

A XXI. SZÁZAD KATONAI KIHÍVÁSAINAK MEGJELENÍTÉSE AZ ÚJ LÉGÜGYI TÖRVÉNYBEN

Bevezetés

A magyar légjog alapját képező, a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: Lt.) a megalkotása idején az adott keretek között egy előremutató törvény volt, amely az elmúlt közel 15 évben betöltötte a szerepét. Az utóbbi évek során bekövetkezett műszaki fejlődés, a Magyar Köztársaság NATO-hoz, illetve Európai Unióhoz való csatlakozása, a katonai és polgári légügyi hatóság Nemzeti Közlekedési Hatóságba történő integrálása, a légiközlekedési piac liberalizációja, valamint a légtérfelhasználók igényeinek megváltozása szükségessé teszik az Lt. átfogó felülvizsgálatát, és a szövetségi, illetőleg a közösségi követelményeknek megfelelő, azonban a hazai sajátosságokat is figyelembe vevő új szabályozó kidolgozását.

Az utóbbi évek politikai változásaiból adódóan a közlekedésért felelős minisztériumnak érthető módon sokkal fontosabb és sürgősebb dolga is volt annál, mintsem ráért volna a légiközlekedési joggal foglalkozni. Így ezután – habár az Lt. „korszerűsítése” már a 2006. évben felbukkant a kormányzati célok között – csupán néhány, sebtében összecsapott törvénymódosításra került sor. A 2008. év végéig azonban annyi érv halmozódott fel a légiközlekedés területet érintő jogi szabályozás korszerűsítése mellett, hogy ezeket a szakma képviselői, illetve az érintett tárcák nem hagyhatják figyelmen kívül, és előbb vagy utóbb egy elmélyült és sokoldalú szakmai előkészítés során kidolgozott új légügyi törvény kihirdetése szükséges.

Az Lt. hatályba lépése¹ óta a jogszabály körül minden megváltozott, hazánk szövetségi tagságból adódó kötelezettségvállalásai eredményeként a Magyar Honvédség légiközlekedéssel kapcsolatos feladatait és eljárásrendjét a NATO egységesítési egyezményekben is megfogalmazottak figyelembevételével indokolt a magyar jogrendben megjeleníteni. A nemzeti jogot befolyásoló tényező továbbá a közösségi joganyag figyelembevétele is, hiszen 2004. május 01. óta a légiközlekedést érintő közösségi jogforrások Magyarországon is kötelező erejű szabályokká váltak. Az Európai Unió hatásköre habár a katonai (műveleti) kérdésekre nem terjed ki, a légtér hatékony kihasználása érdekében a polgári és katonai együttműködés elengedhetlenné válik.

Ezeket a fontos változtatásokat egy darabig lehetett követni a hatályos légügyi törvény „toldozgatásával”, de elérkezett az ideje annak, hogy az Lt. átadja a helyét egy új, a jelen kor követelményeinek megfelelő, a honvédelmi repülés sajátosságainak pontos, precíz, a XXI. század követelményeihez igazodó új törvénynek.

¹ 1996. július 01.

A hatályos légügyi törvény

Az állami és a polgári célú légiközlekedés alapvető szabályait az Lt. keretjelleggel, valamint az Lt. felhatalmazása alapján kibocsátott végrehajtási rendeletek (kormányrendeletek, tárcarendeletek) kiegészítő jelleggel határozzák meg. Az Lt. sok repüléssel kapcsolatos területet felölel, – úgymint a hatósági jogkör, a magyar légtér, a légijárművek nyilvántartása és jelzése, a hatósági engedélyhez és bejelentéshez kötött tevékenységek, a repülőterek, a szakszolgálati engedélyek, a légiközlekedés szabályai, stb. – azonban a szabályozási tárgykörök megjelenítése nem teljes körű.

Nem találunk rendelkezést például a nem nyilvános fel- és leszállóhelyek státuszáról, azok létesítésének alapvető szabályairól, a minősített repülésekről, a kitérő repülőterekről, a légiközlekedésben bekövetkezett légiközlekedési események (légiközlekedési balesetek, repülőesemények, légiközlekedési rendellenességek) közigazgatási hatósági vizsgálatáról, és számos más kérdéskör említendő, melyet a jogalkotó törvényi szinten egyáltalán nem említ meg.

