. Hangsúlyozandó azonban, hogy bizonyos repülési, illetve szállítási feladat kizárólag egyedi engedély birtokában hajtható végre, melyet előzetesen a kijelölt polgári és katonai nemzetbiztonsági szolgálatok a hatáskörükbe tartozó kérdések vonatkozásában elemeznek.

A jogszabály értelmében az MH ÖHP-nek kizárólag az állami repülések céljára szolgáló repülőterek igénybevételéhez kapcsolódó repülések vonatkozásában van érintettsége az engedélyezési eljárás során. Természetesen a Magyar Honvédségnek a külföldi állami légijárművek hazai repülése alkalmával történő légtérrendészeti és légtér-felügyeleti szerepköre vitathatatlan.

A légiközlekedési hatóság eljárására a Korm. rendelet szigorú határidőket állapít meg. A joggyakorlatban problémaként merült fel azonban az eljárásban érintett társszervezetekre vonatkozó határidők hiánya.

Az Lt. és a kormányrendelet előírásai között ellentmondások

Az előbbieken ismertetett részletszabályok összehasonlításakor megmutatkoznak a törvény és a kormányrendelet közötti ellentmondások, melyek rendellenességeket okozhatnak az eljárásrend következetes alkalmazása során. A félreértésre adó okok, illetve a jogorvoslatot igénylő elemek az alábbiak szerint összegezhetők:

1) Az Lt. 7. §-ának (1) bekezdése alapján a Külügyminisztérium hozzájárulása (is) szükséges az engedélyek kibocsátásához, míg a 4/1998. (I. 16.) Korm. rendelet 3. §-ának (4)-(5) bekezdésében foglaltak szerint a külügyi tárca „csak” továbbítja a kérelmet, illetve a légiközlekedési hatóság (NKH LI) által kiadott engedélyt.

2) Az Lt. 7. §-ának (3) bekezdése szerint a NATO, valamint az EU nemzetek állami légijárművei részére nem szükséges az engedélyek beszerzése, ahhoz elegendő a nemzetközi előírásoknak megfelelő repülési terv benyújtása. Ezzel szemben a kormányrendelet 3. §-ának (2) bekezdésében foglaltak alapján a NATO tagállamok állami légijárművei számára, továbbá nemzetközi jogi kötelezettségvállalás alapján a magyar légtérbe történő berepüléshez kiadható legfeljebb 12 hónapra szóló, több alkalomra is érvényes berepülési engedély.

3) A kormányrendelet 3. §-ának (3) bekezdésében megfogalmazott, fegyver, lőszer, robbanóanyag vagy egyéb veszélyes anyag szállítása, a rádiótechnikai zavaró, illetve az optikai földtani leképező berendezéssel felszerelt külföldi állami légijármű berepülésének kérelmét (valamint a repülését) a további részletszabályok hiányában és az alkalmazott eljárásrend alkalmazásával nem lehet minden kétséget kizáróan ellenőrizni.

4) A kérelemmel kapcsolatos általános ügyintézési határidőket kizárólag a kormányrendelet 3. §-ának egyes bekezdései tartalmazzák, azonban az érintett szervezetekre vonatkozó eljárási szabályok nem terjednek ki minden részletre (ki, kinek, mikor, meddig, hogyan, milyen úton és milyen tartalmi, illetve formai követelmények szerint továbbítja az engedéllyel kapcsolatos állásfoglalást).

BEFEJEZÉS

Mint ahogy az a fentiekben ismertetésre került, az állami légijárművek nemzetközi repüléseivel kapcsolatos engedélyezési eljárásrend számos megválaszolatlan kérdést rejt önmagában. A XXI. század intenzíven fejlődő légiközlekedési iparága, a növekvő nemzetközi légiforgalom, illetve a változó légtér szerkezetben végrehajtott növekvő állami célú légiközlekedés egyre indokoltabbá teszi az államhatár átlépésével járó előzetes jóváhagyási ügymenet felülvizsgálatát és szükség szerű módosítását.

A magyar állami légijárművek nemzetközi repülései maradéktalan végrehajtásának biztosítása, illetve a Magyar Köztársaság légtere szuverenitása megtartása érdekében nemzeti szinten is megjelenik a vonatkozó előírások következetes átalakítása. A szabályozók ez irányú pontosítása azonban nem kizárólag a honvédelmi tárca és a Magyar Honvédség kizárólagos érdeke, hiszen a bemutatott, komplex engedélyezési eljárásrendben érintett szervezetek szintén igényeket támasztanak a hatáskörüket érintő felelőségek egyértelmű(bb) meghatározásában.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] DR. MOYS PÉTER: NEMZETKÖZI LÉGIJOG (KÉZIRAT), BUDAPEST, 2006.
- [2] 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
- [3] A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG ALKOTMÁNYA
- [4] 2004. ÉVI CV. TÖRVÉNY A HONVÉDELEMRŐL ÉS A MAGYAR HONVÉDSÉGRŐL
- [5] 1995. ÉVI XCVII. TÖRVÉNY A LÉGIKÖZLEKEDÉSRŐL
- [6] 2004. ÉVI CXL. TÖRVÉNY A KÖZIGAZGATÁSI HATÓSÁGI ELJÁRÁS ÉS SZOLGÁLTATÁS ÁLTALÁNOS SZABÁLYAIRÓL
- [7] 4/1998. (I. 16.) KORM. RENDELET A MAGYAR LÉGTÉR IGÉNYBEVÉTELÉRŐL