

A LÉGTÉRFELÜGYELET MEGVALÓSÍTÁSÁNAK SAJÁTOSÁGAI KÜLÖNBÖZŐ IDŐSZAKOKBAN A SZUVERENITÁS TÜKRÉBEN

A légi közlekedést napjainkban az időnként jelentkező megtorpanások, kisebb nagyobb hullámvölgyek ellenére is a forgalom egyenletes emelkedése jellemzi a *nemzetközi* és a *hazai* viszonyokat tekintve egyaránt. Ezt az egyenletesen növekvő tendenciát nemzetközi oldalról közelítve ítélni meg reálisan, hiszen az egyes országok légterében zajló *belső* forgalmat jelentősen növeli nem csupán az onnan induló illetve oda érkező *külső*, hanem az *átrepülő* forgalom is, amely a legtöbb európai ország légterében általában a legnagyobb hányadot teszi ki. Az elmondottakból következően ezért elfogadhatónak látszik az a megállapítás, amely szerint a kisebb országok fontosabb, nem egyszer meghatározó jelentőségű légi közlekedési vállalatainak csökkenő forgalma nem hat jelentős mértékben a légi forgalom nemzetközileg mérhető, regionális szinten nyilvánított nagyságára. A forgalom növekedésére vonatkozóan az előzőekből kiindulva talán könnyebb elfogadni az ezzel foglalkozó szakemberek egybehangzó véleményét is, amely éves szinten mintegy hat százalékos növekedési értéket állapít meg.

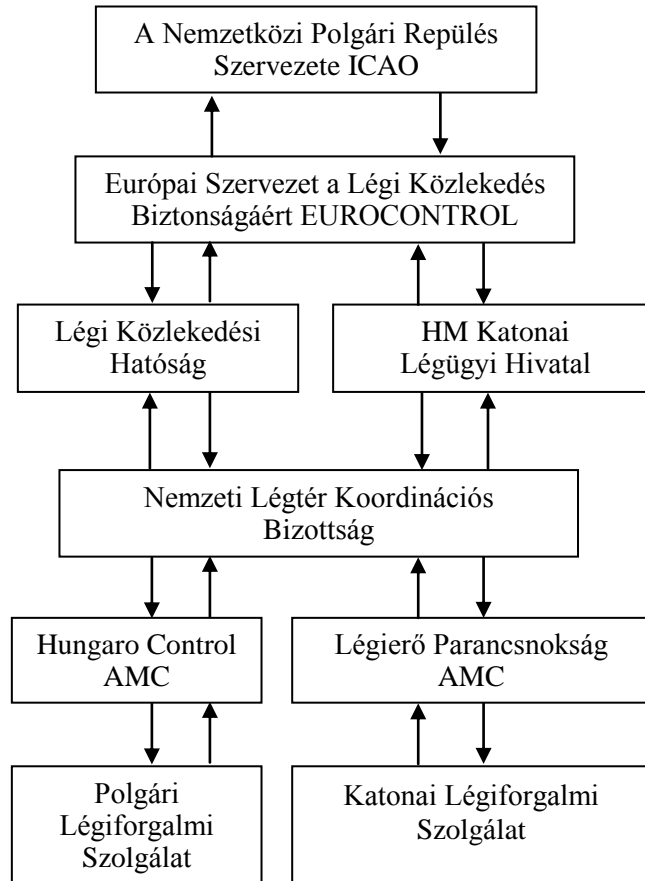
„A folyamatosnak mondható növekedési tendencia mellett továbbra is fontos kérdés maradt a légtérfelügyelet megvalósítása, amelyet országos szinten a magyar légtér védelmének biztosítása érdekében folytatott szervező és irányító tevékenységek összességéként értelmezhetünk. A tevékenység tartalmát a légtér igénybevétel jogosságának megállapítása, illetve a jogosulatlan igénybevétel esetén a légtérsértő légi járművekkel szemben fogantatható intézkedések képezik.”¹

A légtérfelügyelet megvalósítását valamint annak tartalmát tekintve egy olyan tevékenységről beszélünk, amelynek vizsgálatát a teljesség kedvéért szintén célszerű — a légi közlekedést jellemző forgalom növekedéséhez hasonlóan — a nemzetközi és hazai szempontok együttes figyelembevételével elvégezni illetve értelmezni.

A hazai viszonyok között ezen a téren végzett tevékenység, csakis a nemzetközileg összehangolt szervezeti és működési feltételek figyelembevételével és a jogszabályi keretek következetes betartásával lehet eredményes. Ennek az elvnek az elsődlegessége, illetve betartása napjainkra minden polgári és katonai légi forgalomszervezésben érintett szervezetre illetve a tevékenység kereteit meghatározó jogszabály megalkotására nézve igaz. Az egyes jogszabályok tartalmazzák, a légi közlekedésben érintett hazai szervezetek tevékenysége szempontjából ugyancsak fontos, a különböző nemzetközi szervezetek működését meghatározó egyezményekhez való csatlakozás kihirdetését és

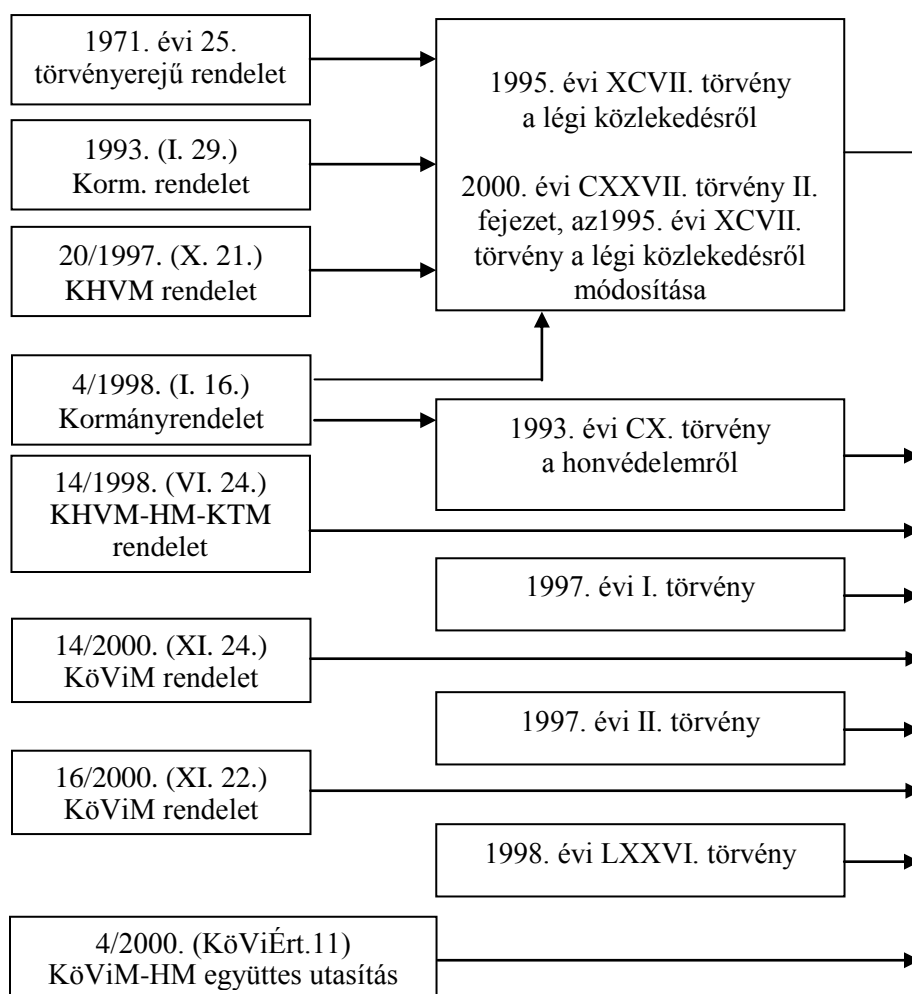
¹ 4/1998 (I. 16.) Kormányrendelet 6.§ (1) bekezdés

megerősítését is. A szervezeti működési feltételek bemutatását és a témát érintő legfontosabb jogszabályok összefoglalását szemlélteti az 1. és a 2. ábra.



