

Fekete Csaba

Az állami célú légiközlekedés jogi szabályozása

1. Bevezetés

„Fanatikus rajongók küzdelme, mérhetetlen fáradtsága, a balsikerek hosszú sorozata, és a vértanúk ezrei jellemzik azt a kitartó harcot, melyet az emberiség úgyszólván az őskortól napjainkig folytatott ennek a nagy eszmének a megvalósításáért. Az álom megvalósulását, mint minden nagy vívmányt évszázados vajúdás, lassú haladás, azután váratlan megoldás jellemzi. A repülés szédítő perspektívát nyújt. Egyrészt eddig hihetetlennek hitt sebessége és hatástávolsága révén megszünteti a határokat, a természeti akadályokat és távolságokat, tehát közelebb hozza egymáshoz a nemzeteket, országokat, kontinenseket is, másrészt beláthatatlan veszélyeket rejt magában a jövő háborúját illetően.”¹

Igy foglalta össze az egykori tábori pilóta a repülés fejlődésének történetét. A Montgolfier fivérek saját építésű ballonjukkal, ember részvételével végrehajtott első levegőbe emelkedése² jelentette a nagy álom beteljesülését – az ember repült. Két évvel később Jean-Pierre Blanchard és John Jeffries

¹ Vitéz SZENTNÉMEDY Ferenc: *A repülés-Kincsesár103.*, Budapest, Magyar Szemle Társaság, 1933. 3. o.

² „Globe Aerostatique” elnevezésű ballonjukkal 1783. november 21-én hajtották végre. A léggömbbel a kémia professzor Jean Francois Pilatere de Rozier és a katonatiszt Francois d’Arlandes emelkedett a levegőbe. Riccardo NICCOLI: *A repülés története*, Pécs, Alexandra 2007, 15. o.

léggömbön átkelnek a La Manche csatornán.³ A XVIII. század végétől a ballont, mint a légiközlekedés első eszközét katonai és polgári célokra egyaránt alkalmazták.

Egy évszázad elteltével a gépi repülés úttörőinek tartott Wright fivérek⁴ bebizonyították, hogy a levegőnél nehezebb, robbanómotoros repülőgép és általa az ember is képes a repülésre, ezzel elkezdődött a motoros repülés egyetemes története.

A Wright fivérek első kísérletei után 6 évvel Louis Blériot 1909-ben a Blériot XI-es modelljével átrepülte a La Manche csatornát⁵, ekkor még kevesen gondolták, hogy az ember néhány éven belül egyre erősebb, gyorsabb, hatékonyabb repülőgépeket épít majd.

Az I. világháború idején az emberek képzeletében a repülőgép leginkább a kivételes sportteljesítmények eszközeként és a félelmetes harcosok fegyvereként élt, és mint ilyen a kiválasztott kevesek és merész hősök kiváltsága volt.

A repülés fejlődésében ezek a mérőföldkönek számító fordulópontok és az utánuk történt kísérletek is igazolták, hogy nem egyszerűen sportról vagy hősies tettekről van szó. A végső

³ Az első átrepülés időpontja: 1785. január 5. – NICCOLI: i. m. 16. o.

⁴ Wilbure és Orville Wright 1903. december 17. Észak-Karolina, Kitty Hawk. A „Flayer” névre keresztelt gépebe egy 12 lóerős motort építettek, amely az első kísérletnél 12 másodpercig maradt fenn és 36 métert tett meg a levegőben. A sikert követően a két testvér tovább fejlesztette a modellt és 1905. október 5-én a Flayer III. már 39 perc repüléssel 23 mérföldet (38 kilométert) tett meg.

⁵ A repülés időpontja: 1909. július 25. Franciaországból, Calais-ból szállt fel és 32 perc múlva sikeresen szállt le az angliai Doverben. NICCOLI: i. m. 43. o.

cél embereket eljuttatni egyik országból a másikban, illetve egyik kontinensről a másikra.⁶

A XX. század műszaki fejlődése, összehasonlítva a korábbi évszázadokkal, villámsebessen zajlott, ennek a repülésben jelentkező eredményeit pedig a mindennapi életünkben felismerhetjük.