A hatályos légügyi törvény mára elavult rendelkezéseket tartalmaz, a nemzetközi joggal, illetve a közösségi joggal nem harmonizáló fogalmakat használ. Óriási problémát okoz például az állami légijárművek fogalmának meghatározása, amely az állami légijárművek nemzetközi repüléseinek be- és átreptülési („diplomáciai”) engedélyei eljárásrendjével kapcsolatosan okoznak nehézséget. Indokolt továbbá a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (a továbbiakban: Ket.) által meghatározott eltérések és kivételek az Lt. végrehajtására kibocsátott 141/1995. (XI. 30.) Korm. rendeletben meghatározott körének felülvizsgálata, és a gyakorlati tapasztalatok alapján azok bővítése. Gondoljunk csak arra, hogy az állami, de a polgári légiközlekedési hatósági munkában is előfordulhatnak olyan eljárások, amelyek a Ket.-ben meghatározottól eltérő ügyintézési határidőket és speciális eljárási szabályokat igényelnek.

A közjogi és magánjogi elveket is tartalmazó légiközlekedési jog olyan hatalmas jogterület, amelyet először az áttekinthetőség érdekében feltétlenül tagolni, illetve rendszerezni szükséges. Az állami célú légiközlekedés rendszere a jogforrási hierarchia alapján a következők szerint épül fel:



1. ábra Az állami célú légiközlekedés jogforrási rendszere

A katonai légügyi igazgatás jelenlegi helyzete

A Kormány a közigazgatási szervezetrendszer átalakítása, illetve működőképességének javítása érdekében a 2006. évben számos jelentős döntést hozott. E döntések közé sorolható a légiközlekedési hatósági területet is érintő, a központi államigazgatási szervekről, valamint a Kormány tagjai és az államtitkárok jogállásáról szóló 2006. évi LVII. törvény, az államháztartás hatékony működését elősegítő szervezeti átalakításokról és az azokat megalapozó intézkedésekről szóló 2118/2006. (VI. 30.) Korm. határozat, valamint a Közlekedési Főfelügyelet, a Központi Közlekedési Felügyelet, a megyei közlekedési felügyeletek, a Polgári Légiközlekedési Hatóság megszüntetéséről, valamint a Nemzeti Közlekedési Hatóság megalapításáról szóló 2213/2006. (XII. 7.) Korm. határozat elfogadása.

Időszak	Állami célú légiközlekedés		Polgári célú légiközlekedés	
	Hatósági feladatok	Szakmai vizsgálattal összefüggő feladatok	Hatósági feladatok	Szakmai vizsgálattal összefüggő feladatok
2007.01.01. előtt	I. fok: HM KLH II. fok: HM	HM KLH	I. fok: PLH II. fok: KFF	KBSZ
2007.01.01- 2007.07.01. között	I. fok: HM KLH II. fok: HM	HM KLH	I. fok: NKH PLI II. fok: NKH KH	KBSZ
2007.07.01. után	I. fok: NKH LI II. fok: NKH KH	KBSZ	I. fok: NKH LI II. fok: NKH KH	KBSZ

2. ábra A légügyi igazgatás helyzete

E döntések alapján többek között 2007. január 01-jével a Polgári Légiközlekedési Hatóság és a HM Katonai Légügyi Hivatal integrálásával egy egységes közlekedési hatóság került volna felállításra, mely valamennyi közlekedési ágazat hatósági feladatait látta volna el. Az integráció előkészítésével összefüggő szakmai tárgyalások során azonban nagyon sok olyan, a honvédelmi repülés sajátosságaiból adódó komplex kérdés merült fel, melynek rendezése jelentős időt igényelt. Ennek következtében a légügyi hatóságok összevonása csak 2007. július 01-jével valósulhatott meg.

A Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006. (XII. 20.) Korm. rendeletben foglaltak alapján a közlekedésért felelős miniszter² irányítása alatt lévő, az első és másodfokú légiközlekedési hatósági feladatokat is ellátó központi hivatal került felállításra, melynek a légiközlekedéssel foglalkozó szervezeti egysége, a Légiközlekedési Igazgatóság a hatékony hatósági tevékenység, valamint a katonai légügyi hatóság és az állami légijárművek üzemeltetési, illetve üzemeltetési közötti zökkenőmentes, sikeres együttműködés érdekében véleményem szerint további szerkezeti

² Jelenleg a közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter.

átalakításokat igényel, esetleg a „mamutszervezet”-ből való kiválása, és valamennyi szakterületet képviselő szakértő bevonásával önálló szervezatként való funkcionálása szükséges. Ez a lépés egyébiránt a légiközlekedési nemzetközi szervezetek megelégedését is szolgálná.

