

Halászné Tóth Alexandra - Jakab László - Vas Tímea

Változó környezet a katonai repülésben

Alexandra Halászné Tóth - László Jakab - Tímea Vas
New Challenges in Military Aviation

Összefoglalás

A cikkben a szerzők bemutatják az állami célú repüléseket szolgáló, nem nyilvános státuszban lévő (katonai) repülőterek közös hasznosítású repülőtérré válásának feltételeit. Különös tekintettel a jogszabályi környezetet érintő elengedhetetlen változásokra, melyek a repülőterek üzemeltetését, az üzemeltetéshez szorosan kapcsolódó szolgálatok auditálását jelenti, az Európai Unió rendeleteknek és irányelveknek való megfelelés jegyében.

Kulcsszavak: közös felhasználású katonai és polgári repülőtér, nem nyilvános repülőtér, állami repülések céljára szolgáló repülőtér, repülőterek üzemeltetője, Magyar Honvédség által nyújtott szolgáltatások

Summary

In the article the authors present the eligibility criteria of the procedure, which enables the military airfield to serve for public purposes as a joint civil military airport. The article pays special attention to the necessary changes and amendments of the laws in force and the auditing procedures, which concern the owner and the operator of the airfield in order to meet the requirements of European Union legislation.

Keywords: joint civil military use of military airport, non-public airport, military airport, airport operators, service provided by the Hungarian Defence Forces

BEVEZETÉS

Az elmúlt évtizedekben jelentősen megváltoztak mind a honvédelmi célú repülések, mind a polgári célú légitársaságok feltételei. A katonai repülőterek száma habár egyre csökkent, megnövekedett az igény arra, hogy a polgári légitársaságok a katonai repülőtereket is igénybe vehessék. A hatályos jogszabályok eseti jelleggel lehetővé teszik az állami repülések céljára szolgáló repülőterek igénybe vételét, azonban a korábban létezett közös felhasználású repülőtér kategória csak a 2014. évben került vissza a magyar légügyi törvénybe.

Nemzetközi megközelítésben a 2008. évhez képest a 2020. évre az előzetes prognózisok alapján 70%-os forgalomnövekedés várható. A légitársaságok dinamikáját mi sem mutatja szemléletesebben, mint hogy a Budapest Airport forgalma 2014. évben minden korábbi rekordot megdöntve 9.155.961 utast szolgált ki, és 2015. szeptember hónapig további 12,9%-ot meghaladó növekedés realizálódásával előreláthatóan 10 millió feletti utas kiszolgálása várható. A dinamika azért lenyűgöző, mert a MALÉV 2012. februári csődje óta lényegében

nincs Budapest központú "HUB¹" szerepű légitársaság Budapesten.

A forgalom növekedésében kiemelt szerepet vállalnak az ún. fapados légitársaságok, amelyek üzleti profilja alapján a költségeik és a repülőjegyek árának csökkentése érdekében (többek között) másodlagos repülőtereket használnak, így manapság általánossá vált, hogy egy régió (város) több repülőtérrel is rendelkezik (London szűkebb környezetét 5 repülőtér szolgálja ki). Annak érdekében, hogy ezt a járat- és utasforgalmi növekményt biztonságosan kezelni lehessen az EUROCONTROL illetékes igazgatósága (Directorate of Civil-Military ATM Coordination) kutatási tevékenységet kezdett a közös felhasználású repülőterek vonatkozásában. Vizsgálták az európai repülőtér kapacitások kihasználtságát, az uniós jogi előírásokat (a légiközlekedés liberalizált Európában), a pénzügyi és üzemeltetési lehetőségeket, korlátokat.

A KÖZÖS FELHASZNÁLÁSÚ REPÜLŐTÉR KONCEPCIÓ

Összességében elmondható, hogy a közös felhasználású repülőtereknek a gyakorlatban Európában két formája működik.

- Az egyik esetben egy már működő, általában jelentős polgári forgalommal rendelkező repülőtérre települ rá egy katonai szervezet. Ebben az esetben a repülőalakulat katonai légi járművei légiforgalmi irányítás szempontjából "egyszerűen" beillesztésre kerülnek a polgári légiforgalomba, maga a katonai alakulat teljesen elszeparáltan működik, igazából az irányításon kívül más szolgáltatást nem is vesz igénybe a polgári féltől.

A repülőtéren általában a polgári célú légiközlekedés élvez elsőbbséget. Tipikusan ebbe a kategóriába tartoznak a fővárosi/nagyvárosi repülőtereken települt, az állami vezetők utazására létrehozott repülőszázadok/ezredek, valamint a szállítórepülő alakulatok (Sofia-Vrazhdebna, Rome-Ciampino, Köln-Bonn, Eindhoven).