A repülőgép és a helikopter, amelyek meghatározták az elmúlt évszázad technológiájának fejlődését, fontos eszközei az utazásnak, a teherszállításnak. Alapjaiban változtatták meg a háborúk jellegét és a védekezés legfontosabb eszközeivé váltak.

A repülés korunk egyik fő közlekedési módozatává vált. A felgyorsult életvitel és a kiterjedt világgazdasági kapcsolatrendszerek folyamatosan változó, térben és időben gyorsuló követelményeinek leginkább a légi közlekedés képes megfelelni.⁷

A technikai fejlesztések megteremtették a lehetőségét annak, hogy eszközei legyenek a betegek szállításának, a katasztrófák elleni védekezésnek, a környezetvédelemnek, a tudományos kutatásoknak.

A légi közlekedés az elmúlt évtizedekben a globális gazdasági és társadalmi fejlődés hatására a legdinamikusabb növekedést mutató közlekedési ágazattá vált. A fő tevékenységi köre a személy- és áruszállítás, amelyet

⁶ A londoni Daily Mail 1913-tól 10000 fontot ajánlott fel annak, annak, aki elsőként repüli át az Atlanti-óceánt, kevesebb, mint 72 óra alatt, legfeljebb egy üzemanyag feltöltéssel.

⁷ SIPOSNÉ KECSKEMÉTHY Klára – SZÁSZY Gábor: *Közlekedési hálózatok*, Budapest, Dialóg Campus, 2018, 120. o.

elsősorban a közforgalmú légitársaságok teljesítenek, de egyre nagyobb arányú az üzleti célú nem közforgalmú repülés.

A légitársaságokban a polgári légitársaságok primátusa, teljesítménye vitathatatlan, viszont – csak az elmúlt néhány év háborús konfliktusait, valamint annak következményeit figyelembe véve – az állami (célú) repülések jelentősége is egyre nagyobb. Ez érzékelhető a magyar állami légitársaságok teljesítményében is, amelyek elsősorban a katonai légitársaságok által teljesített repülésekben realizálódnak, és csak kisebb hányadát képezik a rendőrségi állami légitársaságok által teljesített repülések.

A magyar állami légitársaság flotta, valamint a hozzá kapcsolódó infrastruktúra megújítására jelentős fejlesztések történtek. Meghatározó elemeivé váltak a nemzetközi légtérnek, amelyben a repülések végrehajtását szigorú, speciális jogi szabályok határozzák meg. Az állami (célú) repülések jogi szabályai a légitársaságban nem alkotnak önálló, elkülönült szabályrendszert. A hatályos nemzetközi szerződésekben és nemzeti jogszabályok rendelkezései között helyezte el azokat a jogalkotó.

Növekvő jelentőségük, a repülő technika töretlen innovációja, az egyre nehezebb, bonyolultabb és veszélyesebb feladatok megoldása, a légitársaságok biztonsága iránti fokozódó igény alapot adhat arra, hogy azok, mint a légitársaságok „különös” szabályai, még nagyobb figyelmet kapjanak.

A tanulmány – a joganyag terjedelmére figyelemmel – nem vállalkozik arra, hogy ezt átfogóan elemezze, de néhány

fontosnak ítélt jellemzőjének kiemelésével szeretne rámutatni annak jelentőségére.

2. Állami légi jármű, állami célú légi közlekedés

A téma szempontjából az első fontos kérdés, az állami légi jármű, illetve az állami célú légi közlekedés fogalma. Választ mind a nemzetközi szabályrendszerben, mid pedig a nemzeti jogban találunk.