A Nemzeti Közlekedési Hatóság Légiközlekedési Igazgatósága jelenleg szabályozói jogkörrel nem rendelkezik, kizárólag jogalkalmazói feladatokat lát el, azonban az európai légiközlekedési hatóságok szabályozói hatásköréhez hasonlóan talán indokolt lenne a magyar légiközlekedési hatóságnak is e jogosítvánnyal való ellátása. Ezáltal lehetővé válna a repülésbiztonság, és a jogkövető magatartás tanúsítása érdekében – az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (European Aviation Safety Agency – EASA) gyakorlatának megfelelően – a magyar hatóság általi általánosan kötelező erejű előírások, illetve magyarázó jelleggel jogi iránymutatások kibocsátása³.

A legfontosabb tárgykörök

Az új szabályozás kialakítása során kiemelt figyelmet kell fordítani a polgári és a honvédelmi (állami) repülés összhangjának megteremtésére, az utóbbi elkülönült, önálló szabályainak megjelenítésére, ugyanis az Lt. hatályos normaszövege az állami célú légiközlekedés vonatkozásában főleg utaló szabályokat, felhatalmazó rendelkezéseket tartalmaz. Az egyes tárgykörök polgári és állami célú légiközlekedésben való tételes vizsgálatát követően felvetődhet a honvédelmi repülés sajátos szabályainak külön törvényben való megjelenítése. A következőkben a teljesség igénye nélkül azokat a szabályozási tárgyköröket kívánom röviden megvilágítani, amelyek alapvető szabályozása feltétlenül szükséges, tekintettel arra, hogy e kérdések az Lt.-ben jelenleg egyáltalán nincsenek, vagy csak csekély mértékben vannak megjelenítve.

Alapelvek

Más jogterületekhez hasonlóan a légijognak is jól elkülöníthető, a gyakorlatban is alkalmazott alapelvei vannak⁴, melyek egyrészt a légiközlekedési hatósággal, másrészt az ügyfelekkel szemben támasztott követelmények. Jelenleg sajnos az Lt.-ben ezek nincsenek megjelenítve. A korábbi jogfelfogás valószínűleg az alapelv jellegű rendelkezésekben a tételes jogtól való elszakadás lehetőségét látta, ezért nem tartotta indokoltnak az alapelvek törvényi szintű szabályozását. Pedig e rendelkezések megfelelő megjelenítése a légügyi törvény helyes értelmezésének és alkalmazásának elősegítése céljából elengedhetetlenül szükséges. Ezen alapelvek kifejezésre juttatják a jogalkotó célkitűzéseit, eligazítást adnak a hatósági munkatársaknak, illetve az állami légijárművek, az állami repülések céljára szolgáló repülőterek üzemeltetői részére a jogszabályok helyes értelmezéséhez. Az alapelvek társadalmi elvárásokat közvetítenek a jogalkalmazók számára oly módon, hogy a „jogon kívüli” értékeket jogi normává emelik, és ezáltal a törvény rendelkezéseit elvi keretek közé helyezik.

³ A légiközlekedési hatóság szabályozói hatáskörrel való felruházásához valószínűleg a jogalkotásról szóló 1987. évi XI. törvény módosítása szükséges.

⁴ Pl: együttműködési kötelezettség, hátrányos megkülönböztetés tilalma, stb.

A magyar, illetve külföldi légtér igénybevételének szabályai

Az Európai Unió egységes európai légtérre vonatkozó többlépcsős kezdeményezése (Single European Sky – SES projekt) alapján már a 2004. évben hatályba léptek egyes EK rendeletek, melyek eredményeként átalakul az európai légtér-szerkezet. A racionalizált útvonalszerkezet mellett a rugalmas légtérfelhasználási elvek figyelembe vételével kialakításra kerülnek az országhatároktól független, több ország légtérét is magába foglaló ún. funkcionális légtérblokkok (Functional Airspace Block – FAB), melyekben regionális körzeti irányító központok hajtják végre a légiforgalom-szervezési feladatokat. Az új, irányítói felelősségi köröket tekintve országhatároktól független légtérstruktúrára vonatkozó szabályokat szintén az új légügyi törvényben szükséges rögzíteni, különösen azokat az elemeket, melyek a polgári irányítás, illetve a továbbiakban is nemzeti hatáskörben maradó légtérvédelemért felelős katonai szervezetek közötti együttműködés részleteire vonatkoznak.