- Katonai értelemben sokkal érdekesebbek azok a repülőterek, amelyek alapvetően az állami célú légiközlekedést szolgálják aktívan (települt repülőszázad/ezred szervezettel), vagy bázisrepülőtér jelleggel. Közös bennük, hogy minden olyan személyi, szervezeti, technikai feltétellel rendelkeznek, amellyel az adott nemzeti szabályozás alapján egy katonai repülőtérnek rendelkeznie kell, és alapvetően képesek a polgári forgalom kiszolgálására is.

A katonai repülés vészhelyzetet leszámítva minden körülmény között elsődlegességgel rendelkezik, és a polgári szolgáltató lehetőség szerint minden szolgáltatást – fel- és leszállópálya, gurulóutak használata, légiforgalmi irányítás, léginavigációs, valamint tűzoltó-mentő szolgáltatást – megvásárol a katonai féltől (az Európai Unió alapító szerződésében versenyjogilag nem is tehet mást). A földi kiszolgálás biztosítása általában a polgári felet terheli. E típusba tartozó repülőterek között említhető: Rostock-Laage, Neubrandenburg, Pardubice, De Kooy, Lorient. A közös felhasználású repülőterek közül a katonai dominanciával bíró repülőterek létjogosultságukat azonban egyszerű piaci közgazdasági racionalitásnak köszönhetik, annak hogy az adott gazdasági régió nem rendelkezik megfelelő repülőtérrel, és a légiközlekedésben befektetni érdekelt

¹ Egyetlen légiközlekedési vállalat dominanciája alatt működő repülőterek

csoporthoz nem éri meg zöldmezős beruházásban repülőtér építése. Ez utóbbi tény egyértelmű, ha mérlegre tesszük egy repülőtér indulásához szükséges infrastruktúra horribilis összegeit (fel- és leszállópálya, gurulóutak, forgalmi előtér, utasforgalmi terminál, bekötőutak, közművek, légiforgalmi irányítás, tűzoltó-mentő szolgálat létrehozása és mindezek technikai eszközparkja) azzal, hogy a "zöldmezős repülőtér" utasforgalmi adatai sokáig nem biztosítják a beruházás megtérülését. Ebből kifolyólag számukra közgazdasági értelemben sokkal hamarabb elérhető haszonnal jár, ha már egy működő (katonai) infrastruktúrára települnek rá, és minden lehetséges szolgáltatást megvásárolnak.

Természetesen e "rátelepülés" egy jogszabályokkal biztosított és átgondoltan kialakított üzemeltetési rendben hasznos lehet a katonai félnek is, hiszen a légiforgalmi irányítók gyakorlatot szereznek a polgári területen, a polgári fél által kifizetett szolgáltatási díj pedig a hatályos uniós jog alapján nem vonható el a központi költségvetésbe, hanem igazoltan és kimutathatóan a repülőtéren kell, hogy hasznosuljon (pl: pályakarbantartás, tűzoltójárművek vásárlása, radarrendszerek modernizálása stb.).

Az Amerikai Egyesült Államokban az FAA (légiközlekedési hatóság) direktívái alapján kidolgozásra került egy integrált repülőtéri rendszerekről szóló nemzeti terv (US National Plan of Integrated Aerodrome Systems), amely a közös felhasználás érdekében 22 katonai repülőteret sorolt a fejlesztendő légikikötők közé. Érdekes, hogy mikroszinten a működés nagyon hasonlít az európai modellhez, azonban egy katonai repülőtér közös felhasználású

repülőtérré fejlesztésének pénzügyi forrását akkor biztosítják, ha összességében indokolt. A szükségességet pedig olyan objektív mérőszámokkal is igazolják, hogy egy adott földrajzi régióban minimum 20.000 repült órával kell, hogy csökkentse a késések számát a közös felhasználású repülőtér.

Magyarország versenyképességének és gazdasági növekedésének egyik kulcsa a légiközlekedés fejlesztése, ezért el kell feleltetni a katonai és a polgári repülőterek „különutas” életét, a jövő a közös felhasználású katonai és polgári, valamint közös felhasználású polgári és katonai repülőterekben rejlik. A növekvő polgári igény hatására a Magyar Honvédség is megindult ezen az úton, és az állami repülések céljára szolgáló (katonai) repülőterek közös felhasználású repülőtérré történő fejlesztése érdekében kezdeményezte a Német Szövetségi Köztársaság légierejének (Luftwaffe-Bundeswehr) megkeresését, a német légierő által a közös felhasználású repülőterek működésében és üzemeltetésében szerzett tapasztalatok átadása érdekében. A Magyar Honvédség illetékes szervezetei 2015 nyarán a katonai légügyi hatósággal közösen szakmai látogatást tettek a Luftwaffe-Bundeswehrrostock-laage-i repülőtéren, ahol a német kollégák megosztották velünk a repülőtér üzemeltetésében szerzett mintegy két évtizednyi tapasztalatukat.