1. ábra. A légi közlekedésben érintett nemzetközi és országos szintű szervezetek

A légi közlekedésben érintett nemzetközi és hazai szervezeteket - utalva azok jelentőségére, szerepére és a közöttük levő kapcsolatokra is - szemlélteti az egyes számú ábra. A szervezetek közötti kapcsolat nem alárendeltségi viszonyokat tükröz, azokat az egyes szervezetek tevékenységének kereteit meghatározó külön jogszabály állapítja meg egyértelműen. A légtérfelügyelet megvalósítását, illetve az említett szervezetek tevékenységének kereteit meghatározó egyezményeket és jogszabályokat, valamint a közöttük létező kapcsolatot a második számú ábrán mutatom be. A két ábra közötti szoros kapcsolatra a következőkben szeretnék rámutatni.



2. ábra. A légi közlekedés jogi szabályozása a Magyar Köztársaságban²

A Nemzetközi Polgári Repülés Szervezete (ICAO)³ Chicagóban 1944. december 7-én alakult, amely szervezet országai által kötött egyezményhez való csatlakozást Magyarország az 1971. évi 25. törvényerejű rendeletben erősítette meg és hirdette ki. A Chicagóban kötött egyezmény a légi közlekedés valamennyi jelentős szakterületére vonatkozóan tizennyolc Függelék (Annex), különböző szabványokat illetve ajánlásokat tartalmaz, amelyeket a 20/1997. (X. 21.) KHVM rendelet a mellékletében foglaltak szerint hirdet ki és erősít meg. Az egyezmény függelékeit az 1. táblázat tartalmazza.

² A jogszabályok kiadásáért felelős minisztériumok rövidítései a következők: KHVM — Közlekedési Hírközlési és Vízgazdálkodási Minisztérium, KöViM — Közlekedési és Vízgazdálkodási Minisztérium, KTM — Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium, HM — Honvédelmi Minisztérium.

³ ICAO — International Civil Aviation Organisation.

Az ICAO-egyezmény függelékei

1. táblázat

| Fsz | Melléklet | Az ICAO függelék tárgya |
|-----|-----------|--|
| 1. | - | Személyi alkalmasság |
| 2. | - | Repülési szabályok |
| 3. | - | A nemzeti légi közlekedés |
| 4. | - | Légiforgalmi térképek |
| 5. | - | Mértékegységek használata a légi földi üzemeltetésben |
| 6. | | A légi jármű üzemeltetése: |
| - | 6/I. | Nemzetközi kereskedelmi légi szállítás — Repülőgépek |
| - | 6/II. | Általános célú nemzetközi repülés — Repülőgépek |
| - | 6/III. | Nemzetközi üzemeltetés — Helikopterek |
| 7. | - | Légi jármű felség és lajstromjele |
| 8. | - | Légi jármű légi alkalmassága |
| 9. | - | Egyszerűsítések |
| 10. | | Légiforgalmi távközlés: |
| - | 10/I. | Rádió navigációs segédeszközök |
| - | 10/II. | Összeköttetési eljárások |
| - | 10/III. | Digitális adatközlők |
| - | 10/IV. | Ellenőrző radar és összeütközést elhárító rendszerek |
| - | 10/V. | Légiforgalmi rádió frekvencia spektrum használata |
| 11. | - | Légiforgalmi szolgálatok |
| 12. | - | Kutatás és mentés |
| 13. | - | Légi jármű balesetek és események kivizsgálása |
| 14. | | Repülőterek: |
| - | 14/I. | Repülőtér tervezés és üzemeltetés |
| - | 14/II. | Heliportok |
| 15. | - | Légiforgalmi tájékoztató szolgálatok |
| 16. | | Környezetvédelem: |
| - | 16/I. | Légi járművek zaja |
| - | 16/II. | Légi járművek által okozott légszennyezés |
| 17. | | A nemzeti polgári repülés védelme a jogellenes beavatkozás cselekménye ellen |
| 18. | | Veszélyes áruk biztonságos légi szállítás |

Az Európai Szervezet a Légi Közlekedés Biztonságáért (EUROCONTROL)⁴ 1961-ben alakult, amely szervezethez Magyarország csatlakozását az 1993. (I. 29.) kormányrendelet hirdette ki és erősítette meg. Az EUROCONTROL az ICAO ajánlásait figyelembe véve regionális méretekben a kontinensre jellemző sajátosságoknak megfelelően fogja össze a légi közlekedés valamennyi szakterületét a forgalom lebonyolításának biztonsága illetve növelésének elősegítése érdekében.

⁴ EUROCONTROL — European Organisation for The Safety of Air Navigation.

Ez a szervezet az európai régióban a NATO fő koordinációs partnere a katonai légi forgalom szervezésének területén, az együttműködésért katonai részről felelős szervezet a NATO Légi Forgalmiszervező Bizottsága (NATMAC)⁵.

A Légi Közlekedési Hatóság és az állami célú légi közlekedéssel kapcsolatos légügyi hatósági feladatok ellátását végrehajtó Honvédelmi Minisztérium Katonai Légügyi Hivatala (HM KLH) szervezeti jogkörét az 1995. évi XCVII. törvény a légi közlekedésről (a továbbiakban Lt.), a nevezett szervezetek feladatait pedig a törvény végrehajtásáról szóló 141/1995. (XI. 30.) kormányrendelet (a továbbiakban Vhr.) határozza meg.

A hatósági jogkörök megosztása az *állami légi jármű*, mint külön kategória meghatározása nélkül történt meg, iránymutató ebben az esetben csupán az ICAO-egyezmény állami célú repülésnek nyilvánított katonai, rendvédelmi és vám célú repüléseire vonatkozó — jogszabályban is hasonlóan megfogalmazott — megállapítása. Talán ennél is fontosabb kérdés ezzel kapcsolatban az, hogy az egyezményben, így annak függelékeiben foglaltak sem vonatkoznak a légi közlekedés állami célú résztvevőire, vagyis jogszabályban szükséges kitérni az egyes ebből eredő lehetséges eltérésekre, amely meg is történt. Ezt az ellentmondónak tűnő helyzetet igyekszik feloldani az általános légi forgalom (GAT)⁶ és a műveleti légi forgalom (OAT)⁷ meghatározásokat tartalmazó jogszabály.⁸ A katonai légi járműveknek a műveleti légi forgalomba történő besorolása általános lehetőségeket biztosít egy konkrét légiforgalmi tevékenységre nézve, — például az általános feltételektől eltérő gyakorlatok, gyakorlások végrehajtása esetén — hogy a végrehajtáshoz szükséges feltételeket az előzetes tervezésben érintett szervezetek konkrét megállapodásokban rögzíthessék. Ezt elősegítheti még a lajstromozásba vételkor tett GAT/OAT megjelölés is.

A Nemzeti Légtér Koordinációs Bizottság (NLKB) feladatait és munkarendjét, a magyar légtér légi közlekedés céljára történő kijelöléséről szóló 14/1998. (VI. 24.) KHVM-HM-KTM együttes miniszteri rendelet alapján a közlekedési és vízügyi miniszternek, a honvédelmi miniszterrel egyetértésben kiadott 4/2000. (Kö.Vi. Ért.11) KöViM-HM utasítása határozza meg.