A légvédelmi készenléti és a békeidőben végrehajtott műveleti repülések

A légvédelmi készenléti repülések végrehajtásának szabályai az előbb említett új légtér-szerkezet kialakítása kapcsán még inkább felértékelődik. A rugalmas felhasználási elveken alapuló légtérben a katonai fél a XXI. század követelményeinek megfelelő új légijárművekkel hazánkban eddig nem alkalmazott eljárásokat és műveleteket kíván végrehajtani. Ezen műveleti repülések végrehajtásához feltétlenül meg kell fogalmazni az ICAO által is javasolt repülési kategóriákat, melyek részben, teljesen vagy egyáltalán nem illeszthetők a polgári légiközlekedési környezetbe. E kategóriák meghatározása a légtér újbóli felosztását, a légtérelemekben a szolgáltatás és a felelősségi körök meghatározását, illetve a polgári és a katonai fél közötti együttműködés részleteinek áttekintését is eredményezi.

Új, speciális műveleti feladatok

Az éjjellátó berendezéssel való, illetve a földközeli magasságon nagy sebességgel végrehajtott repülések, a légi utántöltési és stratégiai légiszállítási, illetve deszant feladatok, a korszerű vadászipülőgépek multifunkciós feladatainak ellátására történő felkészülés, valamint a pilóta nélküli repülőeszközök jövőbeni intenzív alkalmazása hazánk szövetségi tagságból adódó szerepvállalásának új elemei. Ezen feladatok maradéktalan végrehajtásához a jogszabályi környezetben olyan biztosítékokat, garanciákat és alapvető keretszabályokat szükséges rögzítenünk, melyek szavatolják a szövetség által megkövetelt műveleti képességi szint ütemezett idejű elérését.

A légi kutatás-mentés

A légi kutatás-mentés rendszere jelenleg átalakítás alatt áll, az Lt. legutóbbi módosítása során ugyanis lehetővé vált a légi kutató-mentő szolgálatok alkalmazási körének bővítése. A jelenlegi rendszer működése nehézkes, nem kellően hatékony, a légi kutató-mentő szolgálatok finanszírozása is

a jelenlegi körülmények között tarthatatlan. A tárgykört szabályozó, a bajba jutott légi járművek megsegítését ellátó kutató-mentő szolgálatokról szóló 30/1998. (VI. 24.) BM-HM-NM-PM együttes rendeletet felváltó új kormányrendelet szakmai előkészítése folyamatban van, mely reményeink szerint az új légügyi törvény megalkotása során is alapjaiban felhasználhatók.

A katonai légiforgalmi és légvédelmi irányító szolgálatok

A fent említett új képességek eléréséhez a katonai légiforgalmi, illetve a légvédelmi irányító szolgálatok működési sajátosságaihoz is meg kell teremteni a törvényi szintű szabályozói hátteret. Ehhez különösen nagy jelentőséget tulajdonít az előbb említett, országhatárokon átnyúló légtér szerkezet, melyben a katonai irányító egységeknek nemzeti és szövetségi honvédelmi feladatai továbbra is elsődleges helyen szerepelnek. Mindamellet, a hatékony polgári-katonai együttműködés biztosításához a nevezett katonai irányító szolgálatok munkatechnológiai eljárásainak nemzetközi polgári és katonai szabványokkal történő harmonizálására is sor kerül, amely szintén hatást gyakorol a hazai jogszabályi környezetre.

A repülésbiztonság

A hatályos szabályozás egyéb, mostohán kezelt területe a repülésbiztonság. A repülésbiztonsági szabályok kidolgozása, az állami célú repülések biztonságát döntően befolyásoló alapelvek meghatározása, a honvédelmi célú repülések biztonságához szorosan kapcsolódó szervezeti kérdések újragondolása, a repülésbiztonsági feladatok, a felelős személyek, valamint az ezzel összefüggő kérdések megfelelő részletezettséggel való szabályozása nagymértékben csökkentené a súlyos humán és anyagi erőforrás veszteséggel járó légiközlekedési események bekövetkezésének kockázatát.

A légiközlekedés-védelem

Az Lt. a légiközlekedés-védelem vonatkozásában a polgári célú légiközlekedésben betartandó előírásokat tartalmaz, a törvény felhatalmazása alapján kibocsátott kormányrendelet is kizárólag a polgári célú légiközlekedés védelmének szabályait taglalja, pedig az állami célú légiközlekedés tekintetében is indokolt lenne a kötelező érvényű rendelkezések előírása és betartatása.