A szakértők választása azért esett e repülőtérré, mert a Rostock-Laage repülőbázis történeti háttérét tekintve hasonló jellemzőkkel bír, mint a kecskeméti repülőbázis. A német légibázis építési munkálatai az 1978. évben kezdődtek meg a Varsói Szerződésből eredő követelményeknek megfelelően, és a Német Demokratikus Köztársaság két repülőezrede települt a bázison.

1. kép Rostock-laage repülőtér



Forrás: <http://www.rostock-airport.de/images/208/width539x0.jpg>, (Letöltés: 2015.10.25.)

A német újraegyesítés után 1993-2004. között a Luftwaffe-Bundeswehr az NDK légierejétől átvett MIG-29 típusú légi járműveket telepített, jelenleg Eurofighter Typhoon vadászrepülőgépeket üzemeltetnek a légitámaszponton. A repülőtér alapterülete 800 hektár, egy 2520 méter hosszú és 45 méter széles fel- és leszállópályával, továbbá két párhuzamos gurulóúttal rendelkezik, valamint további gurulóúti bekötése van a közeli autópályára. A gurulóutak és az autópálya, paramétereiket tekintve alkalmasak az Eurofighter Typhoon vadászrepülőgépek fel- és leszállására, azonban gyakorlatban nem alkalmazzák azokat, kiképzési repülést nem hajtanak végre e célból.

Infrastrukturális és napi üzemeltetési szempontból a különbség szembetűnő, azzal, hogy a rostock-laage-i repülőtér kettő fel- és leszállásra elméletben alkalmas párhuzamos gurulóúttal is rendelkezik, ugyanakkor Kecskeméten hiányzik a hasonló infrastruktúra. A rostock-laage-i repülőtér földrajzilag élesen elkülönül a polgári- és katonai légi járművek üzemeltetése. A közös felhasználású repülőtér megteremtése érdekében ugyanakkor a kecskeméti repülőbázis számos ponton egyszerűbb üzemeltetési körülmények között működik, amelynek polgári légiforgalom szempontjából történő megfelelőségét

hatóságilag vizsgálni és engedélyezni szükséges. Az egyszerűbb üzemeltetési körülmény alapja, hogy az MH 59. Szentgyörgyi Dezső Repülőbázis folyamatosan (napi 24 órában) biztosítja a NATO fegyveres légvédelmi készenléti szolgálat (2. kép) ellátását, ezért a fel- leszállópályák, valamint a szolgálat ellátáshoz kapcsolódó egyéb ügyeleti és készenléti szolgálatok rendelkezésre állása biztosított. Ennek megfelelően az ilyen jellegű szolgáltatások megosztása a polgári és katonai fél között nem szükséges, azt a katonai fél pénzügyi ellenszolgáltatás fejében folyamatosan biztosíthatja.

2. kép Légvédelmi készenlét felszállása a kecskeméti repülőbázisról



Forrás: http://kep.cdn.index.hu/1/0/309/3092/30924/30924_94_955eb41af93a616fbb9e0a900dd342af_wm.jpg (Letöltés: 2015.10.25.)

A közös felhasználású repülőtér tényleges működéséhez először a jogi feltételeket kell biztosítani, ezért – az Lt.-n túl – számos jogszabály módosítása szükséges, melyek közül a legfontosabbak a teljesség igénye nélkül a következők:

- A magyar légtér igénybeviteléről szóló 4/1998. (I. 16) Korm. rendelet módosítása.
- Indokolt az említett kormányrendelet azon szakaszainak a módosítása, amely az állami repülések céljára szolgáló repülőtérre tervezett leszálláshoz az üzemeltetőhözjárulását írja elő. A módosított jogszabályban a jövőben meg kell különböztetni a fennmaradó állami

repülések céljára szolgáló repülőterekre vonatkozó szabályoktól a közös felhasználású katonai-polgári repülőterekre vonatkozó szabályokat.