„A nemzetközi légi közlekedést egy globális szabályozási rendszer tartja egységben, amely a Chicagóban 1944-ben elfogadott Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezményen (Convention on International Civil Aviation) alapul, és amelyet a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (International Civil Aviation Organization (ICAO) több ezer oldalas szabványa és ajánlása foglalja keretbe.”⁸

A nemzetközi polgári repülésről Chicagóban aláírt Egyezmény (a továbbiakban: Egyezmény) *kizárólag a polgári légi járművekre* vonatkozik, míg az *állami légi járművekre nem alkalmazható*.

A határozott fogalmazás ellenére a polgári légi járművek fogalmának meghatározása kimaradt az Egyezményből. Légi közlekedésről szóló törvényünk is egyszerű definíciót ad: polgári légi jármű a nem állami légi jármű.

Példásképpen viszont felsorolja a jogalkotó, hogy az állami közhatalmi funkciók (acta iure imperii) ellátása során mi

⁸ PAPP Zoltán: *A légtér szuverenitás néhány nemzetközi jogi kérdése* (PhD. dolgozat), Budapest, Pázmány Péter Katolikus Egyetem, 2019, 9. o.

minősül állami légijárműnek.⁹ Eszerint állami légi járműnek kell tekinteni a katonai, a vám- és a rendőri szervek céljára szolgáló légi járművet.¹⁰ Ez azonban nem tekinthető taxatív felsorolásnak. Az állami légijárművek kategóriájába tartoznak a kutató-mentő, a légimentő, a parti őrség, a humanitárius a segélyszállító, a Nemzetközi Vöröskereszt, a földmérési térképészeti feladatokat, valamint az állami vezetőket kiszolgáló légijárművek.

A polgári és állami légijárművek megkülönböztetését a szuverenitás tiszteletben tartása indokolja. A polgári légi járművek békés célú átrepülését a nemzetközi légiközlekedés fenntartása érdekében a Preambulumban megfogalmazott alapelvek betartásával biztosítani kell. Ez az Egyezmény célja.

„Az állam szuverenitásából eredően maga állapíthatja meg azokat a feltételeket, amellyel megengedi, vagy megtilthatja más állam, állami légijárművének átrepülését területe felett, vagy leszállását területén lévő repülőtéren.”¹¹

A jelenleg hatályos magyar törvény¹² külön határozza meg az állami légijármű és a külföldi állami légijármű fogalmát. Eszerint *állami légijármű: a honvédelemért felelős miniszter rendeletében meghatározott nyilvántartásba*

⁹ SIPOS Attila: *Az uni- és multilaterális szabályozói szerep a légiközlekedésben*(PhD dolgozat), Budapest, ELTE Állam- és Jogtudományi Kar, 2018, 57. o.

¹⁰ 1971. évi 25. törvényerejű rendelet a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény és annak módosításáról szóló jegyzőkönyvek kihirdetéséről, 3. cikk b) pont.

¹¹ MOYS Péter: *Nemzetközi légijog*, Budapest, Nyomdaipari és Szolgáltató Kft, 2006, 36. o.

¹² *A légiközlekedésről szóló* 1995. évi XCVII. törvény.

*bejegyzett, honvédelmi, vámhatósági, vagy rendvédelmi szervek céljára szolgáló légi jármű.*¹³

A légi közlekedésről szóló törvényünk, hosszú időn keresztül nem definiálta a külföldi légi jármű fogalmát. Miután több jogszabályban is alkalmazták, indokoltá vált a törvényben a fogalom meghatározása. Az Egyezmény 3. Cikkével összhangban a *külföldi állami légi jármű: a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény és az annak módosításáról szóló, 1971. évi 25. törvényerejű rendelet 3. cikk b) pontjában meghatározott, a katonai, a vám- és rendőri szervek céljára szolgáló külföldi légi jármű.*¹⁴

A meghatározás nem tulajdonjogi alapon történik, hanem inkább funkcionális alapon. A fogalmat legutóbb módosító jogszabály indokolása úgy fogalmazott, hogy *az állami légi jármű és az állami célú légi közlekedés fogalmát nem a cél szerinti megközelítés alkalmazása különíti el valójában a polgári légi jármű és a polgári célú légi közlekedés fogalmától, hanem – a cél szerinti megközelítés mellett – a légi járművek nyilvántartásba/lajstromba vételének helye.*¹⁵

A polgári és az állami légi járművek egyértelmű elhatárolásának jelentősége van. Az állami légi járművekre a nemzeti jog szabályai vonatkoznak és nem az Egyezmény

¹³ A légi közlekedésről 71. § 2. pont, Hatályos: 2021. január 1-től.