⁵ NATMAC — NATO Air Traffic Management Committee.

⁶ GAT — General Air Traffic.

⁷ OAT — Operational Air Traffic.

⁸ A16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 3. számú mellékletének 27. pontja szerint az *általános légi forgalom* (GAT): a légi közlekedési hatóság által kiadott szabályoknak és eljárásoknak megfelelően végrehajtott, a polgári ATC szervezet által irányított, valamint annak fennhatósága alá tartozó repülések.

Ugyanott a rendelkezés 199. pontja szerint a *műveleti légi forgalom* (OAT): azon repülések, amelyek a GAT szabályoktól eltérő, a katonai légügyi hatóság által meghatározott szabályok és eljárások szerint kerülnek végrehajtásra. Ezek a repülések rendszerint a katonai ATC szervezetek irányítása, vagy fennhatósága alatt működnek.

A légi közlekedésben és a légtérfelügyelet gyakorlati megvalósításában fontos szerepet játszanak a különböző légtérgazdálkodó részlegek (AMCs)⁹ és a forgalom lebonyolításában részt vevő légiforgalmi szolgálatok (ATSs)¹⁰ különböző egységei is.

A légtérgazdálkodó csoportok tevékenysége a légtér felosztása (ellenőrzött és nem ellenőrzött) alapján a légtérszerkezet kialakítására, az általános és műveleti légi forgalom igényeinek felmérésére, valamint a lehetőségeknek megfelelő optimális légtérmegosztás meghatározására irányul, amelyet szintén jogszabály rögzít.¹¹ A magyar légtér elnevezése a körzeti légiforgalmi irányító központ (ACC)¹² települési helyének megfelelően — Budapest Repüléstájékoztató Körzet (FIR)¹³ — történt meg, amelyet légi közlekedés céljára, illetve egyéb célból lehet igénybe venni. Az egyéb célú légtérfelhasználás érinti a Magyar Honvédség több egységének a repülőkiképzéstől eltérő kiképzési feladatait. Ezek a feladatok az állami célú légi közlekedéshez hasonlóan a légi forgalomszervezés (ATM) területéhez kapcsolódnak, konkrétan pedig a Légierő Parancsnokság AMC feladatköréhez.

A különböző ATS légiforgalmi szolgálati egységek a légtér felosztásának megfelelően kialakított légtérszerkezet különböző osztályokba sorolható részeiben a légi közlekedés biztonságát segítik elő, és a megfelelő igények alapján tevékenykednek a teljes magyar légtérben.¹⁴ Itt célszerűnek látszik megjegyezni, hogy a katonai és a polgári légtérgazdálkodó részlegek (AMC), illetve légiforgalmi szolgálatok (ATS) nincsenek közvetlenül alárendelve a különböző minisztériumi felügyelet mellett működő légi közlekedési illetve légügyi hatóságoknak. Ugyanakkor a légtérgazdálkodás, a légtérszerkezet kialakítása, illetve annak megváltoztatása, a megváltozott légtérszerkezetnek megfelelő légiforgalmi szolgálatok tevékenységének megszervezése a különböző hatóságok, valamint az NLKB részvételével az államigazgatás keretében megvalósuló folyamat során megy végbe.¹⁵

Az előzőekhez hasonló tartalmú kapcsolat létezik a hatóságok és a légiforgalmi szolgálatok között a felkészítést, a különböző személyzetek szakszolgálati engedélyeinek kiadását és a tevékenységét illetően is.¹⁶

⁹ AMCs — Airspace Management Cells.

¹⁰ ATSs — Air Traffic Services.

¹¹ A 14/1998. (VI. 24.) KHVM-HM-KTM együttes miniszteri rendelet részletei szerint.

¹² ACC — Area Control Center.

¹³ FIR — Flight Informationl Region.

¹⁴ A 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 1. számú mellékletének 1. fejezet 1.3.1 pontja.

¹⁵ A 14/1998. (VI. 24.) KHVM-HM-KTM együttes miniszteri rendelet 5.§ (1) bekezdése alapján a légtérgazdálkodás az ellenőrzött és nem ellenőrzött légtér leghatékonyabb kialakítása és a rendelkezésre álló légtérkapacitás (ideértve a légiforgalmi irányítás kapacitását is) legjobb kihasználásának elősegítése a polgári és állami légtérhasználók számára.

¹⁶ A kapcsolat legfontosabb, a témát érintő részletei a 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 1.§ (2) bekezdés 1.16 és 1.17 pontjaiban található.

A légi közlekedés lebonyolításával kapcsolatban eddig még külön nem említettem a 2. ábrán található kormányrendeletet, amely a magyar légtér igénybevétele, felügyeletére, az igénybevétel korlátozásának és tiltásának szabályaira vonatkozik. A légtérfelügyelet meghatározásakor már idézett 4/1998. (I. 16.) kormányrendelet az Lt. 8.§-a alapján készült, és ez teremt kapcsolatot az Lt. és az 1993. CX. törvény a honvédelemről jogszabályok között. Cikkem éppen az említett jogszabállyal áll szoros kapcsolatban, ezért erre még bővebben kitérek a későbbiek során.

A korábbiakban már említett, illetve kormányrendelettel kihirdetett és megerősített Chicagói-egyezmény ajánlásai, vagy függelékei közül kettő, az Lt. 52. § (4) bekezdésben, valamint a 63.§-ában kapott felhatalmazás alapján miniszteri rendelettel részleteiben is kihirdetésre és megerősítésre került. Ezek a 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet az MK légterében és repülőterein történő repülések szabályairól; illetve a 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet a légi forgalomirányítás szabályairól.

A légi közlekedés biztonságát sok egyéb mellett, annak az egyes légtérrészekben alkalmazható látva repülési (VFR)¹⁷, valamint műszer szerinti repülési szabályai (IFR)¹⁸, befolyásolják döntő mértékben.¹⁹

A légi közlekedés szabályainak betartását segítik elő a különböző légiforgalmi szolgálatok (ATS) is, amelyek légiforgalmi irányító (körzeti, bevezető és repülőtéri), légiforgalmi tanácsadó, repüléstájékoztató és riasztó szolgálati egységek lehetnek.

A témát érintően célszerűnek látszik még megemlíteni a néhány szomszédos országgal létrejött megállapodás alapján kötött nemzetközi együttműködés kerekeit a légtérellenőrzés területére kiterjesztő törvényeket, amelyeket még a 2. ábrán láthatunk. Az említett törvények Magyarország és az Osztrák, a Szlovén, illetve a Szlovák Köztársaságok Kormányai között létrejött megállapodások alapján emelkedtek törvényerőre. Ábrázolásuk a kihirdetés, és a megerősítés sorrendjében történt meg.

A légi közlekedésben érintett szervezetek és azok tevékenységének kereteit meghatározó jogszabályi működési feltételek bemutatását követően térjünk vissza a légtérfelügyelet megvalósításával kapcsolatos tevékenység tartalmához. Ez a tevékenység két részből, a légtér igénybevétel jogosságának megállapításából illetve a jogosulatlan igénybevétel esetén a légtérsértő légi járművekkel szemben foganatosítható intézkedések megtételéből áll, vagy állhat, mivel a sikeres azonosítást követően természetesen nincs szükség a légtérsértés esetén foganatosítható intézkedések megtételére.²⁰

¹⁷ VFR — Visual Flight Rules.

¹⁸ IFR — Instrument Rules.