- A magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló 26/2007. (III. 1.) GKM-HM-KvVM együttes rendelet módosítása.
- A közös felhasználású repülőtér működéséhez elengedhetetlen a rendelet módosítása és a légterek megfelelő ICAO kategóriába történő besorolása;
- Az állami repülések céljára kijelölt légterekben végrehajtott repülések szabályairól szóló 3/2006. (II. 2.) HM rendelet módosítása.
- A rendelet pontosítása szükséges, amely jelenleg csak általános jelleggel mondja ki, hogy „a katonai szakszolgálati engedéllyel rendelkező légiforgalmi irányító jogosult az illetékességi körzetben a polgári légiforgalom irányítására”, de részletszabályokat nem tartalmaz.
- A földi kiszolgálás feltételeiről és engedélyezésének rendjéről szóló a 7/2002. (I. 28.) KöViM rendelet módosítása.
- Szükséges továbbá a fenti rendelet módosítása, tekintettel arra, hogy annak hatálya jelenleg csak a kereskedelmi repülőterekre terjed ki.
- Az állami repülések céljára szolgáló repülőtér és a katonai repülés céljára földön telepített léginavigációs berendezés üzemben tartásának feltételeiről szóló 27/2001. (XI. 23.) HM rendelet módosítása.
- Az állami célú légiközlekedés szakszemélyzetének szakszolgálati engedélyeiről szóló 16/1998. (X. 28.) HM-EüM együttes rendelet módosítása.

A repülőtér üzemeltetése esetén a közös felhasználás alapja lehet a honvédelmi tárca és a polgári üzemeltetést végző gazdasági társaság szerződéses kapcsolata. Fontos, hogy garanciális követelményként kerüljön rögzítésre: a polgári fél nem korlátozhatja az állami repülések céljára szolgáló repülőtér katonai működését, minden körülmények között a katonai félnek van elsőbbsége, a polgári üzemeltető nem korlátozhatja a repülőtér katonai funkciójának fenntartását, a napi működést!

A Magyar Honvédség érdeke az, hogy lehetőség szerint a legszűkebb körre korlátozza az általa nyújtott szolgáltatásokat azzal, hogy a repülőtéren a katonai prioritást fenn kell tartani, a polgári félnek azt el kell fogadnia, és garanciális elemek beépítése szükséges annak biztosítása érdekében. A katonai repülőtér közös felhasználása esetén a Magyar Honvédség biztosíthatná a fel-leszállópályát, valamint a forgalmi előtér, kapcsolódó gurulóút, és a fénytechnika használatát, továbbá a légiforgalmi irányító és tűzoltómentő szolgáltatást a polgári fél számára. Értelemszerűen a katonák feladata lehetne továbbá a betonfelületek karbantartása, javítása, és a hó- és jégeltakarítása, melyért a polgári üzemeltető díjat fizet.

A német repülőtér esetében is a polgári üzemeltető a honvédségtől igénybevetett szolgáltatásokért (futópálya, gurulóutak használata, ATC, RFFS, repülőtér karbantartás) díjat fizet, ennek összege az éves forgalmának kb. 10%-a, azonban mivel a polgári terminál üzemeltetése nem termel profitot, a hatályos szerződések alapján a szolgáltatásokért éves átalánydíjat fizet.

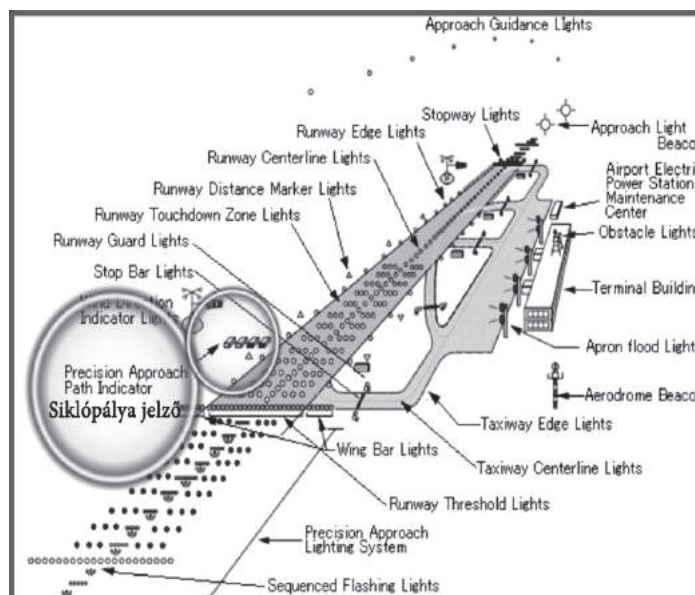
Valamennyi, a polgári légi- és utasforgalom kiszolgálásához szükséges infrastruktúrát és szolgáltatást a polgári üzemeltetőnek kell