Az állami célú légiközlekedésben bekövetkezett légiközlekedési események vizsgálatainak rendje

Az állami célú légiközlekedésben bekövetkezett légiközlekedési eseményeket⁵ egyidőben, többféle szempontból lehet vizsgálni.

⁵ A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvényben (Kbvt.) foglaltak alapján lehetnek: légiközlekedési balesetek, repülőesemények, illetőleg légiközlekedési rendellenességek.

A vizsgálat típusa	A vizsgálat legfontosabb jellemzői
Szakmai vizsgálat	A Közlekedésbiztonsági Szervezet, illetve a légiközlekedési veszélyhelyzetek esetében az üzemeltető a Kbvt., illetve annak végrehajtási rendeletei alapján jár el. A szakmai vizsgálat lefolytatása kötelező!
Közigazgatási hatósági vizsgálat	A Nemzeti Közlekedési Hatóság Légiközlekedési Igazgatósága a Ket.-ben foglaltak alapján végzi. Az eljárás megindítása nem kötelező (diszkrecionális jogkör), tulajdonképpen a repülési szabályok betartásának hatósági ellenőrzését jelenti.
Fegyelmi eljárás	Az állományilletékes parancsnok a Hjt. ⁶ alapján folytatja le. Fegyelemsértés esetén kötelező a megindítása.
Szabálysértési eljárás	Az állományilletékes parancsnok a Hjt.-ben meghatározottak alapján fegyelmi eljárás keretében folytatja le. Szabálysértés esetén kötelező a megindítása.
Büntetőeljárás	A katonai ügyészség a büntetőeljárásról szóló törvényben foglaltak alapján bizonyos feltételek megléte esetén indíthatja meg.
Belső honvédségi vizsgálat	Nincs külön eljárási szabály, megindítása nem kötelező.

3. táblázat Az állami célú légiközlekedésben bekövetkezett légiközlekedési események vizsgálata

A légiközlekedési események hatósági vizsgálata során kizárólag a Ket. szabályait lehet alkalmazni, az Lt. ez irányú rendelkezéseket nem tartalmaz, ezért mindenképpen indokolt az új légügyi törvényben e vizsgálat alapvető szabályait (a vizsgálat célját, a vizsgálandó események körét, stb.) szabályozni.

A kitérő repülőterek, illetve a nem nyilvános fel- és leszállóhelyek

Nemzetközi viszonylatban számos polgári és katonai repülőtér alkalmas a másik fél fogadására, illetve a közös üzemeltetésre. Hazánkban a polgári repülőterek fejlesztéseinél külön figyelmet javasolt szentelni a katonai légijárművek mindenkori (de természetesen különböző szolgáltatási szintű) fogadása lehetőségeinek megteremtésére. A NATO egységes légvédelmi rendszerében (NATO

⁶ A Magyar Honvédség hivatásos és szerződéses állományú katonáinak jogállásáról szóló 2001. évi XCV. törvény.

Integrated Air Defense System – NATINADS) való eredményes működés egyik feltétele, hogy a más országból hazánkba érkező szövetségi, illetve a szomszédos országokba átrepülő hazai légvédelmi készenléti légi járművek részére bizonyos esetekben kiterő repülőtér álljon a rendelkezésére. A funkcionális légtérblokkban megjelenő, országhatáron átnyúló légtérben (Cross Border Area – CBA) nyújtott légi kutató-mentő szolgáltatáshoz szintén szükséges a fogadó repülőterek rendszerének, illetve a műveleteket biztosító nemzetközi szabályozói környezet megteremtése. Mindezek jogi, anyagi és technikai feltételrendszere az új légügyi törvénybe is beépül.

A repülőmodellek, illetve a nyilvános repülőrendezvények

A hatályos Lt. kizárólag megemlíti, és felhatalmazó rendelkezést ad e tárgykör szabályozására, holott a néhány éve bekövetkezett súlyos tragédia rávilágított arra, hogy nagyon is fontos lenne a repülőmodellekkel kapcsolatos részletszabályok megalkotása. Az állami célú légiközlekedésben szinte 1-2 évente rendeznek „repülőnapot”, légi bemutatót, mely a légiközlekedési szakszemélyzetek, a jelentős számú nézőközönség biztonsága, és a nagy értékű repülőtechnika miatt is fokozott biztonsági intézkedéseket igényel.