¹⁹ A 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet mellékletének 3. és 4. fejezetei.

²⁰ Az Lt. második rész 6–11.§-ok.

A légiteret különböző légi járművek különböző feltételekkel vehetik igénybe, amely lehetséges igénybevétel feltételeinek részletes tárgyalása nélkül is könnyen belátható, hogy az igénybevétel jogosságának megállapítása gyakorlatilag az azonosítás végrehajtását foglalja magába. A légi járművek azonosítása érdekében szükséges feladatot a különböző légiforgalmi szolgálatok végzik el meghatározott technikai feltételek mellett, amelyek a különböző hírközlő, navigációs és radarberendezések működésével, illetve a berendezéseket üzemeltető szakemberrel tevékenységével biztosíthatók.²¹

A légiforgalmi szolgálatok általános feladatait az Lt. ötödik részének, V. fejezete határozza meg, amelyben első helyen szerepelnek a légi járművek azonosításával kapcsolatos részfeladatok elvégzése a légi forgalomirányítás folyamatának megkezdése előtt. Itt ismét célszerűnek látszik ismét ráirányítani a figyelmet a légtérhasználásra illetve a különböző légiforgalmi szolgálati egységek tevékenységét segítő két nagyon fontos feladatra, az áramlásszervezés és a koordináció végrehajtására.²² Ezzel kirajzolódni látszik a légi forgalomirányítás (ATM)²³ folyamata, amely a légtérhasználás (ASM)²⁴, az áramlásszervezés (FM)²⁵ és a légi forgalomirányítás / légtérrelőrzés (ATC²⁶/ASC²⁷) elemekből tevődik össze. A légtérfelügyelet megvalósítása a védelem érdekében végrehajtott tevékenység, amely hatósági, légiforgalmi és katonai elemekből áll, a hatósági elemről már részben esett szó, a légiforgalmi elem összetevőit a szervezésre vonatkozó mondat foglalja össze.

A repüléstájékoztató körzet légtérstruktúráját alkotó légtérrészek és a repülési vagy légi útvonalak (ATS route) kijelölése a légtérhasználás során, a forgalom folyamatos áramlásának elősegítése figyelembe vételével történik meg. A légtérrészek, a repülési útvonalak kijelölése, tervezése minden esetben a légi tájékoztató, illetve a navigáció módszereivel, azok igénybevételére vonatkozó információ továbbítása pedig a hírközlés eszközeinek segítségével történik. Az igénybevétel általában irányítói engedély vagy más légiforgalmi szolgálatok javaslata, tájékoztatása alapján illetve tudomásával az erre vonatkozó közlést követően történik meg, ami lehetővé teszi az igénybevételre vonatkozó informá-

²¹ A technikai részletekre vonatkozóan pontos útmutatást adhat a cikk elején található 1. táblázat is.

²² A 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 3. számú mellékletének 28. pontja szerint az áramlásszervezés (Flow Control): adott légtérben, az adott útvonalon, vagy egy adott repülőtér felé haladó forgalom áramlásának oly módon tervezett szervezése, amely a légtér hatékonyabb kihasználását biztosítja. U.o. a 120. pont szerint a Koordinálás: engedélyekre, irányítás átadásra, valamint a légi járműveknek, kiadandó és tájékoztatásra vonatkozó megegyezési folyamat, amely a légiforgalmi szolgálati egységeken belül az irányítói munkahelyek között váltott tájékoztatások útján történik.

²³ ATM — Air Traffic Management.

²⁴ ASM — Airspace Management.

²⁵ FM — Flow Control.

²⁶ ATC — Air Traffic Control.

²⁷ ASC — Airspace Control.

ciók ismeretét. Ez utóbbiak pedig nem csupán a forgalom lebonyolítását, hanem a légtérelőirés végrehajtását is könnyítik.

A vonatkozó jogszabályok, kijelölik a magyar légtér határait, meghatározzák a magyar légtér igénybevételének feltételeit és a jogosulatlan igénybevétel esetében lehetséges intézkedések körét is.²⁸ A különböző légi járműveknek a légtér-felügyelet megvalósítása érdekében történő azonosítása a felosztásnak megfelelő ellenőrzött és nem ellenőrzött légterekben a különböző légiforgalmi szolgálati egységek részéről, különböző technikai feltételek mellett történik meg. Az azonosítás különböző módon történhet, amelynek elősegítése érdekében az egyik lehetőség szerint még indulás előtt az adott légiforgalmi szolgálati egység hírközlés útján a légi jármű személyzete számára a forgalomban történő elkülönítéshez használt kódot határoz meg. A kód beállításáról és a fedélzeti lokátor segítségével történt továbbításáról annak vételét követően a szolgálati egység tájékoztatja a személyzetet. Az azonosításhoz ugyanakkor felhasználhatók a forgalom lebonyolítására igényelt repülési (ATS) útvonal fontos — a légi tájékozódás segítségével illetve a navigációs módszerekkel meghatározott — pontjainak a légi jármű személyzete által történt jelentései is, amelyről szintén a hírközlés segítségével győződik meg az adott légiforgalmi szolgálati egység.

A légi forgalomszervezés folyamatában a légiforgalmi szolgálati egységek által végzett az igénybevétel jogosságának megállapítására, a légi járművek azonosítására irányuló tevékenységét légtérelőirésnek nevezzük, amelynek végrehajtását a légtérigazdálkodás, a különböző technikai berendezések és eszközök illetve azok üzemeltető szakszemélyzete is segít.

A légiforgalmi irányító szolgálatok, akiknek tevékenységét radarberendezés is segíti pozitív, míg a radarberendezés információit korlátozottan, vagy azt teljesen nélkülözve tevékenykedő légiforgalmi tanácsadó és repüléstájékoztató szolgálatok eljárásos légtérelőirést hajtanak végre. Ez tulajdonképpen utal a felelősség kérdésének különbségére is, ugyanis a tanácsadás és a tájékoztatás bár a légi járművek biztonságos elkülönítése érdekében, de nem az azért való felelősség miatt történik. A légi járművek személyzete saját belátása szerint dönt a kapott információk felhasználásáról, hiszen saját felelősségére közlekedik. Még abban az esetben is igaz ez, ha a légi jármű személyzetének a tanácsadással vagy az adott javaslattal ellentétes értelmű döntését hírközlő eszközökön továbbítaniuk szükséges a tanácsot, javaslatot adó szolgálati egység számára. A biztonságos elkülönítésért viselt felelősség ebben az esetben nem a szolgálati egységet, hanem a légi jármű személyzetét terheli. Ezzel ellentétes a légiforgalmi irányításért viselt felelősség, mert ez utóbbi esetben az irányító szolgálati egység felel a légi járművek egymástól való biztonságos elkülönítéséért. A légtér fel-

²⁸ 4/1998 (I. 16.) kormányrendelet 1–5.§-ok.

osztásakor említett nem ellenőrzött légtér²⁹ viszont nem olyan légtérrészt jelent, amelyet nem ellenőriznek, hanem az említett légtérrészekben a légiforgalmi tanácsadó, illetve a repüléstájékoztató szolgálat végzi az ellenőrzést.

A riasztó szolgálatok feladata alapvetően a kutatás és mentés feladatainak végrehajtásával kapcsolatos, ugyanakkor néhány légiforgalmi szolgálati egység egyúttal a riasztó szolgálat része is, ezért velük külön a légtérellenőrzés szempontjából nem foglalkozom.

Az azonosítás folyamatának végrehajtása minden légiforgalmi szolgálati egység feladatába közvetlenül beletartozik!

A légtérfelügyelet megvalósítása, illetve annak keretében a jogos védelem érdekében szükséges gyakorlati tevékenység katonai elemként magába foglalja még a légtérsértőnek a készségi repülőgépekkel történő vizuális azonosítását, és ebben az esetben a légiforgalmi szolgálatok együttműködését a Magyar Honvédség erre kijelölt szervezeteivel. Az együttműködés az NLKB tevékenységét és munkarendjét meghatározó, hasonló szintű jogszabály szerint valósulhatna meg, azonban ezt még nem adták ki.

A Magyar Honvédség szervezetei között szükséges megemlíteni a vezetésbiztosító és radar valamint a repülőegységeket, beleértve a katonai (AMC) és a légiforgalmi szolgálat (ATS) irányító, valamint az előzőekben említett (ACC) légiforgalmi tanácsadó és repüléstájékoztató szolgálati egységeket is. A felsorolt egységek, részleg az utóbbi szolgálati egységeket kivéve a Légierő Parancsnokság alárendeltségébe tartoznak. A katonai szervezeteknek az azonosításban való részvétele a légtérsértések rádiólokációs felderítésére, illetve az azonosításban részt vevő meghatározott légiforgalmi szolgálatok tevékenységére terjed ki. Amennyiben a kijelölt légiforgalmi szolgálatok által a légtérsértő légi jármű nem azonosítható, akkor kerülhet sor annak készségi repülőgépekkel történő vizuális azonosításra is.³⁰

A fentiekből következik, hogy a légtérfelügyelet megvalósításának harmadik, katonai eleme gyakorlatilag az „Air Policing³¹” feladat végrehajtására irányul, amelynek az előzőekben említett mellett vannak egyéb korlátozásai is. A feladat végrehajtása állami célból megvalósuló tevékenység, a végrehajtásban részt vevő légi járművek a műveleti légi forgalom (OAT) részét képezik. A végrehajtásnál említett korlátozásokat a légtérsértésre történő reagálás és a légtérsértés lehetséges időtartama közötti különbség, illetve a légtérsértés helyének a repülő-

²⁹ Uncontrolled Airspace.

³⁰ A feladat végrehajtására vonatkozó feltételeket a 14/2000. KöViM rendelet 1.§ (1) bekezdésében megadott melléklet 2.10 pontja, és a 2.10.6 pontja által megadott "B" Függelék szerint lehetséges végrehajtani.

³¹ Air Policing — légvédelmi készség ellátása.

tértől való nagyobb, esetleg több száz kilométeres távolság, valamint egyéb, a jelen viszonyok között még létező, átmeneti jellegű technikai feltételek jelenthetnek. Az említett korlátozások illetve feltételek részletezésével a jelenlegi cikk keretei között nem kívánok foglalkozni, véleményem szerint megfelelő források felsorakoztatása mellett a korlátozások csökkenthetők, illetve a technikai feltételek is jelentősen javíthatók.

Az államhatár átrepülése csak jogszabályban meghatározott feltételek betartása esetén lehetséges — amely légi jármű ezeket nem teljesíti, a magyar légteret jogosulatlanul veszi igénybe. Ebben az esetben feltartóztatható, vagyis elfogható a légi jármű, illetve végső esetben leszállásra szólítható fel. A tevékenységet a polgári légiforgalmi szolgálat kezdeményezésére végézik a katonai szervezetek már említett egységei.³²

A légvédelmi készülségi feladatot a béke időszakában, az eddigiekben ismertett szervezeti és működési feltételek mellett a légtérsértés megszüntetésére illetve a jogos védelem érdekében hajtják végre. A feladat a védelem illetve az állam légi felségjogát kifejező szuverenitás érvényesítése érdekében történik, amely önrendelkezési jog minden államot megillet saját légterében. A védelem, a légtérsértésre történő megfelelő reagálás és a szuverenitás kérdése azonban nem teljesen azonosak. Egy állam szuverenitása csak a többi állam szuverenitásának tiszteletben tartásával érvényesíthető, amely a légtérfelügyelet megvalósítása szempontjából azt jelenti, hogy valamely légtérsértés, illetve az annak megszüntetésére irányuló tevékenység az államok közötti kapcsolatokban nem lehet a nemzetközi feszültségek színtere. Ellenkezőleg, éppen a szuverenitás értelmezéséhez fűződő értékrend alapján jelenthető ki, hogy más államok szuverenitásának tiszteletben tartása biztosít magasabb szintű védelmet is az egyes országok számára.³³ Ennek elősegítéséhez járulhatnak hozzá az országok közötti különböző kétoldalú együttműködési szerződések, amelyeket tovább erősíthet azoknak a légtérelőrzés szakterületére történő kiterjesztése és végrehajtása, az együttműködés konkrét lépéseit meghatározó megállapodásoknak valamely jogszabállyal történő kihirdetése és megerősítése.

Mindezek természetesen nem jelentik a jogos védelemről történő lemondás kényszerét. Egy országnak a légtérsértés megszüntetésére való képességeit az ilyen irányú fenyegetettségnek megfelelő szinten szükséges tartani. Mivel valós és főként állandó természetű fenyegetettség a jogosulatlan légtér igénybevételét illetően nem létezik, az említett képességek hiányából eredő kockázatvállalást is

³² 4/1998 (I. 16.) kormányrendelet 9.§.

³³ Dr. Moys Péter, „A légtérhasználás és légi felségjog gyakorlásának jogi vonatkozásai” (Hazánk EURO-ATLANTI integrációjának tükrében) Magyar Szárnyak Évkönyv 1999. 169–173. o. cikk alapján.

különbözőképpen lehet értelmezni. A különbözőségekből kiindulva ugyanakkor viszonylag nehéz a kockázatvállalás reális szintjének megfelelő védelmi képességek optimális állapotának pillanatnyi jellemzőit meghatározni. Tény, hogy az légvédelmi készségi feladat végrehajtására képes készségi repülőerők napjainkban közvetlenül NATO alárendeltségbe tartoznak, amely nemzetközi oldalról segíti az optimális kockázatvállalás szintjének meghatározását. Ez a tény egyúttal a légtér szuverenitására vonatkozó értékrend elfogadását is kifejezi, amelyhez egy nagyon fontos, a belső légi forgalmat érintő szabályozás kapcsolódik. Az említett jogszabály szerint nem csupán az országhatár átrepülése, hanem a határsávban (10 km) történő repülés végrehajtása is engedélyhez kötött, amely az ország belső légi forgalmát érinti elsősorban. Ez a rendelkezés a légtérsértések, az ebből adódó felesleges nézeteltérések megelőzését, az esetleges konfliktusok elkerülését célozzák, ugyanakkor a szomszédos országokkal való bizalmat illetve a jó kapcsolatok mellett a saját szuverenitásunk erősítését is szolgálják.

A jogos védelem és a szuverenitás eseteit szükséges elválasztanunk egymástól, hiszen a légtérsértés reális fenyegetettségként való megjelenését szinte lehetetlen egy állami szinten szervezett tevékenység eredményként elképzelni. Főként abban az esetben, ha a légi forgalomszervezés kereteit az eddig ismertettekhez hasonló szabályozás határozza meg. Más természetű fenyegetettség esetében pedig egyértelmű az ellene való nemzetközi fellépés előtérbe kerülése, viszont a szabályozást illetően azonban még egy nagyon fontos másik nemzetközi jelentőségű szempontot is célszerű figyelembe venni.