¹⁴ A légi közlekedésről 71. § 2a. pont, Hatályos: 2021. június 13-tól

¹⁵ *Indokolás a pilóta nélküli légi járművek üzemeltetésével összefüggő egyes törvények módosításáról szóló 2020. évi CLXXIX. törvényhez.* <https://njt.hu/jogszabaly/2020-179-K0-00>. Letöltés időpontja: 2022. január 14.

szabályai. Az állami repülőgépeket a katonai légügyi hatóság, a polgári repülőgépeket pedig a polgári légügyi hatóság veszi nyilvántartásba. A megkülönböztetésük alapja nem kizárólag a cél és a regisztráció.

„Az elhatárolás másik fő aspektusa a jogi és hatósági követelményekből eredő különbségek, amelyek a repülési feladatok végrehajtása során az eltérő engedélyezési folyamatokban és üzemeltetési eljárásokban nyilvánulnak meg.”¹⁶

További elhatárolási szempont, hogy a repülőgép milyen személyzettel (katonai, rendvédelmi, vagy polgári), milyen engedéllyel teljesíti a repülési feladatot, illetve mit szállít.

A légitözlekedésről szóló törvényünk állami célú légitözlekedésként határozza meg a *honvédelmi, a vámhatósági és a rendvédelmi célú légitözlekedést, amely végezhető állami légitözleművel, pilóta nélküli állami légitözleművel, valamint polgári légitözleművel, vagy pilóta nélküli légitözleművel abban az esetben, ha a repülés honvédelmi, vámhatósági vagy rendvédelmi célt szolgál.*¹⁷

A katonai szállító repülések kiterjedt alkalmazása eredményezte, hogy az állami légitözleműekkel végzett útvonalrepülések nagy részét az ICAO Annexek-ben foglaltak betartásával hajtják végre.¹⁸A polgári légitözleműben kezelt állami légitözleművek az általános légitözlem (General Air Traffic)

¹⁶ SIPOS: i. m. 57. o.

¹⁷ A légitözlekedésről 71. § 1. pont, Hatályos: 2021. január 1-től.

¹⁸ MOYS: i. m. 36. o.

GAT szabályai szerint üzemelnek és a polgári légiforgalmi egységek szolgálják ki. Az állami légi járművekkel folytatott repülések másik kategóriája a katonai műveleti célú repülések (Operational Air Traffic), amelyek nem hajthatók végre GAT szabályi szerint.

A légügyi hatóságnak kiemelt felelőssége van abban, hogy megfelelően sorolja be az állami légijárművek repüléseit, mert az Egyezmény alapján csak külön államközi megállapodás, vagy esetenként kiadott engedély és ezek feltételeinek megtartásával repülhetnek át más szerződő állam területe fölött, illetőleg szállhatnak le területén.

3. Hatályos jogi szabályozás

A légiközlekedés és az alkotó elemét képező állami légiközlekedés – különösen a katonai repülés – a csúcstechnológia fejlesztésének és alkalmazásának úttörője. Biztonságát a szigorú, mindenre kiterjedő szabályozás, illetve azok betartása szavatolja.

A légiközlekedés, és egyben az állami (célú) légiközlekedés jogforrási rendszerét:

- a nemzetközi szerződések;
- a közösségi jogi aktusok;
- a közösségi vívmányok;
- és a hazai törvények és rendeletek alkotják.