A nemzetközi szervezetekkel való kapcsolattartás

A légiközlekedés rendszerében alapvető változást idézett elő Magyarország NATO-hoz, az Európai Unióhoz, illetve az egyéb légiközlekedési nemzetközi szervezetekhez való csatlakozása, mely a honvédelmi célú repülésekre is jelentős hatással bír. A honvédelmi tárca nemcsak a NATO, hanem az Európai Unió és az EUROCONTROL által szervezett bizottsági, illetve munkacsoportok ülésein képviselteti magát.

Nemzetközi szervezet	Képviselő
NATO – NATMC ATMG CNS DATMSG	HM TKF FŐOV- a honvédelmi miniszter megbízásából NKH LI NKH LI MH NKKH
Európai Unió – Bizottsági ülések	NKH LI
EUROCONTROL – PC – CMIC – NEASCOG – MAB – FAB CE WG	HC Zrt. – a KHEM miniszter megbízásából, HM TKF FŐOV HM TKF, HC Zrt. KÖI, NKH LI HM TKF HM TKF FŐOV HM TKF

4. táblázat Nemzetközi szervezetekben való képviselet

A fentiek alapján célszerű lenne a légiközlekedést érintő nemzetközi szervezetekben való kapcsolattartás alapvető szabályait is megjeleníteni.

Befejezés

Az 1995. évben kihirdetett légügyi törvényünk igaz, hogy sok tekintetben megpróbált megfelelni a hazai, illetve a gyorsan változó nemzetközi, közösségi követelményeknek, azonban a nemzetközi állami (és polgári) célú légiközlekedésben való részvételünk szükségessé teszi, hogy az eddigieknél is jobban megfeleljünk a szövetségi elvárásoknak a hazai szabályozásunkban. A hatályos Lt. kizárólag a szabályozás kereteit határozza meg, az állami célú légiközlekedésre vonatkozó szabályok jelentős része a végrehajtási rendeletekben, illetőleg az állami irányítás egyéb jogi eszközeiben jelenik meg.

Az új törvényben a fentiekén túl a kor követelményeinek megfelelően újra kell fogalmazni a légiközlekedési alapelveket, az állam feladatait és azok ellátásáért felelős személyeket, a légügyi igazgatás rendjét, a magyar légtér igénybevételének szabályait, az állami légiközlekedési szakszemélyzetre vonatkozó általános előírásokat. Indokolt továbbá felülvizsgálni a légiközlekedési felelősségbiztosítás, az állami célú légiközlekedés területén esetlegesen bevezethető légiközlekedési bírság intézményét, továbbá a légiközlekedési fejlesztési stratégiát is.

A jelenleg érzékelhető, a fentiekben is – a teljesség igénye nélkül – jelzett hiányosságok és jogalkalmazási problémák az egyes szakterületek katonai szakértőinek bevonásával egy alapos szakmai előkészítés eredményeként egy új légügyi törvény, valamint a hozzá kapcsolódó végrehajtási szabályok alapján kiküszöbölhetők, és korszerű szabályozás révén elősegítik a hazai állami célú légiközlekedés fejlődését, valamint a légiközlekedés polgári résztvevőivel való gyümölcsöző együttműködést.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] DR. MOYS PÉTER: Nemzetközi légi jog. Kézirat. Budapest, 2006.
- [2] ERDŐSI FERENC: Európa közlekedése és a regionális fejlődés. Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs, 2004.
- [3] 1995. évi XVII. törvény a légiközlekedésről.
- [4] 141/1995. (XI. 30.) Korm. rendelet a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény végrehajtásáról.
- [5] 2006. évi LVII. törvény a központi államigazgatási szervekről, valamint a Kormány tagjai és az államtitkárok jogállásáról.
- [6] 2118/2006. (VI. 30.) Korm. határozat az államháztartás hatékony működését elősegítő szervezeti átalakításokról és az azokat megalapozó intézkedésekről.
- [7] 2213/2006. (XII. 7.) Korm. határozat a Közlekedési Főfelügyelet, a Központi Közlekedési Felügyelet, a megyei közlekedési felügyelet, a Polgári Légiközlekedési Hatóság megszüntetéséről, valamint a Nemzeti Közlekedési Hatóság megalapításáról.
- [8] 263/2006. (XII. 20.) Korm. rendelet a Nemzeti Közlekedési Hatóságról.