biztosítania a maga számára. Ennek megfelelően a polgári légi járművek által igénybe vett forgalmi előtér karbantartása, takarítása; a földi kiszolgálási tevékenységek teljes spektrumának biztosítása (adminisztráció és felügyelet, rakodás, utas és poggyászkezelés, előtéri kiszolgálás, légi jármű kiszolgálás, jégtelenítés, üzemanyag- és kenőanyag-kezelés, légi jármű karbantartása, repülőüzemi szolgáltatások és a személyzet adminisztrálása, utas áramlás és földi szállítás, fedélzeti ellátás és biztonság, utas-poggyász átvizsgálás) a

polgári üzemeltető feladata lenne.

A polgári üzemeltetőnek a saját kezelésében lévő területet célszerű kerítéssel körbekerítenie, a repülésbiztonságért és a légi közlekedés védelméért teljes felelősséggel kell tartoznia. A polgári légi közlekedési hatóság auditjai jelentős részben az utas/személy biztonsági rendszerek ellenőrzésben áll, míg a katonai légügyi hatóság ellenőrzi a repülőter katonai működését, és a katonai fél által a polgári üzemeltetőnek nyújtott szolgáltatások jogszabályszerűségét.

3. kép Repülőtéri fénytechnikai rendszer



Forrás: <http://hu.digivideofestmenyek.com/uploads/1441913376-Untitled-2.png> (Letöltés: 2015.10.25.)

A rostock-laage-i repülőtéren a katonai és polgári fél területének elválasztása, annak szerencsés elhelyezkedéséből, és a hozzájuk kapcsolódó létesítmények ésszerű kialakítása végett könnyen kivitelezhető volt. A terület folyamatos ellenőrzése az együttműködő felek számára annak egyszerű átláthatósága miatt nem okoz kiemelt figyelmet.

A futópályával párhuzamosan, annak teljes hosszával megegyező északi és déli gurulót kialakítása alapjaiban biztosítja a forgalom áramlásának felgyorsítását, és már a működés kezdeti szakaszában történő katonai-polgári forgalom elkülönítését is. A repülőtér működését biztosító szolgálatok működési rendje, ideje, feltételei, nem tekinthető teljes

terjedelemben átvehetőnek, mivel a kecskeméti repülőtér folyamatos 24 órás üzemelése megköveteli az azonnali rendelkezésre állást.

A LÉGFORGALMI IRÁNYÍTÓ KÉPZÉS HELYZETE

A repülőterek katonai polgári közös hasznosításának egyik legérzékenyebb kérdése a katonai repülőtereken szolgáló légiforgalmi irányítók szakszolgálati engedélyeinek megfeleltetése a vonatkozó uniós rendeleteknek [9][10]. Ennek egyik oka, hogy az európai légiközlekedést szabályozó uniós rendeletek és irányelvek az egyre növekvő légiforgalom biztonságának szavatolása, valamint a légiközlekedési piac igényei mentén kerülnek kiadásra. Másrészt pedig abban keresendő, hogy a katonai fél légiközlekedést érintő feladatai nem feltétlenül a fenti igényeket szolgálják, ezáltal a területet fejlesztése sem veheti fel a versenyt a polgári légiközlekedést érintő beruházásokkal. Az Európai Bizottság is valószínűleg tisztában van azzal, hogy tagországai nem képesek és nem is kötelesek az állami légiközlekedés területén teljesíteni a rendeletben előírt követelményeket ezért az azokban foglaltakat egyfajta ajánlásként fogalmazza meg:

„A tagállamok lehetőség szerint biztosítják, hogy a (2) bekezdés b) pontjában említett, a nyilvánosság számára nyitott katonai létesítmények vagy a (2) bekezdés c) pontjában említett, a katonai állomány által a nyilvánosság számára nyújtott szolgáltatások legalább olyan biztonsági hatékonyságot garantáljanak, mint amelyet az Va.¹ és Vb.²

¹ Va melléklet: a repülőterekre vonatkozó követelményeket tartalmazza

² Vb melléklet: ATM/ANS és légiforgalmi irányítókra vonatkozó alapvető követelmények

mellékletben foglalt alapvető követelmények meghatároznak³.

A nyilvánosság számára biztosított katonai létesítmények alatt kell érteni a repülőtereket, légi járműveket, ATM/ANS⁴ szolgáltató rendszereket, valamint ezek üzemeltetésében részt vevő szervezeteket és személyeket is. A rendelet a nemzeti légiközlekedési hatóság, jelen esetben az NKH LH⁵ hatáskörébe utalja, hogy vizsgálja meg és határozza meg azokat a biztonságot szavatoló tényezőket, melyek mellett az üzemeltetési folytatható.