„A repülés határokat átívelő természetéből adódik a nemzetközi jellege.”¹⁹ A nemzetközi légi jog szabályait a

¹⁹ SIPOS: i. m. 23. o.

multilaterális nemzetközi szerződések, valamint a bilaterális nemzetközi egyezmények alkotják, amelyek általában két ország közötti légi összeköttetésről szólnak.²⁰

A nemzetközi légi közlekedés elsődleges szabályozó okmánya a Chicagóban 1944. december 7-én aláírt Egyezmény a nemzetközi polgári repülésről, valamint annak 18 Függeléke (Annex-ek).

Az Egyezmény a nemzetközi jog legfontosabb alapelveit tartalmazza. Az alapelvek jus cogens szabályok, azaz imperatív jellegűek, feltétlen érvényesülést követelnek.

A nemzetközi légi jog szabályai az Egyezmény első és legfontosabb alapelveire épülnek, amely szerint „A Szerződő Államok elismerik, hogy minden Államot a területe fölötti légtérben teljes és kizárólagos szuverenitás illeti meg.”²¹

Az Egyezmény alapelve „minden Állam” tekintetében elismeri a szuverenitást, nem csak a „Szerződő Államok” tekintetében. A szuverenitás gyakorlása a többi állam kizárásával történik

„A teljes szuverenitás azt jelentheti egyrésztől, hogy a szuverenitás a teljes nemzeti légtérre kiterjed, míg másrésztől arra utalhat, hogy a légtér tekintetében is ugyanaz a függetlenség illeti meg az államot, mint az alulfekvő szárazföldi, vagy vízi területre vonatkozóan.”²²

²⁰ SZÉKELY Zoltán: Repülők és határok régen és ma, *Rendvédelem-történeti füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, 2013/27-28-29-30. 181. o.

²¹ 1971. évi 25. törvényerejű rendelet a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény és annak módosításáról szóló jegyzőkönyvek kihirdetéséről, 1. cikk.

²² PAPP: i. m. 27. o.

„Az Egyezmény szempontjából az állam területe a szuverenitása, fennhatósága, védnöksége vagy megbízáson alapuló igazgatása alatt álló földterület és az ehhez tartozó területi vizek.”²³

Az állam területének minősül:

- a szárazföldi terület;
- a területi vizek (nemzeti folyók, tavak, nemzetközi folyók, a tengerek esetén a parti tenger, a szigetközi tenger, egyes tengerszorosok);
- a szárazföld és a területi vizek felett található légi terület (légtér);
- a kvázi államterület (joghatóság tekintetében a felségjellel ellátott úszó létesítmény és a légijármű fedélzete).

A nyílt tenger feletti légtér jogállása azonos a tengerével, azt mindenki szabadon használhatja (*res communis omnium usus*). A nyílt tenger fölött az Egyezmény értelmében kiadott rendelkezések az irányadók.²⁴

„Az ICAO-nak azonban nincsenek végrehajtási jogosítványai, ezért a nyílt tenger felett repülő légi járművek ICAO által előírt repülési szabályainak a betartását azok az

²³ 1971. évi 25. törvényerejű rendelet a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény és annak módosításáról szóló jegyzőkönyvek kihirdetéséről, 2. cikk.

²⁴ 1971. évi 25. törvényerejű rendelet a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény és annak módosításáról szóló jegyzőkönyvek kihirdetéséről, 12. cikk.

államok követelik meg, ahol a légi járműveket lajstromozták.”²⁵

„A légitér feletti szuverenitás következménye az, hogy külföldi repülőgép minden engedély nélküli berepülése sérti a területi állam szuverenitását, melyre emlékeztetett a Nemzetközi Bíróság *Az Egyesült államok katonai és félkatonai tevékenysége Nicaraguában ügyben* hozott ítéletében (1986. 251. §)”²⁶

Az Egyezmény rögzíti a területi szuverenitás következményeként a tiltott övezetek kijelölésének, a repülés ideiglenes korlátozásának jogát és a cabotage (nem honi szállítmányozó fuvarozási tevékenysége két belföldi – légi - kikötő közt) tilalmát.

