

Széll László

A KÖZLEKEDÉSPOLITIKAI KONCEPCIÓK HATÁSA MAGYARORSZÁG LÉGIKÖZLEKEDÉSÉNEK ALAKULÁSÁRA 1945-TŐL NAPJAINKIG

II. rész

A közlekedéspolitika rendszerlemei és azok jelentősége

Abstract

A légiközlekedés, több mint egy évszázados fennállása alatt a modern kor egyik legdinamikusabban fejlődő közlekedési módozatává nőtte ki magát. Fennállása óta az iparág egészét a folyamatos fejlődés és az ezzel összefüggő társadalmi-, ipari- és legfőképpen gazdasági kihívások jellemzik. Az árutovábbítás gyorsasága miatt napjainkra mind polgári, mind katonai területen a légi teherszállításnak is egyre nagyobb a jelentősége, annak ellenére, hogy alágazati összehasonlításban – a költségek tekintetében – még mindig ez a legdrágább szállítási mód. A három részes tanulmány célja a hazai légiközlekedés fejlődésének és aktuális helyzetének bemutatása, a várható fejlődési tendenciák prognózisa, különös tekintettel a légiközlekedési infrastruktúra fejlesztési irányára.

Kulcsszavak: légiközlekedés, közlekedéspolitika, MALÉV

2. A közlekedéspolitika stratégiai irányainak rendszerlemei a légiközlekedésben

A közlekedéspolitika stratégiai irányai a többi alágazathoz hasonlóan ebben az esetben is elsősorban az alágazat egészének rendszerlemeit érintik, ezért elméleti alapozás gyanánt a továbbiakban ezek ismertetésével foglalkozom. A fejezet tulajdonképpen a légiközlekedés általános jellemzéseként is felfogható, hiszen a légiközlekedés műszaki elemeinek ismertetésén túlmenően foglalkozik a légi jog eredetével, a nemzetközi egyezmények tartalmával, a fontosabb szervezetek tevékenységével, valamint az aktuális jogi háttér rövid áttekintésével.

2.1. A légtér vagy „pálya” sajátosságai

A légiközlekedés esetében a helyváltoztatásnak a levegőben történő lebonyolítása miatt a „pálya” és a „hálózat” kifejezések sajátos tartalommal bírnak, és használatukhoz kiegészítő értelmezések szükségesek. A gyakorlatilag korlátlan légtér¹ nem azt

¹ A légtér az atmoszféra azon meghatározott része, amely egy adott ország ellenőrzése-irányítása alá tartozik, és ahol a repülőgépek meghatározott szabályok szerint közlekednek. A magyar légtér

jelenti, hogy azt tetszés szerint bárki bármikor igénybe veheti. A légtér igénybevételét szigorúan meghatározott jogi- és műszaki feltételek teljesítéséhez kötik, továbbá a repülési útvonal még konkrét esetben is a légiforgalmi irányítás és más egyéb (pl. katonai, politikai, időjárás, stb.) tényezők függvénye.

A menetrendszerinti repüléseken kívül ez ugyanúgy vonatkozik az adott feladattól függő, változó útvonalakat igénybe vevő kis távolságú repülésekre is, mint pl. a mezőgazdasági, vízügyi, katonai, sport, mentő, stb. légi tevékenység. A közlekedési szempontból lényeges, általában nagy távolságokat áthidaló légi személy- és áruszállítás esetében a repülési útvonalakat jelentő „pálya” tartalma az utóbbi időben jelentős változásokon ment keresztül. Korábban a polgári légiközlekedés a menetrendszerű és az időszakos (angolul: charter) forgalomban is meghatározott irányú, szélességű, magasságú vonalakon, ún. légifolyosókon bonyolódott le.

Napjainkban egyrészt a korszerű repülőgéptípusok másfelől a légiforgalmi irányítás műszaki színvonala már lehetővé teszi, hogy a légiközlekedés egyre nagyobb területeken legyen képes kihasználni fő előnyét, azaz a kijelölt pontok között, ideális esetben valóban közel légvonalban történik a helyváltoztatás. Természetesen ezeken a területeken is lehetnek a repülés elől állandóan vagy ideiglenesen elzárt térségek (pl. sűrűn lakott városközpontok, ipari vagy katonai objektumok), azonban a légiforgalmi irányítás világszerte mindenütt arra törekszik, hogy a repülőgépek a lehetőségekhez mérten a lehető legrövidebb útvonalon tudjanak haladni, ami mind a légitársaságoknak (idő- és üzemanyag-takarékosság), mind pedig az érintett országnak (a légtér zsúfoltságának csökkentése) egyaránt érdeke.²

A légiközlekedés zavartalan lebonyolításában a légiforgalmi irányítás szerepe kiemelt jelentőségű, ezért fontosnak tartom röviden összefoglalni az erre vonatkozó ismereteket. A légtérrel a nyújtott szolgálat minősége szerint alapvetően ellenőrzött és nem ellenőrzött légtérre oszthatjuk fel. Ellenőrzött légtér esetén a vonatkozó szabályok előírják a légiforgalmi szolgálat (ATC)³ működtetésének kötelezettségét. A légiforgalmi szolgálatok minden szava utasítás jelleggel bír, végrehajtása a hajózó személyzet számára – néhány fedélzeti rendszer utasítását kivéve⁴ – kötelező érvényű. A légiforgalmi szolgálatok részére rendelkezésre álló légtérrel a repülés típusa⁵, a légtérben nyújtott szolgáltatások,⁶ valamint az elkülönítések⁷ alapján hét (A, B, C, D, E, F, G betűkkel jelölt) osztályba sorolták be. Magyarországon a felsorolt légtérrekből csupán 4 fajta (C, D, F, G) került kijelölésre (3. ábra), amelyek közül a leghangsúlyosabb a C légtér, mivel itt van a legtöbb szolgáltatás. Különbségnek számít más országokhoz képest az is, hogy hazánkban a G légtérben nem kötelező semmilyen szolgáltatást igénybe venni, akár rádiókapcsolat nélkül is lehet repülni.

Magyarország esetében az ország területe fölötti szuverén, a légiközlekedés számára igénybe vehető teret jelenti.

² Kovács Ferenc: Közlekedéstan, Széchenyi István Főiskola, Győr, 2002.

³ Air Traffic Control (ATC)

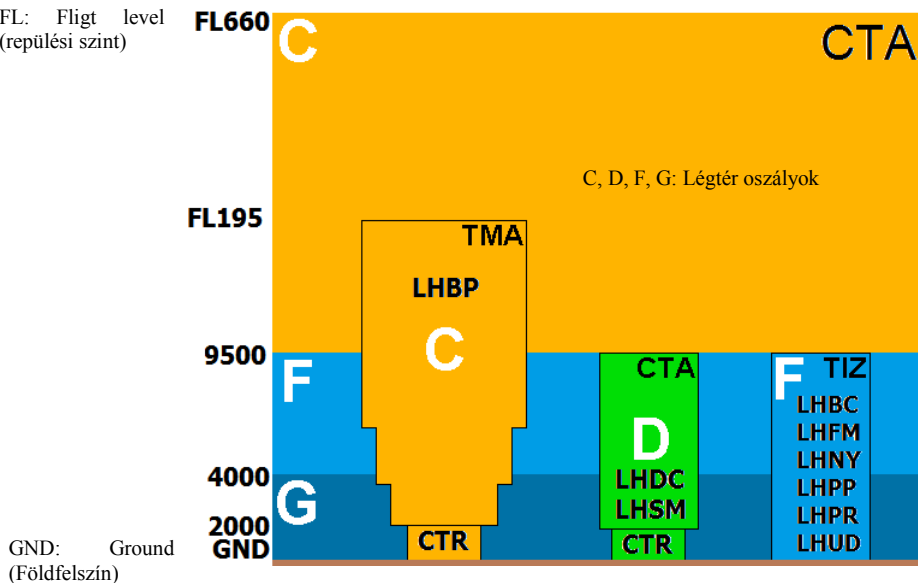
⁴ Traffic Collision Avoidance System/TCAS (Forgalomjelző és ütközésselkerülő rendszer) – Enhanced Ground Proximity Warning System/EGPWS (Fedélzeti földközelség jelző riasztó rendszer)

⁵ A repülés típusa szerinti megkülönböztetés kétféle lehet: látva repülési szabályok (Visual Flight Rules/VFR) vagy műszer szerinti repülési szabályok (Instrument Flight Rules/IFR) alapján végrehajtott repülés.

⁶ A légiforgalmi szolgálatoknak az általuk nyújtott szolgáltatásokból eredően 3 fő csoportja van: irányítói, tájékoztató/tanácsadó, riasztó.

⁷ Az ellenőrzött légtérben az irányító felelős az elkülönítésért, a nem ellenőrzött légtérben viszont ugyanez a pilóta felelőssége.

FL: Flight level
(repülési szint)



A légtér függőleges tagozódása

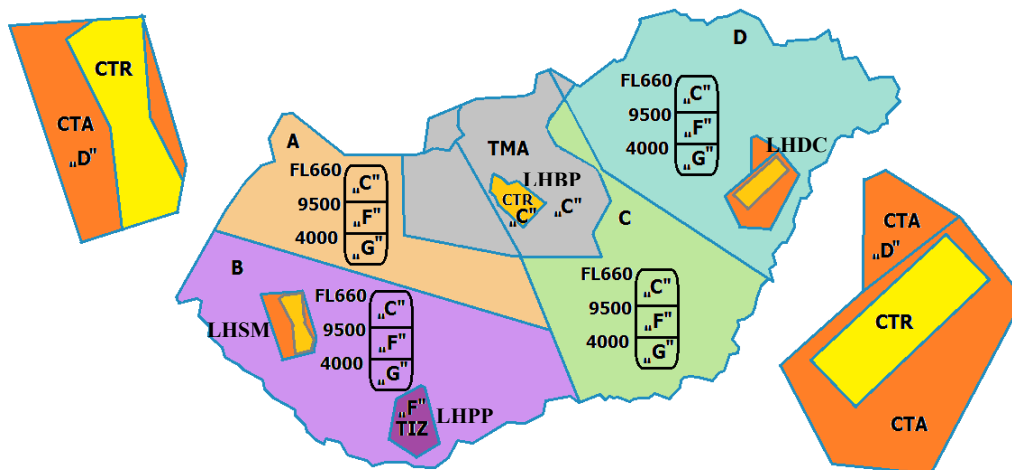
CTA: Control Area (Irányítói körzet) – kisebb légtéregység, ahol a repülések számára légiforgalmi irányítói szolgáltatást biztosítanak.

TMA: Terminal Control Area (Közelkörzeti irányító körzet) – egy repülőtér feletti, akár több CTA területet magába foglaló légtér, mely az itt működő szolgáltatásokkal kiegészülve védi a repülőtér érkező /induló/átrepülő forgalmát.

CTR: Control Zone CTZ (Repülőtéri irányító körzet) – magukba foglalják a repülőtér közvetlen környezetében működő forgalmat, illetve a repülőtérre az induló/érkező gépeket.

TIZ: Traffic Information Zone (Forgalmi tájékoztató körzet) – olyan légtéregység, melyben csak tájékoztató és/vagy tanácsadó szolgáltatást nyújtanak a benne közlekedő IFR/VFR forgalom védelmében.

LHBP, LHDC, LHSM, LHBC, LHFM, LHPP, LHPR, LHUD: Repülőtér ICAO kódjai (lásd2. táblázatt)



Az ország légtérének területi határai

A, B, C, D: A légiforgalmi irányítás átláthatósága érdekében az országhatáron belül kijelölt szektorok
„C”, „F”, „G”: Légtér oszályok

3. ábra A magyar légtér függőleges és területi határai⁸

⁸ Saját szerkesztés <http://www.ivaohu.hu/wp-content/uploads/downloads/2012/06/ivaohuatkck1206.pdf> alapján.

Jelen esetben nem célom a különböző légtér-részek és irányító körzetek fajtáit részletezni, ezért az alábbiakban csak a légiforgalmi irányítás három szintjét emelem ki, amelyek a következők:

- repülőtéri irányítás;
- közelkörzeti irányítás;
- távolkörzeti irányítás.

A repülőtéri irányítás a különféle repülőtéri irányítói szolgálatok által végzett feladatok ellátását foglalja magába. Ide tartoznak többek között pl. a repülési tervek aktiválása, útvonalengedélyek pilóták felé történő továbbítása, a repülőterek előterein és gurulóútjain történő mozgások koordinálása, illetve ellenőrzése.

A repülőtéri irányítás kiemelt feladata a repülőtér fel- és leszálló forgalmának valamint a futópályákon történő mozgások ellenőrzése, továbbá a repülőtér 10-15 km-es körzetében lévő forgalom nyomon követése. A közelkörzeti irányítás 50-100 km-es távolságon látja el feladatát, amely elsősorban az induló forgalom kivezetése a repülőtér közelkörzetéből, az érkező forgalom bevezetése a megközelítéshez és az átrepülő forgalom ellenőrzése. Ennél nagyobb távolságon a távolkörzeti irányítás veszi át a forgalom irányítását, amelynek a feladata alapvetően az utazómagasságon lévő emelkedő süllyedő gépek ellenőrzése. A nem-ellenőrzött légterek használata elsősorban a mezőgazdasági, a sportcélú, a katasztrófavédelmi vagy a kutató-mentő repülési tevékenységekhez köthető.

Magyarországon jelenleg a hatályos szabályok szerint 900 méter alatti repülések esetén nincs bejelentkezési kötelezettség. Ezt meghaladóan 900-2.950 m között már működnek ún. tájékoztató körzetek, amelybe belépve az adott körzetben működő tájékoztató szolgálathoz be kell jelentkezni, ellenben az itt elhangzó tájékoztató információk nem minősülnek kötelezően végrehajtandó utasításoknak. Ugyanezen szabályok vonatkoznak a repülőterek közelében kijelölt légterekre, melyekben a repülőtéren működő információs szolgálatok adnak tájékoztatást az itt tartózkodó légi járművek részére. Azt, hogy Magyarországon ma egy repülőtérnek milyen légiforgalmi szolgálatot kell üzemeltetnie, jogszabály nem rögzíti, ez sokkal inkább a forgalom és az üzemelő légitársaságok igényeinek a függvénye.⁹

A légi közlekedésben a légiforgalmi irányítás a leginkább állami tevékenység, amelynek ellátását magas szintű jogszabályok és nemzetközi szerződések is előírják. Mindez átfogja az előzőekben már említett forgalmi irányítási, a repülés-tájékoztatási és a riasztó szolgálati feladatokat. Magyarország az ICAO¹⁰ tagjaként alkalmazza a légtér-osztályba sorolás nemzetközi elveit és a légtér-felhasználás szabványos megoldásait. A légiforgalom-irányítás és kapcsolódó területei fejlesztésében kiemelt cél a repülésbiztonság fenntartása, illetve javítása, valamint technikai, személyi és szervezeti feltételeinek a biztosítása. A magyar légtérben éves szinten kb. 600.000 repülőgép közlekedik, amelyek zavartalan forgalmáért és egyben a biz-

⁹ Oláh Dávid: Regionális repülőterek hatékony informatikai infrastruktúrája, 2007.

www.ccs.hu/index.php/en/downloads/doc/84/raw

¹⁰ A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (rövidítve ICAO, amely betűszó az International Civil Aviation Organization rövidítése) 1944. december 7-én alakult meg Chicagóban, a Nemzetközi Polgári Repülésről szóló, 52 állam által aláírt Egyezmény (Chicagói Egyezmény).

tonságos légiforgalmi szolgálat ellátásáért a 2002. január 1-jén létrejött, HungaroControl néven ismert integrált polgári-katonai szervezet a felelős.

Az EU-n belül régóta napirenden van az egységes európai légtér kialakításának a kérdése, azonban ezt a mai napig nem sikerült megvalósítani. Az „Egységes Európai Égbolt” projekt megvalósításának érdekében az Európai Bizottság legutóbb 2010-ben hozott egy döntést, amely arról szólt, hogy 2012. december 4-ig az eddigi 27 légiforgalmi irányítási körzetet kilenc ún. funkcionális légtérblokkba kell átszervezni, kialakítva ezzel az egységes európai légteret. Az elképzelést azonban a nemzeti érdekek jórészt felülírták, de pl. Magyarország, Ausztria, Csehország, Szlovákia, Szlovénia, Horvátország és Bosznia-Hercegovina 2011-ben már aláírt egy megállapodást egy ilyen légitérvezési blokk létrehozásáról (FAB CE¹¹).