A biztonság szavatolása, valamint a szakszolgálati engedélyek megfeleltetése érdekében a katonai légiforgalmi szolgálatok szakirányításáért felelős szervezet -HM Hatósági Hivatal Katonai Légügyi Igazgatóság is lépéseket tett, ezért jog alkotói feladatkörében az állami célú légiközlekedés szak-személyzeteinek szakszolgálati engedélyeiről és képzés szabályiról szóló HM rendelet készítette elő a hatályos szabályozás felváltására. A rendelet tervezet a légiforgalmi irányítók tekintetében az uniós elvárásnak megfelelő jogosításokat és kiterjesztéseket ír elő, valamint megköveteli az előírt nyelvi képességet igazoló vizsgát is. A fenti rendelet alkotást generáló 805/2011/EU bizottsági rendeletet azonban, ebben az évben hatályon kívül helyezte és még tágabb, a képzési és vizsgáztatási rendszert is szabályozó újabb elvárást támasztott ez Európai Unió.

A szóban forgó 2015/340/EU rendeletben (továbbiakban: rendelet) a bizottság alapvető célként fogalmazza meg a légiforgalmi irányítók európai mobilitásának biztosítását, és ennek érdekében a képzés területén is közös,

³ 216/2008/EK rendelet 1. cikk (3)

⁴ ATM/ANS: Air Traffic Management/Air Navigation Services

⁵ NKH LH: Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatal

szabványos rendszert és hozzá tartozó tematikát ír elő. A rendelet előírásainak történő megfelelés határideje 2015. év, illetve bizonyos könnyítések figyelembevételével 2016. december 31.

Az állami célú légiközlekedésben a légiforgalmi és légvédelmi irányítók képzéséért felelős szervezetet a honvédelemért felelős miniszter jelöli ki, és az ő feladata a képzés feltételeiről is gondoskodni. Esetünkben azért ez nem ilyen egyszerű, hiszen jelenleg a katonai légiforgalmi és légvédelmi irányítók képzése a Nemzeti Közszolgálati Egyetemen (továbbiakban: egyetem) folyik, számos minisztérium fenntartása mellett, azon belül is a Hadtudományi és Honvédtisztképző Kar, Katonai Repülő Intézetében. Az egyetem a felsőoktatási törvénynek⁶ megfelelő BSc képzés keretein belül Katonai Üzemeltető Szak, Repülésirányító specializáció akkreditált⁷ képzési programja alapján végzi a munkáját, a Honvédelmi Minisztérium, mint megrendelő igényeinek megfelelően. Szükséges hozzátenni, hogy a repülésirányító specializáción belül létezik a légiforgalmi irányítás illetve a légvédelmi irányítás és ehhez kapcsolódó képzés sajátosságai, melyek közül csak az előbbit érinti az uniós jog, hiszen az utóbbiak nem rendelkeznek szakszolgálati engedéllyel. A képzésnek ezáltal vannak közös órái és tananyagai is. Fontos megemlíteni azt is, hogy a jelenlegi képzés záróvizsgálata után katonai üzemeltető megnevezés szerepel az oklevélben, amely semmilyen szakszolgálati tevékenységre nem jogosít, azonban a 4 szemeszteres szakirányú képzés során a hallgatók összességében az elméleti alapok mellett, 10 hetes, kiképzési tematika alapján levezetett, csapatgyakorlat keretében, úgyszólván, hogy

munkahelyi gyakorlatot folytatnak. A végzett légiforgalmi irányító jelöltek ezután munkahelyi képzés helyszínén, vagyis repülőtereken folytatják egyéni felkészülési terv alapján a szakszolgálati tevékenység ellátásához szükséges elméleti és gyakorlati képzést, majd az állományilletékes parancsnok felterjeszti őket szakszolgálati elméleti és gyakorlati vizsgára. Amennyiben a szakszolgálati engedélyük jogosításának vagy kiterjesztésének bővítését kérelmezik, ismét az egyetem Katonai Repülő Intézete szolgál helyszínéül a tovább-, illetve átképzések végrehajtásának.

Az egyetem Katonai Repülő Intézete folytatja a jelenlegi állami célú légiközlekedésben szakszolgálati tevékenységek folytatásához szükséges elméleti felkészítő tanfolyamokat is, megosztva a helyszínül szolgáló repülőterek üzemeltetőivel, akiket a hatóság⁸ felhatalmazott, vagyis auditált ezen képzések lebonyolítására.