Előírja a légijárművek lajstromozását, és felségjel viselését. Rögzíti továbbá a repülőtéri illetek egyéb díjak megállapításának lehetőségét, továbbá a külföldi légijármű területi állambeli repülési és egészségügyi szabályainak tiszteletben tartására vonatkozó kötelezettségét.

A chicagói Egyezmény, mint a polgári légitözlekedés alapvető szabályrendszere látszólag nem alkalmazható az állami légitözlekedésre, és belföldi repülésekre sem. Az Egyezmény 3. Cikke az állami légijárművek példaszerű felsorolásával, és a repüléseikre vonatkozó szabályok rögzítésével mindenképpen irányadó szabályok az állami

²⁵ SIPOS Attila: A légtér jogi státusza és használata, *Jogelméleti Szemle*, 2016/1. 99. o.

²⁶ BRUHÁCS János: *Nemzetközi jog II.* Budapest-Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 1999, 139. o.

légiközlekedésben. Azon kívül az ICAO tagállami, közöttük Magyarország is mint ICAO tagállam kötelezettséget vállaltak arra, hogy az Annex-ekben foglalt szabványokat nemzeti szabályaik részévé teszik, amelyeket alkalmaznak a belföldi polgári repülések során, illetve mind szélesebb körben az állami légiközlekedésben.

4. Az Európai Unió jogi aktusai, a hazai jogszabályok

Miután Magyarország 2004-ben az Európai Unió teljes jogú tagjává vált, ez azt jelentette, hogy az addig megindult felkészülési időszak alatt kialakított jogharmonizációs gyakorlat új alapokra került. Az Európai Parlament és a Tanács, valamint a Bizottság rendeletei a tagállamokban teljes terjedelmükben kötelező erővel bírnak, közvetlenül alkalmazhatóak. Az Irányelvek kötelező alkalmazása a kormányzat szerveire ró feladatokat, határidőhöz kötött jogalkotási feladatokat.

Az EU joga a hazai jog részévé vált. A nemzeti jogszabályokban kapnak helyet a repülésre, mint tevékenységre vonatkozó általános szabályok, az ehhez szükséges igazgatási, rendészeti és egyéb hatósági feladatkörök, a műszaki háttérhez kapcsolódó normák, amelyekben nagyszámú EU-s jogi aktusra hivatkozás található.

Az jogharmonizáció időszaka, de a csatlakozást követő időszak is alapvetően a polgári légiközlekedést érintette, de komolyabb változások történtek az állami (katonai) repülés rendszerében is.

Már a csatlakozást megelőzően az 1990-es évek elején megkezdődtek az ország légtérszerkezetének átalakítására irányuló előkészületek. A polgári légi forgalom növekedni kezdett, a szovjet csapatok kivonulását és a Magyar Honvédség strukturális átalakítását követően a katonai repülés a polgári repüléssel szemben háttérbe szorult. A légtérszerkezet 1992-re teljesen átalakult, a korábbi katonai dominanciával szemben a polgári repülés vált meghatározóvá, bevezetik az ICAO légtér osztályozási rendszert, és hatályba lépett 20. számú Együttes Légügyi Előírás. A rádiókommunikáció angol nyelvűvé vált, több technikai eszköz és rendszer részben a NATO, részben pedig az ICAO követelményeinek megfelelő cserére került. A civil és katonai irányítás között szorosabb együttműködés alakult ki. A katonai repüléseknek számára biztosítani kellett a szükséges légtérrel. „Amennyiben harci, illetve útvonal-irányításra került sor, a NATO-alárendeltségű Veszprémi Légi Irányító Központ (Control and Reporting Center – CRC) vadászirányítói feleltek a NATO-szabályoknak megfelelő repülések végrehajtásáért. A katonai repülőterei, más néven légiforgalmi irányítók ekkor már kizárólag a katonai repülőterei irányítói körzetben (Military Control Zone – MCTR), illetve a közelkörzetben irányítottak.”²⁷ Nagy és jelentős változások történtek mind a katonai, mind pedig a civil légitársaságok teljes rendszerében, amely természetesen a jogalkotásban is megjelent.