Az EU-n belüli teljes egyetértés egyik kerékkötője éppen a légtér szuverenitásának az alapelve, ugyanis sok nemzet nem venné szívesen, ha a területe felett átrepülő repülőgépeket egy másik országból irányítanák a jövőben. A másik probléma alapvetően a jelen gyakorlat, amely során a pilótának minden egyes ország területi határához érve rádión be kell jelentkeznie az illetékes légiforgalmi irányításhoz és közölnie kell úticélját, amit az irányítás ideális esetben jóváhagy vagy pedig a forgalom nagyságától függően utasításban módosít. Az átlagos napi 28.000 járatot figyelembe véve az európai légtér napjainkban rendkívül zsúfolt közlekedési színtérnek számít. Két európai város viszonylatában megtett légi útvonal ma inkább hasonlít egy „cikkcakk” alakzatra, mintsem egy közel egyenes vonalra. A járatok ezen kívül számos esetben menetidőt növelő várakozásra kényszerülnek a levegőben pl. a repülőtér feletti felesleges körök megtételével, az externális hatásokról nem is beszélve. Az Európai Bizottság felmérése szerint az európai légiforgalmi irányítási rendszer szétaprózottsága évi 5 milliárd euró kárt okoz a közösségnek. Minden járat útvonala átlagban 42 kilométerrel hosszabb az optimálisnál, nő az üzemanyag-fogyasztás és a környezetszennyezés. Összehasonlításképpen az Egyesült Államokban feleannyiba kerül a légiforgalom irányítása, mint Európában, annak ellenére, hogy a forgalom ugyan nagyobb, de a légtér nagyjából akkora, mint az európai.¹²

Hazánk az EU-s csatlakozás óta jelentős erőfeszítéseket tett a hazai légiforgalmi irányítás fejlesztése terén. Ennek a munkának a sikerét jelzi a 2013. február 27-én Budapesten átadott új légiforgalmi irányítóközpont, amely egy közel 10.000 m² alapterületű három szintes épületkomplexum. A 13 milliárd forintos beruházás megvalósításához az EU a transzeurópai hálózatfejlesztési terv (TEN-T) keretéből hatmillió euró értékű támogatást nyújtott¹³. A csúcstechnológiával felszerelt új légi navigációs központ nemcsak Magyarország és Közép-Európa légiközlekedési infrastruktúráját fejleszti tovább, hanem nagymértékben hozzájárul a magyar légiforgalmi irányítás versenyképességének hosszú távú megőrzéséhez is.

Az új irányítóközpont megnyitása a HungaroControl Zrt. ANS¹⁴ III elnevezésű komplex fejlesztési programjának a része, amelynek belépése az európai rendszerbe egyrészt tovább erősíti az irányítás hatékonyságát, másrészt biztosítja, hogy a magyar légiforgalmi szolgálat hosszú távon is képes legyen megfelelni az EU által meg-

¹¹ Functional Airspace Block Central Europe/FAB CE (Közép-európai Funkcionális Légtérblokk)

¹² http://hvg.hu/vilag/20121204_nincs_egyseges_europai_legter

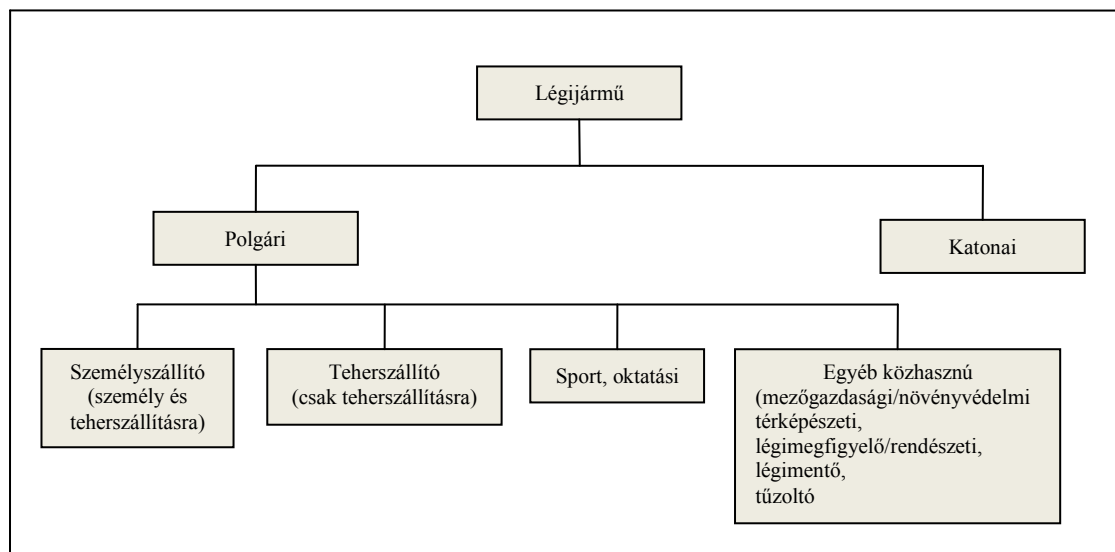
¹³ AERO magazin XV. évfolyam, 2013. április, 18-19 o.

¹⁴ Air Navigation Service (Légi Irányítási Szolgálat)

fogalmazott követelményeknek. Az ANS III projekt célja egy olyan – a légi navigációs szakma által európai szinten elismert – high-tech tudásközpont létesítése, amely lehetővé teszi a HungaroControl jelenlegi szervezetén belül végzett és a jövőben tervezett, szervezetén kívüli csoportoknak történő oktatást is. Tulajdonképpen a számos technikai fejlesztés nem titkolt célja az, hogy Budapest legyen az egyik olyan európai tudásközpont, ahová a szakemberek szerte Európából tanulni, gyakorolni, a kutatók pedig új eljárásokat kikísérletezni járnak. Az ANS III projekt lehetőséget teremt arra, hogy a HungaroControl egy helyre telepítse az innovációs vállalkozásait, és ezáltal létrehozza a saját légiforgalmi kutatás-fejlesztési és szimulációs tudáscentrumát. Az elképzelések szerint – a közeljövőben realizálódó tervek alapján – a magyar légiforgalmi irányítók NATO felkérésre az új központból fogják irányítani Koszovó magas légtérének forgalmát is.¹⁵

2.2. Légijárművek

Minden olyan levegőben közlekedésre képes eszközt, amely személyek és teherárúk szállítására alkalmas, légijárműnek nevezünk. Az ide sorolható eszközöket kivétel nélkül, a világon bárhol csak hatósági engedéllyel lehet közlekedtetni. A légi közlekedés járműveit többféle szempont szerint lehet osztályozni. A legelterjedtebb felosztás a légijárműveket rendeltetés szerint csoportosítja (4. ábra), de használatos a légijárművek statikus vagy dinamikus felhajtó erő szerinti megkülönböztetés alapján történő csoportosítása is.



4. ábra A légijárművek rendeltetés szerinti besorolása¹⁶

A polgári közlekedés szempontjából elsősorban a hajtóművel rendelkező merevszárnyú repülőgépeknek van nagyobb jelentősége. Az ilyen repülőgépeken alkalmazott hajtóművek korábban belső égésű dugattyús motorok voltak, mára viszont a ten-

¹⁵ Az ANS III Brüsszelnek is tetszik. AERO magazin XV. évfolyam, 2013. április, 18-19 o.

¹⁶ Vörös Gábor: Repülőgép szerkezetek és rendszerek. Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság, Budapest, 1995. 6. o.

gelyteljesítményt leadó gázturbinák („turboprop” repülőgépek és helikopterek), valamint gázturbinás sugárhajtóművek („jet” repülőgépek) alkalmazása terjedt el.

A polgári légiforgalomban ma kizárólag szubszonikus, azaz hangsebesség alatti gépek közlekednek, de korábban az orosz TU-144-es, illetve az angol-francia közös gyártású Concorde révén elérhetővé vált a hangsebesség feletti szuperszonikus repülés is. Ez utóbbi típust 2003-ban, néhány évvel egy súlyos légikatasztrófát¹⁷ követően végleg kivonták a forgalomból.

A polgári közlekedésben a repülőgépek kialakításuk szerint személyszállító és áruszállító járművek lehetnek, bár a személyszállító gépek rakterében is történhet (a poggyászon kívül is) áruszállítás. Mindkét tevékenységben a közforgalmú gépek a legfontosabbak, a nem közforgalmúak általában speciális (mezőgazdasági, sport, oktató, mentő, stb.) igényeket elégítenek ki, ugyanakkor mindenütt egyre inkább nő a többnyire magán és üzleti forgalmat lebonyolító kisgépes forgalom (General Aviation) részaránya is.

A világon a korszerű polgári repülőgépek túlnyomó része ma az amerikai Boeing és a több EU-ország közös termékeként gyártott Airbus típusok közül kerül ki. A keleti piacokon korábban meghatározó fontosságú, egykori szovjet termékek (Tupoljev, Iljusin, Antonov) néhány kivételtől eltekintve ma már kevésbé versenyképesek, főként magas tüzelőanyag fogyasztásuk és zajszintjük miatt.

A repülőgépek között a célszerű alkalmazási terület és a hatótávolság (hatósugár) alapján is különbséget szoktak tenni. Az adott géptípusra jellemző maximális felszállási súlynak a különböző üzemanyag-mennyiség és hasznos terhelés mellett történő elérése eltérő felhasználási relációkat (rövid, közép és nagy hatótávolságú repülőgépek) eredményez.

Ezt ma már a nagy repülőgépgyártók – az egyes géptípus-családokon belüli konkrét változatok eltérő paramétereivel – tudatosan alakítják a szállítási távolság függvényében megcélzott piaci szegmens igényeinek kielégítésére. A világ vezető repülőgépgyártó vállalatai a folyamatos innováció jegyében egyre biztonságosabb, kényelmesebb és alacsonyabb zajszintű típusokat állítanak elő. A zajszint, valamint a szennyezőanyag kibocsátás csökkentése a környezetvédelem szempontjából egyre nagyobb figyelmet kap világszerte, és ma már mindenhol kiemelt közlekedéspolitikai irányelv.

A légiforgalom növekedésével mindenütt az a gyakorlat terjedt el, hogy a nagy sűrűségű, nagy távolságú járatokon sok légitársaság választja a nagyon nagy repülő-

¹⁷ A hivatalos jelentés szerint 2000. július 25-én az Air France 4590-es járata a Párizs CDG-New York JFK útvonal kezdetén a futópályán gurult, amikor a futómű abroncsát a Continental Airlines DC-10-es gépének hajtóművéről leszakadt fémdarab megsértette. Ezt követően az abroncs levált a futóműről és sérülést okozott a Concorde szárnyában lévő üzemanyagtartályban, valamint az egyik hajtóművében. Ezután a hajtómű kigyulladt, majd a gép egy a repülőtér közelében fekvő szállodába csapódott. A baleset következtében a repülőgépen tartózkodó 100 fő utas és a 9 fő személyzet, továbbá 4 földön tartózkodó ember életét veszítette. A baleset után a gépeket azonnal leállították, majd bizonyos módosítások végrehajtása után fél évvel később újra forgalomba állították, de a baleset miatt lecsökkent utasszám és a megnövekedett fenntartási költségek miatt végül az Air France és a British Airways kivonta a gépeket a forgalomból. Az utolsó kereskedelmi járat 2003. október 24-én tette meg a New York JFK - London Heathrow utat.

géptípusokat. Az Airbus A-380 típusú repülőgép az első példa arra, hogy a repülőgépek legújabb generációja nagy befogadóképességgel fog rendelkezni, és egyre több utas szállítására lesz alkalmas. A repülőgépipar tudatosan készül erre, azonban az ilyen nagy repülőgépek intenzív használata számos problémát vet fel. A repülőtereket alkalmassá kell tenni az ilyen típusú repülőgépek fogadására (pl. 150-200 helyett 500-600 utas be- és kiszállásakor a csomagok szállításának jobb megszervezésére lesz szükség, és nagyobb terhek hárulnak a biztonsági vizsgálatokat, a vámvizsgálatot végző és az utasokat fogadó személyzetre is).¹⁸

A repülőgépipar – bármelyik piaci szegmensről legyen is szó – a világon bárhol az adott ország nemzetgazdaságának stratégiai húzóágazatát képviseli. Sajnos annak ellenére, hogy Magyarországon az 1940-es években négy helyen is gyártottak magyar fejlesztésű repülőgépeket (pl. Sólyom, Héja és több tucatnyi vitorlázógép) a később kialakult KGST munkamegosztás következtében ez az iparág szinte teljesen elsorvadt.

A hozzánk hasonló méretű országok közül Csehországban, Ausztriában és Svédországban viszont mára világszínvonalú repülőgépipar alakult ki, nem kis mértékben a kormányzati prioritásoknak köszönhetően. Az újkori hazai repülőipar felélesztéséről 2000. óta beszélhetünk, amikor egy egri székhelyű kft. jelent meg a piacon egy magyar gyártású sportrepülőgéppel. Ezzel szinte egy időben indult meg a termelés a General Electric közel 300 főt foglalkoztató zöldmezős beruházásként megvalósult veresegyházi üzemében, ahol turbinaalkatrészek gyártása és javítása folyik. Jóval később, 2005-ben debütált a magyar Corvus Aircraft Kft. saját fejlesztésű korszerű, kompozit szerkezetű sportgépe, amely 2005-ben a magyar formatervezési díjat is elnyerte. Jelenleg a Corvus Aircraft Kft. már nem aktív, ennek nyomdokain jött létre ebben az évben a Magnus Aircraft Zrt, akiken kívül még másik négy magyar tulajdonú cég, az Avana Industries, az Idea Aircraft Kft., a Dioferr Kft. és a Bonn Hungary Electronics Kft. fejleszt még sportcélú repülőgépeket, illetve robotrepülőgépet. Ez utóbbiak prototípusai először 2009-ben Németországban, az Aero 2009. kiállításon kerültek bemutatásra a nemzetközi szakértői közönségnek. 2000-2014 között számos, főként külföldi tőkéből létrehozott, a repülőgépiparhoz köthető zöldmezős beruházás jött létre hazánkban. A beruházók amerikai, német, olasz és holland/svájci cégek, a beruházások pedig több tízmillió USD nagyságrendűek voltak.

Ezek a cégek fejlett technológiát, korszerű vezetési módszereket és piacot is hoztak magukkal, melyek az iparág második fontos pillérét alkotják a sportgépek gyártása mellett. A magyar repülőestechnika harmadik pillérét azok a magyar tulajdonú beszállítói cégek képviselik, melyek főleg külföldi betelepült cégek köré csoportosulnak. Ez a beszállítói hálózat jelenleg mintegy 30 cégből áll, közülük több a turbinaiparban tevékenykedik, de vannak köztük olyanok is, amelyek pl. kábelkorbácsokat és kompozit műanyag kabin-belső alkatrészeket gyártanak főleg Airbus típusú repülőgépekhez. A cégcsoporton belül külön kategóriát képeznek azok a szintén magyar tulajdonú cégek, akik képesek exportra is fejleszteni elektronikai rendszereket és szoftvereket.

A hazai repülőiparban érdekelt cégeknek már több szakmai szervezete létezik, amelyek elsősorban integrátori szerepet töltenek be a kutatás-fejlesztés, tervezés, tesztelés és gyártás területén beleértve több jelentős kutatóintézetet és négy nagy

¹⁸ Kovács Ferenc: Közlekedéstan, Széchenyi István Főiskola, Győr, 2002.

egyetem több tanszékét is (Budapest, Miskolc, Győr, Szeged). Hazánk infokommunikációs- és járműiparának jelenlegi átlagos fejlettsége lehetővé tenné a sokkal jelentősebb részvételt a globális aerospace üzletben. Az ehhez szükséges alapvető feltételekkel és stratégiával már rendelkezünk, de még további információcserére, szemléletváltásra, legfőképpen azonban kormányzati elhatározásra van szükség, ahhoz, hogy ez a terület kiemelt szerepet kapjon a hazai közlekedéspolitikai koncepciókban.¹⁹

2.3. Légikikötők, repülőterek

A hazai jogi szabályozásban a légikikötő helyett mindenütt repülőtér elnevezés szerepel, holott mind a honi, mind a nemzetközi szaknyelvben egyaránt élesen elkülönülnek egymástól a különböző kiépítettségű fel- és leszállóhelyek megnevezései.²⁰ Az ICAO által kiadott nemzetközi szabályozás egyik szabványának ide vonatkozó definíciója szerint a légikikötő (angolul: Aerodrome) egy olyan jól meghatározott földterület, vagy vízfelszín (beleértve a kapcsolódó épületeket, telepített eszközöket is), amelyet a légi járművek a felszálláshoz, a leszálláshoz, vagy a földi mozgások gyanánt, akár teljes mértékben, akár csak részben igénybe vesznek.²¹

Az előbbiekben említett hivatalos meghatározáson túlmenően létezik egy tágabb értelemben vett, általánosabb értelmezés is, amely szerint a légikikötő az illetékes hatóságok által jóváhagyott paraméterekkel üzemelő, fel- és leszállásra alkalmas futópályával (angolul: runway) rendelkező terület, amely a következőkben felsoroltakat foglalja magába:

- gurulóút-hálózat (angolul: taxiway);
- forgalmi és műszaki előterek (angolul: apron);
- utasforgalmi épületek (angolul: terminal);
- az összes, le- és felszálláshoz, és a földön való biztonságos mozgáshoz szükséges berendezés (fénytechnika, leszállító-berendezések, kommunikációs eszközök, tájékoztató táblák, felfestések);
- a légi járművek kiszolgáláshoz, és a repülőtér zavartalan működéséhez elengedhetetlen egyéb műtárgyak (hangár, utashíd, kerítés, madárriasztó berendezések, számítógépes gerinchálózat) gyakorlatilag minden, „kerítésen belüli”, földi telepítésű építmény, berendezés és eszköz;
- a légikikötőkhöz kapcsolódó, „kerítésen kívüli” létesítmények, melyek általában a repülőtér földi elérését hivatottak elősegíteni (gépjármű-parkoló, kötött pályás közlekedési eszközök megállóhelyei, stb.).