A légi forgalomszervezés információinak közzétételét, amelyek a hatóságok illetékességére, a felosztásnak megfelelő légtérszerkezetet meghatározó légtérrészekre, a légtérellenőrzés céljait is szolgáló repülési, vagy légi útvonalhálózatra, a légtérrészekben biztosított légiforgalmi szolgáltatokra és azok illetékességére vonatkoznak. Ezek nemzetközi szintű ismertetését az egyes országok a légiforgalmi tájékoztató kiadványban (AIP)³⁴ végzik el. Ebben az okmányban jelennek meg, az állandó természetű, és az ideiglenes forgalmi jellegű változtatások illetve változások is az erre előírt formában, a meghatározott rendszerességgel. Az okmány kiadásáért és a változások közzétételéért a légiforgalmi tájékoztató szolgálat felel, amelynek tevékenységét illetően szoros kapcsolatban áll a légiforgalmi szolgálatokkal, és azokhoz hasonlóan az általános és a műveleti légi forgalom megszervezéséhez szükséges részekből tevődik össze.

A fentiekre figyelemmel, folytatva a fenyegetettséggel kapcsolatos gondolatot megállapítható, hogy az, nagyon sokféle lehet, aminek következménye a jogos védelemre való képesség folyamatos fenntartásának követelménye is. Ez a követelmény a vonatkozó jogszabály szerint is nemcsak a békeidőszak, hanem

³⁴ AIP — Air Informational Publication.

az Alkotmányban elrendelt rendkívüli állapot, szükségállapot kihirdetését követően is fontos kérdés marad.³⁵

A szükségállapot fontos jellemzője, hogy alapvetően valamely katasztrófa elhárításában való részvétel megszervezése érdekében a rendelkezésre álló, megfelelő szintű technikai állapotban lévő légi járművek számát növelni szükséges, és ennek érdekében azok előkészítését szükséges megszervezni. Természetesen ez azonnal felveti a szükséges létszámú szakszemélyzetek felkészítésének, megfelelő munkakörülményei megteremtésének, esetleges szolgálatba léptetésének kérdéseit is.

A felszámolás érdekében a levegőből végzett kutatás és mentés feladatainak végrehajtása, — a speciális képzettségű személyzet, a fontos tisztségviselők, a vezető beosztású szakemberek (VIP)³⁶ és a segítségnyújtásban fontos anyagok gyors szállítása, a bázis- vagy más repülőterek igénybevétele, az esetleges a repülőtereken kívül történő leszállások elősegítése érdekében ideiglenes le- és felszállóhelyek³⁷ kialakítása — a légtér szerkezet ideiglenes megváltoztatását, a légitforgalmi szolgálati egységek kiegészítését igényelhetik. Az eseti légtérigénylésekre vonatkozó előírások alapján, a légtér gazdálkodással valamint a légitforgalmi szolgálatok ellátásával megbízott szervezetek és az egyes hatóságok a Nemzeti Légtérkoordinációs Bizottság vezetésével illetve egyes rész kérdések megoldására vonatkozó megállapodások megkötésével képesek biztosítani a szükséges feltételeket.³⁸ Az ideiglenes változásokat a légitforgalmi tájékoztató kiadványban (AIP) — természetesen a hasonló tartalmú katonai okmányban — is közzé kell tenni. A szükségállapot kihirdetése az Alkotmány rendelkezései szerinti minősített helyzet, amelynek felszámolása érdekében — a légtér védelméhez hasonlóan — szintén célszerű a katonai, hatósági és légitforgalmi elemekről és azok tartalmáról szót ejteni.

Rendkívüli állapot kihirdetése esetén a légi járműveknek a légtér védelmének érdekében szükséges azonosítását a Magyar Honvédség erre kijelölt szervezete látja el, ezért a szervezet parancsnokát a légtér ellenőrzésért felelős hatóság (ACA)³⁹ jogkörével célszerű felruházni⁴⁰. Ez azt jelenti, hogy a feladatok végrehajtása között a légtér felügyelet megvalósításában első helyre kerül a katonai elem, amelyben az azonosítás kérdése központi helyen szerepel. Rendkívüli állapot kihirdetése, esetén egy esetleg háborús fenyegetettséggel szembeni védelem-

³⁵ 4/1998. (I. 16.) kormányrendelet 7. § bekezdései.

³⁶ VIP — Very Important Persons.

³⁷ A Vhr. 22. § (1) bekezdésében megfogalmazottak szerint légi járművel fel- és leszállni kizárólag repülőtéren szabad, amely alól az állami légi jármű képezhet kivételt, ezért célszerű az OAT megkülönböztető jelzés használata az egyébként alapvetően GAT légi járműre is.

³⁸ A 14/1998. (VI. 24.) KHVM-HM-KTM együttes miniszteri rendelet 18.§

³⁹ ACA — Airspace Control Authority.

⁴⁰ 4/1998. (I. 16.) kormányrendelet 7. §.

nek csupán a saját erőből történő megszervezése, a jogos védelem nemzetközi kapcsolatoktól történő elválasztása, pontosabban az erre vonatkozó kényszer előtérbe kerülése a jelen politikai viszonyok között — NATO-tagállam lévén — szinte elképzelhetetlennek tűnik.

A katonai elem előtérbe kerülése jellemezi a szuverenitás érvényesítése érdekében elrendelhető légtér igénybevételének korlátozását vagy tiltását is, amely az előzőekhez hasonlóan az Alkotmány rendelkezései alapján tehetők meg a minősített helyzetek valamelyikének kihirdetése esetén.⁴¹ Az igénybevétel korlátozását vagy tiltását valamely válság rendezésére irányuló tevékenység elősegítése illetve valamely nem háborús katonai művelet végrehajtása (MOOTW)⁴² teheti szükségessé, amely közvetlenül, illetve közvetve érintheti a magyar légteret is.

Bármely műveletről legyen is szó, nemzetközi részről szinte azonos folyamat végbemenetele figyelhető meg, amelynek eredménye az ENSZ Biztonsági Tanács határozata alapján bevezetett repüléstilalmi zóna (NFZ)⁴³ egy meghatározott kiterjedésű felelősségi körzetben (AOR)⁴⁴. Bármely körzetben a légi forgalom korlátozásának, tiltásának lehetőségét a Chicagói Egyezmény nyolcadik cikkelyében megfogalmazottak alapján lehet értelmezni. Ennek tartalma szerint a légtérigénybevétel korlátozása vagy a tiltása a közbiztonság érdekében történik, és a légi forgalomban részt vevő országok mindegyikére megkülönböztetés nélkül érvényes. Természetesen kivételt képeznek ez alól a forgalom korlátozásának, tiltásának ellenőrzésében részt vevő légi járművek, hiszen a szuverenitás érvényesítéséről van szó, amely egy államközösség érdekeit szolgálja.

A repülési tilalomra vonatkozó határozat kiadása sok szempontból kínálhat megoldást egy válsághelyzet rendezésére, amely történhet egy fegyveres konfliktus időszakát követően a békehatározat betartásának kikényszerítése, vagy éppen a rendezéshez szükséges katonai erő bevonásának biztosítása, vagy egy körzetből a nehézfegyverzetek kivonása illetve a levegőből okozható további értelmetlen pusztítások elkerülése érdekében.

A válság rendezésére irányuló tevékenység felelősségi körzetének (AOR) meghatározására és a katonai erő bevonásának szükségességére vonatkozó politikai döntést követően szövetséges összhaderőnemi kötelék (AJF)⁴⁵ alakítható meg. Az ENSZ BT felhatalmazásának értelmében a kötelék megalakításának elsődleges célja a számára kijelölt felelősségi körzet légterének ellenőrzése, amelynek érdekében a kötelék parancsnoka kijelöli a végrehajtásáért felelős hatósági jogkörrel felruházott személyt. A légtérellenőrzés rendszerének

⁴¹ 4/1998. (I. 16.) kormányrendelet 8. §.

⁴² MOOTW — Military Operations Other Than War.

⁴³ NFZ — No Fly Zone.

⁴⁴ AOR — Area of Responsibility.

⁴⁵ AJF — Allied Joint Force.

(ACS)⁴⁶ működéséért és működtetéséért viselt felelősség teljesítése érdekében a béke időszakában működő rendszert kibővítik, kiegészítik a körzet légi forgalma korlátozásának, tiltásának hatékony érvényesítése érdekében. A légtérelenőrzés rendszerének kiegészítései illetve a műveleti légi forgalomnak a felelősségi körzetben (AOR) való tevékenysége feltételeinek megváltozása különböző mértékben hatással lesz a körzeten kívül elhelyezkedő repüléstájékoztató körzetekre (FIR) és azok légi forgalmára is.

A műveleti légi forgalom (OAT) a légtérelenőrzés béke időszakában létező rendszerének is eleme de az lesz az új, kiegészített rendszernek is, azonban itt további megkülönböztetéseket lesz célszerű figyelembe vennünk. A béke időszakra jellemző tevékenység esetén is beszéltünk a légtérsértő azonosítása mellett, annak elfogásáról, illetve leszállításra történő felszólításáról, a leszállás kikényszerítéséről. A légi forgalom korlátozására, tiltására a közbiztonság növelése, vagyis éppen az esetleges légtérsértők leszállításra kényszerítése céljából kerül sor, illetve annak érdekében történik az esetek többségében. A tevékenység során azonban feltétlenül szükséges megkülönböztetnünk a műveleti légi forgalomnak azt a részét, amely a műveletet végrehajtja, és amelyik támogatja annak végrehajtását. Ezek alapján a forgalom felosztását illetően megkülönböztethetünk műveleti harci (OCT)⁴⁷, valamint művelettámogató (OST)⁴⁸ légi forgalmat. Az ily módon megkülönböztetett forgalom tevékenységének jellemzőit illetően is egy fontos különbséget tehetünk mivel a művelettámogató légi forgalom (OST) alapvetően a fegyvertelen, nagy értékű légi járművek — elektronikai hadviselés, légi utántöltő, kutató és mentő — csoportját képviseli. Ezért azok légi oltalmazása külön, kiemelten fontos feladat, amiért tevékenységüket nem célszerű a légi vagy légvédelmi harcok megvívásának lehetőségével is jellemezhető felelősségi körzetbe tervezni. Ennek lehetséges elkerülését a tevékenységükre szintén jellemző nagy hatótávolság, lehetővé is teszi.

A felelősségi körzetben (AOR) tevékenykedő műveleti harci légi forgalom (OCT) célszerű tevékenységének megfelelő légtérszerkezetet alakít ki a légtérelenőrzés végrehajtásáért felelős hatóság (ACA). A légtérgazdálkodás békeidőszakában is megszokott folyamatához hasonlóan — AMC-tevékenység — kialakítják a légtérelenőrzés különböző, a légiforgalmi szolgálatok tevékenységével jellemezhető pozitív, illetve eljárásos légtérelenőrzés zónáit, körzeteit. Ezekben az igénybevétel szempontjából térben és időben korlátozott légtérrészekben az előírt módon tevékenykedik az ismert és kijelölt légi forgalom vagy az egyéb célú légtérhasználó. A műveleti légi forgalom számára zónákat, körzeteket illetve az azokban vagy azok között elhelyezkedő légtérelenőrzés eszközeit

⁴⁶ ACS — Airspace Control System.

⁴⁷ OCT — Operational Combat Traffic.

⁴⁸ OST — Operational Support Traffic.

jelölik ki az igénybevétel céljából, míg az egyéb célú légtérhasználók a már ismertetett módon behatárolt zónákat, körzeteket vehetik igénybe. Az eszköz szó ebben az esetben átvitt értelmezésben szerepel, hiszen ezek az eszközök a béke időszakában jellemző repülési vagy légi útvonalhálózatához hasonlóan biztosítják a műveleti légi forgalom egymás közötti illetve a légi forgalomnak a légtérellel-őrzés adott zónájában, körzetében folyó eltérő tevékenységtől való biztonságos elkülönítését. A légtérellel-őrzés, a légi forgalomszervezés elemeivel — a légtér-gazdálkodással illetve az áramlásszervezéssel — kiegészítve biztosítja a különböző fegyverrendszerek által egymásnak kölcsönösen okozható veszteségek elkerülését, amelynek köszönhetően a válságkezelés rendezésére irányuló műve-letek végrehajtásának megfelelő hatékonyságát is biztosítja.

A hatékonyság növelésében különösen fontos szerepet töltenek be a művelet-támogató légi forgalom (OST) járművei is, amelyek tevékenységének elősegíté-se kiemelt fontossággal bír, különösen a válságkezelés felelősségi körzetének (AOR) közvetlen környezetében elhelyezkedő repüléstájékoztató körzetekben (FIR). Az itt folyó tevékenység során a katonai szempontok érvényesítését te-kintve, azok továbbra is szorosan kapcsolódnak a hatósági és légiforgalmi szem-pontokhoz. A repüléstilalmi zóna vagy a felelősségi körzet határait az ENSZ BT határozata állapította meg, amely egyértelművé tette az Alkotmány rendelkezé-sei szerinti minősített helyzetek valamelyike kihirdetésének szükségességét is, azonban ez nem vonatkozott a szomszédos repüléstájékoztató körzetek egyikére sem. Ezáltal, a békeállapot és az Alkotmány rendelkezéseinek megfelelő minősi-tett helyzetek kihirdetése közötti átmeneti állapot keletkezett.

Az átmeneti állapotban a katonai szempontok megfelelő szintű érvényesítése érdekében a felelősségi körzetben (AOR) folyó légtérellel-őrzés végrehajtásáért felelős hatóság (ACA) tárgyalásokat kezdeményez — az erre vonatkozó felha-talmazás alapján — a szomszédos repüléstájékoztató körzetek (FIR) légi közle-kedési és légügyi hatóságaival. Hiszen csak a tárgyalások során tisztázódhatnak, a megváltozott konkrét hatósági kapcsolatok valamint a légi forgalomszervezés célszerű változásait többek között katonai oldalról érintő hatások is. A különbö-ző változtatások tulajdonképpen a felelősségi körzetben folyó légtérellel-őrzés elősegítését célozzák, amelynek során tisztázható a körzetben folyó illetve a válságkezelés rendezésére irányuló tevékenység szempontjából talán legfonto-sabb kérdés: ki, és milyen célból veszi igénybe a légtérellel-őrzés egy adott zó-náját, körzetét vagy eszközét a felelősségi körzetben.

A szomszédos repüléstájékoztató körzetben tevékenykedő művelettámogató lé-gi forgalom már említett járművei számára szükség van az alkalmazás megfelelő hatékonyságát biztosító légtérrészek és a biztonságos igénybevételt biztosító repü-lési útvonalak kijelölésére illetve a kijelölt légiforgalmi szolgálatok ellátásának meghatározására is. A légtérrészek, repülési útvonalak igénybevételét illetően — a

válságkezelés rendezésére irányuló tevékenység részeként — a felelősségi körzetben tevékenykedő szövetséges erők parancsnoka elgondolását célszerű figyelembe venni. Ennek érvényesítése érdekében ugyancsak célszerű egy katonai vezetőt a szükséges hatósági jogkörökkel felruházni a szomszédos repüléstájékoztató körzetben is. Ez a célszerű igény, mint első feltétel, már alátámaszthatja az Alkotmány rendelkezései által minősített helyzet valamelyikének kihirdetését.

A békeállapotnak megfelelő, légtérszerkezetre jellemző ideiglenesen korlátozott légterek (TSA)⁴⁹ a felelősségi körzetben folyó tevékenység szempontjából korlátozott műveleti zónák (ROZ)⁵⁰ szerepét töltik be. Amennyiben a zónákban folyó tevékenység légi oltalmazásáról is gondoskodni szükséges, akkor további, a vadászpilóta szerepkör betöltésére jellemző felelősségi zóna (FEZ)⁵¹ harci őrzéskor (CAP)⁵² légtérrészeinek létrehozása illetve működtetése válhat szükségessé. A zónák kijelölése, működtetése a légtérben műveleti harci légi forgalom (OCT) megjelenésének és elkülönítésének szükségessége lehet az igénybevétel korlátozásának, a minősített helyzet kihirdetése szükségességének másik feltétele.

Mindezek természetesen a tárgyalások részleteit képezik, amelyek megállapodásban rögzíthetők, és jogszabályban is kihirdethetők, megerősíthetők. Ezzel párhuzamosan az illetékes légiforgalmi tájékoztató szolgálati egységek is végrehajthatják a tájékoztatások közzétételére vonatkozó feladataikat. Az elmondottak közzétételére ugyanis továbbra is szükség van, amely a hivatalos közlemények okmányjaiban a légiforgalmi tájékoztató kiadványban (AIP) illetve a légi forgalom résztvevői számára vonatkozó értesítésben (NOTAM)⁵³ jelenik meg nemzetközi szinten.

Függetlenül attól, hogy egy repüléstájékoztató körzet (FIR) része vagy csupán szomszédságában helyezkedik el a válságkezelésre kijelölt felelősségi körzetnek (AOR), a hatósági, a légiforgalmi és a katonai szempontok szerint is a teljes szervezési folyamat végrehajtására illetve az ehhez szükséges időre és megfelelő szabályozásra van szükség.

A válságkezelés eredményes végrehajtása érdekében a légtér igénybevételéhez való hozzájárulást Országgyűlési Határozat adja meg, amely megfelelő időt biztosíthat az átmeneti folyamat különböző feladatainak végrehajtásához.⁵⁴ A határozat nem pótolja valamely megállapodás jogszabályban történő kihirdetésének, megerősítésének szükségességét, azonban a megelőző vagy a preventív diplomáciai eszközeinek egyikeként elősegíti a válságkezelés hatékony végre-

⁴⁹ TSA — Temporarily Segregated Areas.

⁵⁰ ROZ — Restricted Operations Zones.

⁵¹ FEZ — Fighter Engagement Zones.

⁵² CAP — Combat Air Patrol.

⁵³ NOTAM — Notice To Airmen.

⁵⁴ Ilyen okmányokat soroltam fel a Felhasznált Irodalom 15–17. pontjaiban.

hajtását. Lehetőséget biztosít a felkészülésre, amely egyes tapasztalatok szerint időtartamát tekintve akár több hónap is lehet.

Az átmeneti folyamat végrehajtása elsősorban időt vesz igénybe, amely a válságkezelés hatékonyságának elősegítése érdekében tett légtérfelajánlás illetve az Alkotmány rendelkezéseinek megfelelő helyzet kihirdetése között telik el. Az átmenet zökkenőmentes végrehajtásához a folyamat szabályozására is szükség van. Ez vélhetően a fontosabb mozzanatok meghatározását, a végrehajtásban érintett egyes szervezetek tevékenységének összehangolását, állománya felelőségének megállapítását teszik szükségessé, amelyek jelenleg még szabályozatlanok, kimunkálatlanok.

Mint az elmondottakból következően is lemérhető a légtérfelügyelet megvalósításától elválaszthatatlan a légi forgalomszervezés (ATM) illetve a légtérellenőrzés (ASC) végrehajtása, amely folyamatot nem a jogszabályok teszik bonyolulttá. Maga a tevékenység olyan összetett, hogy a jogszabályok ilyen bonyolult kapcsolatával határozhatók csak meg végrehajtásának keretei, amelyből szerettem volna egy kis ízelítőt nyújtani.

Ugyanakkor ezzel kapcsolatban szeretnék még egy, számomra fontosnak tűnő megállapítást is tenni: ha a hadviseléssel szembeni új kihívásokat a jövőben a szuverenitás érvényesítése érdekében folyó válságok kezelése illetve a nem háborús tevékenységek jelentik majd, akkor a légi hadviselés számára ugyanezt fogja jelenteni, a béke időszakában is folyamatosan létező, azonban a légtérigénybevétel korlátozása és tiltása esetén fokozott mértékben jelentkező légtérellenőrzés végrehajtása.

A végrehajtás megszervezésében pedig nagyon fontos szerepet kap, az átmeneti folyamat során az egyes légi közlekedésben érintett szervezetek vezetői és beosztott állománya tevékenységi körének és felelőségének megállapítása.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] 1971. évi 25. törvényerejű rendelet az egyezményhez és annak módosításáról szóló jegyzőkönyvek kihirdetéséről.
- [2] 1993. évi CX. törvény a honvédelemről és a végrehajtására kiadott 178/1993. (XII. 27.) kormányrendelet.
- [3] 1995. évi XCVII. törvény a légi közlekedésről és a végrehajtására kiadott 141/1995. (XI. 30.) kormányrendelet valamint azok módosításai.
- [4] 1997. évi II. törvény az MK és az Osztrák Köztársaság között a katonai légi közlekedés területén történő együttműködésről szóló, Győrben, 1996. január 26-án aláírt egyezmény megerősítéséről és kihirdetéséről.
- [5] 1997. évi III. törvény az MK Kormánya és az Szlovén Köztársaság Kormánya között a repülő és légvédelmi szakterületeken történő katonai együttműködésről szóló, Múraszombaton, 1996. július 10-én aláírt megállapodás megerősítéséről és kihirdetéséről.
- [6] 20/1997. (X. 21.) KHVM rendelet a Chicagói Egyezmény függelékeinek kihirdetéséről
- [7] 1998. évi LVXXVI. törvény az MK Kormánya és az Osztrák Köztársaság Kormánya között a katonai együttműködésről szóló, Pozsonyban, 1998. február 4-én aláírt megállapodás megerősítéséről és kihirdetéséről.

- [8] A 4/1998. (I. 16.) kormányrendelet a magyar légtér igénybevételéről.
- [9] A 14/1998. (VI. 24.) KHVM-HM-KTM együttes miniszteri rendelet magyar légtér légi közlekedés céljára történő kijelöléséről.
- [10] 4/2000. (Kö.Vi.Ért.11) KöViM-HM együttes utasítás az NLKB feladatairól és munkarendjéről.
- [11] 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet a Magyar Köztársaság légtérében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól.
- [12] Katonai lexikon. Zrínyi Katonai Kiadó. Budapest. 1985.
- [13] 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet a légi forgalom irányításának szabályairól.
- [14] Magyar Szárnyak Évkönyv 1999.
- [15] 25/1997. (III. 28.) OGY határozat, a Magyar Köztársaság légtérének NATO repülőgépek által történő igénybevételéről.
- [16] 11/1998. (II. 20.) OGY határozat, az Irakra vonatkozó ENSZ határozatok érvényesítését célzó nemzetközi fellépésben történő magyar közreműködésről.
- [17] 59/1998. (X. 15.) OGY határozat a Magyar Köztársaság hozzájárulásáról a koszovói válság megoldását célzó fellépéshez.