²⁷ PALIK Máttyás: A magyar repülésirányítás története, In: PALIK Máttyás (szerk.): *A repülésirányítás alapjai*, Budapest, Dialóg Campus, 2018, 31-32. o.

Magyarország ebben az időszakban több nemzetközi repülési szervhez csatlakozott. 1991-ben az Európai Polgári Repülési Konferencia (European Civil Aviation Conference – ECAC) tagjává, majd 1992-ben az Eurocontrol (Európai Szervezet a Légiközlekedés Biztonságáért) és az Egyesült Légügyi Hatóság (Joint Aviation Authorities – JAA), 1992 júliusában az Eurocontrol tagjává vált.

Elfogadásra került – a jelenleg is hatályos – légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény (Lt.). Az EU csatlakozásra történő felkészülés keretében a megkezdett légi közlekedési jogszabály alkotási programot oly módon kellett megvalósítani, hogy érvényesüljenek az EU csatlakozásból adódó jogszabály harmonizálási és a magyar jogrendbe illesztési kötelezettségek. Ennek keretében biztosítani kellett a Közös Európai Légügyi Hatósági (JAA) tagságból adódóan a szervezet normatív követelményrendszerének (JAR-előírások) átvételét.²⁸

A légiközlekedésről szóló törvényünk²⁹ a magyar légtérben történő légiközlekedés szabályait keret jelleggel szabályozza, rögzíti a legfontosabb garanciális szabályokat, a végrehajtások részletes szabályait pedig rendeleti jogalkotás útján biztosítja. A végrehajtási rendeletekben általában mind a polgári légiközlekedést, mind az állami légiközlekedést, az állami légi járműveket érintő rendelkezéseket megtaláljuk egy rendeletben, viszont az elmúlt években több olyan szabályozás

²⁸ TÓTH Károly: A magyar légi közlekedés az EU csatlakozás előtt, *Közlekedéstudományi Szemle*, 2000/3. 116. o.

²⁹ A légi közlekedésről szóló törvény. Hatályos: 1996. január 1-től.

is született, amely az állami célú légitözlekedéssel kapcsolatos tárgyköröket önálló rendeletben szabályozta.

Az állami légitözlekedésre, az állami légitözrművekre vonatkozó fontosabb rendeletek:

- 4/1998. (I. 16.) Korm. rendelet a magyar légtér igénybevételeéről;
- 396/2016. (XII. 5.) Korm. rendelet a katonai légitözgyi hatóság kijelöléséről,
- 56/2016. (XII. 22.) NFM rendelet a Magyarország légtérében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól;
- 3/2006. (II. 2.) HM rendelet az állami repülések céljára kijelölt légterekben végrehajtott repülések szabályairól;
- 9/2012. (VII. 10.) HM rendelet az állami célú nemzetközi repüléshez és a magyar állami légitözrművek nemzetközi repüléseihez szükséges engedélyezési eljárásrend részletes szabályairól;
- 26/2007. (III. 1.) GKM-HM-KvVM együttes rendelet a magyar légtér légitözlekedés céljára történő kijelöléséről;
- 7/2009. (VI. 11.) HM rendelet a Magyar Honvédség légitözdelmi készenléti repüléseiről;

Az állam a külföldi állami légitözrművek a magyar légtérbe történő berepülését engedélyhez (a továbbiakban: diplomáciai engedély) köti. Az Lt. a berepülés szabályait a 7. §-ban

állapítja meg, a részletes eljárási szabályokat pedig a magyar légtér igénybevételéről szóló kormányrendeletben.³⁰

A kérelmet a külpolitikáért felelős miniszternek kell benyújtani, aki azt továbbítja a légiközlekedési hatóságnak. A hatóság a külpolitikáért felelős miniszter, a katonai légügyi hatóság, továbbá a magyar légtér igénybevételéről szóló kormányrendeletben megjelölt polgári és Katonai Nemzetbiztonsági Szolgálat hozzájárulásával engedélyezi a külföldi állami légi járműnek a magyar légtérbe való berepülését.