A légikikötők alapvetően az alábbiakban felsorolt részekre tagolhatók:

- a) **Forgalmi (vagy „nyilvános”) területek:** ahol az utas mozgások végbemennek, illetve ahová az utasok és kísérőik meghatározott körülmények között be- léphetnek. Ide sorolhatók az utasforgalmi épületek bizonyos területei és a hozzá kapcsolódó egyéb létesítmények (pl. gépjármű parkoló, közösségi köz-

¹⁹ Hideg Mihály: A magyar repülőgépipar helyzete

http://www.haif.org/A_magyar_repulogepipar_helyzete_2012nov.pdf

²⁰ Oláh Dávid: Regionális repülőterek hatékony informatikai infrastruktúrája, 2007.

www.ccs.hu/index.php/en/downloads/doc/84/raw

²¹ ICAO ANNEX 14 Első rész 1. fejezetének (Általános meghatározások) 1.1 „Definíciók” pontja.

lekedés állomásai, taxik számára kijelölt várakozóhely, és tulajdonképpen minden, ami még a repülőtérhez kapcsolódik, és a kerítésen kívül, de még a repülőtér helyrajzi területén belül található).

- b) **Műszaki (vagy „nyilvánosság előtt elzárta”) területek:** ezekre a területekre csak az erre feljogosított, megfelelő engedéllyel rendelkező személyek léphetnek be. Itt mennek végbe a gépmozgások és áruakadások, valamint a logisztikai háttérfeladatok (pl. teheráru-terminál, műszaki előtér, hangár, szerviz utak, toronyépület, gurulóút-hálózat, futópályák, navigációs berendezések).
- c) **Forgalmi előtér:** ahol az utasok be és kiszállítása, áru, posta ki- és berakodása, légi járművek kiszolgálása történik, ezért ennek a helynek a koordinálására külön figyelmet kell fordítani (általában külön szolgálatot is létesítenek erre a feladatra).
- d) **Tranzit terület:** az útlevelellenőrzés vonalától egészen a légi jármű ajtajáig – az ún. vonulási útvonalon – tart, amely felségterületi szempontból semleges, ennek megfelelően speciális szabályok vonatkoznak rá. Hivatalosan „tranzit-terület (zóna): a nemzetközi közforgalmú repülőtereken az illetékes hatóságok által kijelölt terület, amely a légi jármű ajtajától a határforgalom-ellenőrzés vonaláig tart, és az utazó személyek várakozására szolgál. Az utas akkor lép be egy másik ország felségterületére, amikor átlépi a légi jármű küszöbét. A légi jármű fedélzete ennek értelmében annak az államnak a felségterülete, amelyben azt lajstromba vették.”²²

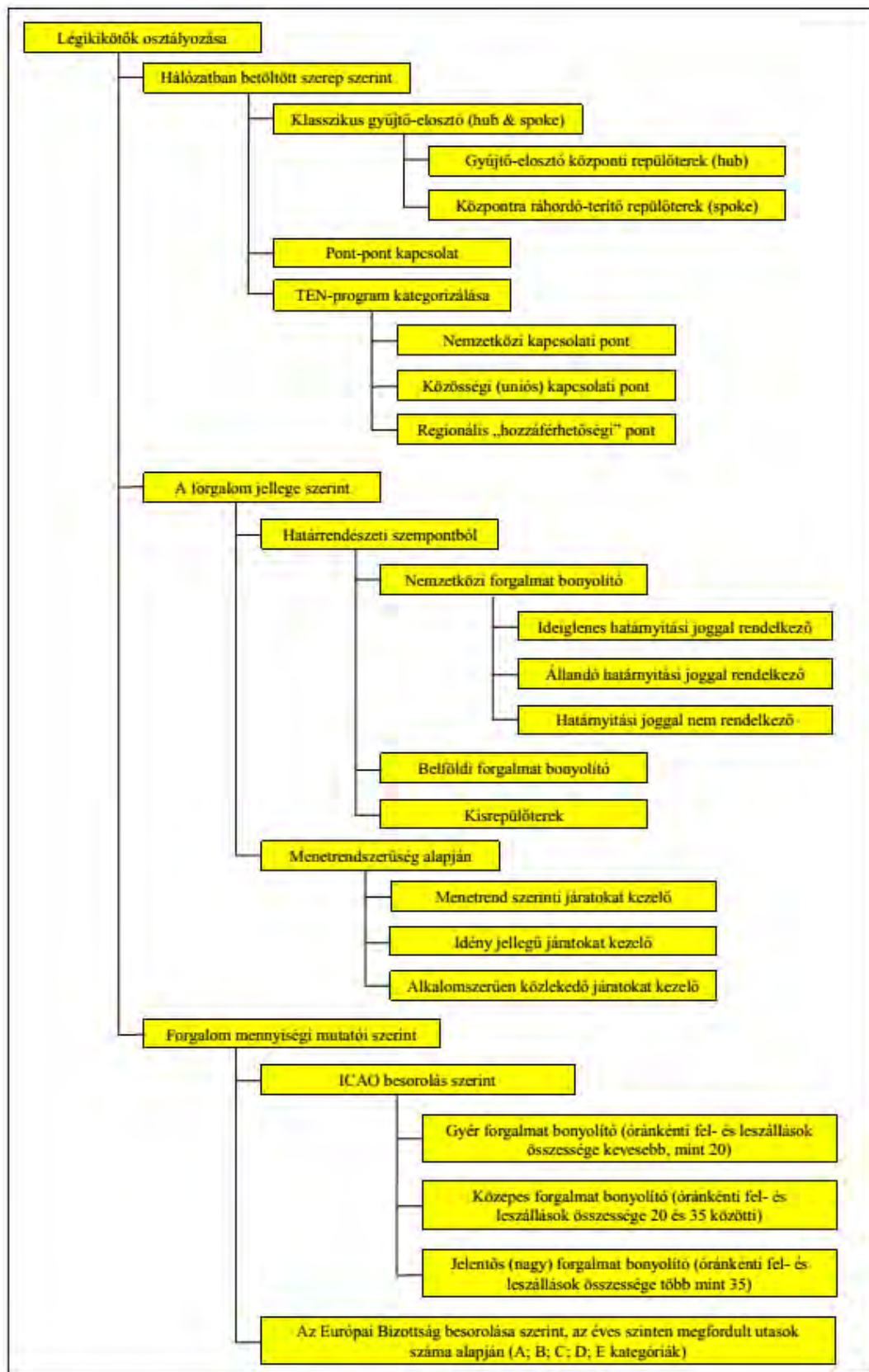
Azt, hogy az adott légi közlekedési milyen típusú, mekkora méretű és mennyiségű légi járművet fogadhat, számos különböző tényező határozza meg. Erre vonatkozóan többféle szempont szerinti csoportosítás létezik, amelyek közül a legfontosabbakat az 5. ábra szemlélteti. Magyarországon a repülőtereket a légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII törvény sorolja különböző osztályokba a repülések célját és jogi státuszát, valamint használói kört illetően (6. ábra). Egy repülőtér lehet nyilvános, amelyet azonos feltételek mellett bárki igénybe vehet, és nem nyilvános, amikor bizonyos esetek kivételével csak a tulajdonos, illetve az üzemeltető engedélyével lehet használni. A jogszabály legutóbbi módosítása szerint már az is repülőtérnek minősül, ahol a repülőtéri funkciók valamilyen minimális követelményszinten ugyan, de teljesülnek (pl. egy füves leszállópályával) úgy, hogy egyéb létesítmények esetleg ott nem találhatóak.²³

A törvény megfogalmazásában kereskedelmi repülőtér besorolású a rendszeres utas, poggyász, áru és posta továbbítását végző légi forgalom céljaira létesített nyilvános repülőtér. Nem kereskedelmi repülőtér az előbbi megfogalmazás körén kívül eső minden más nyilvános repülőtér. A fontosabb magyarországi repülőterek besorolását és paramétereit az 2. táblázat tartalmazza.

²² Oláh Dávid: Regionális repülőterek hatékony informatikai infrastruktúrája, 2007.

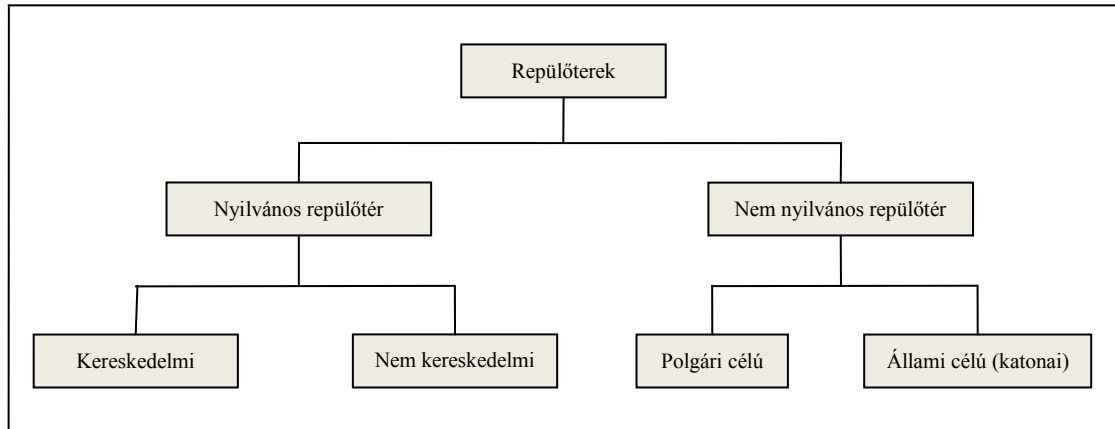
www.ccs.hu/index.php/en/downloads/doc/84/raw

²³ A hazai „repülős körökben” a hosszú évek során berögzült állandó, valamint ideiglenes fel- és leszállóhely státusz megszűnt létezni, helyeiket átvették a fentebb idézett, hatályos jogszabály nyilvános, és nem nyilvános repülőtér meghatározásai.



5. ábra Légikikötők osztályozása²⁴

²⁴ Oláh Dávid: Regionális repülőterek hatékony informatikai infrastruktúrája, 2007. www.ccs.hu/index.php/en/downloads/doc/84/raw



6. ábra A hazai repülőterek besorolása²⁵

A fontosabb magyarországi repülőterek besorolása és paramétere²⁶

2. számú táblázat

A repülőtér				A futópálya	
megnevezése	ICAO kódja	tengerszint feletti magassága (m)	jellege	méretei (m)	burkolata
Budapest-Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér	LHBP	151	nyilvános, nemzetközi, kereskedelmi	3707 × 45 3010 × 45	betonozott
Debrecen Nemzetközi Repülőtér	LHDC	109	nyilvános, nemzetközi, kereskedelmi	2500 × 40 1500 × 60	betonozott füves
Sármellék Nemzetközi Repülőtér	LHSM	123	nyilvános, nemzetközi, kereskedelmi	2500 × 60	betonozott
Győr–Pér	LHPR	129	nyilvános, kereskedelmi	1450 × 30	aszfaltozott
Pécs–Pogány	LHPP	197	nyilvános, kereskedelmi	1500 × 30	aszfaltozott
Nyíregyháza	LHNY	103	nyilvános	1000 × 20 1000 × 60	aszfaltozott füves
Kecskemét	LHKE	114	katonai	2499 × 60 2450 × 60	betonozott füves
Pápa	LHPA	145	katonai	2399 × 60	betonozott
Szolnok	LHSN	89	katonai	2000 × 70 2000 × 50	betonozott füves
Szeged	LHUD	80	nem nyilvános	1185 × 30 1177 × 50 610 × 50	aszfaltozott füves füves
Békéscsaba	LHBC	86	nem nyilvános	1300 × 30 790 × 40	aszfaltozott füves

²⁵ 1995. évi XCVII. törvény a légitársaságokról 37. § (1)

²⁶ Saját szerkesztés a <http://www.hungaryairport.hu/airport.php> és a <http://www.nkh.hu/Repules/nyilvantartasok/Documents/Repuloterek%2011%2004.pdf> alapján

2. számú táblázat (folytatás)

A repülőtér				A futópálya	
megnevezése	ICAO kódja	tengerszint feletti magassága (m)	jellege	méretei (m)	burkolata
Budaörs	LHBS	126	nem nyilvános	980 × 60 750 × 40	füves füves
Dunakeszi	LHDK	126	nem nyilvános	800 × 500	füves
Dunaújváros	LHDV	123	nem nyilvános	950 × 60	füves
Esztergom	LHEM	113	nem nyilvános	1000 × 80	füves
Farkashegy	LHFH	215	nem nyilvános	1000 × 200	füves
Fertőszentmiklós	LHFM	134	nem nyilvános	958 × 23	aszfaltozott
Gödöllő	LHGD	218	nem nyilvános	1300 × 60	füves
Gyöngyös Pipishegy	LHGY	350	nem nyilvános	760 × 120	füves
Hajdúszoboszló	LHHO	102	nem nyilvános	1000 × 50	füves
Hármashatárhegy	LHHH	296	nem nyilvános	1000 × 100	füves
Jakabszállás	LHJK	111	nem nyilvános	600 × 18 1000 × 30	aszfaltozott füves
Kaposújlak	LHKV	156	nem nyilvános	620 × 18 1200 × 200	betonozott füves
Kecel	LHKC	103	nem nyilvános (heliport)	30 × 30	betonozott
Kecskéd	LHKD	174	nem nyilvános	1200 × 25	füves
Kiskunfélegyháza	LHKH	97	nem nyilvános	758 × 160 536 × 100	füves füves
Kiskunlacháza	LHKK	98	nem nyilvános IV. osztályú	2500 × 45	betonozott
Miskolc	LHMC	119	nem nyilvános	800 × 100	füves
Siófok–Kiliti	LHSK	127	nem nyilvános	1250 × 50	füves
Szentes	LHSZ	84	nem nyilvános	750 × 150	füves
Szombathely	LHSY	223	nem nyilvános	1150 × 80	füves
Zalaegerszeg	LHZA	196	nem nyilvános	1500 × 25	füves
Eger	LHER	258	nem nyilvános	800 × 70	füves
Kalocsa	LHKA	91	nem nyilvános	2500 × 60 1900 × 300	betonozott füves
Maklár	LHMR	165	nem nyilvános	800 × 80	füves
Matkópuszta	LHMP	112	nem nyilvános	1200 × 100	füves
Nagykanizsa	LHMK	142	nem nyilvános	1000 × 100	füves
Ócsény	LHOY	90	nem nyilvános	1200 × 150	füves
Szatymaz	LHST	81	nem nyilvános	800 × 50	füves
Szentkirályszabadja	LHSA	280	nem nyilvános	2000 × 60 1700 × 50	aszfaltozott füves
Tököl	LHTL	100	nem nyilvános	2500 × 60 1100 × 50	betonozott füves
Zalakaros	LHZK	127	nem nyilvános	795 × 20 795 × 20	füves füves

A nagy forgalmú repülőterek zavartalan működése nehezen elképzelhető légiforgalmi-, és a repülőgépeket kiszolgáló földi szolgálatok nélkül. A légiforgalmi szolgálatok és a légiforgalmi irányítás rendszeréről a légtérről szóló korábbi fejezetben már szó esett. A találón csak „földi lépcsőnek²⁷” nevezett, a hétköznapi ember számára láthatatlan, mégis nélkülözhetetlen földi szolgálatok a repülőtér és repülőgép közötti kapcsolatot biztosítják. Az általuk végzett tevékenységet földi kiszolgálásnak (angolul: ground handling) nevezzük. Minderre azon egyszerű oknál fogva van szükség, mivel egyetlen légijármű sem önellátó, a földön állva képtelen kiszolgálni önmagát, ehhez különleges szaktudás és eszközállomány szükséges. Ide tartozik minden olyan művelet, amely egy adott járat érkezésével és indításával kapcsolatos. A földi kiszolgálás tevékenységi körébe többek között az alábbiakban felsorolt műveletek tartoznak bele:

- utasok ki és beszállítása;
- poggyász, légiáru, posta kezelése;
- repülőgép külső energiaforrásról történő ellátása;
- takarítás, vízfeltöltés; catering fedélzetre vitele;
- jégtelenítés;
- okmányok átvétele, kitöltése;
- tüzelőanyaggal történő feltöltés;
- rendészeti ellenőrzés, felügyelet;
- műszaki ellenőrzés;
- vontatókocsi biztosítása;
- légijármű tárolás, rögzítés (nyűgözés).