Röviden összefoglalva létezik egyrészt az egyetem, mint képzési helyszín, mely szervezet a szakszolgálati tevékenység ellátásához szükséges elméleti képzést, valamint szimulációs gyakorlati képzést folytat, a repülőterek üzemeltetői, mely a csapatgyakorlat és a végzés utáni munkahelyi képzés helyszínéül szolgál. Valamint hozzá kell tenni, hogy bizonyos szakszolgálati tevékenységek ellátásához szükséges tanfolyami képzéseket a repülőter is lefolytathat, mert hatósági audittal rendelkezik. Igaz ezek között nem szerepelt a légiforgalmi irányító szakszolgálati képzés, eddig.

Mindezen előzetes információ alapján érdemes megvizsgálni, hogy a rendelet képzést, vizsgáztatást és ellenőrzést folytató intézményei, hogy illeszkednek a katonai

⁶ 2011. évi CCIV. törvény

⁷ MAB- Magyar Felsőoktatási Akkreditációs Bizottság által elfogadott képzési program

⁸ NKH LH, mint katonai légügyi hatóság

felsőoktatás és az állami célú légiközlekedés szervezeteinek jelenlegi rendszerébe.

A rendelet képzések tekintetében meghatároz egy, a „gyakornok légiforgalmi irányító” szakszolgálati engedély megszerzéséhez előírt kezdő képzést. A kezdő képzés tartalmaz egy alap-, illetve egy jogosító képzést. Az alapképzés az elméleti tananyag megismerését, és az ehhez kapcsolódó vizsgákat tartalmazza. Az alapképzés végrehajtásához a rendelet teljesítménycélokat ír elő, melyeket a képzést folytató intézménynek a képzési programjának összeállításánál szem előtt kell tartania. Ilyen például a helyzetfelismerés fejlesztése, hatékony kommunikáció, konfliktuskezelés. A jogosító képzés magába foglalja azt a 6 jogosítást, melyek a repülőtérről a körzeti irányításig feljogosítják a jelöltet szakszolgálati tevékenység ellátására, oktató mellett, és melyek közül egyik szerepel majd a gyakorlati szakszolgálati engedélyben is. A jogosító képzésnek is tartalmaznia kell elméleti számonkérést, de a képzés elvégzését igazoló vizsga szimulátoron történik. Ebben az esetben is a képzési program összeállításánál figyelembe kell venni a rendeletben meghatározott teljesítménycélokat, mint a légiforgalom kezelése, hatékonyság, a gyors és rendszeres áramlás biztosítása, összetett, zsúfolt forgalmi helyzetek kezelése.

Mindezek alapján az egyetem hatáskörébe a továbbiakban is folytatható lehet a rendeletnek megfelelő alapképzés, ezen belül differenciált tematika alapján a megrendelő elvárásainak megfelelő jogosító képzés is. A jelenlegi képzési programot azonban szükséges felülvizsgálni, és szükség esetén módosítani annak megfelelően, hogy továbbra is az elvárt kreditterhelés tekintetében megfeleljen a felsőoktatási törvény és a MAB elvárásainak, de mindezek mellett a hatósági audit és vizsga követelményeknek is.

Vagyis aki a repülésirányító specializáción végez, az kap egy katonai üzemeltető oklevelet és egy gyakornoki szakszolgálati engedélyt is.

A munkahelyi képzés helyszíne a repülőtereken elképzelhető, hiszen csak ott lehet valós légiforgalmat irányítani, a munkahelyi kiterjesztéseket megszerezni. Ez a jelenlegi feladatok mellett azonban további elméleti oktatási, gyakorlati képzési, ellenőrzési és értékelési feladatokat ró a repülőterek légiforgalmi szolgálataira, melyek folytatásához hatósági audittal is kell rendelkezni. Ehhez egyrészt szükséges egy hatóság által elfogadott képzési program, a gyakornoki szakszolgálati engedélyes jogosításainak megfelelő további képzésére vonatkozóan, az elméleti oktatónak rendelkeznie kell légiforgalmi irányító szakszolgálati engedéllyel és szakirányú vizsgával, a gyakorlati oktatónak pedig ennek megfelelő oktatói vagy szimulátor oktatói kiterjesztéssel. A rendelet a szakszolgálati engedély kiterjesztéseinek tekintetében bővült az értékelést végző légiforgalmi irányítói kiterjesztéssel, mely jogosult bármely más kiterjesztés megszerzéséhez szükséges értékelés lefolytatására, valamint a szaktudásra vonatkozó ismeretek ellenőrzésére és értékelésére is. Az említett feladatok megjelenése repülőtereket üzemeltető szervezetben belül újabb oktatási-képzési egység megjelenését eredményezheti. Érdemes átgondolni az oktató állomány szervezetek közötti átjárhatóságát lehetővé tenni, ezzel segítve a repülőtereken folyó képzések elméleti anyagának oktatását. Továbbá az oktatásban alkalmazott szimulátorok hatósági akkreditálását, és megteremtteni a szimulátoros oktatói kiterjesztéssel rendelkező szakszolgálati engedélyek megszerzését, amely a képzés alapszakaszában és a jogosítás kiterjesztések vonatkozásában is alkalmazható.