NATO tagország, valamint az Európai Unió tagállama állami légi járművének a magyar légtérbe való belépéséhez nem szükséges engedély kérése, elegendő a nemzetközi előírásoknak megfelelő repülési terv.

A NATO műveleti alárendeltségű légvédelmi készenléti szolgálatot teljesítő külföldi állami légi járműnek a feladata végrehajtásával összefüggésben repülési tervet nem kell benyújtania, a magyar légtérbe történő berepülését - a Kormány előzetes döntése alapján – azt a Magyar Honvédség Légierő ügyeletes parancsnoka engedélyezi.

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

A katonai felek által végrehajtott repülések többsége csapamozgásnak minősül.³¹ Az alaptörvény 47. cikke szerint a

³⁰ *A magyar légtér igénybevételéről szóló 4/1998. (I. 16.) Kormányrendelet.*

Kormány dönt a Magyar Honvédség és a külföldi fegyveres erők magyarországi határátlépéssel járó csapatmozgásairól.

Amennyiben a külföldi állami légitözrmű magyar légtérbe berepülése csapatmozgásnak minősül a diplomáciai kérelem alóli mentesség nem mentesít a csapatmozgásra vonatkozó közjogi engedély beszerzése alól. A diplomáciai kérelem alóli mentességgel rendelkező államok ilyen esetben megfelelő időben kötelesek engedélyt kérni.

A magyar állami légitözrművek nemzetközi repüléseihez szükséges eljárásrend részletes szabályait honvédelmi miniszteri rendelet³² állapítja meg, amely alapvetően a honvédelmi szervek céljára szolgáló légitözrművekre vonatkoznak.

Az Lt. 71. §-a alapján állami légitözrművek a rendőrségi légitözrművek is. A rendőrségi szervek céljára szolgáló légitözrmű diplomáciai engedély iránti kérelmét a Készenléti Rendőrség légirendészetért felelős szervezeti egysége útján kell benyújtani a minisztériumhoz.

5. Összegzés

A polgári légitözlekedés nemzetközi légitözlekedésben betöltött meghatározó szerepe, és teljesítménye vitathatatlan. A repülés a csúcstechnológia fejlesztésének és alkalmazásának

³¹ *A határátlépéssel járó csapatmozgások engedélyezésének kormányzati feladatairól* 190/2000. (XI. 14.) Kormányrendelet.

³² *Az állami célú nemzetközi repüléshez és a magyar állami légitözrművek nemzetközi repüléseihez szükséges engedélyezési eljárásrend részletes szabályairól* 9/2012. (VII. 10.) HM rendelet.

úttörője, a felhasználásával a jövőért verseng. A légitözlekedés fejlődő iparága, a növekvő polgári és állami nemzetközi légiforgalom gyors, a repülés biztonságát biztosító jogi szabályozásokat, megoldásokat vár a szakma szereplőitől.

„A repülés modern hatalmi harctérre vált, amelyben a kereskedelmi és a politikai érdekek egymás közötti viszonyrendszere alapjaiban határozza meg a jövőt.”³³

A repülés természetéből adódó tökéletesen nemzetközi volta egy komplex, terjedelmes jogi szabályrendszert hívott életre.

Magyarországon az állami légitözlekedés az 1990-es évek elején háttérbe szorult, de a rövid megtorpanás után teljesen átalakult és folyamatosan megújul. Ehhez szükség van támogató jogalkotásra és a légijogban, nemzetközi jogban, diplomáciában tapasztalt jogászokra.

³³ SIPOS: i. m. (2018) 12. o.