Az EU a versenyképesség fenntartására vonatkozó, rendeletbe foglalt irányelve a földi kiszolgálással kapcsolatban az, hogy a forgalmasabb légitársaságokban legalább két kiszolgáló cégnek kell működni²⁸. A rendelet távlati célként azt tűzte ki, hogy minden ilyen repülőtéren legyen legalább egy, mind a repülőtér üzemeltetőjétől, mind a meghatározó légitársaságtól független kiszolgáló. Jelenleg a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren az ilyen jellegű feladatokat a török tulajdonú Çelebi Ground Handling Inc. által 2006-ban létrehozott Çelebi Ground Handling Hungary Kft., a MALÉV csődje után a Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. tulajdonába került MALÉV GH Földi Kiszolgáló Zrt., a Menzies Aviation Hungary Kft., valamint a Farnair Handling Kft. látja el.

2.4. A légitársaságok működési módjai és a forgalom lebonyolításának meghatározó szereplői

A közlekedési főtevékenység – hasonlóan a közúti, vasúti és vízi alágazathoz – a légitársaságok esetében is áru- és személyszállítási teljesítményekre bontható, amelyek túlnyomó többségét a közforgalmú légitársaságok állítják elő. Magyarország viszonylatában a közforgalmú légitársaságok menetrend szerinti tevékenysége kizárólag nemzetközi viszonylatok teljesítését jelenti, mivel az ilyen jellegű belföldi légiforgalom 1969-ben megszűnt. Jelenleg az EU-ban, így hazánkban is a kereskedelmi légitársaságokon és az állami/katonai célú repülések körén kívüli összes repülés

²⁷ Moldova György: Égi Szekér. Magvető Kiadó, Budapest, 1982.

²⁸ A Tanács 1996. október 15-i 96/67/EGK irányelve a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról

(a hátimotoros siklóernyőtől a sugárhajtású üzleti kisgépekig) az általános célú (General-Aviation – GA) kategóriába sorolható.

A légifuvarozás során a személyszállítás és árutovábbítás folyamatának általános sémája és annak szakaszai hasonlóak a fentebb említett alágazatokhoz. A repülés kiemelt biztonsági követelményei miatt viszont itt a fuvarozás előkészítési fázisának különös jelentősége van. Ennek legfontosabb része a repülőgépek felszállás előtti átvizsgálása, ami általában a műszaki szakszolgálattól független üzemeltetési személyzet feladata. Az előkészítési szakaszhoz tartozik a gép üzemanyag- és víztartályainak feltöltése, az utasok étkeztetéshez szükséges élelmiszerek és egyéb utasellátási cikkek (hírlapok, információs anyagok, stb.) berakodása, valamint az utastér és a mellékhelyiségek kitakarítása.

Az előkészítéssel részben azonos időben zajlik le a felvétel szakasza. A személyszállításban ez a korábban megváltott és érvényesített jegyek ellenőrzését, majd annak alapján a beszálló kártya kiadását, a poggyász-feladást, utasbiztonsági ellenőrzést, szükség esetén a vám- és útlevél-ellenőrzést, végül a fedélzetre való beszállást foglalja magába. Az áruszállításnál a felvételi szakaszban történik meg a fuvarokmányok kiállítása, a vámkezelés és a raktári betárolás.

Az ezt követő rakodási folyamat főként attól függ, hogy az árutovábbítás utasszállító repülőgép rakterében vagy speciális cargo repülőgépen történik-e. A továbbítás szakaszának zavartalan lebonyolításához a légiforgalmi irányítási és a hajózó személyzet szoros együttműködése elengedhetetlen. A légiforgalmi irányításnak az induló- és a célrepülőtéren, valamint az útvonalon történő repülésben betöltött szerepét és feladatait az előzőekben a légiforgalmi irányítási tevékenység áttekintésénél már ismertettem.

A hajózó személyzet géptípusonként áll össze az adott típusra érvényes vizsgálóval rendelkező szakemberekből, akik a műszaki szakszolgálattól dokumentáltan veszik át az általuk is ellenőrzött járművet. A személyzet felszállás előtt még számos ellenőrzést, hajtómű-, műszer-, kormány-, stb. próbát hajt végre és csak azután következhet – a külön rendelkezésre bocsátott forgalmi, meteorológiai, földrajzi információk alapján összeállított repülési tervnek megfelelő – szállítási feladat végrehajtása.

A kiszolgálás szakaszában – a repülőgépnek a forgalmi előtéren kijelölt állóhelyre történő beállítását követően – megy végbe az utasoknak a repülőgépről a poggyászátvevő helyre, vagy a váróterembe érkeztetése, valamint amennyiben szükséges, a vám- és útlevél-ellenőrzésre irányítása. Fontos feladat az érkező utasnak a repülőtérről a városba való eljutást lehetővé tevő korszerű közlekedési kapcsolat biztosítása. Árutovábbítás esetén az érkező áru a vámvizsgálat után raktárba, vagy pedig közvetlenül a címzettnek kerül átadásra.²⁹

A légi személy- és áruszállítás fontos szereplői a légiközlekedési vállalatok, amelyek a forgalom lebonyolításában jelentős szerepet vállalnak. A légiközlekedés az erősen tőkeigényes ágazatok közé sorolható, ezért vállalatait általában társasági formában hozták/hozzák létre. Ezek a társaságok különböző tulajdonú, korábban túlnyomórészt állami érdekeltségűek voltak, később viszont a magán társasági for-

²⁹ Kovács Ferenc: Közlekedéstan, Széchenyi István Főiskola, Győr, 2002.

mában működő vállalatok is megjelentek. A világon a legismertebb „klasszikus” vagy más néven hagyományos légitársaságok³⁰ közvetlenül az I. világháború után, illetve a két világháború között kezdték meg működésüket. A fejlett tőkeerős államokhoz képest a gyarmati sorból felszabadult kisebb országoknak sem gazdasági erejük, sem műszaki-szellemi infrastruktúrájuk nem volt megfelelő ahhoz, hogy saját erőből megteremtsék közhasználatú légiközlekedésüket. Ezekben az országokban az egykori gyarmattartó, vagy egy másik fejlettebb ország (legtöbb esetben nem feltétlenül önzetlen) segítségével sikerült egy nemzeti légitársaságot létrehozni. Hasonló analógiát lehet felfedezni a volt szocialista országok állami légiforgalmi vállalatainak létrehozása körüli is. Ezeket a társaságokat a szovjetekkel közös „vegyes” vállalati formában, az 1940-es évek második felében szovjet gépekkel és túlnyomórészt szovjet szakemberek közreműködésével hívták életre. A Szovjetunió az ilyen vállalatokban szerzett résztulajdonáról csak 1954 körül mondott le. Az így önállósult kelet-európai nemzeti légiforgalmi társaságok (pl. a magyar MALÉV, a bolgár Balkan, a csehszlovák CSA, a lengyel LOT, a román TAROM, a kelet-német Interflug, a jugoszláv JAT) lényegében az 1989/90-ben bekövetkezett politikai fordulatig országuk légiközlekedésében monopolhelyzetet élveztek.³¹

Az azóta eltelt időszakban és jelenleg is kemény harc folyik a légitársaságok között a piacok megszerzésért. Mára nemcsak Európában, hanem szerte a világon a főként a személyszállításban érdekelt diszkont vagy más kifejezéssel „fapados” légitársaságok térhódítása figyelhető meg. Ezekre a társaságokra leginkább az jellemző, hogy nem a nagyobb városok közelében található elsődleges repülőtereket veszik igénybe, hanem – elsősorban az alacsonyabb repülőtéri illetékek miatt – az azoktól 50-100 km-re fekvő másodlagos repülőtereket. A „fapados” légitársaságok általában közvetlen pont-pont kapcsolatot létesítenek az indulási és érkezési hely között, szemben a hagyományos légitársaságokkal, ahol sok esetben csak átszállással oldható meg a célállomásra való eljutás.

Jelentős különbség e két piaci szereplő között az is, hogy amíg a hagyományos légitársaságok többfajta repülőgéptípust üzemeltetnek, addig a diszkont társaságok flottájában – az alacsonyabb üzemeltetési költségekből kifolyólag – csak egy típus szerepel, ami jelenleg legtöbbször a Boing-737-es.

A diszkont légitársaságok térhódítása ellenére még számos országban tartják magukat a hagyományos (nemzeti „zászlós”) társaságok is, akik a megváltozott piaci körülményekre reagálva igyekeznek továbbra is talpon maradni. Az előbbieken említett légitársaságokon kívül természetesen még számos más típusú társaság létezik. A profil alapján történő besorolást a 3. táblázat szemlélteti. A mai légitársaságok profiljukat tekintve általában több lábbon állók, azaz kevert típusúak. Különösen igaz ez a legnagyobb számú egykori zászlóvivők esetében, akik menetrendszerű járatok mellett üzemeltetnek charter járatokat is; utasokat, és teherárut egyaránt fuvaroznak (általában egyazon járaton); némelyek diszkont „fapados” leányvállalattal is rendelkeznek (pl. Lufthansa-Germanwings).

³⁰ A holland KLM 1919-ben, az orosz Aeroflot és a belga Sabena 1923-ban, a német Lufthansa 1926-ban, a Pan Am 1927-ben, a francia Air France 1923-ban, az Air Canada 1937-ben alakult meg. A II. világháború után 1947-ben jött létre a skandináv államok közös légitársasága a SAS, majd 1948-ban az Air India és a Korean Air jogelődje.

³¹ Erdősi Ferenc: A légiközlekedés általános és regionális földrajza, légiközlekedés-politika. Első kötet, MALÉV Rt. Budapest, 1998.

Típus	Jellemzők
Menetrend szerint közlekedtető légitársaságok	Általában ezeket a társaságokat illetik a „hagyományos”, vagy a „nagy” jelzőkkel, jellemzően az állami monopolhelyzet egykori haszonélvezői, az ország légi közlekedésének zászlóshajói, melyekben a különböző kormányzatok gyakran ma is tulajdoni hányaddal bírnak; ilyen légitársaság többek között a British Airways, a Delta Airlines, de ilyen volt a MALEV is.
Charter-társaságok	Idényjelleggel (ad-hoc) üzemeltetnek járatokat, alapvetően két formájuk ismeretes: <ul style="list-style-type: none"> • „Klasszikus” charter: hirtelen felmerülő, egyszeri igények kielégítésére; • „Lánc-charter”: időszakonként menetrendszerűen közlekedtet járatokat (pl. csak nyáron a tengerparti üdülőhelyekre).
Légi teheráru-szállító (cargo) társaságok	Véglegesen, vagy az ülésorok kiemelésével ideiglenesen teherszállításra átalakított gépekkel, kizárólagosan teheráru fuvarozását végző vállalatok (pl. a luxemburgi CargoLux).
Gyorsposta és/vagy csomagküldő szolgáltatók	A légi teheráru-szállításon belül az egyik meghatározó szegmens, amelynek legismertebb tagjai a UPS, a DHL, a TNT és a FedEx.
Alacsony költségű légitársaságok	Az alacsony költségű („low-cost”) társaságok különféle praktikat bevetve szorítják le és tartják tartósan alacsonyan jegyáraikat (pl. homogén flotta, e-ticket, minimális fordulódő, „olcsóbb” repülőterek használata, a nyújtott szolgáltatások minimálisra csökkentése).
Kényszerhelyzeti szolgálatok légijárműveinek üzemeltetése	A mentők, rendőrség, hegyi-mentők, stb. légi eszközeit üzemeltető társaságok, melyek kihasználva a világban általánosnak mondható kiszervezési lázat, a fentebb említett szolgáltatók számára biztosítják a légijárműveket és a szakszemélyzetet.
Mezőgazdasági	Mezőgazdasági vonatkozású repüléseket végző társaságok (növényvédelem, rovarirtás, földmérések).
Egyéb, speciális célú	Minden olyan repülőeszközt üzemeltető társaság idetartozik, amely az eddig felsorolt kategóriákba nem tartozó tevékenységet folytat pl. földi úton megközelíthetetlen, vagy magaslati helyekre történő nagyméretű áruk mozgatására specializálódott, de ide sorolhatók a sportrepülést és a kalibráló repüléseket végző társaságok.

Ma már szinte mindegyik légitársaság tagja valamelyik nagy légiszövetségnek, amely tulajdonképpen egy légitársaságok közötti megállapodás a jövőbeni együttműködést illetően. Jelenleg a főként utasszállítással foglalkozó társaságok a három legnagyobb légiszövetség (Star Alliance, SkyTeam, Oneworld) valamelyikének a tagjai. Egy légiszövetséghez való tartozás a taglégitársaságok számára lehetővé teszi, hogy

³² Oláh Dávid: Regionális repülőterek hatékony informatikai infrastruktúrája, 2007.
www.ccs.hu/index.php/en/downloads/doc/84/raw

utasaiknak szélesebb körű szolgáltatásokat és nagyobb előnyöket biztosítsanak, mint amelyet bármely légitársaság önállóan nyújtani képes. A nemzetközi utasok számára mindez az összehangolt menetrendek, a törzsutas programok integrációja, világkörüli és egyéb kombinált utakra vonatkozó árkedvezmények, az utaskiszolgálási folyamatok harmonizálása, valamint közös információtechnológiai platform kidolgozása révén válik érzékelhetővé. Korábbi nemzeti légitársaságunk a MALÉV 2007-től egészen a 2012 elején bekövetkezett leállításáig a Oneworld szövetség tagja volt. Napjainkban már nemcsak az utasszállító-, hanem kimondottan teherszállító légitársaságokat tömörítő légiszövetségek is léteznek.

2.5. A légiközlekedés jogi szabályozása

A közlekedési alágazatok közül a légiközlekedés az, amelyiket számos, többek között jogi szempontból is elsődlegesen nemzetközi környezetben kell vizsgálni, hiszen az egyes nemzetek vagy államközösségek jogalkotását is alapvetően a nemzetközi légi jog és a nemzetközi egyezmények befolyásolták. A jogi háttér összefoglalásának a közlekedéspolitika szempontjából is nagy jelentősége van, hiszen a jog a szabályozás és végrehajtás egyik fontos eszköze.

2.5.1. A légi jogalkotás eredete és kibontakozása

A légi jogalkotás gyökerei már a XVIII. és XIX. században – a gyakorlati repülés és a légiközlekedés kialakulása előtt – megtalálhatók. A légtérbe történő felszállás problémája a léggömb feltalálásával megoldódott, így az ebből származó jogi kérdések már az aerodinamikai repülés kifejlődését megelőzően felmerültek. A repülés gyakorlati megvalósítása, a levegőben való közlekedés kezdetei Európában 1783. június 5-éig nyúlnak vissza, amikor Joseph és Etienne Montgolfier a franciaországi Annonay-ban felbocsátotta a világ első hőléggömbjét, a Globe Aérostatique-ot.³³ A légi joggal kapcsolatos szerzői tevékenységek nem sokkal ez után megindultak, de a légtérhasználat akkori kezdetleges műszaki eszközei és lehetőségei révén ezeknek még nem volt számottevő hatása.

A légi jog a kezdetektől fogva részben hivatalos, részben magánforrásból ered. A hivatalos tevékenység elsősorban az állami törvényalkotásban, az igazságszolgáltatásban, majd az államközi egyezményekben jelentkezik, amíg a nem hivatalos magán-tevékenység főként magánszerzők, szakcsoportok és szervezetek munkájaként a légi jogtudományban jelenik meg. A XVIII. és XIX. század légi joggal kapcsolatos hivatalos rendelkezései közül az alábbiakban felsoroltak érdemelnek említést:

- a Franciaországban 1819-ben kelt rendelet, amely előírta az ejtőernyő használatát;
- az 1874. április 23-án kelt, szintén francia rendelkezés, amely szerint a léggömbökkel való felszálláshoz előzetes engedély szükséges;
- a porosz belügyminisztérium 1892. április 9-én hozott törvényerejű rendelete a léghajózás végrehajtásáról.³⁴

³³ Tiboldi Tibor: A regionális repülőterek fejlesztésének gazdasági elemzése. Doktori (PhD) értekezés, Szent István Egyetem, Gödöllő, 2008 11. o. http://szie.hu/file/tti/archivum/Tiboldi_T_phd.pdf

³⁴ Herczegh Károly: Légikikötők. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1982. 32. o.

Ebből a korszakból több légijoggal foglalkozó magánműveltség is ismert, amelyek közül Rousseau³⁵ „Le nouveau Dédale” (Új Daidalosz³⁶) című műve a legjelentősebb. A szerző ebben a munkájában már a léggömb feltalálása előtt a légiközlekedés lehetőségével foglalkozik és számos ezzel kapcsolatos előremutató kérdéskört feszeget. A XIX. század végén már szélesebb körben jelentek meg a légijoggal foglalkozó tudományos munkák. Ilyen volt többek között Paul Fauchille³⁷ 1901-ben megjelent „Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats” (Légi hatáskör és a levegőnél könnyebb légijárművek jogtudományi helyzete) című műve.

A légi jogi tudomány későbbi fejlődését jelentősen befolyásolta az 1909-ben megalakult a Nemzetközi Repülési Jogtudományi Egyesület³⁸ (továbbiakban CIJA), amely egy nemzetközi légiközlekedési törvénykönyv létrehozását tűzte ki céljává. Ezen a szervezeten kívül 1910 előtt a Nemzetközi Jogi Intézet, a Nancy Nemzetközi Légiközlekedési Kongresszus és a Veronai Légijogi Kongresszus is foglalkozott légijoggal.

1910-ben Párizsban 18 állam – köztük az Osztrák-Magyar Monarchia – részvételével sor került az első diplomáciai légikonferencia ülésére, azonban a fokozatosan fejlődésben lévő légiforgalom nemzetközi szabályozásáról ekkor még nem sikerült a résztvevőknek megállapodni. Egy évvel később a CIJA által ugyancsak Párizsban megrendezésre kerülő nemzetközi kongresszuson (a légi jog időszerű kérdései mellett) már kiemelten foglalkoztak az államoknak a területük feletti légtérre vonatkozó kérdésekkel, mint valamennyi légi jogi tárgyalás alapját képező alaptézissel.

A kongresszus eredményeként az első államon belüli légi jogi törvényeket 1911-ben Angliában és Franciaországban alkották meg. Később ezek hatására kerültek kidolgozásra a légiközlekedést szabályozó törvénytervezetek 1913-ban az USA-ban majd Németországban.

A nemzetközi légi forgalom kiszélesedésének következtében a légi jogalkotás területén is kifejlődött az állami tevékenység. Az érintett államok tevékenyen részt vettek a nemzetközi légi jog kidolgozásában, de ugyanakkor a légüggyel kapcsolatos honi törvényhozás is jelentős szerephez jutott. A különböző országokat a nemzetközi légiközlekedés mielőbbi szabályozására, a repülőgép közlekedési eszközzé válásán és széles körben történő alkalmazásán kívül elsősorban az a felismerés készítette, hogy a légi forgalom fenntartása és eredményes fejlesztése csak egységes előírások alkalmazásával kivitelezhető.

Ennek szellemében a napjainkig kialakult – nemzetközi légi forgalmat szabályozó – részben multilaterális, részben bilaterális egyezményekben foglalt légiközlekedési szabályok azonos alapelveken nyugszanak.³⁹

³⁵ Jean-Jacques Rousseau (1712-1778) svájci-francia felvilágosodás kori filozófus, író és zeneszerző.

³⁶ Daidalosz (latinosan Daedalus) mitikus görög képfaragó, kézműves, művész. A görög mitológia szerint viasz segítségével szárnyakat állított össze magának és fiának Ikarosz-nak, amelyek révén mindketten a levegőbe emelkedtek.

³⁷ Paul Auguste Joseph Fauchille (1858-1926) francia ügyvéd és tanár

³⁸ Comité Juridique International de l'Aviation (CIJA)

³⁹ Herczegh Károly: Légikikötők. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1982. 34. o.

2.5.2. A polgári repülés fontosabb nemzetközi egyezményei és szervezetei

A napjainkig érzékelhető szabályozás arra az alaptézisre vezethető vissza, amely a szuverenitás elvét érvényesíti, azaz kimondja, hogy minden államnak kizárólagos joga van a területe feletti légtérre. A szuverenitás alapelve ennek értelmében a légtérrel a nemzeti erőforrások közé emelte, amelyet az adott állam kormányának a nemzet jóléte érdekében (főként nemzetbiztonsági okokból) meg kell védenie. Ez a korlátlan jog a nemzetközi légiközlekedésben korábban csak az államok közötti egyezmények megkötése révén volt enyhíthető. A légiközlekedés nemzetközi egyezményei ezért nemcsak a légiközlekedés szabadságjogainak⁴⁰ megértésében meghatározó jelentőségűek, hanem bizonyos mértékben a nemzetközi légügyi szervezetek tevékenységében is fontos szerepük van.

2.5.2.1. A két világháború közti egyezmények

Az európai államok már az I. világháború befejezése után – a „tengerek szabadsága”⁴¹ elvnek jegyében – diplomáciai lépéseket tettek annak érdekében, hogy a légtérben történő mozgások teljes és minden államra kiterjedő szabadságát megteremtésük, a tényleges megvalósítást azonban Anglia a „splendid isolation”⁴² elvére való hivatkozással megakadályozta. Ennek hatására jöttek létre az első olyan – főként szomszédos országok államhatárait átlépő légi útvonalat érintő – kétoldalú (bilaterális) egyezmények, amelyek tartalmukat és felépítésüket tekintve az egységes szabályok hiányában még nagyon eltérőek voltak.

Az első jelentősebb többoldalú (multilaterális) szerződés az 1919. október 23-án megkötött Párizsi Légiforgalmi Egyezmény (továbbiakban CINA⁴³) volt, amely 1922. július 1-én lépett hatályba. Az egyezmény nagy hiányossága abban rejlett, hogy a légtér szabadságának az elvét nem fogadta el, holott a tengerek szabadsága már évszázadok óta elismert volt, az európai nagy folyók szabadságát pedig éppen az I. világháború után megkötött békeszerződések rögzítették. Mivel a repülőgéppel történő közlekedés a számos országot magában foglaló Európában gyakran járt az or-

⁴⁰ A menetrendszerű nemzetközi légiközlekedésben az országok közötti kapcsolatokat a légi szabadságjogok határozzák meg. Az ICAO szerint alapvetően 9 légi szabadságjogot különböztethetünk meg, amelyeket két csoportra lehet felosztani. Az első csoportba tartoznak a légtér technikai jellegű szabadságjogai: 1. A szabad átrepülés joga. 2. Leszállás egy másik ország területén technikai okokból. A második csoportba a légtér üzleti-kereskedelmi jellegű szabadságjogait soroljuk, úgy mint: 3. Utasok szállítása a saját országból egy másik országba. 4. Utasok szállítása egy másik országból a saját országba. 5. Utasok szállítása két idegen ország között, útban a saját országba/országból. 6. Utasok szállítása két idegen ország között a saját országon keresztül. 7. Utasok szállítása két idegen ország között a saját országtól függetlenül. 8. Utasok szállítása egy másik ország területén, útban a saját országba/országból. 9. Utasok szállítása egy másik ország területén, a saját országtól függetlenül.

⁴¹ Egy 1609-ben megkötött tengerhajózási egyezmény, amely megteremtette a nemzetközi vizeken történő akadálytalan hajózás feltételeit.

⁴² Fényes elszigeteltség (splendid isolation): Nagy-Britannia által a XIX. század második harmadától a XX. század elejéig követett külpolitikai alapelv. Ennek lényege, hogy Anglia szigetország jellege, gyarmatbirodalma, flottája, gazdasági hatalma révén, a kontinentális szövetségektől távol maradva kívánta az európai egyensúlyt megőrizni.

⁴³ Commission Internationale Navigation Aérienne (CINA).

szághatárok átlépésével, különösen fontossá vált a nemzetközi szabályozás kérdésének mielőbbi rendezése.⁴⁴

A CINA-t a két világháború közötti időszakban olyan újabb – fontos légi magánjogi szabályokat tartalmazó – egyezmények követték, mint pl.:

- 1926-ban a Spanyol-Amerikai Légiközlekedési Egyezmény (CIANA⁴⁵);
- 1928-ban a havannai (kereskedelmi légi közlekedésről szóló) „Pánamerikai Egyezmény”;
- az 1929. évi Varsói Egyezmény⁴⁶;
- az 1933. évi Római Egyezmény⁴⁷ és Hágai Egyezmény⁴⁸, valamint
- az 1938. évi Brüsszeli Légijogi Konferencián kidolgozott egyezmények.

Az előbbieken felsorolt többoldalú egyezmény közül a CINA nemcsak a legrégebb, hanem mintaegyezményként is szolgált, továbbá előírásai megfelelő kiindulási alapot nyújtottak minden későbbi keltezésű csoportos és kétoldalú megállapodáshoz. A Varsóban és a Rómában aláírt egyezmények megszületésében jelentős szerepet játszott az 1925. november 6-án összeült I. Légi Magánjogi Kongresszuson létrehozott – főként a technikai részletkérdésekkel foglalkozó – szakértői bizottság (CITEJA⁴⁹), amely a légi magánjog rendezését és a repülés minden területére kiterjedő javaslatok kidolgozását tűzte ki feladatául.⁵⁰

2.5.2.2. A Chicagói Egyezmény

A II. világháború vége felé már világosan látszott, hogy a repülőgépek és a repülés technikai fejlődése olyan méreteket öltött, amelyek világviszonylatban a légiközlekedés várható, nagymértékű fejlődését és kibontakozását fogják eredményezni. Ennek jegyében a szövetséges hatalmak (USA, Nagy-Britannia) kezdeményezésére 52 állam részvételével rendezték meg a chicagói konferenciát, amely a következő célok megvalósítását tűzte maga elé:

- a nemzetközi légiközlekedés szabályozásának, normáinak, a fejlődés során jelentkező új szükségletekhez történő hozzáigazítása;
- a nemzetközi légiközlekedési jogok kidolgozása;
- a légiközlekedés nemzetközi szervezetének megteremtése.

⁴⁴ Erdősi Ferenc: A légiközlekedés általános és regionális földrajza, légiközlekedés-politika. Első kötet, MALÉV Rt. Budapest, 1998.

⁴⁵ Convencion Iberi-Americano de Navigacion Aérea (CIANA).

⁴⁶ A Nemzetközi Légiforgalom Szállítási Szabályozásának Egységesítéséről szóló 1929. október 29-én kelt egyezményt Magyarország az 1936. évi 28. törvénycikkében ratifikálta. Ezt a szabályozást hazánkban, 1940-ben a belföldi légiforgalomra is kiterjesztették.

⁴⁷ Az 1933. május 29-én Rómában elfogadott „Egyezmény a légijáratok biztonsági elközbzásáról,” valamint „A légijárművek által a földön harmadik személynek okozott károkra vonatkozó egyezmény.

⁴⁸ A nemzetközi légiforgalom hatására a járványok elterjesztésének megakadályozását kívánta elősegíteni az 1933. április 12-én Hágában megkötött Nemzetközi Légiközlekedési Egészségügyi Egyezmény (Internationale Sanitätsabkommen für die Luffahrt).

⁴⁹ Comité International Technique d'Experts Juridique Aériens (CITEJA).

⁵⁰ Herczegh Károly: Légikikötők. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1982. 33. o.

Az első és a harmadik célkitűzés maradéktalanul megvalósult, azonban annak ellenére, hogy a nemzetközi légitörvények jogokat egységesen meghatározták, mégsem sikerült a nemzetközi rendszeres légi közlekedéshez szükséges jogok többoldalú biztosításáról megállapodni. Ennek főként az volt az oka, hogy rendkívüli módon eltértek egymástól a résztvevő államok légitörvény-politikai szempontjai, magyaráz az álláspontok a maximális állami érdekvédelemétől kezdve egészen a korlátlan szabadságig terjedtek. A konferencia eredményeként végül a nemzetközi repülésről szóló, 1944. december 7-én megkötött Chicagói Egyezmény (a CINA folytatásaként, de már világméretben) tulajdonképpen a polgári repülés kereteinek újbóli, átfogó ágazati szabályozását valósította meg.

Az Egyezmény fő tartalmi elemei az alábbiak:

- állami légtér szuverenitása, szabadságjogok érvényesítése;
- légiforgalom lebonyolítása, repülések típusai (menetrend szerinti, nem menetrend szerinti, kabotázs⁵¹), szükséges intézkedések (leszállás, beléptetés, események megelőzése és kivizsgálása, stb.);
- légi járművekre, berendezésekre, személyzetre vonatkozó követelmények és azok ellenőrzése;
- ICAO céljai, szervezete és működése.

Az egyezmény 1947-1962 között több módosításon ment keresztül. Az egyezményt aláíró tagállamok vállalták, hogy repülési tevékenységükben a legnagyobb egységességre törekednek, továbbá ennek megvalósítása érdekében nemzetközi szabványokat, ajánlott gyakorlatokat és eljárásokat dolgoznak ki. A Chicagói Egyezmény a mai modern légitörvény jogi keretének és rendezési alapjának tekinthető, és mind a szerződő államok hazai légi jogi szabályozásai, mind az államok közötti légi egyezmények vonatkozásában rendkívüli jelentőséggel bír. Magyarország idegen országokkal kötött légi egyezményei szintén ebben az egyezményben megfogalmazott alapelveken nyugszanak.⁵²

2.5.2.3. A Montreali Egyezmény

A nemzetközi légifuvarozás jogi szabályozása évtizedeken keresztül az 1929-ben megkötött Varsói Egyezmény alapján történt. Ez a nemzetközi jogszabály azonban a II. világháborút követő években, a légifuvarozásban bekövetkezett gyors fejlődés eredményeként többször módosult, illetve olyan újabb egyezményekkel bővült, amelyek a „Varsói Egyezmény rendszere”-ként nevezték el. Annak ellenére, hogy ez a rendszer kiterjedt a korszerű légifuvarozás minden területére, a gyakorlatban történő alkalmazása (bonyolultsága miatt) egyre inkább nehézkessé vált. Fordulatot jelentett

⁵¹ A kabotázs (cabotage, francia eredetű kifejezés) olyan szállítási/fuvarozási tevékenységet takar, amelyet az adott országban nem honos gazdasági szereplők hajtanak végre egy adott ország területének két pontja között. Eredetileg hajózási kifejezés volt és a tengeri államok saját kikötői közötti, illetve a nemzetközi folyamok egy államhoz tartozó szakaszán zajló forgalomra vonatkozott. A kabotázs megnevezést már régóta használják a szárazföldi és egy ideje a légi forgalomban végrehajtott szállítási módokra is.

⁵² Erdősi Ferenc: A légitörvény általános és regionális földrajza, légitörvény-politika. Első kötet, MALÉV Rt. Budapest, 1998.

e tekintetben az 1999. május 28-án elfogadott Montreali Egyezmény, amelyet az ICAO rendezte konferencián 52 ország képviselője írt alá.

Az új nemzetközi szabályozás létrehozásának az volt a célja, hogy a Varsói Egyezmény helyébe egy olyan, átfogó jogszabály lépjen, amelyik a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítését hivatott rendezni. Ennek megvalósítása érdekében az új egyezmény nem helyezte hatályon kívül a Varsói Egyezményt, csupán előírta a felek azon kötelezettségét, hogy az új szabályozást részesítsék előnyben. A Montreali Egyezmény azokat a tartalmi elemeket, amelyeket a sokévi gyakorlati alkalmazás igazolt, egyszerűen átvette a Varsói Egyezményből, illetve a kor követelményeknek megfelelően átszövegezte azokat.⁵³

A Montreali Egyezmény fő célkitűzései:

- a nemzetközi légifuvarozási műveletek rendszerének fejlesztése, személyek és áruk zavartalan áramlásának biztosítása harmonizált jogszabályok kidolgozásával (pl. árak, utasjogok, áruvédelem);
- kereskedelmi érdekek jobb érvényesítése, biztonság növelése, a fuvarozó felelősségének szigorítása, méltányos kártalanítás;
- fuvarozási okmányok korszerűsítése, adattartalom valóságának ellenőrizhetősége, felelőssége.

Az Európai Közösség az egyezményt 1999. december 9-én írta alá, majd annak nevében a 2001. április 5-én kelt 2001/539/EK rendeletben került jóváhagyásra és 2004. június 28-án lépett hatályba.

2.5.2.4. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet

A nemzetközi polgári repülés fejlesztésére a Chicagói Egyezmény alapján 1944. december 7-én létrejött a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (továbbiakban: ICAO). 1947-ben, egy kiegészítő szerződés alapján az ICAO és az ENSZ között nagyon szoros együttműködés vette kezdetét, amelynek következtében az ICAO az ENSZ szakosított szervezetévé vált, és napjainkban is ebben a formában működik. Az ICAO székhelye Montrealban található, de világszerte működnek regionális (körzeti) irodái a nyugat-afrikai Dakarbán, a kelet-afrikai Nairobiban, az ázsiai és csendes-óceáni Bangkokban, az európai Párizsban, a közel-keleti és észak-afrikai régióé Kairóban, az észak-amerikai és karibi térségi Mexikóvárosban, a dél-amerikai Limában.

Az ICAO-nak jelenleg 191 tagja⁵⁴ van, köztük Magyarország is. A Szovjetunió és a szocialista országok sokáig nem csatlakoztak, így hazánk is csak viszonylag későn, 1969. október 30-án vált teljes jogú taggá, amit itthon az 1971. évi 25. törvényerejű rendeletben hirdettek ki.

Az ICAO alaprendeltetése, hogy a repülést biztonságosabbá és könnyebbé tegye, továbbá a légiközlekedés biztonságára, hatékonyságára és rendszerességére vonatkozó nemzetközi szabványokat és szabályokat alkosson és fogadjon el. Ennek kere-

⁵³ Sipos Dóra: A fuvarjog néhány aktuális kérdéséről az 1999. évi Montreali Egyezmény fényében. <http://rmjk.adatbank.transindex.ro/pdf/kozlony08.pdf>

⁵⁴ <http://www.icao.int/MemberStates/Member%20States.Multilingual.pdf>

tein belül a szervezet a nemzetközi polgári repülés biztonságos és rendszeres fejlődésének előmozdítása, a polgári légiközlekedés fejlődésének ösztönzése, a repülőterek és repülési berendezések fejlesztésének szorgalmazása révén folyamatosan azon dolgozik, hogy azok biztonságosan, rendszeresen, hatékonyan és gazdaságosan tegyenek eleget a légiközlekedés iránti szükségleteknek.

Az ICAO legfontosabb célkitűzései az 1971. évi 25. törvényerejű rendelet 44. cikkében megfogalmazottak szerint, hogy „fejlessze a nemzetközi repülés elveit és műszaki színvonalát, valamint elősegítse a nemzetközi légiközlekedés tervezését és fejlesztését, különösen:

- a) világszerte biztosítsa a nemzetközi polgári repülés biztonságos és rendszeres fejlődését;
- b) ösztönözze a légijármű-tervezés és üzemeltetés tudományát a békés felhasználás érdekében;
- c) ösztönözze repülőútvonalak, repülőterek és repülési berendezések fejlesztését a nemzetközi polgári repülés érdekében;
- d) eleget tegyen a népek biztonságos, rendszeres, hatékony és gazdaságos légiközlekedés iránti szükségletének;
- e) meghiúsítsa az ésszerűtlen verseny okozta gazdasági pazarlást;
- f) biztosítsa, hogy a Szerződő Államok jogait teljes mértékben megtartsák, és minden Szerződő Állam megfelelő lehetőséget kapjon nemzetközi légijáratok fenntartására;
- g) elkerülje a Szerződő Államok közötti megkülönböztetést;
- h) elősegítse a repülés biztonságát a nemzetközi polgári légiközlekedésben;
- i) általában elősegítse a nemzetközi polgári repülés sokoldalú fejlődését.”⁵⁵

Az ICAO feladatait képviseleti szervei útján látja el, amelyek a fenti célkitűzések megvalósítása érdekében végzik tevékenységüket. Az ICAO ún. „ajánlásai”, amelyek ICAO Annex néven ismeretesek, a chicagói egyezmény függelékeit képezik és a 4. táblázatban tételesen felsorolva megtalálhatók. A szervezet szakbizottságai ezekben az ajánlásokban adják ki a légiközlekedés szakterületeire vonatkozó alapszabályokat. Ilyenek pl. a személyi alkalmasság (szakszolgálatok), a repülőgépek légi-alkalmassága, a navigációs és repülési eljárások, a repülőgépek karbantartása, a kutatás és mentés eljárásai, a rendkívüli események kivizsgálása stb.

⁵⁵ Az 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 http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=97100025.TVR&celpara=#xcelparam

Az ICAO Annex-ek listája⁵⁶

4. táblázat

ANNEX 1	Személyi alkalmasság
ANNEX 2	Repülési szabályok
ANNEX 3	A nemzetközi légi közlekedés meteorológiai szolgálata
ANNEX 4	Légiforgalmi térképek
ANNEX 5	Mértékegységek használata a légi és földi üzemeltetésben
ANNEX 6/I	A légi jármű üzemeltetése: Nemzetközi kereskedelmi légi szállítás – Repülőgépek
ANNEX 6/II	A légi jármű üzemeltetése: Általános célú nemzetközi repülés – Repülőgépek
ANNEX 6/III	A légi jármű üzemeltetése: Nemzetközi üzemeltetés – Helikopterek
ANNEX 7	A légi jármű felség- és lajstrom jele
ANNEX 8	A légi jármű légi alkalmassága
ANNEX 9	Egyszerűsítések
ANNEX 10/I	Légiforgalmi távközlés: Rádió navigációs segédeszközök
ANNEX 10/II	Légiforgalmi távközlés: Összeköttetési eljárások
ANNEX 10/III	Légiforgalmi távközlés: I. rész: Digitális adatközlő rendszerek; II. rész: Hang távközlő rendszerek
ANNEX 10/IV	Légiforgalmi távközlés: Ellenőrző radar és összeütközést elhárító rendszerek
ANNEX 10/V	Légiforgalmi távközlés: Légiforgalmi rádió frekvencia spektrum használata
ANNEX 11	Légiforgalmi szolgálatok
ANNEX 12	Kutatás és mentés
ANNEX 13	Légiközlekedési balesetek és események kivizsgálása
ANNEX 14/I	Repülőterek: Repülőtér tervezés és üzemeltetés
ANNEX 14/II	Repülőterek: Heliportok
ANNEX 15	Légiforgalmi tájékoztató szolgálatok
ANNEX 16/I	Környezetvédelem: Légijárművek zaja
ANNEX 16/II	Környezetvédelem: Légijármű hajtóművek által okozott légszennyezés
ANNEX 17	Biztonság: A nemzetközi polgári repülés védelme a jogellenes beavatkozás cselekményei ellen
ANNEX 18	Veszélyes áruk biztonságos légi szállítás

2.5.2.5. A Légitársaságok Nemzetközi Szövetsége

A légitársaságokat tömörítő nemzetközi szervezetek között a Légitársaságok Nemzetközi Szövetsége (továbbiakban: IATA⁵⁷) a legnagyobb jelentőségű orgánus. Az IATA 1919. augusztus 23-án brit kezdeményezésre jött létre, többek között a háborús ellenfél, Németország bevonásával. A valamennyi jelentős, iparszerű légi közlekedési társaságot felölelő szervezet akkor még „International Air Traffic Association” néven kezdte meg működését, és az érintettek azzal a céllal alapították, hogy a nemzetközi jelentőségű repülőútvonalakon egységes üzemvezetést valósít-

⁵⁶ http://legacy.icao.int/eshop/pub/anx_info/annexes_booklet_en.pdf

⁵⁷ International Air Transport Association (IATA)

sanak meg. Az alapítás évében kezdte meg egyébként menetrendszerinti működését az első légi járat Párizs és London között. A szervezetnek 1938-ban 26 tagja volt, 1945-ben újrászervezték (többek között ekkor kapta a jelenlegi elnevezését), majd egy évvel később már 42 volt a tagok száma (1988-ban 168, 1995-ben 176, jelenleg pedig 240 tagja⁵⁸ van). A montreali központtal működő szervezet a világot az alábbi három forgalmi konferenciaterületre (TC)⁵⁹ osztotta fel tekintettel a különböző gazdasági, szociális és üzleti feltételekre és gyakorlatra:

- Észak- és Dél-Amerika, Grönland, Hawaii (TC1);
- Európa, Afrika, Közel- és Közép-Kelet (TC2);
- Ázsia, Ausztrália, Csendes-óceáni szigetek (TC3).

Az IATA legfontosabb céljai a biztonságos, rendszeres és gazdaságos légiközlekedés előmozdításán kívül, a légitársaságok közötti együttműködéshez szükséges keretek létrehozása, illetve ezen túlmenően az ICAO-val és más szervezetekkel történő szoros együttműködés kialakítása. Ma az IATA a légitársaságok legfontosabb érdekvédelmi egyesületeként működik, amely az információcsere és különféle statisztikai adatok gyűjtésével egyben koordinálja is azok tevékenységét. A szervezet közlekedési konferenciák szervezése és lebonyolítása révén nemcsak az utasszállítás és a légi áru fuvarozás feltételeinek megállapítását, hanem a légitársaságok által nyújtott szolgáltatások tarifáját és a menetrendek kialakítását is felügyeli.

2.5.2.6. Az Európai Polgári Repülési Konferencia

1954-ben az Európa Tanács és az ICAO védnöksége alatt Strassbourghban lezajlott konferencia eredményeként egy évvel később egy új intézmény jött létre Európai Polgári Repülési Konferencia (továbbiakban ECAC⁶⁰) néven. A szervezet feladatai viszonylag széles skálán mozognak az ajánlások tételétől kezdve egészen a kvázi szabályozási tevékenységig.

Az ECAC helyzete különleges, mivel az ICAO-tól nem teljesen független, de mégsem része annak, és nincs is vele alárendelt viszonyban. Ennek ellenére a két szervezet közötti együttműködés szorosnak mondható. Az ECAC jelenleg 44 európai országot tömörít⁶¹, és ajánlásai nem kötelező érvényűek. Magyarország 1990-ben csatlakozott a szervezethez. Az ECAC tevékenysége számos területre kiterjed, így pl. magában foglalja az európai légiközlekedés gazdasági, műszaki, környezetvédelmi, repülésbiztonsági és repülésvédelmi kérdéseinek rendezését is.

Korábban az európai és az észak-atlanti charterközlekedésben pl. az ECAC érdemeinek volt betudható bizonyos útvonalakat érintő könnyítések bevezetése. A szervezet rendszeres éves plenáris ülésein hozza meg döntéseit, azonban a tagországok képviselői, ha szükséges gyakrabban is üléseznek és megvitatják a fontosabb aktuális légiközlekedés-politikai kérdéseket. Az ECAC munkaprogramja háromévenkénti ciklusban egy ún. triennális ülés keretében kerül meghatározásra. Fő feladatai között szerepel többek között, hogy összehangolja a tagországok légiközleke-

⁵⁸ <http://www.iata.org/Pages/default.aspx>

⁵⁹ Traffic Conference Area (TC)

⁶⁰ European Civil Aviation Conference (ECAC)

⁶¹ https://www.ecac-ceac.org/about_ecac/ecac_member_states

dési-politikáját és annak gyakorlati megvalósítását. Az ECAC határozatai és állásfoglalásai a tagországok légiközlekedésének az irányításában is megjelennek.⁶²

2.5.2.7. Az EUROCONTROL

A légiforgalmi irányítás összehangolására 1960-ban a NATO⁶³ javaslatára hat nyugat-európai ország létrehozta a „Európai Szervezet a Repülések Biztonságáért” nevű polgári és egyben katonai profilú szervezetet (továbbiakban EUROCONTROL⁶⁴). A szervezetnek jelenleg 40 tagja van⁶⁵, hazánk 1992-ben csatlakozott. Tevékenységi körébe egyaránt beletartozik a biztonsági előírások harmonizációja, a repülés védelme, a navigációs tevékenységek és nem utolsósorban környezetvédelmi feladatok ellátása is.

Az EUROCONTROL 1990-től az ECAC megbízásából különböző programokat dolgozott ki az európai légiközlekedés biztonságának növelése érdekében szükséges együttműködés megvalósítására, valamint ekkor kezdett el foglalkozni egy egységes légiforgalmi szervezési-vezetési stratégia kidolgozásával is. Ez utóbbi felkérést az a jelenség indokolta, hogy Európa nyugati felében a légtér közlekedési kapacitása a 90-es évekre kezdett nyomasztóan elégtelenné válni. Ennek főként az volt az oka, hogy ebben a frekvenciált térségben – ahol a repülőterek is viszonylag sűrűn és közel települtek egymáshoz – a közforgalmú és a közforgalmon kívüli (pl. sport-, üzleti- és egyéb célú) polgári, valamint a katonai repülések együttes légtér igénye már olyan mértéket öltött, hogy a ma működő légiforgalom-áramlás szervezésének a 90-es években történő bevezetése nélkül, a települések biztonságát és a menetrendszerűség fenntartását nem lehetett volna garantálni.

Az EUROCONTROL egyik jelenlegi fő célkitűzése az egységes európai légtér létrehozása, amely szintén egy nem mai keletű törekvés. Összehasonlításképpen megemlíthető, hogy Európa a légtérelőellenőrzés tagoltsága és elaprózottsága tekintetében sokkal hátrányosabb helyzetben van, mint a néhány központból irányított (hasonló területi kiterjedésű) Amerikai Egyesült Államok. A legkritikusabb térségek az ún. „megtérségben” Németország, Franciaország és a Benelux államok légtérében, valamint London körzetében találhatók. A régóta fennálló helyzetet csak tovább súlyosbítja a környezetvédelmi igények egyre inkább előtérbe kerülése (pl. az éjszakai le- és felszállások számának korlátozása a zsúfolt nagyvárosok közelében elhelyezkedő légikikötőkben). Ennek következtében a forgalom eloszlása egyre inkább periodikusává válik, amelyet ráadásul Európában még a nagyfokú szezonális jelleg is jellemez. Ez különösen a nyári menetrendi időszakban érezteti hatását, amikor a napi forgalmi csúcsok kialakulása egyaránt nehéz feladat elé állítja a légiforgalmi irányítást és a földi kiszolgálás személyzetét. A zsúfoltság kialakulásához a le- és felszálló repülőgépeken kívül az átrepülő forgalom is nagymértékben hozzájárul. Jó példa erre a

⁶² Erdősi Ferenc: A légiközlekedés általános és regionális földrajza, légiközlekedés-politika. Első kötet, MALÉV Rt. Budapest, 1998.

⁶³ Az Észak-atlanti Szerződés Szervezete – angolul North Atlantic Treaty Organisation, rövidítve NATO, franciául Organisation du Traité de l'Atlantique Nord, rövidítve OTAN – 28 észak-amerikai és európai ország szövetsége, amelyet a II. világháború után 1949. április 4-én alapítottak Washingtonban. A szövetség célkitűzéseit az Észak-atlanti Szerződés foglalja magában, amelynek értelmében a tagállamok minden politikai és katonai eszközt igénybe vesznek a tagországok szabadságának és a biztonságának megőrzése érdekében.

⁶⁴ European Organization for the Safety of Air Navigation (EUROCONTROL)

⁶⁵ <http://www.eurocontrol.int/articles/member-states>

svájci légtér, ahol az átrepülő légitársaságok száma jóval meghaladja a zürichi, genfi és baseli repülőtérre le- és felszálló repülőgépek számát.⁶⁶

2.5.2.8. Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség és a Közös Légügyi Hatóságok Képző Szervezete

Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (továbbiakban EASA⁶⁷) az EU repülésbiztonságra irányuló stratégiájának központi elemét alkotja. Fő feladata az európai szintű, közös biztonsági és környezetvédelmi szabályok kidolgozása a polgári légiforgalom terén. A szervezetben jelenleg 32 ország képviselteti magát⁶⁸. Amíg a tagállamokban a légiközlekedéssel kapcsolatos operatív feladatok meghatározó részét továbbra is a nemzeti hatóságok látják el (ilyen pl. az egyes légitársaságok minősítése vagy a pilóták engedélyezése), addig az EASA az európai szintű, közös biztonsági és környezetvédelmi szabályok kidolgozásával foglalkozik. Az EASA a tagállamokban végrehajtott ellenőrzések segítségével nyomon követi a szabványok végrehajtását, és rendelkezésre bocsátja az ehhez szükséges szakértelmet, biztosítja a képzést és a kutatási eredmények hozzáférhetőségét.

Az EASA legfontosabb feladatai a következők:

- szabályok alkotása, a repülésbiztonsággal kapcsolatos jogszabály-tervezetek kidolgozása, valamint műszaki tanácsadás az Európai Bizottság és a tagállamok számára;
- ellenőrzések, képzési és szabványosítási programok annak biztosítására, hogy az európai repülésbiztonsági jogszabályokat valamennyi tagállamban egységesen hajtsák végre;
- légitársaságok, hajtóművek és alkatrészek biztonsági és környezetvédelmi típusalkalmassági tanúsítása;
- a nem EU-tagállamok légitársaságait tervező, gyártó, illetve karbantartó szervezetek felügyelete és jóváhagyása;
- adatgyűjtés, elemzés és kutatás a repülésbiztonság növelése érdekében.⁶⁹

A Közös Légügyi Hatóságok Képző Szervezete (továbbiakban JAA TO⁷⁰) jogelődje, a korábban már szóba került JAA 1979-ben alakult meg 19 ECAC tagállam részvételével. Az együttműködési nyilatkozatot a résztvevők 1990. szeptember 11-én írták alá Cipruson. A szervezet kezdetben a tagállamok légihatóságainak nemzetközi fórumaként működött és eredeti célja a légiközlekedésre vonatkozó közös szabályok harmonizációja volt. A JAA az EU-n belül az egységes irányelvek kialakítására törekedett a repülőgépek tervezése, gyártása, üzemeltetése, karbantartása és javítása terén az Egyesített Légügyi Követelmények (JAR)⁷¹ kiadásával.

Az EASA létrehozásával azonban a jogalkotási és harmonizációs feladatok a JAA-tól átkerültek az EASA-hoz. Ennek eredményeként 2008. március 19-én a társult államok légügyi főigazgatói úgy döntöttek, hogy a JAA eredeti feladatainak megszűn-

⁶⁶ Erdősi Ferenc: A légiközlekedés általános és regionális földrajza, légiközlekedés-politika. Második kötet, MALÉV Rt. Budapest, 1998.

⁶⁷ European Aviation Safety Agency (EASA)

⁶⁸ <https://www.easa.europa.eu/links.php>

⁶⁹ <https://www.easa.europa.eu/language/hu/more-about-EASA.php>

⁷⁰ Joint Aviation Authorities Training Organisation (JAA TO)

⁷¹ Joint Aviation Requirements (JAR)

sével átalakítják a szervezetet, és létrehozzák a Közös Légügyi Hatóságok Képző Szervezetét, melynek feladata a tagállamok részére történő – elsősorban a légügyi szakterületen szükséges – speciális képzések nyújtása.⁷²

2.5.3. A hazai és a közösségi szabályozás jogi keretei

Hazánkban a légiközlekedés kialakulásának első évtizedeiben a légijogi kérdéseket rendeleti úton szabályozták. Ilyen volt többek között korábban a repüléstörténeti résznél említett, az 1922. évi XVII. tc. felhatalmazása alapján kiadott 10.270/1922. ME. sz. rendelet a légiközlekedés szabályozásáról. A hazai légijog fejlődésében és nemzetközi szintre emelésében az első fontos állomás a polgári repülésről szóló 1964. évi 26. törvény megalkotása és kihirdetése volt. A törvény végrehajtásáról a 27/1964. sz. kormányrendelet rendelkezett. A légifuvarozásra vonatkozó akkori szabályzatot (a 13/1969. sz. rendelettel módosított) 22/1965. sz. kormányrendelet tartalmazta.⁷³

A nemzetközi közjoghoz kapcsolódóan érdemes megemlíteni azt a néhány törvényerejű rendeletet, amelyek a 70-es évek elején – többek között a repülés biztonságát érintő – nemzetközi egyezményekhez való csatlakozásunkat ratifikálták:

- az 1971. évi 24. törvényerejű rendelet a légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló Tokióban, az 1963. évi szeptember hó 14. napján kelt egyezmény kihirdetéséről;⁷⁴
- Az 1971. évi 25. számú törvényerejű rendelet a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. év december 7. napján aláírt egyezmény és annak módosításáról szóló jegyzőkönyvek kihirdetéséről;⁷⁵
- az 1973. évi 15. törvényerejű rendelet a nemzetközi légi járatok átmenő forgalmáról Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt egyezmény kihirdetéséről;⁷⁶
- 1973. évi 17. törvényerejű rendelet a polgári repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről Montrealban, az 1971. évi szeptember hó 23. napján aláírt egyezmény kihirdetéséről.⁷⁷

Napjainkra a magyarországi jogrend már számos olyan fontos törvényt, kormányrendeletet és rendelet alkalmaz, amelyek a légiközlekedést szabályozzák. A törvényi szabályozásnak a jogalkotásban a légiközlekedésre vonatkozóan biztosítani kell a légiközlekedés döntően nemzetközi feltételeit, a nemzetközi egyezményi, valamint EU tagságból adódó követelmények teljesítését is.

A hazai légiközlekedés szabályozásának alapját a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény és az annak végrehajtásáról rendelkező 141/1995. (XI. 30.) Kor-

⁷² http://www.nkh.hu/Nemz_kapcs/NKHnemzkapcs/repul/Lapok/default.aspx

⁷³ Herczegh Károly: Légikikötők. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1982. 35. o.

⁷⁴ http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=97100024.TVR&celpara=#xcelparam

⁷⁵ http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=97100025.TVR&celpara=#xcelparam

⁷⁶ http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=97300015.TVR&celpara=#xcelparam

⁷⁷ http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=97300017.TVR&celpara=#xcelparam

mányrendelet képezi. A törvény a nemzetközi egyezményekben vállalt kötelezettségek mellett a jelenleg érvényben lévő legmagasabb szintű jogszabály, amely a végrehajtásról szóló rendelettel együtt egy átfogó keretjellegű szabályozást tartalmaz.

A törvény az alábbiakban kiemelt területeket szabályozza:

- klasszikus szabályozásból adódó állami szuverenitás megőrzése, fő szolgáltatásra és kapcsolódó tevékenységekre (repülőtér, földi kiszolgálás, légiforgalmi irányítás, javítás, repülésmeteorológia, stb.);
- állami feladatok, szakminisztérium felelőssége, hatósági feladatok ellátása;
- a magyar légtér tartalma, igénybevételének feltételei;
- légi járművek magyarországi lajstromozásának követelményei;
- repülőtér fogalma, kategóriái, környezetvédelmi követelményei;
- légi közlekedési szakszemélyzet képzése, szakszolgálati engedély, légi közlekedés biztonságának szabályozása;
- légiforgalmi szolgáltatások fő feladatai;
- légi közlekedési balesetek, repülőesemények fogalma, vizsgálata.

Az 1995. évi törvény mellett a hazai légi közlekedést érintő teljes körű szabályozás további jogforrások – szakminisztériumi rendeletek, egyéb szakhatóságok által kiadott rendeletek, utasítások és előírások – révén valósul meg.

A jogszabályok az általános, átfogó jellegű területeken túlmenően konkrét részterületekre is kiterjednek. Ide sorolhatóak a hatósággal foglalkozó rendelkezések, a légifuvarozást érintő szabályozások, valamint a biztonság, a repülőterek a légiforgalmi irányítás, a meteorológia és a környezetvédelem területe.

A magyar légi közlekedésre vonatkozó fontosabb, hatályos joganyagok gyűjteményét – a teljesség igénye nélkül – az 5. táblázat tartalmazza.

Hazánkban ma a légi közlekedéssel kapcsolatos hatósági feladatokat a törvényben előírt módon ellátó legfőbb szerv a Nemzeti Közlekedési Hatóság. A szervezet elsőfokú hatóságként működik, fő tevékenységi területe a szabályok betartása és betartatása.

A fontosabb hazai légitársaságokkal kapcsolatos aktuális joganyagok gyűjteménye a hatályos légügyi utasítások és előírások jegyzékével kiegészítve⁷⁸

5. számú táblázat

Törvények
1995. évi XCVII. törvény a légitársaságokról
2004. évi XXXVII. törvény a polgári repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről szóló, 1971. szeptember 23-án, Montrealban elfogadott Egyezményt kiegészítő, a nemzetközi polgári repülést szolgáló repülőterek elleni jogellenes és erőszakos cselekmények visszaszorításáról szóló, 1988. február 24-én, Montrealban aláírt Jegyzőkönyv kihirdetéséről
2005. évi VII. törvény a Montrealban, 1999. május 28-án kelt, a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló Egyezmény kihirdetéséről
2005. évi CLXXXIV. törvény a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról
2006. évi LXII. törvény az Európai Közösség és azok tagállamai, valamint az Albán Köztársaság, Bosznia-Hercegovina, a Bolgár Köztársaság, a Horvát Köztársaság, az Izlandi Köztársaság, Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaság, a Norvég Királyság, Szerbia és Montenegró, Románia és az ENSZ igazgatása alatt álló Koszovó között az Európai Közös Légtér (EKLT) létrehozására irányuló többoldalú Megállapodás kihirdetéséről
2007. évi X. törvény a Nemzetközi Polgári Repülésről szóló, Chicagóban, 1944. december 7. napján aláírt Egyezményt módosító, 1980. október 6-án, 1984. május 10-én, 1990. október 26-án, 1995. szeptember 29-én, valamint 1998. október 1-jén kelt Jegyzőkönyvek, illetve a Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezmény hiteles öt- és hatnyelvű szövegéről szóló Jegyzőkönyvek kihirdetéséről
2009. évi CIII. törvény az Európai Közösség és tagállamai, valamint Albánia, Bosznia és Hercegovina, Bulgária, az Egyesült Nemzetek Ideiglenes Koszovói Közigazgatási Missziója, Horvátország, Izland, Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaság, Montenegró, Norvégia, Románia és Szerbia között létrejött, az európai közös légtér (EKLT) létrehozására irányuló többoldalú Megállapodás módosításának kihirdetéséről
Törvényerejű rendeletek
1964. évi 19. törvényerejű rendelet a nemzetközi légifuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítése tárgyában Varsóban, 1929. október 12-én aláírt egyezmény módosításáról Hágában, 1955. évi szeptember 28-án kelt jegyzőkönyv kihirdetéséről
1971. évi 24. törvényerejű rendelet a légitársaságok fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló Tokióban, az 1963. évi szeptember hó 14. napján kelt Egyezmény kihirdetéséről
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
1973. évi 17. törvényerejű rendelet a polgári repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről Montrealban, az 1971. évi szeptember hó 23. napján aláírt egyezmény kihirdetéséről

⁷⁸ Saját szerkesztés a <http://net.jogtar.hu>; a <http://www.nkh.hu/Repules/jogszabaly/Lapok/Nemzeti-jogszabalyok.aspx>; Tiboldi T. A regionális repülőterek fejlesztésének gazdasági elemzése 2008.; a Közlekedési és Vízügyi értesítő 2001/7. száma; és a <http://www.nkh.hu/Repules/jogszabaly/Lapok/Leguyi-eloirasok-es-utasitasok.aspx> alapján.

Kormányrendeletek
19/1993. (I. 29.) Korm. rendelet az EUROCONTROL Egyezményhez - módosításaihoz és függelékeihez -, továbbá az Útvonalhasználati Díjakról szóló Sokoldalú Megállapodáshoz történt csatlakozás kihirdetéséről
5/1994. (I. 18.) Korm. rendelet a Genfben, 1948. június 19-én elfogadott, a repülőgépekhez fűződő jogok nemzetközi elismeréséről szóló Egyezmény kihirdetéséről
56/1994. (IV. 16.) Korm. rendelet az európai, nem menetrend szerinti légi járatok kereskedelmi jogairól szóló 1956. évi Egyezményhez történt csatlakozás kihirdetéséről
141/1995. (XI. 30.) Korm. rendelet a légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény végrehajtásáról
176/1997. (X. 11.) Korm. rendelet a repül terek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének szabályairól
4/1998. (I. 16.) Korm. rendelet a magyar légtér igénybevételéről
25/1999. (II. 12.) Korm. rendelet a légi személyszállítás szabályairól
26/1999. (II. 12.) Korm. rendelet a légi árufuvarozás szabályairól
39/2001. (III. 5.) Korm. rendelet a légiközlekedési kötelező felelősségbiztosításról
139/2005. (VII. 18.) Korm. rendelet a Közép-európai légiforgalmi szolgálatokról (CEATS) szóló Megállapodások kihirdetéséről
263/2006. (XII. 20.) Korm. rendelet a Nemzeti Közlekedési Hatóságról
93/2008. (IV. 23.) Korm. rendelet a Stratégiai Légiszállítási Képességről szóló többoldalú Egyetértési Megállapodás kihirdetéséről
153/2008. (VI. 6.) Korm. rendelet a Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér rövid távú fejlesztése projekthez tartozó egyes közigazgatási hatósági ügyek kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról
159/2010. (V. 6.) Korm. rendelet a repülőtér létesítésének, fejlesztésének és megszüntetésének, valamint a leszállóhely létesítésének és megszüntetésének szabályairól
169/2010. (V. 11.) Korm. rendelet a polgári légiközlekedés védelmének szabályairól és a Légiközlekedés Védelmi Bizottság jogköréről, feladatairól és működésének rendjéről
Minisztériumi rendeletek
24/1990. (IX. 5.) BM rendelet a Repülőtéri Biztonsági Főigazgatóság létesítéséről, feladatáról és hatásköréről
17/1997. (VI. 25.) KTM-KHVM-HM együttes rendelet a repülésmeteorológiai szolgáltatás rendjéről szóló szabályzat kiadásáról
18/1997. (X. 11.) KHVM-KTM rendelet a repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének részletes műszaki szabályairól
176/1997. (X. 11.) Kormány rendelet a repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének szabályairól
16/1998. (X. 28.) HM-EüM együttes rendelet az állami célú légi közlekedés szakszemélyzetének szakszolgálati engedélyeiről
21/1998. (XII. 21.) HM rendelet az állami légijárművek nyilvántartásáról, gyártásáról és javításáról, valamint a típus- és légialkalmasságáról
11/1999. (VIII. 26.) HM rendelet a nyilvános repülőrendezvény szabályairól az állami célú légiközlekedésben

5. számú táblázat (folytatás)

24/1999. (VIII. 13.) KHVM rendelet a repülőtér üzemben tartási engedélyéről
49/1999. (XII. 29.) KHVM rendelet a motoros légi járművek zajkibocsátásának korlátozásáról
5/2000. (III. 10.) KHVM rendelet a részidő kiosztás egységes szabályairól a koordinált repülőtereken
14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól
16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet a légiforgalom irányításának szabályairól
5/2001. (II. 6.) KöViM rendelet a légiközlekedési szakszemélyzet szakszolgálati engedélyeiről
27/2001. (XI. 23.) HM rendelet az állami repülések céljára szolgáló repülőtér és a katonai repülés céljára földön telepített léginavigációs berendezés üzemben tartásának feltételeiről
32/2001. (IX. 28.) KöViM rendelet a légi járművek lajstromozásának szabályairól
39/2001. (III. 5.) Korm. rendelet a légiközlekedési kötelező felelősségbiztosításról
63/2001. (XII. 23.) KöViM rendelet a polgári légi járművek típus- és légi alkalmasságáról
3/2002. (VI. 20.) GKM rendelet a légi közlekedéssel kapcsolatos hatósági eljárások díjairól
7/2002. (I. 28.) KöViM rendelet a földi kiszolgálás feltételeiről és engedélyezésének rendjéről
10/2002. (II. 6.) KöViM rendelet a légi járművel végzett gazdasági célú légiközlekedési tevékenység engedélyezésének rendjéről
14/2002. (II. 26.) KöViM-EüM együttes rendelet a polgári légi közlekedési szakszolgálati engedélyek egészségügyi feltételeiről és kiadásuk rendjéről
20/2002. (III. 30.) KöViM rendelet a polgári légi jármű üzemben tartásának szakmai feltételeiről és engedélyezési eljárásáról
43/2002. (VIII. 12.) HM-KvVM együttes rendelet az állami repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének részletes műszaki követelményeiről
5/2003. (II. 1.) HM rendelet az állami célú légiközlekedés szakszemélyzetének képzéséről
50/2003. (XII. 18.) BM rendelet a légi közlekedés védelme érdekében ellenőrzés alá vonható munkavállalók köréről
9/2004. (IV. 16.) HM rendelet a katonai légügyi hatósági eljárások díjairól
15/2005. (IV. 6.) NKÖM rendelet a budaörsi repülőtér műemlékké nyilvánításáról
22/2005. (VI. 14.) HM-EüM együttes rendelet az állami célú légi közlekedésben folytatott szakszolgálati tevékenység repülőegészségi feltételeiről
29/2005. (VII. 27.) HM rendelet a nem polgári célú frekvenciagazdálkodás egyes hatósági eljárásairól és a nem polgári célú frekvenciasávok felhasználási szabályairól
44/2005. (V. 6.) FVM-GKM-KvVM együttes rendelet a mező- és erdőgazdasági légi munkavégzésről
123/2005. (XII. 29.) GKM rendelet a légiközlekedési balesetek, a repülőesemények és a légiközlekedési rendellenességek szakmai vizsgálatának szabályairól
277/2005. (XII. 20.) Korm. rendelet az Országos Meteorológiai Szolgálatról
3/2006. (II. 2.) HM rendelet az állami repülések céljára kijelölt légterekben végrehajtott repülések szabályairól
5/2006. (II. 7.) EüM rendelet a mentésről
9/2006. (II. 27.) IM rendelet az igazságügyi szakértői szakterületekről, valamint az azokhoz kapcsolódó képesítési és egyéb szakmai feltételekről

5. számú táblázat (folytatás)

81/2006. (XI. 27.) GKM rendelet a Magyar Polgári Repülésért Érdeméremről
83/2006. (XII. 13.) GKM rendelet a légiforgalmi irányító szolgálatot ellátó és a légiforgalmi szakszemélyzet képzését végző szervezetről
26/2007. (III. 1.) GKM-HM-KvVM együttes rendelet a magyar légtér légitörvény céljára történő kijelöléséről
284/2007. (X.29.) Korm. rendelet a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól
17/2008. (IV. 30.) GKM rendelet a léginavigációs szolgálatot és légiforgalmi szolgáltatást ellátó szakszemélyzet szakszolgálati engedélyéről és képzéséről
27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról
35/2008. (XII. 5.) KHEM-HM-IRM együttes rendelet a kizárólag állami légitörvényvel bekövetkezett légitörvényes balesetek, repülőesemények és légitörvényes rendellenességek szakmai vizsgálatának részletes szabályairól, valamint a kizárólag állami légitörvényvel összefüggő üzemeltetési vizsgálat szabályairól
4/2009. (II. 25.) KHEM-EüM együttes rendelet a polgári légitörvényes szakszolgálati engedélyek egészségügyi feltételeiről és kiadásuk rendjéről szóló 14/2002. (II. 26.) KöViM-EüM együttes rendelet módosításáról
7/2009. (VI. 11.) HM rendelet a Magyar Honvédség légvédelmi készenléti repüléseiről
19/2009. (VI. 18.) IRM rendelet a Rendőrség légitörvényes-rendészeti feladatai ellátásának rendjéről, valamint a szakszolgálati engedély, a légitörvényes bizonyítvány és a légitörvényes tanúsítvány helyszíni elvételének szabályairól
23/2009. (VI. 3.) KHEM rendelet a Magyar Köztársaság területén lévő repülőtereket használó légitörvényesek földi ellenőrzései végrehajtásának részletes szabályairól
32/2009. (VI. 30.) KHEM rendelet a hajózó személyzet képzéséről és szakszolgálati engedélyéről
44/2009. (IX. 4.) KHEM rendelet a polgári repülés hajózó személyzete egyes tagjainak repülési idejéről
14/2010. (II. 5.) Korm. rendelet a közlekedési területeken végzett szakértői tevékenység folytatásának részletes feltételeiről, valamint a bejelentésre és a nyilvántartás vezetésére vonatkozó részletes eljárási szabályokról
17/2010. (XI.25.) NFM rendelet a közlekedési, az informatikai és a postaügyi ágazathoz tartozó szakképzések szakmai és vizsgakövetelményeinek kiadásáról
43/2010. (IV.23.) FVM rendelet a növényvédelmi tevékenységről
169/2010. (V. 11.) Kormány rendelet a polgári légitörvényes védelmének szabályairól és a Légitörvényes Védelmi Bizottság jogköréről, feladatairól és működésének rendjéről
29/2011. (VI. 15.) NFM rendelet a légitörvényes bírság kivetésének részletes szabályairól és a beszedett bírság összegének felhasználási rendjéről
61/2011. (XI. 25.) NFM rendelet a kereskedelmi repülőter légitörvényes által történő igénybevételeért fizetendő díj megállapításának elveiről és módszereiről
68/2011. (XI. 30.) NFM rendelet a léginavigációs és a légitörvényes biztonságát szolgáló egyéb földi berendezések engedélyezési eljárásáról és hatósági felügyeletéről
84/2011. (XII. 29.) NFM rendelet a magyar légtér igénybevételeért fizetendő díjról

5. számú táblázat (folytatás)

267/2011. (XII. 13.) Korm. rendelet a bajba jutott légi járművek megsegítését, valamint a katasztrófák elleni védekezéssel és a mentéssel összefüggő tevékenységet ellátó légi kutatómentő szolgálat szervezetéről, működésének, fenntartásának, riasztásának és a mentéssel járó költségek viselésének rendjéről, e tevékenységek engedélyezésére vonatkozó szabályokról
9/2012. (VII. 10.) HM rendelet az állami szerv által igazolt állami célú nemzetközi repülésekhez és a magyar állami légi járművek nemzetközi repüléseihez szükséges engedélyezési eljárásrend részletes szabályairól
13/2012. (III. 6.) NFM rendelet a légi járművek és légi jármű komponensek karbantartásának személyi jogosításairól és képzési követelményeiről
15/2012. (XII. 29.) NMHH rendelet a nemzeti frekvenciafelosztás megállapításáról
60/2012. (XI. 30.) BM rendelet a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér tűzvédelmi, műszaki mentési feladatait ellátó hivatásos tűzoltóság működéséről, fenntartásáról és fejlesztéséről
1/2013. (I. 7.) NMHH rendelet a nem polgári célra használható frekvenciasávok felhasználási szabályainak megállapításáról
2/2013. (I. 7.) NMHH rendelet a polgári célra használható frekvenciasávok felhasználási szabályainak megállapításáról
Kormány határozatok
2209/1996. (VII. 24.) Kormány határozat a Légiforgalmi Repülőtéri Igazgatóság részvételéről a Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér 2. Terminálját fejlesztő és üzemeltető Projekt Társaságban
2154/1999. (VII. 8.) Korm. határozat Magyarországnak a NATO Biztonsági Beruházási Programjában történő részvételéről
1070/2000. (VIII. 31.) Korm. határozat a légi közlekedéssel összefüggő vámkedvezményekről
1094/2000. (XI. 24.) Korm. határozat a regionális jelentőségű Debrecen és Sármellék repülőterek fejlesztésének állami támogatásáról
2077/2000. (IV. 14.) Korm. határozat a Közép-Európai Magaslégtéri Légiforgalmi Irányító Központ (CEATS) létesítéséről szóló megállapodások utólagos jóváhagyásáról és kihirdetéséről
2078/2000. (IV. 14.) Korm. határozat a légi közlekedés fejlesztésének stratégiai feladatairól
2369/2001. (XII. 18.) Korm. határozat a légi közlekedési igazgatás szervezet átalakításáról
2053/2002. (II. 27.) Kormány határozat a börgöndi volt honvédségi repülőtér értékesítéséről
2309/2002. (X. 10.) Korm. határozat Győr-Pér repülőtér nyilvános kereskedelmi repülőtérre fejlesztéséről
2006/2003. (1. 22.) Korm. határozat Békéscsaba repülőtér nyilvános kereskedelmi repülőtérre fejlesztéséről
1023/2004. (III. 26.) Kormány határozat a 2003-2015-ig szóló magyar közlekedéspolitikával kapcsolatos intézkedésekről
2022/2004. (1. 31.) Korm. határozat a jakabszállási nem nyilvános repülőtérre fejlesztéséről
1298/2011. (IX. 1.) Korm. határozat a Nemzeti Légtér Koordinációs Munkacsoportról
2141/2004. (VI. 8.) Korm. határozat Zalaegerszeg-Andráshida nyilvános repülőtér létesítéséről

5. számú táblázat (folytatás)

2342/2004. (XII. 26.) Korm. határozat a NATO műveleti alárendeltség légvédelmi készenléti elfogó légi járművek alkalmazásáról
2346/2004. (XII. 26.) Korm. határozat a tököli volt honvédségi repülőtér értékesítésének jóváhagyásáról
2066/2005. (IV. 28.) Korm. határozat Békéscsaba nyilvános kereskedelmi repülőtér további fejlesztéséről
2067/2005. (IV. 28.) Korm. határozat Szeged nyilvános kereskedelmi repülőtér fejlesztéséről
2078/2005. (V. 5.) Korm. határozat a légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény módosításával összefüggő egyes feladatokról
2288/2005. (XII. 22.) Korm. határozat a légvédelmi rádiólokációs felderítő, információs és vezetési rendszere fejlesztésének további feladatairól
2293/2005. (XII. 23.) Korm. határozat a 2006. évi, határátlépéssel járó csapatmozgások engedélyezéséről
Légügyi utasítások
53/1961. A polgári repülőgépek berepülési kötelezettségének és a kapcsolódó alapkövetelményeknek szabályozása
12/1962. Polgári repülőgépeken a változtatások végrehajtási rendjének szabályozása
9/1963. Az 53/1961. Légügyi Utasítás módosítása, illetve kiegészítése
4/1966. A polgári repülési szervek (vállalatok) főpilótáinak légügyi hatósági megbízásáról
7/1966. A légi járművek túlnyomós tartályainak és nyomástartó edényeinek ellenőrzéséről
16/1966. Polgári repülőgépek építésének, felújításának, külföldről történő behozatalának és üzemeltetésének engedélyezéséről
3/1967. A nem közforgalmú repülőgépek kötelező minimális tüzelőanyag készletéről
6/1967. A polgári légi járművek műszaki dokumentációjáról
4/1968. A polgári légi járművekbe épített rádióiránytók, egyéb iránytók és irányrendszerek ellenőrzéséről
3/1969. A légi járművek légi alkalmasságának feltételeiről
4/1969. Az MNK-ban lajstromozásra kerülő légi járművek szerkesztésének és építésének szakmai feltételeiről
3/1970. A repülőgépgyári bulletinek kezelési és végrehajtási rendjéről
2/1971. A vitorlázó repülőgépek karbantartásának és ellenőrzésének, valamint a légi alkalmasságok megállapításának szabályozásáról
2/1973. A helikopterrepülés és a helikopterrel végzett mezőgazdasági munkák végrehajtásáról
1/1974. A mezőgazdasági repülés végrehajtásáról
3/1974. A helikopterekkel végzett külső függesztésű teheremelés és csörlés végrehajtásáról
2/1976. A légi járművek légi alkalmasságával összefüggő kötelező bulletines módosítások, ellenőrzések végrehajtási rendjéről
6/1979. A helikopterrepülés és a helikopterrel végzett mezőgazdasági munkák végrehajtásáról szóló 2/1973. Légügyi Utasítás módosításáról
7/1979. A mezőgazdasági repülés végrehajtásáról szóló 1/1974. Légügyi Utasítás módosításáról

5. számú táblázat (folytatás)

10/1979. A nem közforgalmú repülőgépek kötelező minimális tüzelőanyag készletéről szóló 3/1967. Légügyi Utasítás módosításáról
1/1980. A polgári légijárművek műszerfalán és egyéb berendezésein lévő idegen nyelvű feliratok magyar nyelvű szövegre való lecseréléséről
1/1982. A magyar polgári légijárművek egészségügyi mentőcsomag egységgel történő felszereléséről
4/1982. A polgári légijárművek műszaki nyilvántartásra kötelezett fedélzeti berendezései laboratóriumi ellenőrzésének és javításának engedélyezéséről
5/1982. A polgári légijárműveket üzemben tartó vállalatok, szervezetek műszaki és főmérnöki utasításáról
1/1985. A 39. Légügyi Előírás módosításáról
3/1985. A mérésügyi feladatok ellátásáról
1/1988. A légijárművek fedélzeti rádió-berendezéseinek beszerzési, felszerelési és üzemben tartási feltételeiről
1/1989. A 7. Légügyi Előírás módosításáról
3/1992. Az ejtőernyős tevékenységről és az ejtőernyők alkalmazásáról szóló – az 1/1985. Légügyi Utasítással módosított □ 39. Légügyi Előírás módosításáról
4/1992. A levegőnél könnyebb légijárművekkel való repülőtevékenységekről szóló 40. Légügyi Előírás módosításáról
1/1993. Az ejtőernyős tevékenységről és az ejtőernyők alkalmazásáról szóló □ az 1/1985. és 3/1992. Légügyi Utasítással módosított □ 39. Légügyi Előírás módosításáról
3/1994. A polgári repülést szolgáló légiforgalmi berendezésekkel kapcsolatok engedélyezési és ellenőrzési eljárások szabályozásáról
4/1994. A polgári repülés szakszemélyzetének egészségügyi alkalmassági követelményeiről szóló 38. Légügyi Előírás módosításáról
Légügyi Előírások
7. A polgári légijárművek osztályozása, osztályba sorolása, lajstromozása, felség- és lajstromjelek alkalmazása (az 1/1989. Légügyi Utasítás módosítja).
10. Légiforgalmi távközlés.
15. Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálat.
31. Vitorlázó repülőgépek szilárdsági előírása.
36. A műszer szerinti megközelítési eljárások kiszámítási módszere és a repülőgépek fel- és leszállási időjárési minimumainak meghatározása.
37. A polgári repülőgépek berepülési előírása.
38. A polgári repülés szakszemélyzetének egészségügyi alkalmassági követelményeiről (a 4/1994. Légügyi Utasítás módosítja).
39. Az ejtőernyős tevékenységről és az ejtőernyők alkalmazásáról (az 1/1985. a 3/1992. és az 1/1993. Légügyi Utasítás módosítja).
40. A levegőnél könnyebb légijárművekkel való repülőtevékenységekről (a 4/1992. Légügyi Utasítás módosítja).
45. A siklórepülő légijárművekkel való repülőtevékenységekről.

2004. május 1-től, Magyarország EU-hoz történő csatlakozásával a magyar légi közlekedés meghatározott területeit már a Közösség ide vonatkozó rendeletei is szabályozzák. A csatlakozást követően csak az EU-n kívüli országokkal megkötött kétoldalú egyezmények maradtak hatályosak, az EU-s tagállamokra a közösségi szabályozás érvényes. Ezzel Magyarország is követte a hajdani 15 tagú Közösség azon gyakorlatát, amely szerint az akkori tagállamok, mivel sem a légiközlekedés liberalizálását szabályozó hármas rendeletcsomag,⁷⁹ sem más EU-s jogszabály nem rendelkezett az érvényben lévő kétoldalú légügyi egyezmények alkalmazásáról, ezért ezen egyezmények érintett cikkelyeit nem alkalmazták, hanem a vonatkozó rendelet szerint jártak el. Ennek értelmében a tagállamok egymás közti viszonyait nem a korábban megkötött kétoldalú légügyi megállapodások, hanem a csatlakozással az azokat felváltó közösségi jogszabályok rendezik. A kétoldalú egyezmények azon cikkelyei, amelyek nem tartoznak az EU-s szabályozás körébe, továbbra is érvényben vannak.⁸⁰

A tanulmány következő részében, a II. világháború lezárásától napjainkig eltelt időszak közlekedéspolitikai koncepciói kerülnek összefoglalásra, elsősorban a légi közlekedési alágazatot érintő kérdések vonatkozásában.

Irodalomjegyzék

Bartal Eszter: Korunk Légiközlekedése: légiközlekedéspolitikai és a légitársaságok piaci kihívásai az Európai Unióban és Magyarországon. Budapesti Gazdasági Főiskola, Budapest, 2004. http://elib.kkf.hu/edip/D_11134.pdf

Erdősi Ferenc: A légiközlekedés általános és regionális földrajza, légiközlekedéspolitikai. Első kötet, MALÉV Rt. Budapest, 1998. p. 425

Erdősi Ferenc: A légiközlekedés általános és regionális földrajza, légiközlekedéspolitikai. Második kötet, MALÉV Rt. Budapest, 1998. p. 344

Herczegh Károly: Légikikötők. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1982. p. 515

Hideg Mihály: A magyar repülőgépipar helyzete http://www.haif.org/A_magyar_repulogepipar_helyzete_2012nov.pdf

Kovács Ferenc: Közlekedéstan, Széchenyi István Főiskola, Győr, 2002.

Oláh Dávid: Regionális repülőterek hatékony informatikai infrastruktúrája, 2007. www.ccs.hu/index.php/en/downloads/doc/84/raw

⁷⁹ A hármas rendeletcsomag az európai légiközlekedés liberalizációját hivatott megvalósítani a piac és a tevékenység szabályozásának révén, a klasszikus egyezmények megtartása mellett. Az első csomag 1987-ben történt bevezetésének célja a versenyszabályok alkalmazása a közösségi repülőterek közti nemzetközi forgalomban, kétoldalú megállapodások torzítása elleni bevétel- és kapacitásmegosztási elvek érvényesítése, valamint rugalmasabb tarifa-engedélyezés. 1990-ben a második csomag már olyan további liberalizációs elemeket tartalmazott, mint kiterjesztés a harmadik országokkal való kapcsolatokra (viteldíj-megállapítás elvei, viteldíjak kategóriái, piacra jutás egységes szabályozása, kapacitás-korlátozások teljes leépítése 2003-ig). Az első csomag kiváltására 1993-ban kidolgozott harmadik csomag tartalmazta, a légitársaságok engedélyezéséről (szabad alapítás) szóló rendeletet, szabályozta a közösségi légitársaságok Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutását (1997-től kabotázs), a légi szolgáltatások viteldíjairól (szabad tarifamegállapítás dömping-ár kivételével), továbbá korlátozta a megállapodási lehetőségeket (menetrend-tervezés, résidőkiosztás, közös üzemeltetés, új szolgáltatás bevezetése, stb.)

⁸⁰ Bartal Eszter: Korunk Légiközlekedése: légiközlekedéspolitikai és a légitársaságok piaci kihívásai az Európai Unióban és Magyarországon. Budapesti Gazdasági Főiskola, Budapest, 2004. http://elib.kkf.hu/edip/D_11134.pdf

Sipos Dóra: A fuvarjog néhány aktuális kérdéséről az 1999. évi Montreali Egyezmény fényében. <http://rmjk.adatbank.transindex.ro/pdf/kozlony08.pdf>

Tiboldi Tibor: A regionális repülőterek fejlesztésének gazdasági elemzése. Doktori (PhD) értekezés, Szent István Egyetem, Gödöllő, 2008. http://szie.hu/file/tti/archivum/Tiboldi_T_tez.pdf

Az ANS III Brüsszelnek is tetszik. AERO magazin XV. évfolyam, 2013. április

Az 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

http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=97100025.TVR&celpara=#xcelparam

<https://www.easa.europa.eu/language/hu/more-about-EASA.php>

http://www.nkh.hu/Nemz_kapcs/NKHnemzkapcs/repul/Lapok/default.aspx

A cikket lektorálta:

Csőke Zoltán mérnök alezredes

Szécsi Imre (nyugalmazott B 767-es kapitány)