A rendelet alkalmazásának engedélyezési és felügyeleti jogkörét a hatóság gyakorolja a képzési programoktól kezdve a kiterjesztésekkel járó feladatok ellátására vonatkozó felhatalmazásig, a szaktudás értékelő rendszer jóváhagyás figyelemmel kísérésén keresztül, a nyelvismereti értékelési módszer jóváhagyásáig. A végrehajtási szabályok alkalmazását, a rendelet felhatalmazása alapján, ha szükséges, alternatív megfelelési módokat kereszttel igazolnia kell az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) felé.

ÖSSZEGZÉS

A szerzők a cikkben bemutatták a katonai repülés, és ezen belül is az állami célú légitársaságok előtt álló kihívásokat, melyek új lehetőségeket nyithatnak azon régiók számára

is, melyek közelében katonai repülőtér üzemel. Számos külföldi példa igazolja, hogy közös hasznosítású repülőterek a polgári fél meglégedése mellett és a katonai fél feladatainak maradéktalan ellátásával is üzemeltethető.

Miután Magyarországon is döntéshozó szinten megszületett az elhatározás a közös felhasználású repülőtér mielőbbi működésére, a továbbiakban a honvédelmi tárca feladatait a katonai és a polgári légügyi hatóságok ellátó szervezetnek (NKH LH) továbbá a polgári fél szakmai egyeztetéseket kell folytatnia a közös felhasználású repülőtér működéséhez szükséges feladatok elvégzése céljából illetve annak érdekében, hogy az indokolt beruházások, fejlesztések értékelése és tervezése megkezdődhessen.

IRODALOMJEGYZÉK

- [1.] Dr. Keszthelyi Gyula: A katonai repülőterek közös polgári-katonai hasznosításának nemzetközi tapasztalatai, a magyarországi lehetőségek
- [2.] Letöltés: <http://docplayer.hu/639130-A-katonai-repuloterek-kozos-polgari-katonai-hasznositasanak-nemzetkozi-tapasztalatai-a-magyarorszagi-lehetosegek.html>; (2015.10.25.)
- [3.] Csengeri János: A katonai repülőterek polgári-katonai felhasználás (üzemeltetés) hazai jogszabályi hátterének bemutatása
- [4.] Letöltés: http://www.repulestudomany.hu/kulonszamok/2014_cikkek/2014-2-14-0121_Csengeri_Janos.pdf; (2015.10.25.)
- [5.] A légitársaságokról szóló 1995. évi XCVII. törvény és annak végrehajtási rendeletei
- [6.] 2014-ben minden utasforgalmi rekordot megdöntött a Budapest Airport!
- [7.] Letöltés: http://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/2014-ben-minden-utasforgalmi-rekordot-megdontott-a-budapest-airport!-16139.html; (2015.10.25.)
- [8.] Hárommillió utasa volt Ferihegynek a nyári szezonban
- [9.] Letöltés: <http://www.airportal.hu/ap/viewtopic.php?t=28987>; (2015.10.25.)
- [10.] A Study on Existing Legislation, regulation, procedures and Practices across ECAC and relevant NON-ECAC States in the Joint Civil-Military use of Military Aerodromes (2008. 08. 19.)
- [11.] Az állami támogatások ellenőrzése az Európai Unióban, a Tanács 1999. március 22-i 659/1999/EK rendelete az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról

- [12.] National Plan of Integrated Airport Systems (NPIAS)
- [13.] Letöltés: http://www.faa.gov/airports/planning_capacity/npias/; (2015.10.25)
- [14.] A BIZOTTSÁG (EU) 2015/340/RENDELETE a légiforgalmi irányítói szakszolgálati engedélyekre és tanúsítványokra vonatkozó formai követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról, a 923/2012/EU bizottsági végrehajtási rendelet módosításáról és a 805/2011/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről
- [15.] AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 216/2008/EK RENDELETE, a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi irányelv, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről