

NEMZETI LÉGÜGYI STRATÉGIA

Tartalomjegyzék

1	Bevezetés.....	5
2	Nemzetközi Kapcsolatok	6
2.1	Helyzetelemzés, jellemző külső és belső adottságok, problémák	6
2.1.1	Hazánk multilaterális légügyi politikája.....	6
2.1.2	Hazánk bilaterális légügyi politikája	7
2.2	Vízió, jövőkép	8
2.3	Hosszú, közép és rövidtávú célok, beavatkozási területek és eszközök, pénzügyi háttér	8
2.4	Intézkedési javaslatok	11
3	Gazdasági szabályozás.....	12
3.1	Helyzetelemzés, jellemző külső és belső adottságok, problémák	12
3.2	Vízió, jövőkép	12
3.3	Hosszú, közép- és rövidtávú célok, beavatkozási területek és eszközök, pénzügyi háttér	13
3.4	Megvalósítás, ellenőrzés mérőszámai, a visszacsatolás alapelvei.....	14
3.5	Intézkedési javaslatok	15
4	Fogyasztóvédelem	16
4.1	Helyzetelemzés, jellemző külső belső adottságok, problémák	16
4.1.1	A légiutasok jogai	16
4.1.2	A csökkent mozgásképességű és fogyatékkal élő utasok jogai	16
4.1.3	A tájékoztatáshoz való jog.....	17
4.2	Vízió, jövőkép	17
4.3	Megvalósítás, ellenőrzés mérőszámai, visszacsatolás alapelvei.....	18
4.4	Intézkedési javaslatok	19
5	Léginavigációs Szolgáltatások.....	20
5.1	Légiforgalmi szolgálatok	20
5.1.1	Helyzetelemzés, jellemző külső és belső adottságok, problémák.....	20
5.1.2	Vízió, jövőkép.....	21
5.1.3	Hosszú, közép és rövid távú célok, beavatkozási területek és eszközök, pénzügyi háttér	22
5.1.4	A megvalósítás és a megvalósítás ellenőrzésének, értékelésének és visszacsatolásának alapelvei	23
5.2	CNS (kommunikáció, navigáció, légtérfelderítés).....	23
5.2.1	Helyzetelemzés, jellemző külső és belső adottságok, problémák.....	23
5.2.2	Vízió, jövőkép.....	23
5.2.3	Hosszú, közép és rövid távú célok, beavatkozási területek és eszközök 25	
5.2.4	A beavatkozások pénzügyi háttere	26
5.2.5	A megvalósítás és a megvalósítás ellenőrzésének, értékelésének és visszacsatolásának alapelvei	26
5.3	Nemzeti felügyeleti hatóság	26
5.3.1	Helyzetelemzés, jellemző külső és belső adottságok, problémák.....	26
5.3.2	Vízió, jövőkép.....	26
5.3.3	A beavatkozások pénzügyi háttere	27
5.3.4	A megvalósítás és a megvalósítás ellenőrzésének, értékelésének és	

	visszacsatolásának alapelvei	27
6	Repülésbiztonság.....	28
	6.1 Helyzetelemzés, jellemző külső és belső adottságok, problémák	28
	6.2 Vízió, jövőkép	31
	6.3 Megvalósítás, ellenőrzés mérőszámai, visszacsatolás alapelvei.....	32
	6.4 Intézkedési javaslatok	34
7	Légiközlekedés Védelem.....	37
	7.1 Helyzetelemzés, jellemző külső belső adottságok, problémák	37
	7.2 Vízió, jövőkép	39
	7.3 Intézkedési javaslatok	41
	7.4 A Stratégia bevezetésének visszaellenőrzése, alapelvei, mérőszámai, szükséges módosításai.....	43
8	Repülőterek, leszállóhelyek és azokhoz kapcsolódó kérdések	44
	8.1 Helyzetelemzés, jellemző külső-belső adottságok, problémák.....	44
	8.1.1 Repülőterek.....	44
	8.1.2 A leszállóhelyek jelenlegi helyzetének bemutatása.....	45
	8.1.3 Földi kiszolgálás.....	45
	8.2 Vízió, jövőkép	45
	8.3 Intézkedési javaslat	46
	8.3.1 Fejlesztés/létesítés esetén vizsgálni javasolt szempontok:.....	46
	8.3.2 Javasolt repülőtéri kategóriák és az azokhoz tartozó követelmények:..	47
	8.3.3 Különleges kategóriák:.....	47
	8.3.4 Nemzetközi és európai uniós kötelezettségekből eredő feladatok.....	47
	8.3.5 Az ICAO Annex 14 hatályán kívül eső, polgári célú nem nyilvános repülőterek	48
	8.3.6 A nemzeti szabályozás alá tartozó feladatok	48
	8.3.7 Leszállóhelyek	48
	8.3.8 Repülőtéri díjak.....	49
	8.4 Intézkedési javaslatok	50
9	Környezetvédelem, környezetbiztonság.....	52
	9.1 Helyzetelemzés, jellemző külső és belső adottságok, problémák bemutatása 52	
	9.2 Vízió, jövőkép	53
	9.3 A megvalósítás, és a megvalósítás ellenőrzésének, értékelésének és visszacsatolásának alapelvei.....	54
	9.4 Intézkedési javaslatok és pénzügyi háttér	55
	9.4.1 Stratégiai területek	55
10	Légiközlekedési ipar	56
	10.1 Helyzetelemzés, jellemző külső és belső adottságok, problémák	56
	10.1.1 Gyártási tevékenység	56
	10.1.2 Repülőgép karbantartási tevékenység.....	58
	10.1.3 Légiforgalmi irányítás és navigáció	59
	10.1.4 K+F tevékenység	60
	10.2 Vízió, jövőkép.....	60
	10.2.1 Gyártási tevékenység	60
	10.2.2 Karbantartási tevékenység.....	60
	10.2.3 Légiforgalmi irányítás.....	61
	10.2.4 K+F tevékenység	61
	10.3 Hosszú, közép és rövid távú célok, beavatkozási területek és eszközök. 61	

10.3.1	Gyártási tevékenység	61
10.3.2	Karbantartási tevékenység.....	63
10.3.3	Légiforgalmi irányítás	63
10.3.4	K+F tevékenység	64
10.4	A beavatkozások pénzügyi háttere.....	64
10.4.1	Gyártási tevékenység	64
10.4.2	Karbantartási tevékenység.....	65
10.4.3	Légiforgalmi irányítás	66
10.4.4	K+F tevékenység	66
11	A magyar repülőszakember képzés.....	67
11.1	Helyzetelemzés, jellemző külső és belső adottságok, problémák	67
11.1.1	A repülőszakember-képzés szabályozásának elemei:.....	67
11.1.2	A repülőszakemberek képzési rendszerét négy nagy területre lehet osztani:67	
11.1.3	A repülőszakemberek iránti igény számszerűsítve a következő:	68
11.1.4	A repülőszakember-képzés helyzetének SWOT analízise:	68
11.1.5	Stratégiai következtetések:	69
11.1.6	A repülőszakemberek képzésének fejlesztési lehetőségei:	69
11.2	Hosszú, közép és rövid távú célok, beavatkozási területek és eszközök	70
11.2.1	Stratégiai alapelvek:	70
11.2.2	Stratégia ütemezése	70
11.3	Vízió, jövőkép	73
12	A hálózati légiközlekedés	74
12.1	Helyzetelemzés, jellemző külső belső adottságok, problémák.....	74
12.2	Vízió, jövőkép.....	75
12.3	Intézkedési javaslatok	75
13	Általános célú repülés	76
13.1	Helyzetelemzés, jellemző külső- belső adottságok, problémák.....	76
13.1.1	Nemzetközi kitekintés	76
13.1.2	Hazai helyzetkép.....	76
13.1.3	Jogsabályi háttér:	77
13.2	Vízió, jövőkép.....	78
13.3	Intézkedési javaslatok	78

1 Bevezetés

Jelen nemzeti légügyi stratégia készítői elkötelezettek abban, hogy a hazai légitársasági iparág – a nemzet érdekeire tekintettel – a következő tíz évben olyan fejlődésen menjen keresztül, amely nagyban elősegíti a magyar gazdaság erősödését a régióban, mert Magyarország számára kiemelten fontos, hogy állampolgárai és a gazdaság szereplői a személyek, az áruk, a szolgáltatások és a tőke szabad áramlásában egyenlő feltételek mellett vegyenek részt.

Magyarország kiemelten támogatja az aktívabb hazai szerepvállalást a nemzetközi polgári repülésben. A légügyi stratégia végrehajtásával elő kívánja segíteni a hazai gazdaság fejlődését, a hazai cégek világpiacra jutását, a termelékenység növekedését, az innovációt új szegmensekben, modern technológiák megvalósításával.

A légitársaság napjainkra tömegközlekedéssé vált. Évente több milliárd ember választja ezt a közlekedési ágat, amely a leggyorsabban és a legbiztonságosabban szállítja az utasokat, az árut és postát a világ bármelyik részébe, óriási hatást gyakorolva a globalizációs folyamatokra, a kontinensek és régiók gazdasági, társadalmi, kulturális és környezeti fejlődésére. Ezek a hatások rendkívül sokrétűek és nagy jelentőséggel bírnak.

A légitársaság a biztonság magas szintjének fenntartása érdekében a világ legszabályozottabb iparágai közé tartozik. A légitársaság teljes hatása a világ GDP-jére közel tízszázalékos gazdasági potenciált jelent, amelynek szerepe rendkívüli. Ez az iparág egyik leghatékonyabb használója az infrastruktúrának és az erőforrásoknak. A légitársaság megfizeti a használati díjakat, fedezi saját költségeit és közben adót fizet. A légitársaság a leginkább tőke-intenzív gazdasági ágazat, az egyik leghatékonyabb szereplő a termelésben, mert a légitársaságban dolgozók évente átlagban 3-4 szer magasabb összértéket termelnek, mint a más szektorban dolgozók.¹ A légitársaság magasan fejlett technológiát használ, melyben folyamatosan új rendszerek, forradalmian új eszközök jelennek meg, amely csúcstechnológia megalkotása és üzemeltetése rendkívüli tudást, szervezést és magasan képzett szakemberek szorosán összehangolt, együttes munkáját igényli.

A légügyi stratégiában meghatározott célok elérésében a magyar államnak vezető szerepe van. Az állam szabályozási tevékenysége kiemelt, különösen a repülésbiztonság és a repülésvédelem területén, mert a rendkívül szigorú és mindent átfogó nemzetközi szabályrendszer harmonizálása és betartatása alapkövetelmény. Ennek érdekében ki kell alakítani az erős magyar légügyi igazgatást, amelynek szabályozási, felügyeleti és ellenőrzési rendszerén keresztül képesnek kell lennie garantálni a versenyképes, biztonságos és hatékony üzemelést hazánkban. A magyar légügyi igazgatási rendszer reformjának legfontosabb kihívása és feladata ennek biztosítása.

Jelen légügyi stratégia ebben az összetett és korszakalkotó munkában kíván a következő évtizedre útmutatóként szolgálni.

¹ The economic & social benefits of air transport, ATAG (Air Transport Action Group), 2008.
http://www.icao.int/ATWorkshop/ATAG_SocialBenefitsAirTransport.pdf

2 Nemzetközi Kapcsolatok

A légitársasági iparág szabályozása alapvetően nemzetközi jellegű. A műszaki-üzemelési előírásokat inkább multilaterális, míg a kereskedelmi kérdéseket regionális és kétoldalú keretek határozzák meg.

Magyarország mind kormányzati, mind iparági szinten tagja a legfontosabb nemzetközi szervezeteknek, ami elengedhetetlen előfeltétele az eredményes nemzetközi érdekérvényesítésnek. A hazai légitársasági iparág szereplői rendelkeznek azzal a tudással, amelyet hatékonyabban érvényesítve aktív véleményformáló szerepet tölthetnek be az európai és globális fórumokon.

2.1 Helyzetelemzés, jellemző külső és belső adottságok, problémák

2.1.1 Hazánk multilaterális légügyi politikája

A legfontosabb kormányzati szintű nemzetközi légitársasági szervezet a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (International Civil Aviation Organization-ICAO), mely az Egyesült Nemzetek Szervezete (ENSZ) repüléssel foglalkozó szakosított szervezete. Magyarország 1969 óta a tagja az ICAO-nak². Fontos kiemelni, hogy az Európai Unió (EU) légügyi szabályozása az ICAO szabványokra és eljárásokra (mint minimum előírásokra) épül.

Az Európai Unióban az 1990-es években fokozatosan létrejött a légitársasági belső piac, amelyen a tagállami légitársaságok köztöttségektől mentesen, a szabad verseny szabályai szerint működnek. A piacnyitást egyre mélyülő, alapvetően műszaki-üzemelési, a légitársaságok biztonságát és védelmét szolgáló, léginavigációs Egységes Európai Égbolt (Single European Sky - SES), és egyre több területen gazdasági, továbbá fogyasztóvédelmi és környezetvédelmi szabályozás kialakítása kísérte. Ehhez kapcsolódott a 2000-es évektől a belső piac és a tagállamok harmadik országokkal fennálló kétoldalú egyezményei közötti összhang megteremtését szolgáló EU szintű légügyi külpolitika, amely olyan kiemelkedő jelentőségű eredményeket hozott, mint az EU és az Egyesült Államok közötti két átfogó légügyi egyezmény vagy az EU-val a szomszédos államokkal kialakítandó „Közös Légügyi Térség” megteremtését szolgáló egyezmények.

Az Európai Unió szabályozói és végrehajtói munkáját a 2003-ban létrehozott ügynöksége, az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (European Aviation Safety Agency - EASA) és az Eurocontrol támogatja.

Fontos szerepet tölt be az Európai Polgári Repülési Konferencia (European Civil Aviation Conference - ECAC), amely szoros kapcsolatot tart fenn az ICAO-val, az EU-val, valamint az Eurocontrol-lal. Az ECAC fórumként is funkcionálva állandó munka kapcsolatban áll a légitársasági iparág valamennyi területét képviselő nagyszámú szervezettel is. Lényeges szerepe az is, hogy az EU érdekeit és szabályozási tevékenységét szélesebb európai környezetbe helyezi, mivel tagsága az EU-nál jóval szélesebb, jelenleg 44 országot foglal magába.

Az ICAO Tanácsában a magyar érdekek képviselését biztosító regionális együttműködés Közép-Európai Rotációs Csoport (Central European Rotation Group - CERG) jó példa arra, hogy miként egyesíthető az erőforrások ésszerű beosztásának és a képviselő fenntartásának követelménye. Ilyen típusú együttműködésekben a részvétel továbbra is fontos és hasznos.

² A Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezményt és az annak módosításairól szóló jegyzőkönyveket az 1971. évi 25. törvényerejű rendelet hirdette ki hazánkban.

Európában nagy jelentőséggel bír, 39 tagállammal rendelkező kormányközi szervezet az Eurocontrol, amelyet 1961-ben hoztak létre. Célja az, hogy a légiteret légi közlekedési célra igénybe vevő polgári és katonai felhasználóknak a lehető legnagyobb mozgási szabadságot nyújtsa oly módon, hogy biztonságos és gazdaságos legyen a légi közlekedés. Az Eurocontrol aktív szerepet vállal az EU Egységes Európai Égbolt politikájának végrehajtásában.

Hazánk légiközlekedéssel kapcsolatos katonai érdekeit a NATO Légiforgalom-szervezési Főbizottsága képviseli, amely a NATO Tanács közvetlen alárendeltségében működő, legmagasabb szintű légiközlekedési kérdésekkel foglalkozó szakmai tanácsadó testület.

Az iparági szereplők és társadalmi szervezetek is tagjai olyan, nemzetközi szervezeteknek, melyeken keresztül aktívabb szerepvállalás és hatékonyabb érdekérvényesítés valósítható meg. (IATA³, CANSO⁴, ACI⁵, AEA⁶, IFATCA⁷, IFALPA⁸, FAI⁹, stb.).

Problémát jelent ugyanakkor, hogy a nemzetközi szabályozási folyamatban a részvételünket hagyományosan egyfajta követő magatartás jellemzi, amely nem teszi lehetővé a megkívánt szintű érdekérvényesítést. Különös gondot jelent az, hogy az állami szintű nemzetközi fórumok munkájában nem tudjuk minden esetben kellő mértékben képviseltetni magunkat.

A jelenlegi légügyi kormányzat - különösen a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium légiközlekedésért felelős főosztálya és a Nemzeti Közlekedési Hatóság részeként működő légügyi hatóság - komoly erőforráshiányban szenved, amely nehezíti a feladatok ellátását, visszaveti a motivációt, és hosszú távon versenyhátrányt okoz minden érintettnek.

Alapvető probléma továbbá a hazai szabályozás mindenkorai nemzetközi előírásokkal (ICAO, EU) való rugalmas harmonizációjának hiánya. A nemzetközi előírások alkalmazása és változásai megfelelő időben történő átvezetése nélkül a hazai iparági szereplők versenyhátrányba kerülnek, sőt akár biztonsági kockázatok is felmerülhetnek, ami a nemzetközi szervezetek (ICAO, EU, EASA) auditokon keresztül a hazai légügyi szektor nemzetközi leminősítéséhez is vezethet. Az adott esetben indokolatlanul magas szintű hazai jogszabályok módosítása (például a Chicagói Egyezmény Függelékeinek vonatkozásában) nem lehetséges a megfelelő gyorsasággal. A folyamatosan változó Függelékek hazai jogi adaptálása azok 2005-ös állapotát tükrözi, és a Függelékekhez kapcsolódó végrehajtási dokumentumok („ICAO Doc”-ok) nem kerültek beemelésre a magyar jogba. Az is kérdéses, hogy tisztán technikai jellegű nemzetközi előírásokat szükséges-e egyáltalán jogszabályi szinten megjeleníteni.

2.1.2 Hazánk bilaterális légügyi politikája

Magyarország földrajzi helyzetéből adódóan továbbra is alkalmas arra, hogy a régió forgalmában jelentős szerepet töltsön be, és a térség fontos gyűjtő-elosztó légiforgalmi központja legyen.

Magyarország számos kétoldalú légiközlekedési megállapodással rendelkezik, amelyek meghatározzák a légitársaságok által gyakorolható légiközlekedési jogokat, gyakorlásuk feltételeit, esetleges korlátozásait (pl. légitársaságok kijelölése, repülhető desztinációk, heti járatgyakoriság, kapacitás).

A kétoldalú légiközlekedési megállapodások létrehozását vagy módosítását célzó nemzetközi tárgyalásokat ún. légitársasági egyeztető fórum előzi meg, amely a magyar tárgyalási álláspont kialakítását célozza. A fórum a tárgyalásoktól függetlenül rendszeresen ülésezik, hogy a hazai fuvarozók piaci érdekeit, prioritásait folyamatosan kövesse.

Kétoldalú légiközlekedési tárgyalásaink megtervezése során nem hagyhatjuk figyelmen kívül, hogy egyes országok esetében az EU is folytat átfogó egyezmények megkötésére irányuló tárgyalásokat, ezen országok esetében kétoldalú igényeink érvényesítésére az EU-n keresztül is lehetőség nyílik.

³ Nemzetközi Légiszállítási Szövetség - International Air Transport Association (IATA)

⁴ Polgári Léginavigációs Szolgáltatók Szövetsége - Civil Air Navigation Services Organization (CANSO)

⁵ Repülőterek Nemzetközi Szövetsége - Airports Council International (ACI)

⁶ Európai Légitársaságok Szövetsége - Association of European Airlines (AEA)

⁷ Légiforgalmi Irányítók Nemzetközi Szövetsége - International Federation of Air Traffic Controllers' Associations (IFATCA)

⁸ Közforgalmi Pilóták Nemzetközi Szövetsége - International Federation of Airline Pilots' Associations (IFALPA)

⁹ Nemzetközi Légiközlekedési Szövetség - Federation Aeronautique Internationale (FAI)

A harmadik országos kapcsolatrendszer fejlesztését általánosságban is jól szolgálja az Európai Bizottság légügyi külkapcsolatokkal foglalkozó szakembereivel folytatott rendszeres kommunikáció és a tagállami tapasztalatcsere.

Magyarország jelenlegi légiáru (cargo) forgalma az ország igényéhez és lehetőségeihez képest jelentős elmaradást mutat, részben a kétoldalú légitársasági megállapodások kötöttségei miatt. A magyar célállomású áruk jelentős része más repülőterekre érkezik meg (Frankfurt, Amszterdam, Bécs, Kassa) és onnan közúton kerül Magyarországra (akár úgy, hogy egyszer nyugati irányban már átrepült az ország felett). A magyar ipari szereplők között érezhető igény van az ország áruszállító kapacitásának növelésére. Különösen gyógyszeripari, elektronikai és autóiipari gyárak tekintetében. A légi áruszállítás jelenlegi kis mértékének további oka a repülőterek hiányos infrastruktúrája.

2.2 Vízió, jövőkép

A multilaterális kapcsolatok területén alapvető jelentőségű a hazai szabályozás mindenkor nemzetiközi előírásokkal való rugalmas harmonizációjának biztosítása.

A bilaterális politika kialakítása során arra kell törekedni, hogy Magyarország olyan megállapodásokat kössön más országokkal, amelyek elősegítik és támogatják az ország általános gazdasági célkitűzéseit, a személyek és áruk szabadabb és rugalmasabb légi úton történő szállítását. Ehhez minden jelentős gazdasági kapcsolattal vagy potenciállal rendelkező ország vonatkozásában külön-külön kell lebontani a célokat és meghatározni az azok eléréséhez szükséges eszközöket.

Alapvető paradigmaváltás szükséges ahhoz, hogy Magyarország aktív szerepet vállaljon az egyes globális és európai intézményekben, illetve fórumokon. Országunk aktív szereplővé válhat a részvételi lehetőségek kihasználásával, a meglévő problémák kiküszöbölésével.

Magyarország célkitűzése, hogy Közép-Európa és környezete gyűjtő-elosztó központja legyen.

Éves 1 milliós légiutas forgalom-növekedés mintegy ezer új munkahelyet teremt. A repülőtereken kialakított új munkahelyekhez kapcsolódva továbbiak jönnek létre.

Becslések szerint kismértékű cargo fejlesztéssel is évi 500 ezer tonna árumennyiség érhető el 5-10 éven belül. 500 ezer tonna cargo 5000 munkahelyet teremt a repülőtéren és további 15 ezret a tágabb környezetben. Ez jelentősen magasabb adóbevételekhez juttatja a repülőtér körüli régiót. A cargonövekedés jótékonyan hat a teljes magyar logisztikai szektorra. Cargo központtá válás növeli a nemzetközi befektetési kedvet és új befektetőket fog vonzani gyártó, összeszerelő és elosztó iparágakban. Ha Magyarország nem lép a közeljövőben, akkor elveszítheti az esélyeit, hogy Közép-Európa cargo bázisa lehessen.

2.3 Hosszú, közép és rövidtávú célok, beavatkozási területek és eszközök, pénzügyi háttér

Szükséges a nemzetközi szervezetekkel kapcsolatos információk hatékonyabb megosztása, majd ennek alapján nemzeti álláspont kialakítása és képviselése.

Több figyelmet kell fordítani a magyar álláspont szélesebb bázison történő kialakítására és annak érvényesítésére az EU légügyi külkapcsolatainak alakítása során, beleértve a hasonló érdekekkel rendelkező tagállamokkal való szorosabb együttműködést.

A hazai hatósági és iparág szereplők bevonásával ki kell alakítani a nemzetközi szabályozás változásait rugalmasan követő hazai jogi szabályozási megoldásokat, amelyek hosszú távon is biztosítják a hazai szabályozás nemzetközi előírásoknak való folyamatos megfelelését.

A Magyarország által aláírt vagy parafált kétoldalú légitársasági megállapodások státuszát meg kell vizsgálni, és meg kell tenni a szükséges lépéseket a megállapodások hatályba lépése, illetve ideiglenes alkalmazása érdekében, ahol ez nem történt meg.

A kétoldalú légitársasági megállapodásokkal kapcsolatos nemzeti érdekeink hatékony kialakítása és képviselése érdekében, belső szabályozásunk felülvizsgálata szükséges:

- a nemzetközi légitársasági tárgyalások előkészítéséről és lefolytatásáról (EU, hazai társszervek, iparági szereplők);
- az ipárral való konzultációról;
- az engedélyek kiadásának kereskedelmi vonatkozásairól;
- a menetrendek jóváhagyásáról;
- a kétoldalú légitársasági megállapodásokon kívüli üzemelés kérdéséről;
- a charterjáratok szabályozásáról;
- a korlátozottan elérhető légitársasági jogok elosztására vonatkozó eljárásról;
- mindezekkel összefüggésben a légitársasági főigazgató feladatairól.

Fejleszteni szükséges a kétoldalú légitársasági megállapodásokra vonatkozó adatbázist, hogy az iparági szereplők számára is kellő mélységű, naprakész adatot szolgáltatson üzemelésük tervezéséhez, továbbá hozzájáruljon a hatékony információáramláshoz.

Fentiek érdekében fontos a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) és a hazai légitársasági szervezetek humán erőforrás kapacitásának erősítése.

A cargo forgalom fejlesztése érdekében, - **ahol erre lehetőség van** - megengedőbb éjszakai repülési szabályozást kell megfontolni. A nemzetközi logisztikai rendszerekhez jól kapcsolódó menetrend és fordulóidő kulcsfontosságú gazdasági kérdés az áruszállító légitársaságok esetében, hiszen ezek alapján döntenek a kiszolgált repülőterekről. Magyarországnak multimodális logisztikai létesítményeket kell kínálnia a repülőtereken a nagy áruszállítók számára személyre szabott szolgáltatáscsomagokkal annak érdekében, hogy az áruk Magyarországról kerüljenek elosztásra gyors és költséghatékony módon.

Magyarország stratégiai célja a piacnyitás tekintetében a körültekintő és az adott partnerország vonatkozásában minél szélesebb körű liberalizáció, mivel ez biztosíthatja a régiós légitársasági központi funkció kialakulását (gyűjtő-elosztó repülőtér). Tekintettel azonban arra, hogy a piacnyitás egyes esetekben veszélyeket rejthet magában (a másik fél légitársaságainak versenyelőnye), minden esetben meg kell vizsgálni az adott ország vonatkozásában a liberalizáció előnyeit és kockázatait, és ennek alapján kell meghatározni a piacnyitás kívánatos mértékét és ütemezését. Szintén fontos a tárgyalások során a kölcsönösség elvének alkalmazása. A kétoldalú légitársasági megállapodások vonatkozásában megfontolandó az 5. és a 7. kereskedelmi jog liberalizálása cargojáratok esetére, annak érdekében, hogy a nemzetközi cargojáratok rendszerébe integrálódni tudjanak.

A kétoldalú légitársasági megállapodások modernizációja során a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér mint közép-európai regionális gyűjtő-elosztó repülőtér strukturált fejlesztését (átszálló központi és charterpiaci lehetőségek, új légitársaságok megjelenése) is elő kell segíteni a vidéki repülőterek egyidejű fejlesztése mellett. Célként kell megfogalmazni, hogy a régióba irányuló átszálló forgalom jelentős része Magyarország és a magyar repülőtereket használó, fejlett hálózattal rendelkező légitársaságok felé terelődjön. Ezt a kétoldalú légitársasági egyezmények megfelelő alakításával is elő kell segíteni.

Egyes régebbi légitársasági megállapodások felülvizsgálata szükséges az időközben megváltozott piaci és szabályozási körülményekre tekintettel.

Így például törekedni szükséges a kétoldalú légitársasági megállapodások rendelkezéseinek az uniós joggal való összhangjának megteremtésére (különös tekintettel az „Open Skies” ítéletekre és az uniós versenyjogi rendelkezésekre).

A kétoldalú légitársasági kapcsolatok fejlesztésében alapvető a nemzeti érdekek meghatározása és folyamatos újragondolása az iparági szereplők, az utazóközönség, az idegenforgalom és a gazdaság igényeinek figyelembe vételével. Ennek során kell a kormányközi tárgyalások prioritásait meghatározni (fontos piacok azonosítása, időrendiség, piacnyitás mértéke stb.), ehhez az állami és iparági kapacitásokat hozzárendelni, a tárgyalásokra való felkészülés során az iparági és egyéb érdekeket ütköztetni, egyeztetni.

Az állami szintű regionális együttműködések mellett szükség van az iparági szereplők együttműködésére is: a légiforgalmi szolgáltatás területén kialakítás alatt áll egy, a funkcionális légtérblokkokon túlmutató szakmai együttműködést elősegítő kezdeményezés, mely lehetővé teszi a hatékonyabb nemzetközi érdekérvényesítést és a közös projektekben való részvételt. A probléma megoldásához a humán erőforrás-fejlesztésen kívül szükség van az iparági szereplők további szakmai támogatására is. Csak ennek segítségével érhető el, hogy egységes, érdemi magyar álláspontok kerüljenek megfogalmazásra, és strukturáltabb részvétel legyen megvalósítható a nemzetközi szervezetekben.

Részvételünk és befolyásunk növelése érdekében elengedhetetlen a hazai érintettek közötti kommunikáció hatékonyságának növelése, az információk kölcsönös megosztása. Ennek érdekében széles körű szakmai egyeztető fórumok létrehozására van szükség, amelyek lehetővé teszik, hogy a felek rendszeres időközönként megoszthassák egymással véleményüket, tapasztalataikat, és a nemzetközi fórumokon képviselendő álláspontot közösen meghatározzák. A kormányzati képviselők melletti, azokat és a hazai iparági szereplőket támogató légügyi szakmai, lobbista képviselet létrehozása eredményesen hozzájárulhat a fenti célok eléréséhez, különösen az EU intézmények mellett.

2.4 Intézkedési javaslatok

sorszám	stratégiai feladat leírása	időbeni lefutás			költség információ		
		azonnali	közép távon megvalósítandó max 5 éven belül	hosszú távon megvalósítandó 10 éven belül	költsége M ft	költsége az iparágat terheli	költsége az államot terheli
1.	Az humánerőforrások bővítésével meg kell teremteni a követő helyett az aktív állami részvétel lehetőségét a nemzetközi szervezetekben.		x		100/év		x
2.	Ki kell alakítani a nemzetközi szabályozás változásait rugalmasan követő hazai jogi szabályozási megoldásokat.		x		n.a.		x
3.	Kétoldalú léggügyi egyezményeink státuszának rendezése, modernizálása, új egyezmények kötése tárgyalások megtartását igényli számos partnerországgal, továbbá aktívan részt kell vennünk az EU szintű léggügyi tárgyalásokban harmadik országokkal. Ezek erőforrásigényeit allokálni kell.		x		50/év		x
4.	A kétoldalú léggügyi tárgyalásokra vonatkozó hatékony belső szabályozás kialakítása		x		n.a.		x
5.	A kétoldalú tárgyalásokra vonatkozó adatbázis kialakítása és folyamatos aktualizálása	x			n.a.		x
6.	Erősíteni kell az iparági szereplők és az állami szervezetek közötti kapcsolatrendszert, meg kell teremteni a nemzetközi léggügyi kérdésekkel kapcsolatos szakmai egyeztetés fórumait	x			n.a.	x	x
7.	Léggügyi szakmai lobbista képviselő létrehozása az EU intézmények mellett		x		25/év	x	x
8.	Meg kell teremteni hazánk cargo bázis potenciáljának kihasználásához szükséges feltételeket, hogy Magyarország a régióban a központi helyzetét kihasználja		x		n.a.	x	x

3 Gazdasági szabályozás

A nemzetközi légitársaságok fejlődése és Magyarország adottságai komoly lehetőségeket jelentenek a hazai gazdaság fejlődésében:

- A globalizáció miatt az elmúlt 15 évben jelentős mértékben megnőtt a légi személy- és teherszállítás volumene világ- és európai viszonylatban is, és az előrejelzések szerint 2030-ra további 80 %-kal fog bővülni ez az iparág.
- Éves egymillió légi utasforgalom-növekedés mintegy 1000 új munkahelyet generál. A repülőtereken kialakított új munkahelyek további munkahelyek generálására képesek: egy repülőtéri munkahely a közvetlen és közvetett (pl. turisztikai) szolgáltatásokon keresztül 3 – 4 további új munkahely létrejöttét segíti elő.
- A turizmus kiszolgálása, fejlesztése mind jobban kötődik a légitársaságokhoz és ez a tendencia a jövőben erősödni fog, beleértve a kisgépes és sportcélú repülésben rejlő további lehetőségeket.
- Magyarország logisztikai tekintetben stratégiai pozícióban van.

3.1 Helyzetelemzés, jellemző külső és belső adottságok, problémák

Magyarország légitársaságai további fejlesztéseket igényelnek, hogy a légitársaságok világ- és európai szintű növekedését követhessék, és kihasználhassák a légitársaságokban rejlő multiplikátor-hatást, figyelemmel a környező államokban már folyamatban lévő fejlesztésekre.

Az iparág jelenlegi szabályozása nem kellőképpen ösztönző és vállalkozásbarát.

A kisgépes és sportcélú repülés szabályozása nincs megfelelően elkülönítve a kereskedelmi fuvarozásra vonatkozó előírásoktól. A szabályozás során figyelembe kell venni ennek a szegmensnek a sajátosságait.

A jelenleg alkalmazott hatósági díjtételek nem arányosak a cégek, vállalkozások, magánszemélyek jövedelemtermelő képességével.

Az EU szabályok értelmében a léginavigációs szolgáltatók teljes költségmegtérülési gazdálkodása 2012-től megszűnik, helyette teljesítmény alapú gazdálkodást kell folytatniuk. Az így megnövekvő költségkockázat kezelése új technikákat, a szolgáltató mellett a hatóság és az állam felelősségének növekedését jelenti. Ezért fontos a szolgáltatók számára a speciális szabályozási környezet kialakítása.

3.2 Vízió, jövőkép

A vállalkozásbarát, vonzó szabályozási környezet kialakítása döntő hatással lehet a magyar légitársasági iparág fejlődésére. Ennek hiányában a hazai légitársasági iparág nem fejlődik kellőképpen, stagnál, vagy a piac nem kívánt mértékű vagy természetű külföldi befolyás alá kerül. További negatív hatás lehet, ha a szükséges külföldi tudás- és tőkebefektetés elkerüli Magyarországot.

- A nemzeti közlekedési stratégiában hangsúlyos elemeként kell a légitársaságok közlekedési stratégiát és ezen belül a repülőtereket kezelni.
- Az egyes régiók és települések gazdaságfejlesztési, turizmus-fejlesztési célkitűzéseiben meg kell jeleníteni a repülőterek lehetséges fejlesztését a légitársasági stratégiával összhangban.
- A légitársaságok közlekedési iparág fejlesztési projektjei kapjanak megfelelő súlyt a központi, uniós, illetve regionális fejlesztési források elosztása során.
- Versenyképességi és gazdasági szempontból is megfelelő erőforrások szükségesek a szabályozó-végrehajtó-ellenőrző funkciók fejlesztéséhez és fenntartásához.
- Fejleszteni és támogatni kell a kisgépes és sportcélú repülést, mert közvetlen gazdasági haszna mellett itt képződnek ki a jövő szakemberei.

- Magyarország légiközlekedési versenyhelyzetének és légiforgalmának növelése érdekében megfontolandó a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér terminál-navigációs díjainak csökkentése, amelyek jelenleg az EU tagországokban alkalmazottak közül a legmagasabbak. Erre a problémára megoldást jelenthet az átrepülő légiforgalom egységdíjainak átstrukturálása.
- Versenyképes szabályozórendszer megalkotása és alkalmazása.
- A légiközlekedési iparág fejlesztéséhez szükséges források biztosítása.

3.3 Hosszú, közép- és rövidtávú célok, beavatkozási területek és eszközök, pénzügyi háttér

A nemzeti szabályozás kialakítása, módosítása kapcsán részletesen fel kell mérni, mely területeken milyen mértékben van a hazai jogalkotónak, szabályozó hatóságnak szabad mozgástere, és mennyiben van a szabályozás nemzetközileg meghatározva. Fontos továbbá a nemzetközi tapasztalatok, más országok tapasztalatainak megvizsgálása, nemzetközi összehasonlítás elvégzése és erre is alapozva annak elemzése, hogy a jelenlegi magyar szabályozási környezet mennyire támogatja vagy hátráltatja a vállalkozásokat.

Több területen (pl. kerozinra, napidíjra kivetett adók, general aviation magas hatósági díjai), az előírások, szabályozások hátrányosan hatnak a beruházásokra, illetve a hazai piaci szereplők helyzetére.

A turisztikai szektor és a légitársaságok, valamint a repülőterek között kialakult együttműködést tovább kell fejleszteni.

A hazai szabályozás átalakítása során el kell kerülni az esetleges túlszabályozást, ehelyett egy minél rugalmasabb szabályrendszer kialakítása a cél, amely feleslegesen nem fed le tevékenységet, viszont ott, ahol szabályozás van, annak megfelelően részletesnek, arányosnak és jól alkalmazhatónak kell lennie. Szintén fontos, hogy a szabályozás ne okozzon versenytorzulást. Elengedhetetlen e területen is az állami, hatósági kapacitás fejlesztése, a szabályozás megfelelő alkalmazása, a végrehajtás ellenőrzése, szükség esetén a kikényszerítés eszközével.

Az EU szabályozásnak megfelelő, átlátható gazdasági ösztönzőként merült fel a közszolgáltatási kötelezettség lehetősége, amely a megfelelő eszköz lehet a régiók gazdasági és szociális fejlesztéséhez.

A gazdasági szabályozás egyik alapfogalma, a letelepedés szabadsága („right of establishment”) nincs a hazai légügyi szabályozásban meghatározva. Emiatt nem egyértelmű, hogy milyen külföldi vállalkozás tekintetű Magyarországon letelepedett légiközlekedési vállalkozásnak, márpedig letelepedés esetén a vállalkozás komoly előnyökhöz jut (pl. a légifuvarozó harmadik országba kijelölhető).

Fontos ösztönzés lehetne az egész iparágban, ha a hazánkban működő cégek bevételeik bizonyos mértékéig adókedvezményt vehetnének igénybe munkatársaik nemzetközi, hivatalos légi utazásaikhoz (ösztönöznék cégek ideletelepedését, a légiközlekedés fejlődését, esetleg még az ingatlanpiacon is keresletnövekedéshez vezetne egy ilyen intézkedés).

A légi jármű személyzet napidíja jelenleg teljes egészében személyi jövedelemadó köteles¹⁰. Egyedül a nemzetközi közúti áru fuvarozók esetében van lehetőség 25 EUR "igazolás nélküli" költségérvényesítésre, amely "adómentes" határként is felfogható. A napidíj adómentességével a magyar légifuvarozók versenyképességét lehet növelni, amely így végső soron nagyobb államháztartási bevételt hozhat. A napidíj adókötelezettsége arra ösztönöz, hogy a hazai fuvarozók légi jármű személyzetüket külföldön alkalmazzák, amely jelentős adóbevételről fosztja meg az államot.

¹⁰ Jelenleg 50 EUR nettó napidíj kifizetés: 100 EUR költséget jelent

Az EU tagállamai számára fennáll a lehetőség, hogy célországokként ésszerű, maximálisan adómentesapidíj tételt állapítsanak meg, és a legtöbb tagállam él is ezzel a lehetőséggel.

Szintén problémaként jelentkezik, hogy Magyarországon a belföldi gazdasági (és egyéb gazdasági) célú légitölekedésben felhasznált üzemanyag jövedéki adó tartalma nem igényelhető vissza, szemben a legtöbb EU tagállam gyakorlatával. Ez jelentősen hátráltatja az iparág belföldi fejlődését, rontja nemzetközi versenyképességét anélkül, hogy ebből az államnak jelentős bevétele származna.

A több országban a légitölekedésre kivetett „ökoadók” jelentős mértékű versenyhátrányt jelentenek az adott ország fuvarozói számára, sokszor anélkül, hogy az adókból befolyt összeget valóban környezetvédelmi célokra használnák. Az ilyen adók nem érik el a céljukat, hatásuk káros a légitölekedési iparágra, ezért hazai bevezetésüket el kell kerülni.

A hazai légitölekedési iparág fejlesztése, a megalapozott állami és iparági döntések és tervezés elősegítése érdekében a hazai és nemzetközi légitölekedési statisztikákat minden érdekelt fél számára elérhetővé kell tenni. Ehhez szükséges a jelenleg szolgáltató szervezetek és szolgáltatók adatainak körének és minőségének beazonosítása, majd egy egységes, strukturált adatbázisba integrálása.

Úgy kell átalakítani a hatósági igazgatási szolgáltatási díjakat, hogy azok arányban álljanak a kiadott engedélyek jövedelemtermelő képességével, és egyben fedezzék a hatósági ráfordítások költségeit is.

3.4 Megvalósítás, ellenőrzés mérőszámai, a visszacsatolás alapelvei

A vállalkozásbarát gazdasági szabályozás kialakítása az iparági szereplőkkel szoros együttműködésben kell, hogy megtörténjen, és a visszacsatolás is az iparági vélemények elemzése segítségével történhet.

Konkrét mérőszámokként alkalmazhatók a hazai légitölekedési vállalatok árbevételeinek növekedése, az utasszám és a szállított teheráru mennyisége.

3.5 Intézkedési javaslatok

sorszám	stratégiai feladat leírása	időbeni lefutás			költség információ	
		azonnali	közép távon megvalósítandó max 5 éven belül	hosszú távon megvalósítandó 10éven belül	költsége M ft	költsége az iparágat terheli
1.	A légiközlekedésre vonatkozó gazdasági szabályozás felülvizsgálata, az iparág fejlődését lehetővé tevő, rugalmas, vállalkozásbarát szabályozás létrehozásának érdekében, nemzetközi példákat is figyelembe véve		x		30	
2.	A nemzeti közlekedési stratégiában hangsúlyos elemeként kell a légiközlekedési stratégiát és ezen belül a repülőtereket kezelni.		x		n.a.	
3.	Az egyes régiók és települések gazdaságfejlesztési, turizmus-fejlesztési célkitűzéseiben meg kell jeleníteni a repülőterek létesítését és fejlesztését a légügyi stratégiával összhangban.		x		n.a.	
4.	A légiközlekedési iparág fejlesztési projektjei kapjanak megfelelő súlyt a központi, uniós, illetve regionális fejlesztési források elosztása során.	x	x	x	n.a.	
5.	Meg kell vizsgálni a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren alkalmazott terminál-navigációs díjak csökkentésének lehetőségét	x			n.a.	
6.	Meg kell vizsgálni a légi közszolgáltatási kötelezettség alkalmazhatóságát a regionális fejlesztések érdekében		x		10	
7.	Ki kell dolgozni a letelepedés szabadságának feltételrendszerét a hazai légi jogi szabályozásban		x		5	
8.	A belföldi repülésben felhasznált repülőgép üzemanyagra kivetett jövedéki adó, valamint a napidíjra vonatkozó személyi jövedelemadó eltörlése	x			n.a.	
9.	A hazánkban működő cégek bevételeik bizonyos mértékig adókedvezményt vehessenek igénybe munkatársaik nemzetközi, hivatalos légi utazásaikhoz	x			n.a.	
10.	Megfelelő erőforrások allokálása az állami szabályozó-végrehajtó-ellenőrző funkciók fejlesztéséhez és fenntartásához.				500/év	
11.	A turisztikai szektor és a légitársaságok, valamint a repülőterek között kialakult együttműködést tovább kell fejleszteni.	x			n.a.	x
12.	El kell kerülni légiközlekedési "ökoadó" kivetését	x	x	x	n.a.	
13.	Egységes, strukturált légügyi statisztikai adatbázis kialakítása		x		30	x
14.	A kispépes és sportcélú repülés szabályozásának felülvizsgálata	x			10	

4 Fogyasztóvédelem

A légiutasok jogait alapvetően nemzetközi és európai uniós szabályok állapítják meg. A visszautasított beszállás és légijáratok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség szabályait, a légijárműveken fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogait valamint a légitársaságok teljes bruttó ár feltüntetési kötelezettségét is közvetlenül alkalmazandó európai uniós szabályok rögzítik. A légiutasokat, mint fogyasztókat közvetlenül érintő előírásokon túl azonban fogyasztóvédelmi szempontok is indokolják a légiközlekedés résztvevői számára kötelezően előírt felelősségbiztosítás meglétét, de említhetjük akár a légiközlekedési baleset esetén az áldozatok és a hozzátartozók számára biztosítandó segítségnyújtást is.

4.1 Helyzetelemzés, jellemző külső belső adottságok, problémák

4.1.1 A légiutasok jogai

A közlekedési alágazatok közül legkorábban a **légiutasok jogai** kerültek előtérbe a szabályozás terén, mely más alágazatoknak, így például a vasúton utazókra vonatkozóan is példaként szolgált a későbbiekben. A repülővel történő utazások során a visszautasított beszállások és a járatkésések nagy számú utast érintenek, jelentős kellemetlenséget és akár költséget is okozva. A 2004-ben született, és hazánkban is közvetlenül alkalmazandó EK rendelet¹¹ tájékoztatási, kártalanítási és segítségnyújtási kötelezettséget ír elő a légitársaságok számára. A rendelet fogalom meghatározásai azonban nem teljeskörűek. A légitársaságok a versenyképességük fenntartása érdekében nyilvánvalóan nem engedhetik meg azt, hogy egy teljes járat utasai akár a repülőjegy árát meghaladó szálláson kerüljenek elhelyezésre, de a másik végletet is meg kell említeni, amikor olyan értékű vouchert biztosít a légitársaság, amelyből az adott repülőtéren akár még egy szendvics sem vásárolható. Az átfoglalás esetén pozitív a hazai légitársaságok gyakorlata.

Megállapítható tehát, hogy bár a rendelet próbálja rögzíteni a légiutasokat megillető jogokat, azonban a gyakorlati végrehajtás nehézséget okoz mind a légitársaságok, mind az azt ellenőrző hatóságok számára. Hazánkban a hatósági ellenőrzésre két hatóság került kijelölésre: a légiközlekedési hatóság a légitársaságok üzletszabályzatán keresztül, míg a Nemzeti Fogyasztóvédelmi Hatóság az egyedi panaszokon keresztül jogosult vizsgálni a rendelet végrehajtását. A szabályok megsértése esetén mindkét hatóság jelentős összegű bírság kiszabására jogosult. A rendelet nehézkes értelmezése miatt kiemelkedő a bírói gyakorlat jelentősége. Jelentős, és jogalkotónak mondható, ugyanakkor szintén ellentmondásos az Európai Bíróság ítélezési gyakorlata is. Noha a rendelet a kártalanítást kifejezetten csak visszautasított beszállás és járat törlés esetén írja elő, az Európai Bíróság (egyik) álláspontja szerint - az egyenlő bánásmód elvére figyelemmel, preambulum bekezdésekre is hivatkozással – a jelentős időtartamú, azaz a három órás, vagy azt meghaladó késés ugyanolyan kellemetlenséggel járhat, mint a járat törlése, ezért késés esetén is megilleti az utast a rendeletben meghatározott összeg kártalanítás jogcímén.

4.1.2 A csökkent mozgásképességű és fogyatékkal élő utasok jogai

A **csökkent mozgásképességű és fogyatékkal élő utasok** (persons with reduced mobility – PRM) jogairól szóló EK rendelet¹² 2008. óta alkalmazandó teljes körűen¹³. A PRM-ek jogainak európai szabályozása alapját az ICAO Doc 30. adta, amely szélesebb nemzetközi szinten is biztosítja a PRM-ek segítségnyújtáshoz való jogát repülőútjaik során.

¹¹ Az Európai Parlament és a Tanács 261/2004/EK rendelete (2004. február 11.) a visszautasított beszállás és légijáratok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről

¹² Az Európai Parlament és a Tanács 1107/2006/EK rendelete (2006. július 5.) a légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól

¹³ A 1107/2006/EK rendelet 3. és 4. cikke 2007. július 26-ától, a rendelet valamennyi rendelkezése 2008. július 26-ától alkalmazandó.

A rendelet a PRM-ek repülővel történő utazásának elősegítését a repülőgépig jutásig a repülőtér, a fedélzeten történő ellátás során pedig a légitársaság kötelezettségévé teszi, emellett előírja, hogy a fogyatékosra hivatkozással sem a helyfoglalás, sem a beszállás nem utasítható vissza. Ez utóbbi előírás alól repülésbiztonsági okokra hivatkozással mentesülhet a légifuvarozó. Amellett, hogy a kis repülőterekre nagy terhet ró a rendelet előírásainak betartása, a nagyobb repülőterek, így például a Budapest Airport célja a PRM-ek minél magasabb szintű kiszolgálása. A rendelet nem teszi kötelezővé a segítség iránti igény előzetes jelzését, egészen pontosan fogalmazva az előzetes értesítés elmaradása nem adhat alapot a segítségnyújtás elmaradásra, a munkaszervezést és a gyorsabb szolgáltatást is segíti azonban, ha a segítségre szoruló utas előzetesen jelzi ilyen igényét. Ilyen jellegű kötelezettség hiányában is a segítség iránti igény előzetes jelzésére már a foglaláskor lehetőség van a légitársaságok honlapjain. Az utasbiztonsági ellenőrzés végrehajtása során különös figyelmet kell fordítani a PRM utasok emberi méltóságának megőrzésére. A Budapest Airport „Technológiai utasítása” részletesen meghatározza a követendő eljárási rendet – például a művektagok átvizsgálásának módját – azonban a gyakorlati végrehajtás során esetenként merülnek fel hiányosságok. A rendelet végrehajtásának ellenőrzéséért két hatóság került kijelölésre: a légiközlekedési hatóság a légitársaságok üzletszabályzatán keresztül, míg az Egyenlő Bánásmód Hatóság az egyedi panaszokon keresztül jogosult vizsgálni a rendelet végrehajtását. Az elmúlt közel három év során az EBH-hoz elenyésző mennyiségű, nagyságrendileg 2-3 panasz érkezett. Hazánkban még nem jellemző, azonban az Európai Unió tagállamaiban egyre gyakrabban előfordul a PRM-ek jogainak és a légiközlekedés biztonságának az ütközése. A légitársaságok mérlegelhetik, hogy – kizárólag a repülésbiztonságra figyelemmel – kísérő nélkül is szállítanak-e PRM-eket, vagy akár kísérő jelenléte mellett is visszautasítják a beszállást.

4.1.3 A tájékoztatáshoz való jog

Az Európai Unió előírásai a légiutasok megfelelő **tájékoztatáshoz való jogát** rögzítik azzal, hogy szabályozzák a légitársaságok által közzétett tarifákat és a viteldíj feltételeit. A rendelkezés¹⁴ megalkotását az a korábbi, megtévesztő gyakorlat indokolta, amely során a légitársaságok úgy hirdették viteldíjaikat, hogy az nem a ténylegesen fizetendő viteldíjat tartalmazta, ezáltal akadályozta az összehasonlítást lehetőségét. A légitársaságok 2008 óta kötelesek valamennyi adót, díjat, felárat és illetéket magában foglaló viteldíjat közzétenni. Megtévesztő gyakorlatnak minősül az is, amikor a hirdetésben szereplő felhívás ellenére az adott desztinációra a hirdetett áron nem lehet foglalni. Ilyen esetekben az NFH jogosult eljárás lefolytatására. Az utas emellett polgári pert indíthat a légitársasággal szemben, vagy igényét peren kívül, a békéltető testület előtt érvényesítheti. Problémaként merül fel azonban, hogy a békéltető testület döntését a piaci szereplők nem minden esetben ismerik el magukra nézve kötelezőnek. Bár jellemzően sikerül közvetlenül megegyeznie a panaszosnak és az érintettnek, ha bíróság elé kerül a panasz, akkor az elhúzódó per kimenetele már korábban elbírált panasztól rendkívül eltérő is lehet. A Budapest Airporthoz sok panasz érkezik olyan ügyekben is, amely nem a repülőtér hatásköre, hiszen az utasoknál a légitársaság/repülőtér/földi kiszolgálók nem válnak el egymástól egyértelműen.

4.2 Vízió, jövőkép

A Stratégia fő célja, hogy biztosítsa a légiutasok jogait úgy, hogy a kötelezett piaci szereplők gazdasági érdekei se csorbuljanak

Tekintettel az Európai Unió aktív szerepvállalására a légiutasok jogaival kapcsolatban, a hazai **szabályozás** lehetőségei meglehetősen korlátozottak. Más közlekedési alágazattól eltérően a légiközlekedés területén jelenleg nincsen olyan előírás, amely megkövetelné, hogy a hatósághoz fordulást meg kell előznie egy közvetlen kapcsolatfelvételnek a légitársasággal. Ebből adódóan előfordul, hogy a légitársaság csak az NFH megkereséséből szerez tudomást arról, hogy ellene panaszt nyújtottak be, noha saját maga is orvosolhatná a problémát, amennyiben az utas közvetlenül hozzá fordult volna először.

¹⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 1008/2008/EK rendelete (2008. szeptember 24.) a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról – 23. Cikk

Ebben az esetben az NFH nem lenne köteles lefolytatni a közigazgatási hatósági eljárást, és valóban csak azok a panaszok kerülnének elé, amikor a légitársaság és az utas nem tudnak megállapodni, vagy az utas nem kap választ a légitársaságtól. Rövidtávú célkitűzés az, hogy a vasúton utazók jogaihoz hasonlóan kerüljön rögzítésre az, hogy a panaszok kivizsgálására kijelölt hatósághoz az utasok csak abban az esetben fordulhatnak, ha a légifuvarozó a panaszban foglalt igényt írásban elutasította.

Ezen kötelezettség előírása, valamint a légitársaságok válaszában az arra vonatkozó figyelemfelhívás, hogy az NFH eljárásának nem célja a rendeletben előírt kártalanítás összegének megfizetése, jelentősen csökkentheti a közigazgatás terheit, ezáltal biztosítva, hogy a jelenleg rendelkezésre álló emberi erőforrások megfelelőek legyenek a jövőben is.

A hazai jogalkotást követően szükséges a **kezdeményező kommunikáció**, amelynek során tájékoztatjuk a légiutasokat arról, hogy amennyiben beszállásukat visszautasítják, járatukat törlik, vagy késik, úgy panaszukkal az üzemeltető légitársasághoz fordulhatnak, amely elutasítását követően van lehetőség a fogyasztóvédelmi hatósághoz panaszt benyújtani, a közigazgatási eljárásnak azonban nem célja a kártalanítás összegének megítélése.

A PRM-nek minősülő légiutasok kapcsán hasznos lenne, hogy a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér üzemben tartója jobban kihasználná azokat a lehetőségeket, amelyek – kiváló minőségű szolgáltatás biztosításával – a PRM-ek légi úton történő Budapestre utaztatásában rejlenek. Mivel más közlekedési alágazatban hasonló előírások nincsenek, ezért a légi út népszerűsítése mellett ezen szolgáltatási hangsúlyozásával a környező külföldi repülőterek közül is ki tudna emelkedni. Ezen lehetőség kapcsán előzetes egyeztetés szükséges a repülőteret használó legfőbb légitársaságokkal, hiszen hiába hirdet kiváló szolgáltatást a repülőtér, ha mindemellett a légitársaságok a repülésbiztonságra hivatkozással nem képesek nagy számú PRM-et elszállítani. A PRM-ek érdekeinek érvényesítése érdekében közvetlen vagy szervezeteiken keresztül történő ismétlődő **tájékoztatás** szükséges az érintett piaci szereplők (repülőtér, légitársaságok) bevonásával akár az Egyenlő Bánásmód Hatóság közreműködésével.

Szükségesnek tartjuk, hogy a Nemzeti Légügyi Stratégia megalkotását követően is a munkacsoportba tagokat delegáló hatóságok és a piaci szereplők képviselői rendszeresen meg tudják vitatni a végrehajtás során esetlegesen felmerülő problémákat a hatósági eljárásen kívüli keretek között is. Emellett az elért eredményekről célszerű minél szélesebb körben tájékoztatást adni.

4.3 Megvalósítás, ellenőrzés mérőszámai, visszacsatolás alapelvei

Javasolható, hogy a fogyasztóvédelemhez kapcsolódó főbb aktorok (ágazatban tevékenykedő érintett társaságok, NFH, NKH) meghatározott időszakonként teljesítsenek adatszolgáltatást a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium felé az adott időszakban bekövetkezett, fogyasztóvédelmi szempontból releváns események tekintetében. A légiközlekedés szolgáltatásait igénybe vevő utazóközönség körében szükséges időszakos felméréseket végezni a fogyasztóvédelmi tudatosság szintjének változása tekintetében. Ezekhez a felmérésekhez előzetesen elengedhetetlenül szükséges a megfelelő indikátorok meghatározása.

4.4 Intézkedési javaslatok

Intézkedési javaslatok	Ütemezés			Költségek megoszlása		
	Rövidtávú	Középtávú	Hosszútávú	MFt.	Iparág	Állam
A nemzeti szabályozásban előírni a panaszkezelés rendjét a közvetlen megállapodásra helyezve a hangsúlyt	X					X
A panaszkezelés jogszabályi rendezését követően kommunikációs kampány az utasok tájékoztatására	X				X	X
A piaci szereplők (légitársaságok, repülőter) és a mozgáskorlátozott szervezetek közötti kapcsolat felépítése és fenntartása, rendszeres részvétel rendezvényeken a megfelelő információk átadása érdekében	X	X	X		X	X

5 Léginavigációs Szolgáltatások

A magyar léginavigációs szolgáltatások vonatkozásában a következő, fontosabb területeket tárgyaljuk a megvalósítandó nemzeti légügyi stratégia szempontjából:

- **Léginavigációs szolgálatok;**
 - Légiforgalmi szolgálatok
 - CNS (kommunikáció, navigáció, légtérfelderítés)
- **Hatósági felügyelet – a Nemzeti Felügyeleti Hatóság (National Supervisory Authority - NSA) EU-szintű fejlesztése**

Az Egységes Európai Égbolt (Single European Sky – SES) megvalósítása merőben új, komoly kihívások elé állítja a hazai léginavigációs szolgálatokat. Magyarország tudatosan készül a változásokra, aktív és kreatív résztvevője kíván lenni az integrációs folyamatnak. A légügyi stratégiába szervesen illeszkedik a szektor legnagyobb hazai résztvevője, a HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat Zrt. 2015-ig érvényes stratégiája. Ezáltal a léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó hazai stratégia kulcsfontosságú eleme a légiforgalmi irányítás világszínvonalú infrastruktúrájának továbbfejlesztése. Bár Magyarország már most teljesíti a 2014-re kitűzött uniós minőségi és hatékonysági célkitűzéseket, irányítói kapacitásait, repülésbiztonságát, pontosságát és tarifáit tekintve pedig a kontinens egyik élenjáró szolgáltatója, eltökélt szándéka, hogy szolgáltatásainak minőségét tovább növelje. Jelentős, új beruházásai, technológiai fejlesztései révén lépést kíván tartani a forgalom növekedéséből származó komoly kihívásokkal, hogy hosszú távon is az európai léginavigációs szolgálatok egyik legmegbízhatóbb, leghatékonyabb és legpontosabb szolgáltatója maradjon.

A léginavigációs szolgáltatásokon belüli, hagyományos légiforgalmi irányítói tevékenysége mellett Magyarország gazdag nemzetközi légiforgalmi irányítási oktatási, szimulációs és K+F tapasztalatokkal és hagyományokkal, magasan képzett, gyakorlott oktatókkal és szakemberekkel is rendelkezik. A stratégia másik kulcsfontosságú célkitűzése ezért az, hogy a szabad, illetve az új fejlesztések nyomán felszabaduló kapacitások felhasználásával, kiválasztott partnerekkel közösen létrehozzuk a térség dinamikusan fejlődő oktatási, szimulációs és K+F központját. Egy olyan központot, amelyben a térség valamennyi országa számára biztosítani tudja a légiforgalmi irányítás fejlődéséhez nélkülözhetetlen kutatás-fejlesztési, szimulációs és képzési lehetőségeket.

Magyarország céljai messzemenőig egybeesnek az Európai Unió céljaival: versenyképes, hatékony, pontos, biztonságos légiforgalmi irányítást kíván biztosítani a légitársaságok és az utazóközönség megléte érdekében. A közös célok elérése érdekében Magyarország az integráció szolgálatába állítja világszínvonalú technológiáját és fejlesztéseit, gazdag nemzetközi oktatási, szimulációs és K+F kapacitásait, tapasztalatait. Magyarország és a HungaroControl minden üzleti lépését, partnereivel közösen végrehajtott fejlesztését az a cél vezérli, hogy a 7 közép-európai országot tömörítő FAB CE legyen Európa egyik legjobb szolgáltatásait nyújtó, legmagasabb műszaki-technológiai színvonalon működő és legelismertebb funkcionális légtérblokkja, és ebben Magyarország központi, generatív szerephez jusson. E célok támogatása közös nemzeti ügy és fontos állami érdek.

A léginavigációs szolgáltatókat az Európai Unión belül az egyes tagállamokban felállított Nemzeti Felügyeleti Hatóságok ellenőrzik, és felügyeleti munkájukról folyamatosan tájékoztatják a Bizottságot. Mindezen felül pedig a magyar NSA a Magyar Állam érdekérvényesítő eszköze a léginavigációs szolgáltatások szabályozásának EU-s szintjén. A magyar NSA fejlesztése tehát EU-s jogszabályi kötelezettségünk mellett nemzeti érdekünk is.

5.1 Légiforgalmi szolgálatok

5.1.1 Helyzetelemzés, jellemző külső és belső adottságok, problémák

A magyar polgári légiforgalmi irányítás alapkövetelménye a repülésbiztonság iránti elkötelezettség, a megbízható, egyenletes, hosszú távú működés, ezen túlmenően a szolgáltatási minőség biztosítása, a felelőssége alá tartozó légtér teljes területén.

A Magyar Állam által kijelölt HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat Zrt. a magyar légtérben légiforgalmi irányítás biztosítására és a légiforgalmi irányító személyzet képzésére jogszabályban kijelölt szervezet, amelynek küldetése a biztonságos és megbízható léginavigációs szolgáltatás hatékony, környezettudatos, ügyfélközpontú, és részrehajlásmentes fenntartása a kijelölt légtérekben.

A Budapest ATCC (Légiforgalmi Irányítóközpont) szakszemélyzete és műszaki háttere által biztosított kapacitás nagysága kielégíti a jelenlegi forgalmi igényeket, így a körzeti irányító szolgálat már évek óta nem generál késést.

Bár a jelenlegi létszám megfelel a követelményeknek, ez már középtávon negatív irányba fog változni, mert:

- a légiforgalmi irányító terület előregedett, az irányítói korfa nem megfelelő;
- a képzési kapacitás folyamatossága nem biztosított;
- hiányzik az irányítói életpálya modell;
- a légiforgalmi irányítás munkaerő-piaci ismertségének szintje alacsony;
- a nemzetközileg is versenyképes kompenzációs rendszer kiépítésének hiányában elvándorlás várható a légiforgalmi irányítás területéről.
- a léginavigációs szolgáltatók a képzett szakszemélyzet rendelkezésre állását illetően világszerte kihívásokkal küzdenek, miközben a forgalom növekszik.

Európai Unió kötelezettségek

Az Egységes Európai Égboltot (Single European Sky, a továbbiakban SES) létrehozó, 2004. március 10-én hatályossá vált jogszabálycsomag 2009 szeptemberében módosításra került és 2009. december 4-én hatályba lépett az un. SES II jogszabálycsomag. A jogszabályok elfogadása a légiforgalmi szolgáltatást a közös közlekedéspolitiká részévé tette, és célul tűzte ki az európai légiforgalom jelenlegi biztonsági előírásainak megerősítését és általános hatékonyságának fokozását, az összes légtérfelhasználó elvárásainak eleget tévő kapacitás optimalizálását és a késések lehető legalacsonyabb szintre történő csökkentését.

A SES II. jogszabálycsomag, illetve a 691/2010/EU rendelet rendelkezik arról is, hogy 2012-től a léginavigációs szolgáltatásokra közösségi és nemzeti/regionális (FAB) szintű teljesítményrendszert kell létrehozni. Ez 3-5 évre szóló teljesítménycélok meghatározását jelenti olyan kulcsfontosságú területeken, mint a repülésbiztonság, környezetvédelem, kapacitás és költséghatékonyság. A céloknak figyelembe kell venni az útvonal, a repülőtéri és a hálózati különbségeket. Az Európai Bizottság végzi ezen közösségi célok meghatározását, amelyek figyelembevételével nemzeti vagy FAB szintű, kötelezően betartandó célok kerülnek meghatározásra a nemzeti hatóságok, tagállamok és az érintett szervezetek (ANSP-k, légtér használók, stb.) közreműködésével.

A célok nem teljesülése esetén az Európai Bizottság ajánlásokat, ezek figyelembe nem vétele esetén pedig korrigáló intézkedéseket tesz. A nemzeti teljesítménytervek értékelésekor fontos a léginavigációs szolgáltató működését meghatározó helyi sajátosságok figyelembevétele, valamint a nem euró-övezeti országok árfolyamkockázatának kiiktatása is.

5.1.2 Vízió, jövőkép

A jövőképben meghatározott célok eléréséhez elengedhetetlen a rendelkezésünkre álló emberi erőforrások optimális kihasználása, a szolgáltatások ellátásához szükséges humán és műszaki erőforrások, továbbá a repülésbiztonsági rendszernek a legjobb gyakorlatok tudatos bevezetésével történő folyamatos fejlesztése.

A repülésbiztonság-irányítási rendszer keretei között folytatódik a már kialakult hazai és nemzetközi munkamegosztásban való együttműködés HungaroControl, a Magyar Honvédség, a Légiközlekedési Hatóság, a Közlekedésbiztonsági Szervezet és más partnerek (légitársaságok, repülőterek, repülőklubok, egyéb légtérfelhasználók), a szomszédos országok léginavigációs szolgáltatói, az EUROCONTROL valamint a CANSO és a FABCE munkacsoportjainak keretében.

Az eseménykivizsgálások hatékonyságának növeléséhez a vizsgált esetek körülményeit, hátterét és lezajlását nyomonkövető, hang- és képrögzítést magában foglaló környezet megteremtésével lehetővé válik az események pontosabb rekonstrukciója, a munkahelyi környezet folyamatos fejlesztése, és nem utolsósorban a felelősségteljesebb munkavégzésre való ösztönzés.

A hazai jogrendszer a repülésbiztonság növelésének érdekében biztosítja a *Just Culture*, vagyis a *méltányosság* elvén alapuló jelentési kultúra alkalmazásának teljes bevezetését, intézményesítését és kiterjesztését. A léginavigációs szolgáltatást érintő hazai jogszabályi környezet és a HungaroControl Zrt. léginavigációs szolgáltatását szabályozó működési rendjének alakítása a repülésbiztonság fejlesztése érdekében történik, különös tekintettel a repülésbiztonságot érintő információk jobb beszerezhetőségének biztosítására, valamint a repülésbiztonsággal kapcsolatos tudatosság kialakítására, elmélyítésére, összhangban az Európai Unió és az ICAO vonatkozó követelményeivel és ajánlásaival.

A légiforgalmi irányítást magasan képzett irányítói szakszemélyzet végzi. A tevékenység sajátosságaiból fakadóan a munkavállalók képzési költsége jelentős és a képzés hosszú ideig tart, pótlásuk emiatt nehezen megoldható. Mivel Európában a légiforgalmi irányítás a hiányszakmák közé tartozik, jelentős az elvándorlás kockázata. Emiatt alapvető a légiforgalmi irányítás szakmai kapacitását biztonsággal fenntartó, jó munkaerő megtartási képességgel bíró, versenyképes juttatásokat biztosító környezet kialakítása.

A munkatermen kívüli, légiforgalmi irányítói szaktudást igénylő munkavégzés rendszerének kialakítása biztosítja az irányítói szaktudást igénylő belső hiányszakmák feltöltését is, úgy a szolgáltatói, mint a hatósági felügyeleti (közszolgálati) szférában. Ez utóbbi terület fontosságát a hatósági kérdések stratégiájánál tárgyaljuk.

A magyar léginavigációs szolgáltatások működésének környezetét alapjában az Európai Unió által kialakított SES együttműködés keretei határozzák meg. Az Európai Bizottság által kiadott, a korábban említett SES II. rendeletcsomag olyan intézkedéseket fogalmazott meg, amelyek az európai légiközlekedési rendszer teljesítményének – a biztonsági célkitűzéseken túl – a környezeti hatás, a kapacitás, a költséghatékonyság javítása érdekében hoznak változásokat, hozzáigazítva a szabályozást a műszaki/technikai fejlődéshez.

A funkcionális légtérblokkoknak köszönhetően a légiforgalomban fokozatosan megszűnik az országhatárok miatti széttagolt szolgáltatási rendszer és optimalizálható a repülési útvonalhálózat. A funkcionális légtérblokkok kialakítása hozzájárul többek között a légi járművek által okozott zaj- és légszennyezettség valamint a késések csökkentéséhez, továbbá a költséghatékonyság növeléséhez is.

A hazai légtérben működő és az európai légiforgalmi irányítási hálózat elválaszthatatlan részét képező infrastruktúra fejlesztése kiemelt stratégiai feladat. Ennek felel meg a HungaroControl új ATS központjának kiépítése az u.n. ANS III. épülettel, valamint a régi ANS I. épület átalakítása tartalék ATS központtá, amely a meglévő légiforgalmi irányítási rendszer tartalékként (adott strukturális károk esetére) csökkentett, mégis fenntartható légiforgalmi szolgáltatási kapacitást biztosít.

A vonatkozó **pénzügyi ráfordítás tervszámait** a HungaroControl stratégiai és üzleti tervei tartalmazzák

5.1.3 Hosszú, közép és rövid távú célok, beavatkozási területek és eszközök, pénzügyi háttér

Stratégiai Területek	Távlati célok				Beavatkozási területek				
	folyamatos	10 év	5 év	1 év	kormány	NFM	Hatóság	EU	HC
Rep.biztonság	+						+	+	+
Jogi háttér	+				+	+	+	+	
Anyagi/műszaki háttér	+		+					+	+

A légiforgalmi irányító tevékenységekből származó bevételeket a HungaroControl részére a légitársaságok fizetik az EUROCONTROL elszámolási rendszerén keresztül. Ezek a bevételek csak a légiforgalmi szolgáltatás és a hozzá kapcsolódó területek anyagi és tárgyi erőforrásainak biztosítására használhatóak fel.

A hatósági felügyeletet ellátó szerv részére ebből a bevételből a HungaroControl felügyeleti illetéket fizet a (1995/XCV sz.) Légügyi Törvény 61.§ alapján. Ez az összeg csak a hatósági felügyeleti feladatok ellátásával kapcsolatban használható fel.

5.1.4 A megvalósítás és a megvalósítás ellenőrzésének, értékelésének és visszacsatolásának alapelvei

A megvalósítás ellenőrzése több vonalon, nagyrészt egyidejűleg történik. Részben a HungaroControl belső ellenőrzése (Safety Management System – Biztonságirányítási Rendszer) révén, részint a Légügyi Hatóság folyamatos, illetve periodikus repülésbiztonsági felügyelete alapján, másrészt az EU-s időszakos jelentési kötelezettségek révén valósul meg.

Ezekon belül az automatizált mérő eszközök fejlesztése keretében, rendszeres jelentésekben foglalt mérési adatok/elemzések készülnek az ATM funkcionális rendszer adott elemeinek mért/megfigyelt működési jellemzőiről, amelyekkel alapvető inputok keletkeznek a repülésbiztonsági rendszer számára, különös tekintettel a látens problémák felderítésére és azok gyakoriságának megállapítására. A fejlesztés visszacsatolást biztosít a rendszerben bekövetkezett változások/változtatások következményéről, eredményéről, illetve eredményességéről. A hang- és képrögzítés módjának fejlesztése az irányítói munkatermi hang- és képrögzítést lehetővé tévő technikai hátteret valósít meg.

5.2 CNS (kommunikáció, navigáció, légtérfelderítés)

5.2.1 Helyzetelemzés, jellemző külső és belső adottságok, problémák

A CNS rendszer egésze szempontjából a HungaroControl Zrt. a közép-európai szolgáltatókkal közel azonos technológiai fejlettségűnek tekinthető. A rendszert részleteiben megvizsgálva ugyanakkor a Társaság bizonyos technológiai tényezők tekintetében a régió szolgáltatói közül kiemelkedik. Élmezőnybe emelik a HungaroControl Zrt.-t az elmúlt években – 50 százalékos Európai Unió Kohéziós Alap támogatással – megvalósult teljes felderítési (radar) infrastruktúra megújítás, azaz a körishegy és püspökladányi távolkörzeti radarállomások cseréje, valamint az új ferihegyi közeli körzeti radar és fejlett földi mozgás ellenőrző rendszer telepítése. Így jelenleg a magyar szolgáltató által üzemeltetett három polgári légtérfelderítő radar mindegyike csúcstechnológiát képvisel.

A VCS (beszédüzemű kommunikáció) föld-föld viszonylatában a HungaroControl Zrt. a közép-európai régió belül előnyös pozíciót foglal el. Megújított technológiájának köszönhetően a Társaság a legkorszerűbb Frequentis kapcsoló központtal, vészpartalék telefon, és vészpartalék rádiókezelő rendszerrel, valamint digitális hangrögzítő rendszerrel rendelkezik (a 74 Rode&Schwarz rádió adó-vevő cseréje viszont 2012 után esedékes). A régió egyes országaihoz képest ugyanakkor elmaradást mutat a magyar szolgáltató adatkommunikációs rendszere, amely a fragmentált, nem egységesen kezelt hálózatok és a nemzetközi szabályozás előírásai (pl. SESAR, EU) nyomán megújításra, átalakításra szorul.

A HungaroControl Zrt. navigációs rendszerének – Thales DVOR/DME – színvonala jól illeszkedik a közép-európai technológia fejlettségi szintbe

A repülőterek CNS eszközeinek üzemeltetése (a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér kivételével) a repülőtér üzemeltetők feladata.

5.2.2 Vízió, jövőkép

Kommunikáció

o a 8.33 kHz osztású rádiócsatornák kötelező használatának bevezetése, magasságtartománytól függetlenül. A kiscépes forgalom és az állami repülések ösztönzése a 8.33 kHz-s frekvenciaosztású rádióberendezések mind kiterjedtebb használatára. Új, VoIP-t támogató rádiórendszer kiépítése országos szinten.

- o A hazai Stakeholderek (Repülőtér, Légitársaságok, Katonai repülés) közötti IP-s kommunikáció fejlesztése, SWIM (System Wide Information Management) elterjesztésének koordinálása. Közös döntés-hozatali rendszer (Collaborative Decision Making, CDM) kialakítása és továbbfejlesztése a repülőtér üzemeltető és a légiforgalom irányítás között.

Navigáció

- o A *PBN* (Performance Based Navigation) bevezetése elsősorban Budapest Liszt Ferenc Repülőtér közelkörzetén belül.
- o Az útvonal-navigáció területén IP-s kommunikáció, NDB + VOR földi telepítésű léginavigációs állomások kivonása (élettartamuk lejáratát után pótlásukra nem kerül sor). Állami egyetértés esetén, régiós szinten (FAB CE) optimalizálni/racionalizálni szükséges a Navaid infrastruktúrát.
- o EGNOS ((European Geostationary Navigation Overlay Service) használatának támogatása (Ez alapvetően a repülőterek feladata, de javasolt az állam ösztönző szerepe).

Légtérfelderítés

- o Az európai trend egyértelműen eltolódni látszik a radarok használata felől az alternatív felderítési technikák irányába. A cél 2020-ra 50-50%-os arány elérése. Ennek érdekében, első hazai lépésként célszerű az ADS-B + WAM technológia megvalósítása (Budapest Liszt Ferenc Repülőtér közelkörzetén belül).
- o Mode S válaszadók általános használatának kötelezővé tétele, ezen felül a kisméretű forgalom és az állami repülések ösztönzése ezek alkalmazására. A fedélzetről lesugárzott hívójel alapján történő légi jármű azonosítás országos szintű bevezetése.

Irányítástechnikai rendszer (MATIAS)

- o CDPLC (Controller Pilot Data Link Communications) bevezetése, ami EU-s kötelezettség 2015-re (29/2009/EK Rendelet). A MATIAS rendszer ez irányú képességének kifejlesztése mellett szükséges a megfelelő Air-Ground és Ground-Ground kommunikációs szegmens kialakítása is.

5.2.3 Hosszú, közép és rövid távú célok, beavatkozási területek és eszközök

Stratégiai Területek	Távlati célok				Beavatkozási területek		
	folyamatos	10 év	5 év	1 év	Európai Bizottság	NFM	NSA
EU-szintű rendeletek	+				+	+	+
Hazai jogszabályok	+			+		+	+

Stratégiai Területek	Távlati célok				Beavatkozási területek		
	folyamatos	10 év	5 év	1 év	HungaroControl ZRt	Állami	Hatósági
SWIM		+			+		+
CDM			+		+		+
ADS-B, WAM			+		+		+
CPDLC			+		+		+
EGNOS	+				+	+	+
PBN	+				+		+
Jogi háttér	+					+	
Anyagi, HR, technikai és módszertani háttér	+				+		

5.2.4 A beavatkozások pénzügyi háttere

A CNS infrastruktúra fejlesztésének pénzügyi fedezetét a HungaroControl Zrt. éles üzembe állított technológia rendszereinek amortizációs költségei termelik ki. Folyamatos és tervszerű fejlesztések végrehajtásával ez a bevétel elegendő a stratégia megvalósításához állami (költségvetési) források bevonása nélkül.

A vonatkozó pénzügyi ráfordítás tervszámait a HungaroControl stratégiai és üzleti tervei tartalmazzák

5.2.5 A megvalósítás és a megvalósítás ellenőrzésének, értékelésének és visszacsatolásának alapelvei

A megvalósítás és annak ellenőrzése fejlett projekt szemléletet és kultúrát követel meg. A jelzett fejlesztések kiemelt stratégiai projekt portfólió részeként kell, hogy megvalósuljanak, ahol a folyamatos monitorozás, kockázat-kezelés és erőforrás allokáció megfelelő szinten biztosított

A megvalósítás végső ellenőrzése és értékelése a nemzeti felügyeleti hatóság (National Supervisory Authority – NSA) feladata az Európai Parlament és a Tanács 549/2004/EK ("keretrendelet") 4. cikke és 552/2004/EK rendelete (interoperabilitás) alapján.

5.3 Nemzeti felügyeleti hatóság

5.3.1 Helyzetelemzés, jellemző külső és belső adottságok, problémák

Az egyes nemzeti felügyeleti hatóságokat (National Supervisory Authority – továbbiakban NSA) az Európai Parlament és a Tanács 549/2004/EK rendelete ("keretrendelet") 4. cikke alapján hozták létre a tagállamok. Az NSA-k az Egységes Európai Égbolt (Single European Sky – SES) intézkedéseinek szereznek érvényt a léginavigációs szolgáltatók teljes körű hatósági felügyelete révén. Ezért az NSA-knak függetleneknek kell lenniük a szolgáltatói szférától, a tagállamok pedig szavatolják ezen hatóságok megfelelő kompetenciáját, valamint megfelelő anyagi/humán/technikai ellátottságukat.

Ezen túlmenően az NSA-knak a SES II. rendeletcsomagban megfogalmazott intézkedései alapján részletes nemzeti teljesítményterveket kell összeállítaniuk. Végrehajtásukat folyamatosan ellenőrizni a légiforgalom összes érintett résztvevőinek teljesítményét figyelembevéve, az Európai Bizottságnak folyamatosan jelenteni olyan kulcsfontosságú területeken, mint a repülésbiztonság, környezetvédelem, kapacitás és költséghatékonyság. Ezért az NSA-k ezen feladatokhoz mérten megfelelő forrásokkal kell rendelkezniük.

A magyar NSA a tervek szerint a Légügyi Hivatalon belül külön osztályként fogja fenti feladatokat ellátni. Jelenleg a Légügyi Hivatal a Nemzeti Közlekedési Hatóság részeként, nem csupán polgári, hanem katonai hivatalként is funkcionál. Ez a többszörösen összevont rendszer nem kedvez az NSA-feladatok ellátásának, mivel sem a Hivatal, sem az NSA nem önálló szervezet, nincs saját döntési jogköre, nem rendelkezik megfelelő erőforrásokkal.

5.3.2 Vízió, jövőkép

A magyar NSA a hatályos EU-s rendeletek szerinti önálló és megfelelő erőforrásokkal ellátott kompetens hatóságként funkcionáljon részint a hazai léginavigációs szolgáltatók, részint a Közép-európai Funkcionális Légtérblokk (FAB CE) léginavigációs szolgáltatói közös hatósági felügyeletének vonatkozásában. Ezt akár a SES II rendeletcsomagban előírt független hatóságként, akár a független Légügyi Hatóságon belüli önálló NSA-egységként kell végeznie.

5.3.3 A beavatkozások pénzügyi háttere

Az Európai Bizottság a nemzeti felügyeleti hatóságok pénzügyi erőforrásaként a légitársaságok által fizetendő útvonaldíjakból levonható költséget jelölte meg. Ezt a Légiközlekedésről szóló törvény rögzíti. A nevesített összeg repülésenként **850 Ft**, de évenként összesen legfeljebb **500 millió Ft**, melyet a HungaroControl a mindenkori statisztikai adatok alapján, negyedéves bontásban fizet be a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) számlájára.

Elérendő cél, hogy ez az összeg ne az NKH finanszírozására, hanem a vonatkozó hazai és EU-s jogszabályoknak megfelelően a Légügyi Hatóság felügyeleti feladataira legyen fordítható.

5.3.4 A megvalósítás és a megvalósítás ellenőrzésének, értékelésének és visszacsatolásának alapelvei

Az önnálló, megfelelően kompetens magyar NSA létrejöttét és működésének értékelését számos szervezet ellenőrzi. Az értékelést auditokon, jelentéseken és munkaértekezleteken végzik, a visszacsatolás ezek eredményeinek és a vonatkozó javító intézkedések végrehajtásának ellenőrzésével valósul meg.

- EUROCONTROL – az Európai Szervezet a Légiközlekedés Biztonságáért több albizottsága, folyamatos munkaértekezleteken segíti az NSA-k hatósági munkáját. Az ún. „Peer Review” vizsgálatokon keresztül számot kér az NSA-k főbb működési területeiről, módszereiről, eredményeiről.
- ICAO – A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet ajánlásait hazánkban légügyi törvényként hirdették ki. Alkalmazásukat jelentéseken és auditokon keresztül ellenőrzik.
- Single Sky Committee – az Egységes Európai Égbolt Bizottság időszakos ülések formájában és kötelező érvényű rendeletein keresztül gyakorol ellenőrzést, illetve nyújt támogatást és útmutatást a tagállamoknak, azok bizottsági képviselőin keresztül, akik túlnyomórészt az NSA-kból, illetve az azokkal együttműködő ágazati minisztériumokból kerülnek ki.
- EASA – az Európai Légiközlekedési Hatóság 2010-től vette át a SES I és II jogszabálysomagok végrehajtásának európai szintű hatósági felügyeletét.
- Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, mint a közlekedésért - ezen belül a légiközlekedésért - felelős ágazati minisztérium felügyeli a magyar NSA működését.

6 Repülésbiztonság

Magyarországon a repülés biztonsága a légiközlekedés valamennyi szereplőjének elsőrendű érdeke és alapvető célja. Magyarország és a magyar légiközlekedési iparág szereplői elkötelezettek abban, hogy kidolgozzák, bevezessék, fenntartsák és folyamatosan fejlesszék azt az intézményrendszert, beleértve a szabályozói, felügyeleti, képzési és működési struktúrákat, stratégiákat és eljárásokat, amelyek maradéktalanul biztosítják a lehetséges legmagasabb repülésbiztonsági szint elérését és fenntartását, megfelelően ezzel a nemzetközi követelményeknek és a hazai előírásoknak.

A légügyi stratégia egyik legalapvetőbb célja a lehető legmagasabb repülésbiztonsági szint elérése, szinten tartása és folyamatos fejlesztése.

A légiközlekedés biztonsági stratégiája ezért csak az azonos alapelveken nyugvó repülésbiztonsági együttgondolkodás eredményeként jöhet létre, így annak hosszú távra kell iránymutatást adnia olyan nemzeti szabályozók elkészítéséhez, amelyek alapjaiban határozzák meg minden a légiközlekedés biztonságára befolyással lévő szereplő részére a követelményeket és normákat, emellett biztosítja a repülésbiztonsági szakmai képzés fejlődését, a repülésbiztonsági szakmai munka megbecsülését és támogatását a legmagasabb döntéshozói szinten.

Ezen cél maradéktalan elérése érdekében aktívan részt kell vennünk az ún. folyamatos monitoring programban (Continuing Monitoring Program - CMP), amelynek eredménye az iparági tevékenységünk megítélésének az egyik alapja lesz a jövőben. Jelentősége abban rejlik, hogy állandó nyomás alatt tartja a tagállamokat, így az erőforrások hatékonyabb elosztására sarkall, hosszútávon pedig garantált eredményt hozó megoldást kínál, s mivel a hibák ismertek, a kijavításukra igen komoly szakmai csapatmunkára, iparági összefogásra és politikai támogatásra van szükség.

Az ICAO CMP auditokon a 10%-os eltérési küszöb teljesítése az elérni kívánt cél. Ezen szint megvalósítása komoly hatékonyság javuláshoz vezet, amely alapjaiban biztosítja majd a nemzetközi versenyben a hazai légiközlekedési iparág folyamatos növekedését és eredményességét.

6.1 Helyzetelemzés, jellemző külső és belső adottságok, problémák

A polgári repüléssel foglalkozó nemzetközi szervezetek (ICAO, ECAC, EUROCONTROL stb.) és az Európai Unió (Európai Bizottság, EASA) más és más szempontrendszer alkalmazása mellett és különböző mélységben határoznak meg repülésbiztonsági követelményeket. **Ennek következtében a magyar jogalkotás nehezen tud lépést tartani ennek a dinamikusan fejlődő iparágak a szabályozási környezetével.**

Az ENSZ Nemzetközi Polgári Repülési Szervezete (ICAO) a repülésbiztonsági audit során a nemzetközi polgári repülés szabályrendszerének alapját képező Chicagói Egyezménynek a függelékeiben (Annex) meghatározott szabványoktól és ajánlásoktól (Standards and Recommended Practices – SARPs) történő eltérést vizsgálja. Magyarország 1969 óta tagja az ENSZ szakosított intézményének az ICAO-nak és a Chicagói Egyezmény függelékeit a 2007. évi XLVI. törvényben hirdette ki.

Hazánkban először 2001. január 17-25-én hajtottak végre ICAO safety auditot, amelyet 2003. augusztus 21-25-én utóellenőrzés követett. Megállapítást nyert, hogy az eltérés az ICAO általi ajánlásoktól, eljárásoktól 2001-ben 41.53 %-os, majd 2003-ban az utóellenőrzéskor 23.73 %-os volt.

2006-ban az ICAO elindította a teljes átfogó repülésbiztonsági audit programját (USOAP). 2008. június 9-18. között Magyarországon az ICAO ezen új rendszer alapján auditált és az összes ICAO Annexekben foglalt szabályok megfelelőségét vizsgálta (kivéve a 17. repülésvédelmi Annexet). A 2008. évi nagy átfogó vizsgálat 35,09%-os eltérést mutatott ki, amely az Európai Unió országok közül az utolsó előtti helyet jelentette. A nemzetközi légiközlekedés szereplőinek íratlan szabálya alapján az ICAO auditokon a vizsgált országnak legalább 15 % körül, vagy az alatt kell teljesítenie.

Az Európai Unió a légiközlekedés területén az ICAO követelményeire építve, folyamatosan bővülő, saját szabályrendszerrel rendelkezik. Ennek végrehajtására és betartásának ellenőrzésére az Európai Bizottságnak alárendelten működő repülésbiztonsági ügynökséget hozott létre (EASA).

Az EASA által végrehajtott auditok és ellenőrzések során is bebizonyosodott, hogy hazánk - különösen a szabályozás és felügyelet területén - komoly lemaradásban van.

Az eddigi ICAO audit rendszerben Univerzális Repülésbiztonsági Felügyeleti Ellenőrzési Program (Universal Safety Oversight Audit Program - USOAP) egy tagállamra 5-6 évenként került csak sor, ezért az ICAO kidolgozta a folyamatos monitoring programját (CMP), amelynek alapja a CMA¹⁵. Az új módszer jelentőségét az adja, hogy az ICAO az adott ország repülésbiztonsági tevékenységének megfelelőségét a jövőben folyamatosan figyelemmel kíséri. Az így publikált adatokból következtetni lehet a vizsgált országnak a nemzetközi légiközlekedésben betöltött szerepére, nem túlozva, ez lesz majd a hazai légiközlekedési iparág „névjegye”!

A CMA olyan rendszer, amely felügyeli, hogy az állam képes-e megfelelő szinten ellátni a repülésbiztonsági követelményeket. A CMA tevékenység a safety auditok információs rendszerének a csúcsa, amelynek alapvető forrását az SSP¹⁶ végrehajtásakor keletkezett információk és adatok adják.

Az SSP az állam repülésbiztonsági programja, amely megköveteli, hogy a szervezetek (légijármű üzemben tartó, karbantartó, légiforgalmi szolgáltató, és repülőtér üzemben tartó) az állam által elfogadott repülésbiztonság-irányítási rendszert (SMS17) működtessenek. Az SMS a repülésbiztonság rendszer-szemléletű megközelítése, amely azonosítja a repülésbiztonsági veszélyforrásokat, szükség esetén javító célú intézkedések alkalmazásával biztosítja az elfogadható repülésbiztonsági szintet, gondoskodik az elért repülésbiztonsági szint folyamatos nyomon követéséről és rendszeres értékeléséről és az átfogó, teljes repülésbiztonsági szint folyamatos fejlesztését tűzi ki célul. Az SSP által előírt repülésbiztonsági teljesítménymutatók elérését a résztvevő szervezetek az SMS rendszerükön keresztül kell, hogy teljesítsék. Ezen teljesítménymutató mérőszámok szolgálnak alapul a tagállam CMA keretein belüli felügyeletéhez és ellenőrzéséhez.

Az SMS-SSP szabályozás 2006-tól jelent meg az ICAO követelményekben. Az Európai Unió folyamatosan átvette az erre vonatkozó ajánlásokat és napjainkra egyértelmű követelményként jeleníti meg mind a tagországok, mind a légiközlekedési szervezetek vonatkozásában. Hazánkban időben megkezdődött az SSP-SMS bevezetési folyamata. Ezt indokoltá teszi továbbá az is, hogy az Unió által a légiforgalmi szolgáltatók finanszírozásával kapcsolatban előírt teljesítménycélok között az SMS rendszer működtetése kiemelt helyen szerepeljen. Ennek része és fontos stratégiai cél is egyben, hogy a repülésbiztonsággal foglalkozó szabálykészlet a légiközlekedési balesetek megelőzésére fókuszáljon.

A megelőzés egyik lényeges momentuma az önkéntes jelentési kultúra megerősítése. Mérlegelni kell, hogy az állam büntetőjogi igénye és egy-egy esemény háttérének lehető legteljesebb feltárásának igénye (az ezzel járó büntetlenséggel együtt) között hol húzható meg a határ. A professzionális légiközlekedés (légitársaságok, léginavigációs szolgáltatók, nagy karbantartó szervezetek stb.) területén a Just Culture filozófia bevezetése különös hangsúlyt kap. A jelenlegi szabályozás nem teszi lehetővé a filozófia átvételét, mert a büntetőszabályozás jelenlegi rendszerében kevés a mozgástér az esetek különbözőségeinek és a súlyossági fokozatainak megítélésére. Az önkéntes jelentési rendszer fejlődése ellen hat az is, hogy a személyi sérüléssel nem járó, csak absztrakt veszélyhelyzetet gondatlanul előidéző cselekményről szóló információ is azonnal bekerül az igazságszolgáltatás rendszerébe.

- További lényeges repülésbiztonsági szempont - többek között - a légiközlekedésben használt adatok megbízhatóságának a garantálása. Jelenleg nincsen intézményesített garancia arra, hogy a különböző forrásból származó adatok ellenőrzöttek és pontosak. Ennek a helyzetnek a felszámolására indított európai program végrehajtása elemi érdeke a légiközlekedés valamennyi szereplőjének.
- Nehézséget jelent, hogy a légiközlekedésben résztvevő teljesen, vagy részben állami tulajdonú szereplők esetében a szigorú és rugalmatlan közbeszerzési szabályokat az értékhatár feletti beszerzések esetében alkalmazni kell. Az így elhúzódó eljárások ellehetetlenítik az azonnali beavatkozási igényt szolgáló beruházásokat, beszerzéseket, és ezzel felesleges repülésbiztonsági kockázatot generálnak.

¹⁵ Folyamatos Monitoring Megközelítés - Continuous Monitoring Approach

¹⁶ Állami Repülésbiztonsági Program - State Safety Program

¹⁷ Repülésbiztonsági Menedzsment Rendszer - Safety Management System

- A légi jármű gyártás, karbantartás terén alkalmazott uniós szabályozás igen részletes, azonban a tagállami hatáskörben maradó, hazai repülésbiztonsági szabályok nagyon hiányosak és nem egyértelműek. E tevékenységeket végző cégek egyedi marketing, pénzügyi, szolgáltatásszervezési, humán és innovációs képességei területén fennálló gyengeségek repülésbiztonsági kockázatokat hordoznak magukban. Az elavult vagy sok cégnél ki sem alakított IT rendszerek nem adnak kellő biztosítékot a „légi alkalmassági adatok” védelmére. Az emiatt elveszett, vagy nem naprakészen tartott légi alkalmasságot befolyásoló adatok komoly repülésbiztonsági kockázatot jelentenek.
- Az Unió szabályozási hatáskörébe tartozó légi járművek üzemben tartásának és folyamatos légi alkalmasságának fenntartásának repülésbiztonsági követelményeit az EU rendeletek egyértelműen szabályozzák. A nemzeti hatáskörbe tartozó légi járművek esetén a hazai jogszabályok nem adnak kellő részletességgel iránymutatást a repülésbiztonság magas szinten tartásához. A légi közlekedésben együttműködő különböző tevékenységeket folytató szervezetek (pl. légitársaság – karbantartó szervezet) esetében eltérőek az események besorolására és kezelésre vonatkozó szabályok. Az eltérő szabályozás miatt elképzelhető, hogy két úton folyik a közös események vizsgálata és minősítése. A légitársaságoktól megkövetelt repülésbiztonsági szervezetek működésére azok közös alapelvek szerinti kezelésére nincsenek irányelvek.
- A repülőterek üzemben tartása során is elsődleges szempontként kell a repülésbiztonságot kezelni. A repülőtereket üzemben tartók részére nem áll rendelkezésre egyértelmű szabálykészlet, amely kimeríti a létesítményekkel és infrastruktúrával szemben támasztott repülésbiztonsági követelményeket. A repülőterek tervezése és létesítése során már be kell építeni a biztonsági megoldásokat, melyeknek betartására - csak nemzetközi ajánlások állnak rendelkezésre - azonban semmi nem kötelez, és ezek sem fedik le a repülőterek valamennyi kategóriáját.
- A repülésbiztonsági szakemberek képzése kiemelten fontos feladat. A légi közlekedésben dolgozó valamennyi szakembertől elvárható, hogy ismerje az alapvető repülésbiztonsági alapelveket és rendelkezzen repülésbiztonsági ismeretekkel. Komoly elmaradást jelent, hogy repülésbiztonsági szakmai területen nincs akkreditált, felsőfokú képzés Magyarországon, csak rövid, tanfolyami jelleggel történnek a képzések. Az egységes képzési rendszer hiánya miatt a légi közlekedés iparági szereplői, illetve a felügyelő hatóságok, valamint a vizsgáló szervezetek nem kezelik és alkalmazzák egységesen a vonatkozó előírásokat. A hatóságoknál, repülésbiztonsági szervezeteknél, illetve a repülő balesetek kivizsgálásával foglalkozó szakmai szervezetnél dolgozó szakemberek számára nincs előírás és lehetőség a megfelelő szintű szakmai gyakorlat fenntartására.
- Az állami repülés területén az egyik legnagyobb és nem kellő súllyal kezelt problémát az jelenti, hogy egyre kevesebb forrás áll rendelkezésre a biztonságos repülés feltételeinek biztosítására. Egyrészt az állami repülésre vonatkozó mutatók azt mutatják, hogy jók az eredményeink (az évente 10.000 órára interpolált légi közlekedési balesetek és súlyos repülőesemények száma), viszont az, hogy az egy helikoptervezetőre, repülőgépvezetőre jutó átlagos repülési idő alig haladja meg a 40-50 órát és folyamatos csökkenést mutat, magában hordozza a légi közlekedési események bekövetkezésének magas kockázatát. Súlyos hiányosság az állami repülés szabályozási területén, hogy évtizedek óta nincs meghatározva a repülési feladatok biztonságos végrehajtásához szükséges minimális repülési óraszám.

- A repülőbalesetek, katasztrófák érintettjeinek felkutatása állami feladat. A kutatás-mentésre szolgáló géppark elavult és folyamatos üzemképességi gondokkal küzd. Ha nem születik döntés nagyon rövid időn belül újabb gépek beszerzésére, pár éven belül egyetlen helikopter sem lesz a kutatás-mentési feladatokra. A felhasználható repülő üzemanyag mennyiség miatt lehet, hogy a kutatás-mentési szolgálat végrehajtási feltételeit is korlátozni kell, mert a személyzetek nem lesznek képesek biztonságosan feladataikat végrehajtani minden napszakban és időjárási viszonyok mellett. Fontos cél, hogy ez az állami kötelezettség ne szenvedjen csorbát és a legváratlanabb pillanatokban is olajozottan működjön. Célnak kell kitűzni, hogy egy katasztrófa vagy súlyos repülőesemény bekövetkeztekor képzett szolgálatok tevékenykedjenek a helyszínen. A kutatás-mentés területén össze kell hangolni a hazai és szomszédos országok polgári és katonai szervezeteinek a feladatait, miközben az együttműködést szükséges kiszélesíteni (integrálva a nemzetközi szervezeteket pl.: NATO, Vöröskereszt, stb.).
- A légiforgalmi szolgáltatás jól szabályozott európai szinten, a legnagyobb légiforgalmi szolgáltató fejlett SMS rendszerrel és jól képzett szakembergárdával rendelkezik. Ebben a környezetben jól megfelelő szinten működik a nemzeti szolgáltató. Magas szinten jelenítik meg a szakmai érdekeket a légiforgalmi szolgáltatás szakmai fórumain, azonban az állami részvétel nem minden esetben kielégítő, s ez a lemaradás veszélyét hordozza a versenyre nyitott nemzetközi környezetben. A hazai kis szolgáltatók (AFIS¹⁸) szinte teljesen szabályozatlan környezetben dolgoznak, mert a meglévő szabályozás elsősorban a nemzeti légiforgalmi szolgáltatóra vonatkozik.
- A repülésbiztonság szavatolásának legfontosabb eleme a jól képzett, kompetens és motivált ember, szakember, szakszemélyzet, illetve az emberi tényező kikerülhetetlen tárgyköre. Az emberi tényező kérdésében akkor járunk el helyesen, ha a repülés három alapvető rendszerét - „ember-gép-környezet” - tartjuk szem előtt. Ennek megfelelően az emberi tényezőkkel kapcsolatosan - igen széles kört felölelő - nemzetközi követelményrendszernek kell megfelelni, amelynek az ún. hivatásos terület kivételével igen kevesen tudnak teljesíteni a hazai repülési társadalomban. Míg az orvosi alkalmasság követelményei igen egzakt módon, jogszabályi szinten megjelennek, ennek követését is az illetékes hatóság kimagasló szinten végzi, az egyéb emberi tényezők szervezeteken belüli követésének és szükség szerinti javításának igénye még jogalkotói szinten sincs meg. Az emberi tényezők tárgyalásánál nem szabad megfedkezünk arról, hogy a légiközlekedés olyan területein ahol egyidejűleg több ember, vagy rendkívül nagy értékű berendezések biztonságát érintő kérdések azonnali eldöntése a feladat, komoly biztonsági kockázatot jelent a tevékenység egy bizonyos életkor feletti végzése (légijármű vezetés, légiforgalmi irányítás). Jelenleg nincsen intézményesített, és kellő egzisztenciális biztosítékot szolgáltató rendszer az ezt az életkort elérő szakemberek „frontvonalból” való méltányos visszahívására.
- Az az Európai Polgári Repülőbaleseteket Vizsgáló Hatóságok Hálózata (European Network of Civil Aviation Safety Investigators Authorities – ENCASIA), amelynek hazánk aktív tagja. A Közlekedés Biztonsági Szervezet (KBSZ) szakemberei aktív részvételükkel járulnak hozzá a szervezet hatékony működéséhez és a célkitűzésekben megfogalmazott célok eléréséhez.

6.2 Vízió, jövőkép

Magyarországon az állam, mint a légiközlekedés biztonság szavatolásának legfőbb felelőse, mind jogalkotói, mind jogalkalmazói szinten jól működtetett intézményrendszerrel szolgálja majd a dinamikus fejlődő légiközlekedés egészét. Az állam a rá háruló, jól körülhatárolható feladatrendszerrel jól képzett és motivált szakemberekkel, a legmagasabb repülésbiztonsági követelményeknek megfelelően látja majd el. Az iparág hatékony működésének és folyamatos fejlődésének biztosításához a szereplők közötti partneri együttműködést kell kialakítani.

¹⁸ Repülőtéri repüléstájékoztató szolgálat

Az általánossá vált repülésbiztonsági kultúra részeként, a „Just Culture” elv érvényesülése mentén működő önkéntes jelentési kultúrát kell kialakítani (rendellenesség jelzési rendszer), amely visszacsatolásaival segíti a légiközlekedés biztonságának növelését.

A fejlett szabályozási és ellenőrzési rendszert kell kialakítani, amelynek köszönhetően Magyarország a repülésbiztonsági auditokon a nemzetközi előírásoknak és követelménynek megfelelő – a nemzetközi közösség által elismert és elfogadott - eredményeket kell, hogy elérjen.

Az ország légiközlekedési komplexitásához igazodó, folyamatosan fejlődő nemzeti repülésbiztonsági programot kell kialakítani (SSP), amely tartalmazza a hazai légiközlekedésre vonatkozó repülésbiztonsági célokat, repülésbiztonsági szinteket, mutatószámokat, amelyek teljesítése az alágazatban működtetett, fejlett repülésbiztonság-irányítási rendszereken (SMS) keresztül kell, hogy megvalósuljon.

Az állami oktatási rendszerbe beemelt, akkreditált, posztgraduális és tanfolyami kereteken belüli repülésbiztonsági képzést kell működtetni az országban, amely a légiközlekedés területén szerzett alapképzettségre, és releváns szakmai tapasztalatra épülve, alapjául szolgál a megfelelő szintű repülésbiztonsági szakemberképzésnek. A repülésbiztonság különböző területeire programokat kell kidolgozni, amelyek mentén szabályozni kell a szakirányú elméleti és gyakorlati képzési feltételeket és a vonatkozó minimális követelményrendszereket.

Olyan gyártó, karbantartó és üzemeltető szervezeteket kell működtetni, amelyek a kellő részletességű és egyértelmű repülésbiztonságot szabályozó előírások betartása mellett, jól képzett szakemberekkel végzik tevékenységüket. A karbantartó szervezetek ezen túlmenően a gyártók által előírt biztonsági követelményeknek is meg kell, hogy feleljenek.

A magyar légtérben, a magas légiközlekedés biztonsági követelmények szerinti működés érdekében fejlett légiforgalmi, navigációs, földi és fedélzeti rendszereket és eljárásokat kell alkalmazni. A légtér igénybe vevők számára jól szervezett és hatékony kutató-mentő szolgáltatást kell biztosítani.

6.3 Megvalósítás, ellenőrzés mérőszámai, visszacsatolás alapelvei

Az SSP kialakítása és az ehhez kapcsolódó repülésbiztonsági adatszolgáltató/mérő-rendszer lehetővé teszi a repülésbiztonsági teljesítmény mérését az SMS rendszerrel kötelezően rendelkező szervezeteknél. Ezen adatok összegzésével megjeleníthetők az állami repülésbiztonsági mutatók, az SSP keretében megállapítható az elfogadható repülésbiztonsági szint, és lehetséges a repülésbiztonsági adat-szolgáltatás a nemzetközi szervezetek felé. Ez a repülésbiztonsági-teljesítmény alapú működés/felügyelet az üzemben tartók SMS rendszereinek és az állam SSP programjának fejlődésével fokozatosan alakul ki, és fejlődik.

Az SSP korai fejlődési szakaszában tipikusan az alábbi alapvető repülésbiztonsági teljesítmény mutatók alkalmazása lehetséges:

- a légiközlekedési jogszabályok kidolgozottsága/hiánya
- üzemeltetési eljárások/szabályok kidolgozottsága/hiánya
- szabályozóknak történő megfelelés szintje
- halálos légiközlekedési balesetek száma
- súlyos repülőesemények
- futópálya sértések/elhagyások száma

Az SSP későbbi fejlettebb állapotában, a repülésbiztonsági adat-szolgáltatás és elemzés magasabb fokán lehetővé válik, hogy az alapvető repülésbiztonsági teljesítmény mutatókon kívül kisebb súlyú, enyhébb következményekkel járó repülésbiztonsági teljesítmény mutatók is mérhetőek legyenek. (ilyenek például: idegen tárgyak a repülőtér forgalmi területén (FOD)¹⁹, földi járművek általi gurulóút sértések stb.)

Azon kisebb, nem kereskedelmi tevékenységet folytató légiközlekedési szervezeteknél, ahol az SMS nem kötelezően előírt, a hagyományos előíró-ellenőrző szabályzás/felügyelet alkalmazandó, mely az SMS elveinek-gyakorlatának fejlődésével, terjedésével fokozatosan ötvözhető az SMS elvekkel.

¹⁹ Foreign Object Debris

A stratégiai célok megvalósításához rendelhető mérőszámok és mértékegységek

A Chicagói Egyezmény függelékeiben (Annex) meghatározott szabványoktól és ajánlásoktól (SARPs) történő %-ban mérhető eltérést jelentősen csökkenteni kell a következő tíz évben. A bázisként vett 35%-hoz képest a 10%-os eltérés eléréséhez évi 2,5%-os felzárkózási ütem szükséges. Ez a %-os mértékegység az igen/nem jellegű célok megvalósulásának időbeli relatív helyzetét képes bemutatni, ugyanakkor az elérendő cél által kifejtett hatás nem feltétlenül jelenik meg ugyan abban a mértékben a repülésbiztonság eredményeiben. Az eltéréseket megállapító auditrendszer, bizonyítottan objektív és teljes egészében átlátható.

6.4 Intézkedési javaslatok

sorszám	stratégiai feladat leírása	időbeni lefutás			költség információ		
		azonnali	közép távon megvalósítandó max 5 éven belül	hosszú távon megvalósítandó 10éven belül	költsége millió ft	költsége az iparágat terheli	költsége az államot terheli
1	A CMA keretében a Chicagói Egyezmény Annexeiben meghatározott szabványoknak, ajánlásoknak való folyamatos megfelelés, az eddigi auditokon felvett nem megfelelések kijavítása elsődleges feladata jogalkotónak, a hatóságoknak és a légitársaságok területén működő szervezeteknek. Ennek érdekében meg kell hozni a szükséges jogalkotási, szabályalkotási, szervezet-átalakítási intézkedéseket, ehhez megfelelő forrásokat kell rendelni.	X			100	X	X
2	A jogalkotó és a légitársasági hatóság munkáját segítő, az egyes Annex-ek előírásait kiválóan ismerő szakemberekből létrehozott munkacsoportot kell felállítani.	X			20		X
3	Külön figyelmet kell fordítani a gyártás, karbantartás, légitársaság üzemben tartás során bekövetkezett események kezelésére, osztályozására és a vizsgálati eredmények tudatos hasznosítására.	X			20	X	X
4	El kell készíteni a kutatás-mentés nemzetközi előírásoknak megfelelő szabályozását, ennek hatékony működtetésére cselekvési programot kell kidolgozni.	X			20		X
5	A jogszabályok mellett a gyártók által meghatározott biztonsági szabványokat is be kell tartani a légitársasági tevékenység folytatásához.	X			100	X	X
6	Az ICAO előírásainak, az európai és európai uniós szabványoknak megfelelő, a hazai környezethez implementált Nemzeti Repülésbiztonsági Programot kell létrehozni, meg kell határozni a repülésbiztonság-irányítási rendszerekre vonatkozó követelményeket, támogatni kell annak bevezetését.	X			100		X
7	Meg kell teremteni a megfelelő jogi háttérrel a személyi sérüléssel nem járó, csak absztrakt veszélyhelyzetet gondatlanul előidéző cselekmény elkövetők büntetlenségét garantáló Just Culture filozófi alkalmazásának.	X			10		X

sorszám	stratégiai feladat leírása	időbeni lefutás			költség információ		
		azonnali	közép távon megvalósítandó max 5 éven belül	hosszú távon megvalósítandó 10 éven belül	költsége millió ft	költsége az iparágat terhelő	költsége az államot terhelő
8	Meg kell határozni, hogy a repülésbiztonság egyes területein milyen szakirányú elméleti és gyakorlati képzésben részesült szakemberek dolgozhassanak, milyen külföldön szerzett képzések fogadhatók el vagy honosíthatók.	X			-		X
9	Az egy-egy területet érintő nem megfelelések kijavítását követően, az elért eredmények igazoltatására az ICAO-tól visszaellenőrző audit lefolytatását kell kérni.		X		200	X	X
10	A légiközlekedés biztonság területén, a nemzetközi előírásokkal összhangban lévő, az uniós szabályokkal harmonizáló hazai szabályrendszert kell felállítani, amely elsősorban a megelőzést segíti, és csak másodsorban szorítkozik a már bekövetkezett események kezelésére.		X		-		X
11	A nemzetközi és uniós szabályokkal le nem fedett, a nemzeti jogalkotási hatáskörbe tartozó területen meg kell alkotni a repülésbiztonság magas szintjét biztosító, ugyanakkor az egyes részterületek sajátosságait figyelembe vevő szabályokat.		X		100		X
12	El kell végezni az előírt SSP/SMS bevezetéséhez szükséges fejlesztéseket.		X		500	X	X
13	Ki kell alakítani a légiközlekedésben felhasznált adatok minőségének garantálását biztosító rendszerét		X		50		
14	Cselekvési programot kell kidolgozni a légiközlekedés területén működő szervezetek, a repülőterek és leszállóhelyek folyamatos repülésbiztonsági ellenőrzésére, felügyeletére.		X		10		X
15	A repülésbiztonsági szakemberek tanfolyami képzésére oktató szervezeteket kell létrehozni.		X		70	X	X

sorszám	stratégiai feladat leírása	időbeni lefutás			költség információ		
		azonnali	közép távon megvalósítandó max 5 éven belül	hosszú távon megvalósítandó 10éven belül	költsége millió ft	költsége az iparágat terhelő	költsége az államot terhelő
16	Meg kell teremteni a lehetőségét a légiközlekedésben annak, hogy egy bizonyos kor felett - de még a nyudijas kor elérése előtt - egzisztenciális veszteség nélkül lehessen visszavonulni azon munkakörökből, ahol egyidejűleg több ember, vagy rendkívül nagy értékű berendezések biztonságát érintő kérdések azonnali eldöntése a feladat (légiforgalmi irányító, légijármű vezető)		X		1000	X	
17	A kis repülőterek légiforgalmi szolgáltatásához megfelelő és végrehajtható, elsősorban a biztonságot szolgáló szabályozást kell alkotni.		X		30		X
18	A megfelelő tűzfalvédelemmel és biztonsági elemekkel ellátott közös platformon működő IT rendszerek lehetőséget biztosíthatnának a nemzeti és nemzetközi adatáramlásra, és a repülésbiztonsági mutatók minden szereplő általi megismerésére és kontrollá		X		300	X	X
19	Erősíteni kell az állami repülésbiztonsági szervezetek (légiközlekedési hatóság, szakmai kivizsgáló szervezet) és a gyártó szervezetek közötti kapcsolatrendszerét.		X		-		X
20	Meg kell teremteni a SAFA hatékony működtetéséhez szükséges személyi, tárgyi feltételeket.		X		50		X
21	lehetővé kell tenni a halasztást nem tűrő repülésbiztonsági beruházások, közbeszerzési eljárás alóli kivételi körbe sorolását.		X		-		X
22	Meg kell teremteni az állami oktatási rendszer keretein belül az akkreditált posztgraduális repülésbiztonsági szakemberképzést, a tanfolyami keretek egyidejű megtartása mellett, amely képzettség a repülés valamelyik ágazatában szerzett alapképzettség és releváns szakmai tapasztalat után válhat valakiből.		X	X	100		X
23	Támogatni kell azon IT rendszerek bevezetésére irányuló pályázatokat, amelyek elősegíti a repülésbiztonság meghatározott szinten tartását.			X	100		X
				Összesen:	2880		

7 Légiközlekedés Védelem

A légügyi stratégia légiközlekedés védelmi fejezetének fő célja, hogy átfogó keretet biztosítson a polgári légiközlekedés jogellenes cselekményekkel szembeni védelme, és legfontosabb feladata e cselekmények megelőzése vonatkozásában. A nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. év december hó 7. napján aláírt Egyezmény Függetlékeinek kihirdetéséről szóló 2007. évi XLVI. törvénnyel kihirdetett „Polgári Légiközlekedés jogellenes cselekményekkel szembeni védelméről” szóló 17. számú Függetléke definíciója szerint jogellenes cselekmény minden olyan cselekmény, vagy cselekmény kísérlet, amely veszélyezteti a polgári repülés és légi szállítás biztonságát, úgy mint: a levegőben, illetve földön tartózkodó légi jármű jogellenes hatalomba kerítése, túszejtés a légi jármű fedélzetén vagy a repülőtéren, erőszakos behatolás a légi jármű fedélzetén, repülőtéren, vagy légiforgalmi létesítmény területén, bűncselekmény végrehajtása céljából fegyver, veszélyes eszköz vagy anyag elhelyezése a légi jármű fedélzetén vagy repülőtéren, félrevezető információ közlése amennyiben földön vagy levegőben tartózkodó légi járművön, repülőtéren vagy polgári repülési létesítmény területén tartózkodó utasok, légi jármű személyzet, földi személyzet, vagy a nagy közönség biztonságát veszélyezteti.

Fenti nemzetközi követelményeknek való folyamatos nemzeti megfelelést a büntető törvénykönyvről szóló 1978. évi IV. törvény vonatkozó paragrafusainak alkalmazásával maradéktalanul biztosítja.

7.1 Helyzetelemzés, jellemző külső belső adottságok, problémák

A polgári légiközlekedés sajátossága, hogy működését évtizedek óta kiemelt nemzetközi terrorveszélyeztetettség és fenyegetettség mellett kell fenntartani, mely várhatóan a jövőre nézve is fennmarad. Jellemzője továbbá, hogy kis ráfordítással is nagy károkat képesek elérni és egy-egy merénylővel szemben nagyságrendekkel nagyobb védelmi személyzet alkalmazása szükséges.

- A polgári légiközlekedés jogellenes cselekményekkel szembeni védelme megjelent az állam nemzetközi kötelezettségvállalásainak körében is. 2004-óta kiépült az EU-s joganyagot ismerő és használó közigazgatási rendszer. Ugyanakkor a gyakorlati végrehajtás során problémaként merülnek fel a belső jogi szabályozás hiányosságai, az EU határozatok végrehajtásának jogi korlátai, (kiemelten a védett adattartalmú határozatokra) miatt.

A védelmi rendszer képességeiről objektív képet nyújtanak az ICAO USAP és az Európai Bizottság légiközlekedés védelmi auditjai, melyek a légiközlekedés védelmében résztvevőket folyamatos ellenőrzésre és fejlesztésre kényszerítik. A nemzetközi ellenőrzések rámutattak a jogalkalmazás hiányosságaira és az érintett szereplők érdekkörében felmerülő problémákra, amelyet a saját tapasztalataink is alátámasztanak. Ugyanakkor a nemzetközi/EU-s joganyag nem minden esetben nyújt elégséges forrást, nem veszi teljesen figyelembe az egyes tagországok eltérő lehetőségeit, sajátosságait. A nemzeti szabályozásban sok esetben a szigorúbb nemzetközi szabályok kerülnek alkalmazásra a nemzeti szabályozási körbe tartozó repülésekre (pl. sport és szabadidős repülőterek), amelyek felesleges többlet terhet jelenthetnek az érintetteknek.

- Megállapítható, hogy a légiközlekedés védelmi rendszer nem működhet hatékonyan megfelelő kockázat és fenyegetettség felismerő, elemző, felderítő rendszer nélkül.

A nemzeti felderítő rendszerünk korszerű eszközöket, berendezéseket alkalmaz és jól képzett humán erőforrással rendelkezik, amely folyamatos ellenőrzés végrehajtásával működik és hatékony kockázatelemzéssel segíti a döntések meghozatalát. Ezzel szemben problémaként azonosítottuk esetenként a jogi szabályozatlanságot, a nem megfelelő felelősségi szabályokat, a párhuzamos hatáskörök és rivalizálás meglétét, a nem megfelelő kommunikációt és ebből adódó információvesztést, továbbá a védelmi tudatosság hiányosságait. Az erős ellenőrzési rendszer kialakításához elengedhetetlen a konszenzuson alapuló szabályozás és partneri viszonyokon alapuló együttműködés.

A felderítés sajátosságai a törvényesség, a teljesség, a gyorsaság és a titkosság.

A légitözlekedés védelmével kapcsolatos felderítő tevékenység csak a hatályos jogszabályok betartásával végezhető. A felderítést folytató hatóságok és az abban résztvevők nem terjeszkedhetnek túl a törvényes kereteken. Az adatok megszerzése, kezelése, továbbítása és feldolgozása során szem előtt kell tartani azt, hogy a felderítés során keletkező adatok személyes adatok, melyet csak törvényi felhatalmazás alapján lehet kezelni. Mindazonáltal a légitözlekedés szereplői (repülőterek üzembentartói, légitársaságok, egyéb érintett gazdasági társaságok) jelenleg is részt vesznek a légitözlekedés elleni jogellenes cselekmények felderítésében. A megnövekedett terror fenyegetettségre tekintettel szükséges ezen vállalkozások és szervezetek fokozottabb bevonása a felderítésbe, melyhez meg kell teremteni a törvényi felhatalmazásokat a rendőrséggel és a nemzetbiztonsági szolgálatokkal való, jelenleginél hatékonyabb együttműködés jogszabályi és intézményi feltételeinek megalapozása érdekében.

A felderítés teljessége alatt azt értjük, hogy minden, a légitözlekedés fenyegettségével kapcsolatos, a készülő jogellenes cselekményekre vonatkozó releváns adat eljusson a rendőrséghez, valamint a nemzetbiztonsági szolgálatokhoz. Ennek érdekében el kell érni, hogy a magas kockázatú nyilvános repülőtereken a rendvédelmi szervek, a hatóságok, és a légitözlekedés szereplői hatékony, felderítő, információs rendszert tartsanak fenn, biztosítva, hogy egyetlen lényeges adat vagy információ se vesszen el.

A teljesség és a gyorsaság követelménye együtt biztosítja a felderítés hatékonyságát. Fontos követelmény a felderítő-információs rendszer rendszeres tesztelése, a repülőteri alkalmazottak és légitársaságok személyzeteinek folyamatos képzése, oktatása, részben a tesztelések alapján feltárt, részben az új elkövetési formákra, új módszerekre vonatkozó információkra. Hatékonyság csak a folyamatosan ellenőrzött és „karbantartott” felderítő-információs hálózattól várható.

A légitözlekedés elleni jogellenes cselekmények felderítése szempontjából kiemelkedő jelentőségű, hogy az adatvédelmi szabályok betartása mellett minden arra jogosult megkaphassa a szükséges adatokat. E követelmény megvalósulása érdekében meg kell alkotni a szükséges jogi és belső szabályozási eszközöket, illetve az érintett állományt folyamatosan tesztelni és képezni szükséges.

A felderítés elsődleges célja a megelőzés, azonban a felderítésnek komoly szerepe van az előkészített, a megkísérelt, vagy a folyamatban lévő cselekmények megszakításában, a befejezett bűncselekmény következményeinek elhárításában, az elkövetők azonosításában és elfogásában is.

Amíg a légitözlekedés elleni jogellenes cselekmények felderítése, a megkísérelt, vagy folyamatban lévő bűncselekmények felszámolása, a befejezett bűncselekmény elkövetőinek elfogása az állami fegyveres rendvédelmi, valamint az igazságszolgáltatási szervek feladata, addig a megelőzésben – különös tekintettel az információgyűjtésre és továbbításra - szerepet kell vállalnia a légitözlekedés valamennyi szereplőjének.

A schengeni ellenőrzési rendszer, mint a hatékony határellenőrzési rendszer alapja, a felderítő rendszer aktív részeként elősegíti a légitözlekedés jogellenes cselekményekkel szembeni védelmét. A SIS rendszer tagjaként kihasználhatóak a nemzetközi együttműködésben rejlő felderítési lehetőségek. A határforgalmi ellenőrzések és vámvizsgálatok végrehajtásához európai színvonalú, nemzetközileg elismert infrastruktúra és berendezések állnak rendelkezésünkre. A nemzetközi schengeni és vám együttműködés erősítése hatékonyabb felderítést eredményezhet.

- A veszélyeztetettség arányos védelmi rendszer erőssége a rugalmasság és gyorsaság. Ugyanakkor nehéz meghatározni az arányosság feltételeit, és jogi szempontból is elfogadható kategóriákba sorolni a repülőtereket. Problémát jelenthet a fenyegetettség nem megfelelő, illetve késlekedve történő felismerése és a felelős személye és jogkörei meghatározásának hiánya.

A légiközlekedés védelmi rendszer védelmi ellenőrzési, objektum és területvédelmi feladatainak végrehajtásához európai színvonalú, nemzetközileg elismert infrastruktúra és berendezések állnak rendelkezésre, azonban a humán erőforrás létszám problémái, a védelmi személyzetek mulasztásai elősegíthetik a jogellenes cselekmények elkövetésének sikerességét, illetve nemzetközi auditokon való nem megfelelést eredményezhetnek.

A háttér ellenőrzések intézményrendszerének erősítése nemzetközi együttműködéssel és tapasztalatcserével hatékonyabbá tehető.

A jogszabályokban meghatározott, a légiközlekedés védelme szempontjából kiemelten védett objektumokba szülő belépőkártyák kiadása, nyilvántartása, ellenőrzése vonatkozásában megállapítható, hogy európai színvonalú beléptető és nyilvántartó rendszerrel rendelkeznek az érintett repülőterek. Problémát az ellenőrzési rendszer technikai és humán erőforrás problémái jelentenek.

Az engedélyezési, ellenőrzési/felügyeleti tevékenység hiányosságai elősegítik a rendszer működési hibáinak fennmaradását és a nemzetközi auditokon való nem megfelelést. Nem egyértelmű a feladatok megfelelő szintre telepítése, mint ahogyan a meglévő párhuzamosságokat is kezelni szükséges.

- Nemzetközi auditok hiányosságként állapították meg, hogy a felelős hatóság nemzetközi jogszabályokban előírt kötelező feladat, hatás, és illetékességi körének átvezetése a nemzeti jogszabályi rendszerben nem egyértelmű. Ez a gyakorlatban teret ad több hatóság és szerv rivalizálásának, a párhuzamos feladat és hatáskörök pedig veszélyeztetik a hatékony és eredményes feladat végrehajtást. A nem megfelelő kommunikáció információ veszteséhez vezethet.
-
- Felkészült oktatói gárda áll rendelkezésre a légiközlekedés védelmi képzések megfelelő színvonalú biztosítására, a szakismeretek folyamatos átadására, ellenőrzésére és a vizsgáztatásra. Ez lehetőséget teremt az új eszközök és módszerek azonnali bevezetésére. Ugyanakkor probléma, hogy a jelenlegi képzési rendszer nem akkreditált, nincs egységes, kidolgozott tananyag és hiányzik az egységes vizsgakövetelmény. Kockázatot jelenthet, hogy amennyiben nem egységesül, a képzés és a vizsgáztatás rendszere, úgy nem megfelelő képzettségű védelmi ellenőrök kerülhetnek kibocsátásra, amely akár a képesítések nemzetközi el nem fogadását is eredményezhetik. Ennek esélyét csökkentheti a nemzetközi képzéseken való részvétel.
- A védelmi költségek megosztása vonatkozásában megállapítható, hogy a meglévő finanszírozási modell a védelmi rendszer stabil működését biztosítja. Ugyanakkor a jelenlegi források mellett az állami szervek alulfinanszírozottak és a területen fellépő forráshiány a védelmi szint csökkenéséhez vezethet. Javíthat a helyzeten az EU pályázati források igénybe vétele.

7.2 Vízió, jövőkép

Hatékonyan, a rendelkezésre álló erőforrások optimális felhasználásával biztosítani kell a polgári légiközlekedés jogellenes cselekményekkel szembeni védelmét. A fenti cél eléréséhez szükséges a nemzeti szintű jogszabályokat, egyéb végrehajtási szabályokat átdolgozni, a végrehajtáshoz szükséges intézményi hátteret, infrastruktúrát kialakítani és az ágazatban dolgozó humánerőforrás védelmi tudatosságát folyamatosan növelni.

Indokoltnak tartanánk a szigorított védelmi területre belépésre jogosító repülőterei belépőkártyák kiadása során a belépőkártyák közokirattá minősítését, mivel az ezzel járó közokirati védelem növelné a légiközlekedés védelem hatékonyságát.

A légiközlekedés védelmi rendszer hatékony működtetéséhez ki kell alakítani egy megfelelő minőségirányítási rendszert (Quality Control System).

A polgári légitársaságok jogellenes cselekményekkel szembeni védelméhez szorosan kapcsolódó rövidtávú stratégiai cél a nemzeti jogszabályok felülvizsgálata, szükséges esetben a hiányzó jogszabályok kidolgozása, illetve a veszélyeztetettséggel arányos védelmi rendszer kialakítása, a Schengen-i rendszerrel és a vámellenőrzésekkel való harmonikus együttműködés, amely elősegíti a légitársaságok védelmi feladatainak hatékony végrehajtását.

Rövid-, közép- és hosszú távú célunk továbbá a nemzetközi előírásoknak való maradéktalan megfelelés, a Nemzeti Kritikus Infrastruktúráként azonosított objektumokkal szembeni előírásoknak való megfelelés költséghatékonyság elérése és a versenyképesség javítása. Rövid és középtávú célként határoztuk meg a meglévő párhuzamosságok megszüntetését és ügyfélbarát védelmi rendszer kialakítását a védelmi képességek csökkenése nélkül.

A repülőtereket légitársaságok védelmi szempontból 3 kategóriába sorolandóak:

1. Magas biztonsági kockázatú repülőtér. Ezek jellemzően a nemzetközi légitársaságok számára folyamatosan igénybe vehető repülőterek, lehetőség van alternatív védelmi intézkedések engedélyezésére és bevezetésére.
2. Közepes biztonsági kockázatú repülőtér. Ilyen lehet pl. az időszakos, vagy ideiglenes jellegű nemzetközi forgalmat bonyolító repülőtér, az ideiglenes határnyitási jogosultsággal rendelkező repülőtér és a belföldi kereskedelmi légitársaságok céljára igénybe vehető repülőtér, ahol szintén lehetőség van alternatív védelmi intézkedések engedélyezésére és bevezetésére
3. Alacsony biztonsági kockázatú repülőtér. Ilyen lehet az első két pontba nem sorolt pl. belföldi forgalomra igénybe vehető repülőterek (ide érthetők a szabadidős repülőterek, vitorlázó repülőterek stb. és veszélyeztetettséggel arányos védelmi intézkedésekre lenne lehetőség nemzeti szabályozási háttérrel)

Ezen repülőterek esetében speciális nemzeti szabályozás alá eső, EU előírásokkal harmonizáló szabályokat javasolunk bevezetni. Ezen repülőterek mentesülnének a védelmi bizottság létrehozása alól, ezt a feladatot megyei szinten egy-egy Megyei Repülőtéri Védelmi Bizottság látná el kvázi ernyőként úgy, hogy a bizottságban tagok lennének a repülőterek üzemeltetői, használói, a katasztrófavédelem, az AH, és a megyei RFK (főkapitány vagy rendészeti helyettes vezetésével) amely vezetné a testületet. A repülőterek üzemeltetői, illetőleg a sportklubok vezetői elkészítik az adott kisrepülőtér védelmi tervét, amelyet a bizottság elfogad és felterjeszti az NKH LH-nak jóváhagyásra. A repülőtereket LVB monitoring terv alapján évente egy-két alkalommal ellenőriznék az illetékes szervek.

7.3 Intézkedési javaslatok

Intézkedési javaslatok		Ütemezés			Költségek megoszlása		
Témakör megnevezése	Stratégiai feladat leírása	Rövidtávú	Középtávú	Hosszútávú	M Ft.	Iparág	Allam
1. Nemzetközi kötelezettségvállalások teljesítése	Polgári légitársaságok jogellenes cselekményekkel szembeni védelme	X	X	X		X	X
	Nemzeti jogszabályok felülvizsgálata, a belső jogi szabályozás hiányosságainak megszüntetése a még hiányzó jogszabályok kidolgozása	X					X
	A nemzetközi/EU-s joganyag által nem kellő részletességgel szabályozott, hazánk eltérő sajátosságait, lehetőségeit figyelmen kívül hagyó kérdések szabályozása, a túlszabályozás elkerülésével	X	X				X
2. Kockázat és fenyegetettség felismerő, elemző, felderítő rendszer	Korszerű infrastruktúra és berendezések alkalmazása		X			X	X
	Jogi szabályozatlanság, nem megfelelő felelősségi szabályok, a párhuzamos hatáskörök és rivalizálás meglétének, a nem megfelelő kommunikáció és információvesztésnek, továbbá a védelmi tudatosság hiányosságainak megszüntetése	X					X
	Védelemben dolgozók ellenőrzésének hiányosságai	X					X
	A törvényesség, teljesség, gyorsaság és titkosság biztosítása	X					X

3. Veszélyeztetettséggel arányos védelmi rendszer	Védelmi ellenőrzések	X				X	X
	Objektum és területvédelem, repülőterek biztonsági kockázat alapján történő kategóriába sorolása (Magas-közepes-alacsony biztonsági kockázatú repülőterek)		X			X	X
	Határforgalmi ellenőrzés és vámvizsgálat	X					X
	Háttér ellenőrzések	X					X
	Belépőkártyák kiadása, nyilvántartása, ellenőrzése	X	X			X	X
	Védelmi feladatok végrehajtási szinten szabályozása	X				X	X
	Stratégiai elemzések	X					X
	Ügyfélbarát védelmi rendszer kialakítása			X		X	X
4. Hatékony minőség-irányítási rendszer (Quality Control System)	Ellenőrzés, felügyelet, stratégiai elemzések	X	X	X		X	X
	A stratégia bevezetésének visszaellenőrzése, javaslatétel a szükséges módosításokra		X	X			X
	Költséghatékonyság és versenyképesség javítása	X				X	
5. A felelős hatóság nemzetközi jogszabályokban előírt kötelező feladat, hatás, és illetékességi körének átvezetése	Nemzeti jogi szabályozás hiányosságainak megszüntetése, párhuzamos jogkörök, illetve a rivalizálás kizárása	X					X
	Felelős hatóság szervezeti, létszám és infrastruktúra feltételeinek biztosítása	X					X
6. Légiközlekedés védelmi képzések	Oktatás, vizsgáztatás		X			X	
	Nemzetközi képzéseken való részvétel, tapasztalatcsere		X			X	X
7. Védelmi költségek megosztása	Jelenlegi finanszírozási modell fenntartása	X	X	X		X	X

7.4 A Stratégia bevezetésének visszaellenőrzése, alapelvei, mérőszámai, szükséges módosításai

A stratégia bevezetésének rövid-, közép- és hosszú távú feladatai az előző pontban szereplő Ütemterv koncepcionális kormányzati jóváhagyásra beterjesztésre kerülő előterjesztésében szerepelnek. Ennek jóváhagyását követően a légiközlekedésért felelős hatóság elkészíti az Ütemterv rövid-, közép- és hosszú távú végrehajtási változatát és jóváhagyásra beterjeszti a Légiközlekedés Védelmi Bizottság elé. A bevezetett intézkedések visszaellenőrzését az illetékes hatóság a megfelelést ellenőrző hatóságok bevonásával végzi.

A stratégia bevezetésének visszaellenőrzéséhez elsődlegesen a Légiközlekedés Védelmi Minőségirányítási Rendszert tervezzük felhasználni, melynek adatai alapján az illetékes kormányzati felügyeleti szervek értékelések, elemzések elkészítésével ellenőrizhetik a stratégiai feladatok megvalósulásának eredményességét és hatékonyságát. A légiközlekedés védelmi rendszer alapvető teljesítmény mutatói a következők lehetnek:

- A légiközlekedés védelmi jogszabályok kidolgozottsága/alkalmazhatósága/hiánya
- A Minőségirányítási Rendszer által végzett hatósági, üzemeltetői, stb. monitoring és ellenőrzési feladatok eredményei
- A nemzetközi/ nemzeti előírásoknak való megfelelés minimum követelményei
- Nemzetközi auditok megállapításai a követelmények alkalmazásának megfelelőségéről
- Légiközlekedés védelmi jogellenes cselekmények, események, rendkívüli helyzetek száma

Fenti alapadatok összevetéséből és viszonyításából mérhető a védelmi rendszer fejlődése. Kiindulási adatnak – figyelembe véve a nemzetközi auditok korábbi negatív megállapításait (pl. 15. Cikkely bevezetése) – javasoljuk a nemzetközi és nemzeti kötelezettségeknek való minimum légiközlekedés védelmi követelményeket meghatározni.

8 Repülőterek, leszállóhelyek és azokhoz kapcsolódó kérdések

A fejezet összefoglalja a jelenkor lehetőségeit, a kiindulópontok és adottságok rendszerét, majd számba veszi a magyar repülőterek fejlesztésének lehetőségeit figyelemmel a többi alrendszerbeli hatásra.

Az utas- és cargo forgalom kiemelt hányadát lebonyolító nagygépes repülés infrastruktúrájának alapját képező repülőterek piac és munkalehetőség teremtő hatásai miatt nem elhanyagolható tényezőként egyéb stratégiák elemeit is képzik. Mindemellett, a kedvtelési, szabadidős repülés számára otthont adó repülőterek fejlesztése sem mellőzhető, figyelemmel a repülésben elért magyar eredményekre.

A 2010 utáni európai közlekedéspolitika célja – tekintettel arra, hogy a közlekedési ágazat az európai gazdaság létfontosságú eleme – egy olyan fenntartható fejlődési stratégiai kialakítása, amelyben megvalósul a különböző közlekedési ágazatok közötti interoperabilitás és intermodalitás.

E körben kell áttekinteni, hogy az önkormányzatok milyen hatékonysággal és eszközökkel tudják a tulajdonukban álló repülőtereket hatékonyan üzemeltetni; illetve szükségesnek mutatkozik egy olyan – kifejezetten az önkormányzatok és az önkormányzati tulajdonú repülőterek számára nyitva álló – támogatási – ösztönzési rendszer kimunkálása, ahol az állam aktív és segítő szerepet egyszerre tud megjeleníteni – a magántőke bevonásának lehetőségével egyidejűleg.

Kiemelten fontos a nemzetközi forgalomban résztvevő repülőterek szolgáltatási, üzemeltetési színvonalának egységesítése, különös hangsúlyt fektetve a légiforgalmi tájékoztató-irányító szolgálatok, rendőrségi, tűzoltósági, vám- és nem utolsó sorban a repülésvédelmi szolgálatok tekintetében. Az állami szerepvállalás erősítése elengedhetetlen a nemzetbiztonsági kockázatok elleni védekezés érdekében.

Ugyanakkor napjainkban egyetlen szakpolitika sem hagyhatja figyelmen kívül a környezetvédelmi és energiahatékonysági kérdéseket; amint arra is tekintettel kell lenni, hogy a közlekedési szektor határokön átvívelő jellegéből eredően, a nemzeti közlekedési stratégia meghatározása a nemzetközi és európai folyamatok, trendek tükrében értelmezhető hatékonyan.

8.1 Helyzetelemzés, jellemző külső-belső adottságok, problémák

8.1.1 Repülőterek

A jogi szabályozás változása alapján a 2011-es év végére Magyarország mintegy 120 repülőteret fog nyilvántartani. Ebben egyaránt benne foglaltatnak a jelenlegi jogosítások szerinti nemzetközi (Budapest, Debrecen és Sármellék), a nyilvános kereskedelmi (Győr-Pér, Pécs) nyilvános nem kereskedelmi (Nyíregyháza), valamint a nem nyilvános repülőterek (pl. Budaörs, Hármashatárhegy, Békéscsaba, Szeged, stb.) is, valamint a három katonai repülőtér (Kecskemét, Pápa, Szolnok).

A kategóriák és a teljes rendszer újragondolása elkezdődött. A jelenlegi hazai jogi szabályozás legfőbb problémája, hogy azonos rendelkezések vonatkoznak a nemzetközi kereskedelmi és a nemzeti hatáskörbe tartozó szabadidős- és sport tevékenységet kiszolgáló repülőterekre is. A fejezet célja a repülőterek kategorizálása, a nemzeti szabályozási kör alá tartozó repülőterek meghatározása, és az egyes kategóriák feltételrendszerének kialakítása.

A magyar repülőterek kategóriái, illetve az ahhoz kapcsolódó követelmények újragondolása során a kiindulópontot a vonatkozó európai uniós jogszabályok²⁰ hatás- és feladatköri meghatározása jelenti.

²⁰ 216/2008/EK rendeletnek a repülőterek, a légiforgalmi szolgáltatás és a léginavigációs szolgálatok tekintetében történő módosításáról, valamint a 2006/23/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló 1108/2009/EK rendelet

Mindez a követelményrendszer költségvonzatának kalkulálása miatt is fontos.

A repülőterek fejlesztése fontos eleme a hazai közlekedési infrastruktúra fejlesztésének, az intermodalitás biztosításával a légiközlekedés vasúti, vízi és közúti kapcsolatait a logisztikai iparág, mint húzóágazat szolgálatába lehetne állítani. Ezzel szemben a hazai cargo-szállítás volumene elenyésző, a repülőterek infrastrukturális kapcsolata nem versenyképes.

Az elmúlt években összehangolatlan fejlesztések történtek a vidéki repülőtereken. Az így létrejött egyébként komoly infrastruktúrát jelentő repülőterek működtetése nem volt sikeres. Az esetek többségében az üzemeltetés csak komoly tulajdonosi, anyagi hozzájárulással volt megoldható.

8.1.2 A leszállóhelyek jelenlegi helyzetének bemutatása

Magyarországon leszállóhely kategóriába (pl. mezőgazdasági-, séta-, és rendezvényhez kapcsolódó leszállóhely) szintén mintegy 100 földterületet sorolnak.

Ezen légügyi stratégia megerősített célja, hogy ahol a tevékenység jellege indokolja, ott fenntartsa és egyszerűsítse a leszállóhelyek működését, engedélyezését, ugyanakkor, ezzel párhuzamosan visszaszorítsa a leszállóhely álcájába öltöztetett kereskedelmi repülés gyakorlatát. A tevékenységek egyértelmű definiálása utat nyit egy olyan szabályozás és gyakorlat felé, amely a biztonság szem előtt tartása mellett segíti az adott tevékenységi körben szolgáltatást nyújtókat, dolgozókat.

8.1.3 Földi kiszolgálás

A földi kiszolgálás biztonsági, valamint az adott repülőtér szolgáltatási szempontú minősítéséhez kapcsolódóan kiemelten fontos terület. Jelenleg az egyik legnagyobb probléma ezen a területen, hogy a hatályos jogszabályok nem biztosítanak megfelelő ellenőrzési és szankcionálási jogkört az eljáró hatóságoknak.

Az elmúlt másfél évtized jogalkalmazási tapasztalatai, illetve a földi kiszolgálás területén végbemenő technikai innováció arra készítette az Európai Uniót, hogy újragondolja a vonatkozó joganyagot.²¹ Az irányelv egyszerűsítése és egyértelműsítése mellett a megalkotandó európai uniós rendelet a piac még nagyobb mértékű megnyitását és az irányelv végrehajtása óta felmerült kérdések rendezését is célozná.

A magyar földi kiszolgálási helyzet és a szabályozási kérdések felülvizsgálata kapcsán mindenképpen szükséges bevárni az európai uniós szabályozás kihirdetését. E körben figyelembe kell majd venni, hogy bizonyos földi kiszolgálási tevékenységek hatályát kizárólag a kereskedelmi repülőterekre, vagy azon túl is ki kell-e terjeszteni. Szintén szükséges az egyes tevékenységek feltétel-, követelmény és tevékenység rendszerének kibontása.

8.2 Vízió, jövőkép

- Kívánatos a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér vezető közép-európai központi gyűjtő – elosztó repülőtérre fejlesztése;
- A lebonyolított fogalmuk és elhelyezkedésük okán az európai hálózati kapacitásra hatással lévő repülőterek esetében végre kell hajtani az Egységes Európai Égbolt Bevezetés (European Single Sky Implementation - ESSIP) követelményrendszernek megfelelően előirányzott repülőtér fejlesztéseket az 5 éves gördülő kapacitástervezést, valamint az adatok Egységes Európai Égbolt Helyi Bevezetés (Local Single Sky Implementation - LSSIP) dokumentumban történő éves közzétételét;
- A kereskedelmi repülőtereken a 300/2008/EK rendelet szerint azonos feltételeket kell biztosítani minden odaérkező légi jármű számára, a határnyitási költségek tekintetében is;
- Nemzetközi kereskedelmi repülőterek esetén kiemelten magasak a repülőtéri repüléstájékoztató és a légiforgalmi irányító szolgálatok, rendőrségi, tűzoltósági, vám- és nem utolsó sorban a repülésvédelmi költségek. Cél, hogy ezeket a költségeket egy kellően prosperáló repülőtér ki tudja termelni, vagy amennyiben az állam szakmai-, illetve fejlesztéspolitikai szempontok alapján hozzájárul e költségek viseléséhez, úgy azt ne alanyi alapon tegye;

²¹ A közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról szóló 96/67/EGK irányelv

- A volt vagy jelenlegi katonai repülőterek polgári célú hasznosítása, különös tekintettel arra, ha nagy volumenű, hazai-, vagy külföldi beruházásban megvalósuló ipari létesítmény található a vonzáskörzetében.

A földi kiszolgálás

A piaci működés előnyei mellett is tekintettel kell lenni adott infrastruktúra biztonsági és kapacitási korlátaira, amelyek legitim módon indokolhatnak bizonyos korlátozásokat, ha azok a tárgykörhöz kapcsolódóan, objektívek, átláthatóak és hátrányos megkülönböztetéstől mentesek. Ennek fényében a földi kiszolgálás piacának hatékony működéséhez elengedhetetlen az ágazati hatóság prudens működése mellett a piaci szereplők diszkriminációmentes és törvényes piacra jutásának biztosítása, valamint a piac működésének hatásosságát maximálisan szem előtt tartó szabályozói beavatkozás az esetleges kapacitáskorlátos helyzetekben.

8.3 Intézkedési javaslat

A repülőterek kategorizálásának újragondolás során kiemelt figyelmet kell fordítani az ICAO Annex 14 által megvont határvonalnak, illetve az ahhoz tartozó, kiemelten magas követelmény- és költségigényeknek, továbbá, ugyancsak tekintetbe kell venni, hogy 2013. január 1-jétől az Európai Unió szabályozási körébe vonja a kereskedelmi célú légiszállítást szolgáló és műszer szerinti megközelítési és indulási eljárásokat alkalmazó 800 méternél hosszabb, burkolt futópályával, rendelkező, nyilvános repülőterek szabályozási és felügyeleti spektrumát – az előbbieken meghatározott következményekkel és követelményekkel.

Számítani kell azonban arra is, hogy a közeljövőben az Unió valamennyi repülőterre kiterjeszti majd az EASA hatáskörét.

8.3.1 Fejlesztés/létesítés esetén vizsgálni javasolt szempontok:

- Meglévő repülőtér esetén annak fizikai jellemzőinek, tulajdonságainak (futópálya jellege, hossza, állapota, műszerezettség, a berendezések, kiszolgáló épületek állapota stb.) és az üzemeltető pénzügyi megfelelőségének vizsgálata;
- Környezetvédelem (zaj, káros anyag kibocsátás, talajszennyezés);
- Az adott régió fejlettsége, fejlesztési lehetőségei, a repülőtér közelében elhelyezkedő város adottságai (lakosságszám; fizetőképes kereslet; ipar / mezőgazdaság, export / import lehetősége; raktározási lehetőség);
- A turisztikai stratégia, a turizmus, illetve annak fejlesztési irányai (pl. gyógyturizmus);
- A szomszédos országok határ menti repülőtereinek fejlettsége;
- A közút- és vasúthálózat kiépítettségének áttekintése repülőtér létesítés esetén – különös figyelemmel a létesíteni kívánt repülőtér elsődleges funkciójára, valamint az intermodalitás szempontjára;
- Annak vizsgálata, hogy a repülőtér létesítésének az adott régióra milyen továbbgyűrűző, pozitív hatásai lehetnek;
- Repülőtér létesítésének vagy fejlesztésének hatása a már meglévő repülőterek működésére;
- Tekintettel kell lenni arra, hogy a repülőtér üzemeltetés egy kiemelten költséges tevékenység, ezért a fejlesztéshez megfelelően hosszútávú és megalapozott üzleti koncepció szükséges;
- A nemzetközi példák alapján javasolt annak vizsgálata, hogy a repülőterek tulajdonosainak és az érintett önkormányzatoknak a bevonásával kidolgozható-e egy integrált fejlesztési koncepció a kereskedelmi forgalmat bonyolító repülőterek szolgáltatási, üzemeltetési színvonalának emelése, valamint az Európai Unió források sikeres allokálása érdekében.

8.3.2 Javasolt repülőtéri kategóriák és az azokhoz tartozó követelmények:

- **Polgári repülőtér:** polgári célú repülések számára nyitva álló repülőtér
 - **Nyilvános kereskedelmi repülőtér:** menetrend szerinti és nem menetrend szerinti utas, áru és poggyász forgalmat lebonyolító repülőtér. A határnyitás kérdése körében megfontolandó az állam támogató szerepének megjelenítése – a Kormányzat jóváhagyásának birtokában.
Nemzetközi repülőtér: a követelményrendszer azonos, azonban feltételrendszer kötelezettje más.
 - **General air traffic repülőtér:** olyan nyilvános repülőtér, mely nem bonyolít kereskedelmi forgalmat.
 - **Nem nyilvános repülőtér, sport- és szabadidős repülőtér:** az üzemeltető engedélyével vállalati és munkavégzési célú, valamint magán- és sport repülések számára igénybevehető repülőtér.
 - **Mentőrepüléseket kiszolgáló repülőtér:** a feladatából eredően a mentési célú repülést végrehajtó légi jármű (jellemzően helikopter) bárhol leszállhat, és figyelemmel a már részletezett mentő leszállóhely indoklására, a bázis jellegű mentő repülőterek létesítése is lehetséges.
- **Állami repülőtér:**
 - **Katonai repülőtér:** katonai célú repülések számára nyitva álló repülőtér.
 - **Egyéb állami repülőtér:** egyéb állami szervek által létesített repülőtér (rendőrség, vámhatóság)
- **Közös felhasználású repülőtér:** a jelenlegi gyakorlat értelmében a polgári repülőterek egy meghatározott köre egyúttal NATO célra is felajánlásra került. (Ezen kategória megteremtése során figyelemmel kell lenni arra a tényre is, hogy a 800 méternél hosszabb, burkolt pályával rendelkező repülőterek ekképpen a vonatkozó EU rendelet hatálya alá fognak esni!).

8.3.3 Különleges kategóriák:

- **Heliport:** Az ICAO Annex 14 II. Heliports kötetében meghatározott követelményeknek megfelelően létesített helikopter repülőtér.
- **Vízi repülőtér:** A vízi repülőterek egy olyan különleges kategóriát takarnak, ahol mind a víziközlekedési koncepció, hagyományok és szabályozási elvek, mind ennek légiközlekedési vetületeire tekintettel kell lenni.

8.3.4 Nemzetközi és európai uniós kötelezettségekből eredő feladatok

Az ICAO Doc-ok alapján szabályozandó olyan kérdések, területek, amelyek a repülőtér létesítés és üzemeltetés költségeire és működésére kiemelkedő hatást gyakorolnak a következők:

- tanúsítási eljárás;
- repülőtéri kézikönyv;
- repülőtér üzemben tartás;
- akadálysík és biztonsági védőövezetek;
- környezetvédelmi, repülésbiztonsági és minőségirányítási rendszerek üzemeltetésével, a kényszerhelyzetek kezelésével kapcsolatosan felmerülő kérdések és elvárások tekintetében a kényszerhelyzeti eljárásokkal kapcsolatos irányelvek.

8.3.5 Az ICAO Annex 14 hatályán kívül eső, polgári célú nem nyilvános repülőterek

A szabályozás újragondolása során figyelemmel kell lenni arra a tényre, hogy a vonatkozó ICAO Annex-ek csak nyilvános repülőterekkel kapcsolatosan fogalmazzák meg szabványokat és ajánlásokat. A nem nyilvános repülőterekkel kapcsolatos kialakítandó szabályozás konstruktív módon áttemelhet bizonyos rendelkezéseket az ICAO Annex 14-ből, **azonban minden körülmények között szem előtt tartva a hazai nem nyilvános repülőterek adottságait és igényeit.**

A polgári célú nem nyilvános repülőterek jellemzően nem rendelkeznek azzal az infrastruktúrával, amellyel a nyilvános (esetenként kereskedelmi) repülőterek, hiszen a kiszolgált személyek és tevékenységek köre is szűkebb.

8.3.6 A nemzeti szabályozás alá tartozó feladatok

A nemzeti hatáskörbe tartozó repülőterek regionális versenyképességét elősegítő szabályozás kialakítása.

8.3.7 Leszállóhelyek

Az elmúlt években a leszállóhelyek kijelölésének igénylése gyakran a repülőtér létesítésére vonatkozó magasabb követelmények teljesítésének elkerülését szolgálta. Ezért az új szabályozással a továbbiakban a leszállóhely kategóriák meghatározása során az ideiglenes üzemelésre és a korlátozott tevékenységi körre kell helyezni a hangsúlyt. A leszállóhelyek kategóriáját a repülés biztonsága érdekében oly szűkre kell vonni, amennyire az lehetséges és kizárólag a szigorúan indokolt és az alábbiakban részletezendő esetekre tartható fenn.

8.3.7.1 Sétarepülési leszállóhely

Az elmúlt évek tapasztalatai alapján a nem nyilvános fel- és leszállóhelyeket leggyakrabban sétarepültetésre használták. A repülés biztonsága érdekében kifejezetten kívánatos, hogy már középtávon a sétarepültetés repülőtérrel történjen. A repülés biztonságának növelése mellett ez a törekvés az ilyen jellegű szolgáltatást nyújtók közötti egészséges versenyt eredményezi, ezáltal hozzájárul a sétarepülés színvonalának emelkedéséhez is.

8.3.7.2 Mezőgazdasági leszállóhely

A mezőgazdasági leszállóhelyek létét az a tény indokolja, hogy a kártevők elleni védekezés, illetve az agrárium igénye szerinti egyéb szolgáltatás elvégzésének helyéhez kell igazodnia a repülésnek, illetve a leszállóhely megjelölésének.

8.3.7.3 Rendezvényhez kötődő leszállóhely

Ezen *ad hoc* alkalmaknak nem kell adott repülőtérhez kötődniük, annál is inkább, mint hogy elsődlegesen ún. falunapok és helyi rendezvények célját szolgálják. Jellemüket tekintve pedig hangsúlyozottan egy adott eseményhez kötődnek. A szabályozás kialakítása során egyértelműsíteni kell a rendezvény, esemény eseti jellegét.

8.3.7.4 Helikopter leszállóhely

Hosszú évek óta adós a magyar légiközlekedés az ideiglenes helikopter leszállóhelyek kérdéskörének átgondolásával, szabályozásával, noha a gyakorlat azt mutatja, hogy a magyar társadalomnak egy szűk szelete rendelkezik helikopterrel. E légijárművek aerodinamikai tulajdonságait figyelembe véve nem arra, vagy nem kifejezetten arra hivatottak, hogy kizárólag repülőtérrel tudjanak fel- illetve leszállásokat végrehajtani. Ugyanakkor a környezet- és zajvédelmi szabályok figyelembe vétele nélkül, illetve arra tekintettel e kérdéskör nem körüljárható.

A fentiekben kifejtettekre figyelemmel a szabályozás tegye lehetővé, hogy helikopterekkel a nem rendszeres fel- és leszállás a földterület tulajdonosának hozzájárulásával biztosított legyen. A helikopterrel történő rendszeres fel- és leszállás céljára heliportot kell létesíteni.

8.3.8 Repülőtéri díjak

A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény vonatkozó rendelkezései jelenleg nem teszik lehetővé azt, hogy a nem nyilvános repülőterek a leszállásokkal kapcsolatos díjat szedhessenek. **Tekintettel arra, hogy a felmerülő költségek nem a repülőtér nyilvános vagy nem nyilvános kategóriájától függenek, ezért lehetővé kell tenni, hogy hatósági engedély alapján a felmerülő költségek használókra átháríthatók legyenek.**

8.4 Intézkedési javaslatok

		Nyilvános kereskedelmi repülőtér	General air traffic repülőtér	Nem nyilvános repülőtér, sport- és szabadidős repülőtér	Mentőrepüléseket kiszolgáló repülőtér	Heliport	Vízi repülőtér
		Nemzetközi/ nem nemzetközi					
DÍJ		√	√	√	x	√	√
VÉDŐ-ÖVEZET	Zajgátló	√	√	x	x	x	x
	Biztonsági	√	√	√	√	√	√
LÉTESÍTÉS		K & H	H	H	H	H	H
FEJLESZTÉS		H	H	H	H	H	H
216/2008 EK		√	x	x	x	x	x
NYILVÁNOS		√	√	x	x	x	x
SCHENGEN		√	√	√	√	√	√
KERESKEDELMI LÉGIFUVAROZÁS		√	x	x	x	x	x
CMPA		√	√	x	x	x	x
LÉGITAXI		√	√	√	x	√	√
SÉTAREPÜLÉS		√	√	√	x	√	√
LÉGIJÁRMŰ		Nincs korlátozás	Nincs korlátozás	<i>motor, vagy hajtómű nélküli légi járműveket mozgásszám korlátozás nélkül, motoros légi járműveket meghatározott maximális műveletszámig</i>	<i>a mentési célú repülést végrehajtó légi jármű</i>	<i>helikopter</i>	<i>vízirepülőgép</i>
OKTATÁS		√	√	√	√	√	√
TŰZVÉDELMI SZINT		ICAO	ICAO	Nemzeti	Nemzeti	ICAO	Nemzeti

	Nyilvános kereskedelmi repülőtér	General air traffic repülőtér	Nem nyilvános repülőtér, sport- és szabadidős repülőtér	Mentőrepüléseket kiszolgáló repülőtér	Heliport	Vízi repülőtér
	Nemzetközi/ nem nemzetközi					
Légiforgalmi szolgálat	<p>ATC, ha az éves mozgás szám meghaladja az alábbi értékeket:</p> <ul style="list-style-type: none"> - VFR 20 000 - IFR/VFR 12 000 - IFR 6 000 - CAT II ILS <p>AFIS, ha az éves mozgás szám meghaladja az alábbi értékeket:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 6 000 	<p>ATC, ha az éves mozgás szám meghaladja az alábbi értékeket:</p> <ul style="list-style-type: none"> - VFR 20 000 - IFR/VFR 12 000 - IFR 6 000 <p>AFIS, ha az éves mozgás szám meghaladja az alábbi értékeket:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 6 000 	<p>Üzembentartó döntése szerint.</p> <p>AFIS javasolt</p> <p>Repülőtéri Rádió- Nemzeti szabályozás</p>			

9 Környezetvédelem, környezetbiztonság

A környezetterhelés növekedése a jelen kor nagy kihívása, a globalizáció és a fejlődés lehetőségeit, irányultságát meghatározó fontos kérdés. Jelen ismereteink szerint a környezet megtartása a fenntartható fejlődés egyik alappillére.

A helyváltoztatás eszközeinek, így a repülőgépeknek is, a környezet-terheléssel kapcsolatos megoldást igénylő kérdései – a múlt század utolsó harmadától kezdve – lakossági és önkormányzati részről növekvő mértékben jelentkeznek. Magyarországon a jogalkotói tevékenység a hatások kezelését megnyugtató módon, az elégedettség szintjén nem tudta megoldani.

A környezet és repülés viszonyát a viszonyosság elve alapján újra kell gondolni. Nem lehet a környezet-terhelő repülőgép egyben környezetvédelmet szolgáló eszköz, ami ellen a környezetet védeni kell. A környezet jellemző paraméterekkel leírható fizikai valóság, a jellemzők összessége a környezet biztonsága. A repülés környezetterhelése hatására változik a biztonság betartási szintje.

A repülési eljárásokat – ennek megfelelően – úgy kell tervezni, hogy a repülésbiztonsági előírások és a környezetvédelmi előírások együttesen érvényesüljenek.

A légügyi stratégia jelen fejezete az új gondolkodás, megközelítés alapján került kidolgozásra.

9.1 Helyzetelemzés, jellemző külső és belső adottságok, problémák bemutatása

A légitözlekedéssel kapcsolatos fő környezetvédelmi hatások az elmúlt évtizedekben megváltoztak. Miközben a repülési zaj problémája a legjelentősebb helyi hatás maradt, globálisan a klímaváltozással kapcsolatos hatások számítanak ma már messze a legfontosabbaknak. Ezzel párhuzamosan helyi szinten a zaj mellett a zavarás, a helyi légszennyezettség, valamint az élővilágra (különösen a madárvilágra) gyakorolt hatások kerültek előtérbe.

Az iparágban is jelentős környezetvédelmi vonatkozású változások zajlanak. A mai repülőgépek már sokkal csendesebbek, mint elődeik voltak, és jelentősen javult üzemanyag felhasználási hatékonyságuk, valamint ezzel kapcsolatosan a fajlagos kibocsátási mutatójuk. Az iparágban jelentős nemzetközi kutatás-fejlesztési tevékenységet végeznek az alternatív üzemanyagok felhasználása, az energiahatékonyság fejlesztése és a légiforgalmi irányítás optimalizálása terén.

A globális válságot megelőzően a légitözlekedés töretlen fejlődése jelentősen kitágította az utazási lehetőségeket, amellyel több barátot szerzett ennek a fejlődésnek. A megnövekedett forgalom azonban a környezeti hatások erősödésében is jelentkezett, ami az ellenérzéssel lévőek számát növelte.

A nemzetközi légügyi kapcsolatok területén a környezetvédelem, környezetbiztonság vonatkozásában az ICAO tagságunk formális, felhasználói vagyunk az ott készült dokumentumoknak, de megalkotásukban gyakorlatilag nem veszünk részt.

Európai Unió környezetvédelmi kapcsolataink alapvetően vállalati, intézményi szinten fejlődnek pl. a SESAR rendszer teljes környezetvédelmi szempontokat is tartalmazó program, a SES II. csomag az egységes európai égbolt lényegi kérdésének tekinti a környezetvédelmet.

A hazai légitözlekedési igazgatás a különböző állami és magán szervezeteknél lévő repülőeszközök, repülőgépek, repülőterek, légiforgalmi irányítás, valamint üzemeltetési, karbantartási tevékenységet ellátó szervek és szervezetek repülésbiztonsági és formálisan környezetvédelmi felügyeletét látja el az NFM légügyi, környezetvédelmi felügyelete mellett.

A repüléssel kapcsolatos, a múlt század utolsó harmadában először jelentkező lakossági, közösségi kihívás a környezetvédelem hazai fogadására, problémaköre kezelésére a hazai szabályozás nem volt felkészülve és az új kihívást a repüléssel szembeni „zöld” támadásként érzékelte, illetve támadásként kezelte. Nem sikerült olyan kommunikációs teret kialakítani az érdekelt felek – önkormányzatok, civil szervezetek – között, amely lehetővé tette volna megoldások közös keresését, esetleg vonatkozó szerződés megkötését vagy adott területen, a rendezést.

A környezetvédelmet szabályozó jogszabályok sok tekintetben elavultak és nem nyújtanak megfelelő támpontot a gyakorlati alkalmazásra. Jelenleg nem a légiközlekedésért felelős miniszter kiadásában, hanem a kormány és/vagy társmiszteriumok – egészségügy, környezetvédelem – együttes kiadásában jelennek meg. Emellett számos helyen párhuzamosságok találhatók a speciális légiközlekedési és az általánosabb környezetvédelmi jogszabályi előírásokban.

A repülőgépek által okozott zajterhelés csökkentése érdekében bevezetett zajvédelmi díjak környezetvédelmi célra való elkülönítési szabályai nem kerültek könnyvittelileg /pénzügyileg/ szabályozásra.

A repülés táj-, illetve természetvédelmi (elsősorban madárvédelmi) vonatkozásai, szempontjai, amelyek főként a kis magasságú repülések, valamint repülőterek létesítése, fejlesztése során jelennek, jelenítendőek meg. A kis magasságú repülések tervezése, megvalósítása esetében a madárvédelmi szempontok figyelembe vétele repülésbiztonsági szempontból is kívánatos. A repülések és a repülőterek vonatkozásában a táj- és természetvédelmi szempontok érvényesítésére a hatályos jogszabályok biztosítják a kereteket.

9.2 Vízió, jövőkép

A repülés és a környezetvédelem egyensúlyának megteremtése a fenntartható fejlődés és a kiegyensúlyozott megközelítés elvei mentén, a nemzetközi előírásokkal és ajánlásokkal, valamint az EK irányelveivel összhangban valósuljon meg.

Az Európai Unió légiközlekedést érintő céljainak elérése érdekében tervezi 2020-ig a SESAR és a CLEAN SKY programok eredményeinek bevezetését.

A klímavédelem vonatkozásában keressük a lehetőségeket az energiahatékonyság növelésére, valamint a megújuló energiaforrások széleskörű alkalmazására.

Szükséges elérni a nemzetközi szervezeteknél a magyar érdekek hatékony képviselését, részt kell venni a szervezetek szakmai tevékenységében.

Ki kell alakítani azt a légügyi struktúrát, amely biztosítja a környezetvédelem által előírt, betartandó környezeti paraméterek repülésekből eredő környezeti terhelései következtében történő változás nagyságának, mértékének meghatározását, valamint azon intézkedések körét, amelyekkel az adott terhelés nagysága a megengedhető értékre csökkenthető. Támogatjuk a közlekedési ágazatok összehangolt fejlesztését, a mobilitási igények környezetbarát kielégítését integrált közlekedési rendszerek megvalósításával

Az egészségkárosítások elkerülése, a terhelés és zavarás minimalizálása érdekében tudatosan törekedni kell a környezeti hatások csökkentésére. A korlátozások helyett a repülőtér környezetében lévő területek funkció váltására, ipari, kereskedelmi hasznosítására fokozottan kell törekedni, a repülőterek fejlesztési terveivel, az Országos Területrendezési Tervvel és a településfejlesztési tervekkel egyeztetett módon - átgondolt koncepció szerint - más ágazati fejlesztési programokkal összhangban kell végrehajtani.

A repülőterek környezetében a földhasználatot úgy kell szabályozni, hogy a repülőterek és környezetük gazdasági hasznosítása összhangban legyen.

Célunk egy olyan, a XXI. századi kihívásoknak megfelelő, fenntartható légiközlekedési rendszer megteremtése, amely minimális környezetterhelés mellett élénkíti a gazdaságot.

A repülés és a környezetvédelem egyensúlya kialakítása a zajvédelem vonatkozásában. El kívánjuk érni, hogy a légiközlekedés prognosztizált fejlődése ne járjon a kedvezőtlen környezeti hatások által érintettek számának jelentős növekedésével, illetve ahol lehetséges, csökkenteni kell a repülési zajjal érintett lakosok számát Magyarországon. A célok eléréséhez a környezeti és gazdasági szempontból hatékonyabb zajcsökkentő intézkedések kombinációját kell alkalmazni, a repülőgépek zajkibocsátásának csökkentésével, a repülőtér környezetében a területhasználat befolyásolásával, a környezetkímélő repülési eljárások és az esetleges működési korlátozások bevezetésével.

A légiközlekedésért felelős miniszter az intézkedéseikhez bevonja az érdekelt állami és civil szervezeteket, valamint a természet és tájvédelmi szakmát annak érdekében, hogy a lakossági érdekek mellett a természet és tájvédelem szempontjai érvényesüljenek a területek rekreációs és ökoturisztikai, valamint a fajvédelmi, élőhely-védelmi, madárvédelmi vonatkozásoknál. Az együttműködés eredményeképpen szükséges a gyakorlatban is működőképes, tiszta, világos szabályrendszer kialakítása.

Eltökélt célunk, hogy a jogi szabályozás felülvizsgálata mihamarabb megtörténjen.

A repülőterek külön szabályozása szükséges nagyság, típus, és a repülőtér kategóriájának figyelembe vételével. Meg kell határozni a forgalom lehetséges megosztási arányát a nemzetközi átlagnak megfelelően.

Kommunikációs stratégiát kell készíteni az önkormányzatok és civil szervezetek és médiumok bevonásával. A tájékoztatásnak ki kell terjednie a repülés és környezetbiztonság egymásra hatásának a bemutatására, a fenntartható repülési tevékenység, légitözlekedés folytatása esetén. A stratégia sikeréhez elengedhetetlen a széleskörű és hatékony együttműködés megteremtése a légitözlekedésben érintettek között. Ennek érdekében célunk az aktív és rendszeres konzultáció formáinak kialakítása és működtetése.

Környezetbarát technológiák alkalmazásának támogatási rendszere legyen alkalmas pályázatok meghirdetésére és befogadására.

A repülés, légitözlekedés és az ahhoz kötődő tevékenységek, továbbá a kapcsolódó infrastruktúra létesítése, fejlesztése során a jogszabályi előírásoknak és nemzetközi kötelezettségeinknek érvényt szerezve legyen biztosított a természet- és tájvédelem szempontjainak érvényesülése, a természeti értékek megőrzése, károsításuk, zavarásuk elkerülése, vagy minimálisra csökkentése.

A meglévő repülőterek mellett létesíteni tervezett beruházások környezetvédelmi igénye nem befolyásolhatja hátrányosan a repülőtér működését, melyet az illetékes hatóság eljárásában érvényesíteni köteles.

9.3 A megvalósítás, és a megvalósítás ellenőrzésének, értékelésének és visszacsatolásának alapelvei

A megvalósítás és ellenőrzés a repülésbiztonsági előírások betartását a környezetbiztonsági előírások betartásával együttesen értelmezi a repülési műveletek tervezésénél.

A stratégia megvalósításának nyomon követése a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium vezetésével, az érintett szervezeteinek bevonásával.

Az elért eredmények és hátra lévő feladatok áttekintése és rendszeres összegzése szükségszerű.

A légügyi stratégia hatályba lépéséig, átmeneti intézkedések kiadása szükséges a folyamatos feladatok ellátása érdekében.

A környezetvédelmi feladatok ellátása érdekében szükséges a zajvédelmi díjakra és azok felhasználására vonatkozó szabályozás felülvizsgálata.

9.4 Intézkedési javaslatok és pénzügyi háttér

9.4.1 Stratégiai területek	Távlati célok				Beavatkozási területek					Pénzügyi háttér		
	Folyamatos	Hosszú	Közép	Rövid	Kormány	Légügy	Társ-minisztérium	Onkormányzat	Civil szerv.	50	100	500
1. A repülés és környezetbiztonság egyensúlyának megteremtése	+				+	+	+	+	+	+		
2. SESAR rendszer bevezetése		+	+	+	+	+	+	+	+	+		
3. Klímavédelem		+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	
4. Zajsabályozás	+				+	+	+	+	+	+		
5. Képzés	+			+	+	+	+		+	+		
6. Önkormányzatokkal és nemzetközi szervezetekkel való együttműködés	+	+			+	+	+	+	+	+		
7. Légügy struktúra kialakítása				+	+	+		+		+		
8. Környezeti hatások felügyelete	+	+			+	+	+		+	+		
9. Terület struktúraváltás, földhasználat			+		+	+	+	+		+		
10. BUD/vidék repterek	+			+	+	+	+	+	+		+	
11. Repülőtér fejlesztési irányok			+		+	+	+	+	+			
12. Kommunikációs stratégia	+			+		+	+	+	+	+		
13. Környezetbarát technológia		+	+	+		+	+	+	+			+
14. A természet- és tájvédelem szempont biztosítása	+	+			+	+	+	+	+		+	

10 Légitözlekedési ipar

10.1 Helyzetelemzés, jellemző külső és belső adottságok, problémák

10.1.1 Gyártási tevékenység

A hazai iparág mintegy 1200 főt foglalkoztat, jelenleg 2 magyar cég gyárt sorozatban könnyű sportgépeket a globális piacra és további 6 cég fejleszt különböző kategóriájú kétéltű, forgószárnyas és pilóta nélküli repülőgépeket. A többi 25-30 szintén az iparághoz kapcsolódó diverzifikált vállalkozás²² tervezéssel, szimulációval, alkatrészgyártással, rendszer-fejlesztéssel és szoftverfejlesztéssel foglalkozik.

A hazai repülőipari gyártás történelmi okok miatt ilyen kicsi még, de az **alulról építkező, KKV-kra épülő piaci alapú felzárkózási folyamat** 2006 óta folyik, és mára tucatnyi exportképes céggel rendelkezünk. A döntően hazai tulajdonú, feltörekvő iparág eredményeit először 2009-ben Németországban mutatta be.²³

10.1.1.1 Polgári repülőgép gyártási piac

A kétpólusú világtrend megszűnésével több fejlődő ország is elindította saját repülőipari programját, - jelentős állami segítséggel -, melyek mára már látható eredményeket hoztak. (Brazília, Mexico, Kína, India, Malaysia). A technológiák szabad áramlása és a globalizálódó piac megteremtette a repülőgépgyártás feltételeit minden olyan ország számára - így Magyarországon is -, ahol a kiszolgáló és társiparágak kellően fejlettek voltak. (pl.műanyagipar, elektronikai ipar, járműipar)

- A technikai haladás eredményeként, **egy forradalom kezd kibontakozni a General Aviation** kategóriába tartozó gépek piacán, és akár egy évtizeden belül megvalósulhat a személyi repülőgépek nagyarányú elterjedése.²⁴ A légitaxi szolgáltatások gyors terjedése már ennek a trendnek az előfutára.²⁵

A globalizáció következtében gyorsan növekvő **középosztály** pedig megteremti ennek a kiscéges kategóriának a piaci igényeit. Európában elsősorban Ausztria és Csehország ért el jelentős sikereket a **GA** kategóriában, mely csak a **második legnagyobb piaci szegmens, de mégis a leggyorsabban növekszik.**

A GA jelentőségével kapcsolatban a Bizottság a 2008/01/11 COM (2007) 869 számú közleményében is megállapítja, hogy

“Az általános célú és üzleti repülésben érintett európai gyártók eddig soha nem tapasztalt mértékben képviseltetik magukat a világpiacon. Ezt a helyzet megfelelő szabályozással és az innováció és a kutatás serkentésével fenn kell tartani.

- Az utóbbi évek másik markáns trendje az **UAS kategóriájú** (Unmanned Aircraft Systems) olcsó, pilóta nélküli gépek fejlesztésének térhódítása világszerte.

Ez a termékcsoport kifejezetten a **KKV-k számára nyújt nagy lehetőséget**, mert kis sorozatban gyártott, de nagy hozzáadott értékű termék, ugyanis a pilóta nélküli repülőgépekben alkalmazott technológiák (érzékelők, berendezések, automatikák, kommunikációs rendszer, szoftverek, szerkezeti anyagok) a csúcstechnológiát képviselik.

²² Ebből a Magyar Repüléstechnikai Klaszter 26 szervezetet tömörít :
http://www.haif.org/company_data.html

²³ Az Aero 2009 Friedrichshafen kiállításon készült videoklip letölthetősége:

http://www.haif.org/archiv/Presentations/Friedrichshafen_2009final_FLV_middleQ.flv

²⁴ EPATS Roadmap – V0, European Personal Air Transportation System study <http://www.epats.eu/> 2008

²⁵ Bombardier Aerospace: A strategic analysis 2002

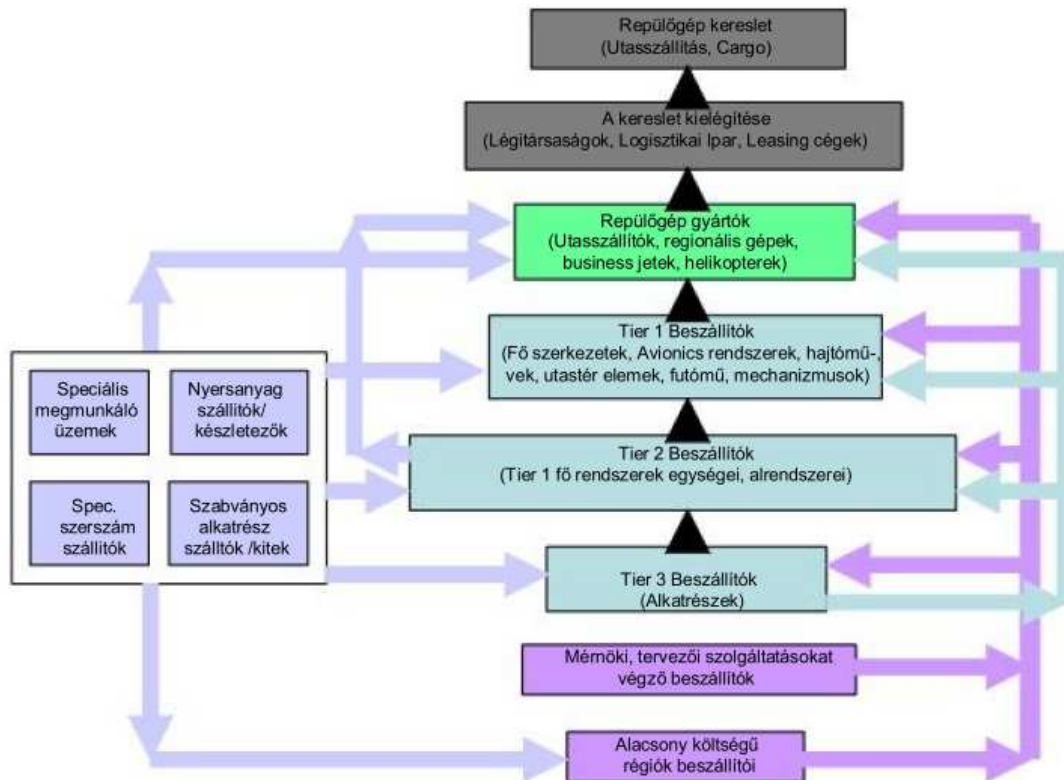
A világ több tucat országában folynak már a legváltozatosabb méretű és rendeltetésű pilóta nélküli repülőgép és robotrepülőgép fejlesztések.²⁶

Alkalmazásuk a háborús/terrorveszélyes területeken már napi rutinná vált.

Olcsóságuk miatt olyan **polgári alkalmazási** területeken is hasznosíthatóak, mint a katasztrófavédelem, vezetékelügyelet, vízvédelem, erdőgazdálkodás, terület-, határ- és objektum felügyelet, közlekedés- és forgalomfelügyelet.

10.1.1.2 Beszállítói piac

A végtermékeket gyártó globális szereplők egyre kevesebb szállítóval akarnak együttműködni, ezért csak a nagyobb **beszállítói hálózatok és egyesülések** maradhatnak benn a szállítói rendszerben, akik integrált, nagyobb volumenű, tudásintenzív munkákat is el tudnak vállalni együtt, beleértve a termék kifejlesztését is annak penzügyi kockázataival együtt.²⁷ Ez az új elvárás jelentős finanszírozási terhet is jelent az ilyen szállítói hálózatok számára.



A globális repüléstechnikai szállítási lánc modellje

Az **AS/EN 9100** repülőipari minőségirányítási rendszer megléte már **alapkövetelmény**, és nem jelent versenyelőnyt. A **DO178B**, **DO254** szoftver certifikáció pedig az elektronikai fejlesztésekhez lesz elengedhetetlen néhány éven belül. Olyan országok is beléptek a szállítói piacra, melyek korábban a 3. világhoz tartoztak. (pl. Mexico, Marokkó, Tunézia, Vietnam). Erősödik Ukrajna és Törökország irányából is a verseny. E jelenségnek demográfiai kényszere is van a világszerte megfigyelhető csökkenő szakember állomány következtében.

Mivel India és Kína a két legnagyobb vásárlója a repülőgépeknek, nekik van a legjobb lehetőségük a beszállításra az **offset kötelezettségek** miatt. Rajtuk kívül Kelet-Európa és Dél Amerika rendelkezik még jó esélyekkel ebben az egyre élesedő versenyben.

²⁶ Aerospace America: Roundup, 2011. március

²⁷ Bejoy George: Evolution of the supply chain 2008

Hazai helyzetkép

A korábban elkészített swot elemzés alapján a problémák fő okai közül kiemelendő a jogszabályi-szabályozási környezet gyengesége, a fejlesztési stratégiák hiánya, a szakember utánpótlás mennyiségi és szerkezeti problémái és a kizárólag KKV-k által képviselt felzárkózni kívánó iparág tőkehiánya. Pozitívum, hogy az **AS 9100** globális repülőipari minőségirányítási rendszert már **két tucat hazai cég vezette be**.

E hiányosságok kiküszöböléséhez egy több pillérrre támaszkodó intézkedési csomag és az **érdekeltek összehangolt együttműködése** szükséges.

10.1.2 Repülőgép karbantartási tevékenység

(Repülőgép karbantartás: magában foglalja a repülőtechnika ellenőrzését, kiszolgálását, javítását, átalakítását és a fedélzeti berendezések javítását is)

A repülőtechnika karbantartási piacának jellemző trendjei:

- Folyamatos, évi átlagos 3.2 %-os növekedés – Oroszországban átlagosan 4.4%²⁸
- Outsourcing fokozatos növekedése
- Kis karbantartási igényű típusok fokozatos térnyerése
- Globális karbantartási szolgáltatók kialakulása
- Szervezeti függetlenedés a légitársaságoktól
- Konzolidáció és koncentráció felvásárlások, JV (Joint Venture) útján – gyártók belépése a karbantartási piacra

A karbantartási piac szerkezete:

- repülőgép forgalmi karbantartás: jelentős élőmunka költség tartalmú, hibajavítást is magába foglaló, nagyobb volumenű, többnyire a légitársaság hálózatának csomóponti repülőterein végzett karbantartás;
- repülőgép bázis karbantartás: jelentős élőmunka költség tartalmú, pár ezer munkaórától több tízezer munkaóraig terjedő volumenű, a légitársaság hálózatába nem feltétlenül tartozó repülőtereken végzett karbantartás;
- repülőgép hajtómű karbantartás: leépített hajtóművek jelentős technológiai és anyag költség tartalmú, nem feltétlenül repülőtereken végzett karbantartása;
- repülőgép fedélzeti berendezések karbantartása: leépíthető berendezések közepes élőmunka költség tartalmú, nem feltétlenül repülőtereken végzett karbantartása;
- Önálló mérnökszolgálati és karbantartás-irányítási szolgáltatások
- Berendezés, alkatrész és anyagkereskedelmi, logisztikai szolgáltatások

Az élőmunka költség tartalom függvényében alakul a piac megoszlása a magasabb, illetve alacsonyabb élőmunka költségű régiók között. A karbantartási munka az általános összeszerelő iparhoz képest – ami alapvetően betanított munka - jelentős számú magasan képzett és gyakorlott, **minősített, szakmai angol nyelvtudással rendelkező** szakembert igényel.

Másik, a globalizációt befolyásoló tényező, hogy a repülőgépet nagyobb volumenű karbantartási munkákra a hatótávolságát meghaladó távolságra elrepültetni többnyire nem gazdaságos. Következésképp a szó szoros értelmében vett globalizációnak elsősorban az interkontinentális gépek karbantartása van kitéve.

²⁸ Aerostrategy: MRO in Russia 2011

Hazai helyzetkép

A közepes hatótávolságú gépek karbantartásában Magyarország számára a potenciális piac földrajzilag Európát, a FÁK országokat, Észak-Afrikát és a Közel-Keletet jelenti. Ezen a területen belül számunkra elsősorban a déli területek jelentik a konkurenciát, beleértve a jelentős számú távol-keleti vendégmunkást foglalkoztató Közel-Keletet.

A piaci pozíciónk javításához fejleszteni kell a szakemberképzést, (2020-ra 15-17 ezer repülőgép karbantartó szakember is hiányozhat világszerte), a szűken vett karbantartási szolgáltatást pedig bővíteni kell főleg a Low Cost típusú légitársaságok által igényelt kiegészítő szolgáltatásokkal, mint: mérnökszolgálat, karbantartás tervezés, nyilvántartás, folyamatos légialkalmasság biztosítása, operatív műszaki irányítás, kiszereződött tevékenységek megrendelői felügyelete, karbantartás szerződés menedzsment. A versenyképesség részben az „intenzív” módszerekkel (hatékonyság, jobb szervezés, rugalmasság fejlesztése) javítható, a különféle szolgáltatások bővítése, pedig méretgazdaságossági előnnyel is jár.

Az Aeroplex kft. jelenlegi tulajdonosi függése a MALÉV-tól fékezi annak fejlődését, bővülését. (Cash pool, együttes megrendelői és tulajdonosi érdekek zavaró hatása)

10.1.3 Légiforgalmi irányítás és navigáció

Az egységes európai égboltra vonatkozó jogszabályok elfogadása a légiforgalmi szolgáltatást a közös közlekedéspolitikára részévé tette és célul tűzte ki az európai légiforgalom jelenlegi **biztonsági előírásainak megerősítését** és általános **hatékonyságának fokozását**, az összes légtérhasználó elvárásainak eleget tévő **kapacitás optimalizálását** és a **késések** lehető legalacsonyabb szintre történő **csökkentését**.

A SES jogszabálycsomag rendelkezik arról is, hogy 2012-től a léginavigációs szolgáltatásokra közösségi és nemzeti/regionális (FAB) szintű teljesítményrendszert kell létrehozni. Ez 3-5 évre szóló teljesítménycélok meghatározását jelenti olyan kulcs területeken, mint a **repülésbiztonság, környezetvédelem, kapacitás és költséghatékonyság**. Az Európai Bizottság végzi ezen közösségi célok meghatározását, melyek figyelembevételével nemzeti vagy FAB szintű, kötelezően betartandó célok kerülnek meghatározásra a nemzeti hatóságok, tagállamok és az érintett szervezetek (ANSP, légtér használók, stb.) közreműködésével.

A Magyar Köztársaság elkötelezett a regionális légtérblokk kialakításában, jelenleg másik hat állammal – Ausztria, Cseh Köztársaság, Bosznia-Hercegovina, Horvátország, Szlovákia és Szlovénia - a közép-európai légtérblokk (FAB CE) kezdeményezés tagja.

A légtérblokkok kialakítása állami kötelezettség, ám a gyakorlati együttműködés a légiforgalmi szolgáltatók között zajlik. A funkcionális légtérblokkok kialakításának az Európai Bizottság által meghatározott határideje 2012.

Hazánkban az elmúlt években – 50 %-os EU Kohéziós Alap támogatással - megvalósult a teljes polgári felderítési (radar) infrastruktúra megújítása, azaz a körishegy és püspökladányi távolkörzeti radarállomások cseréje, az új ferihegyi közeli körzeti radar és fejlett földi mozgás ellenőrző rendszer telepítése. Az új – Mode S képességű – radarok által szolgáltatott adatok feldolgozásával és megjelenítésével a HungaroControl Zrt. Európában elsőként vált képessé a légi járművek fedélzetéről lesugárzott adatok teljes körű felhasználására.

A MATIAS légiforgalmi irányító rendszer kiemelkedően jó funkcionalitással és szolgáltatás készlettel rendelkezik, a hardver platform viszont erkölcsileg és fizikailag is elavult. A szolgáltatási színvonal további emelése és technológiai előny fokozása érdekében elengedhetetlen a MATIAS légiforgalmi irányítórendszer teljes hardver és hálózati platform cseréje és szimulációs képességekkel történő kiegészítése.

Az előbbieken felsorolt fejlesztések olyan koherens egységet képeznek, melyet az EU által felkért szakbizottság a TEN-T által elsősorban támogatandó projektek közé sorolt. Ezzel tovább fokozhatjuk azt az előnyünket, melyet a korábban elnyert Kohéziós Alap támogatással alapoztunk meg, azaz úgy újítjuk meg a légiforgalmi irányítás által használt technológiai rendszereinket, hogy ahhoz lényegesen kevesebb saját forrást kell felhasználnunk, mint versenytársainknak.

10.1.4 K+F tevékenység

Hazai helyzetkép

A korábban elkészült swot elemzés legfontosabb tanulsága, hogy jelenleg hiányzik egy olyan átfogó ágazati stratégiára épülő ipar politika, amelyhez igazodva lehetne a különböző kutatásokat és fejlesztéseket igazítani.

Az alapkutatások aránya viszonylag alacsony és az eredmények nincsenek megfelelően hasznosítva a fejlesztések során. Pozitív fejlemény az ipar spontán fejlődése az elmúlt években, ami a **HATP** Hungarian Aerospace Technology Platform²⁹ létrejöttét és több fejlesztési projekt megszületését is elősegítette.

Ennek ellenére egyértelműen látszik az önálló magyar repülőipari és légiközlekedési kutatásfejlesztési program hiánya, mivel a fejlesztések alapvetően önálló szervezeti célokat elégítenek ki, nem egy átfogó iparfejlesztési stratégiát követnek.

Nemzetközi követendő példa: Ausztria

Repülőipari, légiközlekedési szempontból számos hasonlóság van Magyarország és Ausztria között: hasonló a két ország elhelyezkedése, mérete és a háború utáni évtizedekben mindkét országban viszonylag alacsony volt a repülőipari aktivitás.

A lényegi különbség az utóbbi évtized történéseiben mérhető, az osztrák repülőipar komoly fejlődést tudhat maga mögött. 1988 és 2008 között az osztrák repülőipar mérete több mint húszszorosára nőtt: 30 millió eurós árbevételről 791 millióra.

Ez a növekedés nem mehetett volna végbe koncepció és állami segítség nélkül: a TAKE OFF programot 2002-ben indították és ma Európa szinten referenciaként emlegetik, a program vezetői szívesen látott vendégek az európai konferenciákon.

Az elmúlt évek során 112 repülőipari projectet finanszíroztak, melyek teljes költségvetése 37 millió euró. Ez európai léptékben nem nagyon magas szám, de az osztrák ipar igényeihez elegendő volt az évi 6-7 millió eurós támogatás. Különlegesség a **német és az osztrák repülőipari program összekapcsolása, a két ország kutatói, cégei közösen is pályázhatnak az osztrák partnerek Ausztriából, a német partnerek Németországból kapják a támogatást.**

10.2 Vízió, jövőkép

10.2.1 Gyártási tevékenység

A jelenlegi 1200 fős iparág célja olyan - 4-5 ezer főt foglalkoztató - high-tech diverzifikált repülőipar létrehozása, mely képes 1-6 személyes **sport- és kétélű repülőgépek, UAS pilóta nélküli gépek** fejlesztésére és kis sorozatú gyártására. Ezzel összefüggésben, alkatrészgyártásban pedig globális piaci beszállítóvá válni a **turbinaalkatrészek, kompozit alkatrészek és a beágyazott elektronikai rendszerek és az ehhez szükséges szoftverek** területén.

10.2.2 Karbantartási tevékenység

Magyarországot olyan vonzó befektetési területté tenni a repülőtechnika karbantartásában érdekelt befektetők számára, mely kiváló minőségű, **integrált** repülőtechnikai karbantartási szolgáltatásokat képes nyújtani az üzemeltetők számára, mely kiterjed a turbina alkatrészek felújítására is.

²⁹ Az iparági Nemzeti Technológiai Platform honlapja: <http://www.haif.org/HATP/html>

10.2.3 Légiforgalmi irányítás

A Magyar Köztársaság légiforgalmi irányító és légi navigációs szolgálatának fejlesztési célja, hogy:

- az Európai Unió által meghatározott együttműködési folyamatban kezdeményező és együttműködő partnerré váljon;
- a műszaki innovációban kimagasló teljesítményt mutasson;
- az integráció során érdekérvényesítő képességét szolgáltatásainak minőségére, verseny-képes árképzésére alapozza.

10.2.4 K+F tevékenység

Cél, egy olyan integrált K+F+I rendszer léterhozása, mely ki tudja szolgálni a hazai repülőipari/légiközlekedési fejlesztőket, és be van integrálódva az **EU FP7/8, SESAR, EGNOS** és **CleanSky** programjaiba is. A magyar cégeket ezáltal olyan helyzetbe hozni, hogy termékeikkel, szolgáltatásaikkal sikeresen tudjanak szerepelni a globális piacokon.

Az EU **ACARE** (Advisory Council for Aeronautical Research in Europe) szervezetében eredményesen képviselni a magyar érdekeket annak érdekében, hogy kutató-fejlesztő cégeink, tanszékeink és intézeteink minél szélesebb körben kapcsolódjanak be az EU központi K+F programjaiba is.

10.3 Hosszú, közép és rövid távú célok, beavatkozási területek és eszközök

10.3.1 Gyártási tevékenység

Egy **megkülönböztető stratégiával** és folyamatos minőség- és termelékenység fejlesztéssel 10 éven belül **felzárkózni** – az EC 216/2008 Annex II alá tartozó nemzeti kategóriákban - az osztrák és cseh versenytársak mellé. A jelenlegi gyártó- és karbantartói tevékenység összesen 2500 főt foglalkoztatása potenciálisan bővíthető 4-5 ezer főre. **Réspiacokon** a sport- kétlű- és UAS repülőgépek kategóriában - kis sorozatú gyártásban - bekerülni a világ legjobb 6 cége közé. Az UAS-ok alkalmazási területe az ország stratégiai jelentőségű tevékenységeihez és iparágaihoz szorosan kötődik, ezért nagyon fontos a hazai, független **UAS iparág kibontakozásának ösztönzése**, mert **hazai környezetben ez az kategória képezi a repüléstechnika elektronikai- és szoftver-fejlesztéseinek legfontosabb fejlesztési platformját.**

Multiplikátor hatása abban van, hogy az UAS alkalmazásokhoz kifejlesztett fedélzeti **rendszerek, szoftverek, automatikák** más repülőgépekbe – sőt szárazföldi és vízi járművekbe és robotokba - is adaptálhatóak, mely növeli a hazai fejlesztésű járműveink versenyképességét és elősegíti a **hazai haditechnikai eszközök fejlesztéseit** is.

Külföldi partner segítségével létre kell hozni a **repülőgép motor** gyártás hazai bázisát. A sportrepülőgépek gyártási tapasztalataira építve középtávon ki kell alakítani a kis sebességű katonai gyakorló és felderítő repülőgépek kis szériás **gyártási kapacitásait**. Beszállításban ki kell alakítani egy globálisan is versenyképes 40-50 **diverzifikált cégből** álló hálózatot, mely képes kiszolgálni a fenti kategóriákban a hazai igényeket is. Szakember utánpótlásban iparági szintű tervezés, előrejelzés bevezetése a képző intézmények részére. A BME-n végzett MSc. szintű repülőmérnökök számának **évi 30-ra való növelése**.

A stratégia megvalósításának főbb pillérei és eszközei:³⁰

Pillérek	Célok és eszközök
1. A repülőgép fejlesztő és repülőgép motor gyártó cégek célzott támogatása	<p>1.1.Hozzásegíteni a hazai fejlesztő- gyártó cégeket a felzárkózáshoz európai versenytársaik mellé – vállalkozóbarát jogszabályi környezet létrehozása, tematikus fejlesztési pályázatok kiírása</p> <p>1.2.Ösztönözni a külföldi repülőgép motor és gázurbina gyártókat a betelepülésre- stratégiai mentor ország bevonása és versenyképesebb FDI támogatási rendszer bevezetése</p>
2. Repüléstechnikai KKV-k célzott támogatása	<p>2.1.Hozzásegíteni a KKV-et versenyképességük növeléséhez - AS 9100 B/C minőségirányítási rendszer és Lean sigma termelékenység javító módszerek bevezetése</p> <p>2.2.Hozzásegíteni őket a gyors növekedéshez, méretgazdaságosság eléréséhez – társulások, diverzifikáció ösztönzése, klaszterből holdingot project</p> <p>2.3.Hozzásegíteni őket a beszállítói láncon belüli magasabb szintre jutáshoz- komplexebb termékek és szolgáltatások kifejlesztésének ösztönzése</p> <p>2.4.Hozzásegíteni a speciális tevékenységet végző cégeket termék portfóliójuk bővítéséhez</p> <p>2.5.Hozzásegíteni az egymást kiegészítő tevékenységet végző cégeket a közös fejlesztések végzéséhez</p> <p>2.6.Hozzásegíteni őket nemzetközi kapcsolataik bővítéséhez, exportpiacokra való kilépésükhöz</p> <p>2.7.Hozzásegíteni a beszállítókat a hazai multik megrendeléseire</p>
3. A rendelkezésre álló mérnök és szakmunkás állomány növelése	<p>Az iparág fejlődésével és növekedésével összhangba hozni a kínálatot mennyiségileg, minőségileg és szerkezetileg – iparral évente egyeztetett mennyiségi igények kielégítése, gördülő tervezés bevezetése, posztgraduális képzések rugalmas indítása</p>
4. Innováció fokozása, célzott támogatása	<p>4.1.Két új fejlesztési központ létrehozása az integrálódó járműipar termékfejlesztési tevékenységének fokozásához és költséghatékonyságának növeléséhez – Composite K+F központ és Virtuális Design and Engineering központ</p> <p>4.2.Fokozni az együttműködést az ipar, kutatói központok és az egyetemi kutatóhelyek között - integrált Aerospace iparág megteremtése</p> <p>4.3. Fokozni az együttműködést a civil repüléstechnikai fejlesztő cégek és a hazai védelmi ipar között – átfedések megtalálása, közös fejlesztések indítása</p> <p>4.4. Az iparág fejlődéséhez szükséges, de hiányzó technológiák behozatala, biztosítása</p>
5. A kormányzat és az iparág közötti együttműködés erősítése	<p>5.1.A repülőipar - az egyik legfontosabb stratégiai iparág – felzárkóztatásához szükséges pénzügyi, offset és egyéb támogatások biztosítása</p> <p>5.2.Rendszeres párbeszéd kialakítása és fenntartása a kormányzat intézmények és a stakeholderek között: Klaszterek, Nemzeti Technológiai Platformok, Szövetségek, Egyesületek éves fórumának indítása</p>
6. Az iparág és a nagyközönség közötti kommunikáció erősítése	<p>6.1.A figyelem ráirányítása az iparág jelentőségére, lehetőségeire, társiparágakkal való kooperációra</p> <p>6.2.A nagyközönség rendszeres médiatájékoztatása a hazai iparág céljairól és eredményeiről – légibemutatók, közös oldtimer repülő és autóbemutatók</p>

³⁰ A témakör részletes kifejtése: http://www.haif.org/archiv/repstrat_web.doc

Fenti célok megvalósulása esetén megteremtődik a **hazai repülőgép-fejlesztő és gyártóipar általános infrastruktúrája**, mely lehetővé teszi a kívánatos **felzárkózást** az európai versenytársak mellé.

10.3.2 Karbantartási tevékenység

Hosszú távú cél:

Egy dinamikusan fejlődő, tőkeerős és globálisan is versenyképes magyar repülőgép karbantartó- és javító iparág létrehozása, amely integrált szolgáltatásaival lefedi a repülőgépek karbantartását, repülőgépek átépítését, a kapcsolódó beszállítói háttér ipar és oktatás megteremtésével.

Középtávú célok:

- Hazai beszállítók fokozott bevonása a kabin belső javítási munkáiba
- AS 9110 minőségirányítási rendszer bevezetése
- On-wing hajtóműves support munkák bevezetése – portfólió bővítés
- Line-maintenance szolgáltatások régiós szintű kibővítése
- Repülőgép utaskabin átalakítási szolgáltatások bővítése
- Cargo conversion üzletág beindítása³¹ - Külön elkészítendő study alapján
- Repülőgép festési szolgáltatás beindítása – Külön elkészítendő study alapján
- Repülőgép újrahazsnosítási üzletág beindítása – Külön elkészítendő study alapján

Rövid távú célok:

- Aeroplex-Malév jogi-pénzügyi kapcsolatrendszerének átalakítása oly módon, mely biztosítja az **Aeroplex**, mint legnagyobb magyar repülőgép karbantartó központ magyar tulajdonban maradását és **stratégiai védelem alá helyezését**.
- **Budapest Airport Repülőipari Park** részletes koncepciójának kidolgoztatása. Minimum cél: két új hangár építése
- A kisépés és business gépek karbantartási infrastruktúra fejlesztésére egy pilot project létrehozása, az ehhez alkalmas repülőtér kiválasztása.
- Szakember utánpótlás rendszerének továbbfejlesztése, iparági szintű képzési **tervezés bevezetése**

10.3.3 Légiforgalmi irányítás

- **Új légiforgalmi irányító központ létesítése és a jelenlegi központ tartalék (ú.n. „Business Continuity”) központtá történő átalakítása**

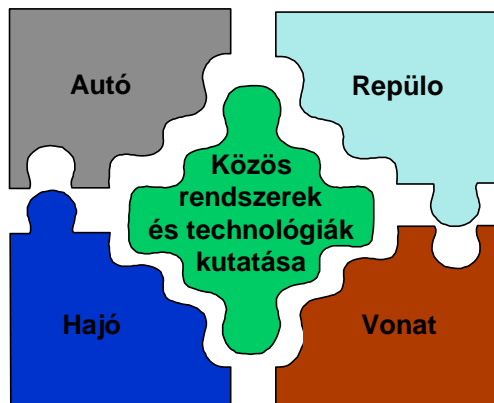
Az új központ korszerű hardver és hálózati platformon jönne létre olyan kapacitással, amely 2018-2020-ig képes kielégíteni a mindenkori forgalmi igényeket. Amennyiben – bármilyen okból - az új központból történő légiforgalmi irányítási szolgáltatás ellehetetlenülne, a tartalék központ képes lenne legalább 75%-os kapacitással tovább működni.

- **Az Eurocontrolltól átvett kutató-fejlesztő szimulátor bázisán K+F központ kialakítása**
Olyan eszköz-eljárás-emberi erőforrás komplexum létrehozása, amely alkalmas a légiforgalmi irányítás új koncepció elemeinek kidolgozására, tesztelésére, validálására.
- **Meghatározó – integráló – szerep betöltése a FAB CE együttműködés-ben**
Technológiai fejlettségünk és elméleti felkészültségünk (lásd előző két téma) kihasználásával a régió meghatározó –integráló szerepre is alkalmas - légi navigációs szolgáltatójává válhatunk.
- Az üzleti környezetre és a versenyhelyzetre való **gyorsított ütemű felkészülés**.

³¹ Éves 7.2% -os átlagos növekedés várható a modifications szegmensben - Aerostrategy: Examining MRO and aftermarket trends 2011

10.3.4 K+F tevékenység

A magyar lehetőség: önálló repülőipari és légiközlekedési K+F program



A magyar repülőipar hasonló helyzetben van, mint az osztrák ipar volt a „TAKE OFF” program³² beindítása előtt. Vannak már hazai KKV-k, melyek komoly eredményeket értek el a termékfejlesztésben, némelyik sikeresen pályázott támogatásokra is, de eddig hiányzott egy olyan program, ami világos stratégia alapján megfelelő dedikált felhívásokkal segítette volna a hazai repülőgépgyártók, a repülő és légiközlekedési fejlesztő és beszállító cégek, egyetemi tanszékek és kutatóintézetek együttműködését, közös fejlesztéseit.

A javasolt megoldás, egy önálló magyar repülőipari program indítása az osztrák TAKE OFF mintájára egy egységes és átfogó iparági fejlesztési stratégia

mentén. Figyelembe kell venni, hogy a repülőipari fejlesztések multiplikátor hatása nagyon jelentős, azaz minden befektetett forint sokszorosán megtérül, különösen akkor, ha figyelembe vesszük az **egész magyar járműiparra kifejtett húzóhatásukat is.**

A konkrét cselekvési programot az újjászervezés alatt álló **NIH szakértőivel együtt** lehet kialakítani, mert egy **integrált járműipari, - technológiai mátrix rendszerű** - K+F projekt megvalósítása válik lehetővé, ahol olyan kutatások indulnának, melyek **eredményeit nem csak a repülőipar hasznosítaná.**

Ilyen közös területek pl. az anyagtudományok, automatikák, beágyazott elektronikai rendszerek, navigációs rendszerek, mobil kommunikációs rendszerek, érzékelő-észlelő rendszerek, health monitoring rendszerek, nyomkövető rendszerek, szoftverek és egyéb intelligens közlekedési rendszerek.

10.4 A beavatkozások pénzügyi háttere

10.4.1 Gyártási tevékenység

Pályázatok, offset programok, HM tenderek, PPP konstrukciók és a külföldi befektetők kiemelt támogatásának optimális keveréke együtt járulhat hozzá az iparág sikeres felzárkózásához. (Katonai helikoptereink cseréje az egyik offset lehetőség)

A külföldi cégek repülőipari beruházásainak támogatását úgy kell szabályozni, hogy az ne függjön a **befektetési küszöbértéktől**, minden ilyen beruházás, leányvállalat létrehozása vagy JV kapjon kiemelt támogatást az iparág **stratégiai** fontossága miatt. (Repülőmotor gyártási project 1.2.)

Ki kell használni a hátralévő néhány évet az EU által biztosított pályázati források felhasználásával: a létező prototípusok befejezésére, ezekből típuscsaládok kifejlesztésére, tesztelésére, hatósági engedélyeztetésére és a szériagyártás megkezdésére. **Az Új Széchenyi Terv pályázataira erre sok lehetőséget adnak.**

A végtermékek piacra juttatásában célszerű folytatni a korábbi években kialakult gyakorlatot – külföldi kiállításokon való részvétel támogatása - de ki kell dolgozni a jövőben létrejövő kereskedőházakon keresztüli értékesítés módozatait is.

A 4. pont szerinti két fejlesztési központ létrehozását lehetőség szerint az **USZT pályázati forrásaiból** célszerű megoldani, - a Talentis programhoz kapcsolódva- vagy az EL-Tech Centerben. Mindkét projekt **több iparág igényeit hivatott kiszolgálni** és meghatározó módon járulnának hozzá a fokozatosan kialakuló **integrált járműipari** fejlesztésekhez, szimulációkhoz és tesztelésekhez.

³² Az osztrák TAKE OFF program : www.bmvit.gv.at/innovation/downloads/lufffahrtstrategie.pdf

Évek	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Termékfejlesztések támogatása	0.5	1.0	1.1	1.1	1.2	1.2	1.3
Piacra jutás támogatása	0.05	0.1	0.1	0.11	0.11	0.12	0.12
Repülőmotor gyártási JV támogatása	0.0	3.0	-	-	-	-	-
AS9100 minőségirányítási program	0.05	0.05	0.055	0.055	0.06	0.06	0.065
Lean Manufacturing termelékenység javító program	0.05	0.08	0.08	0.09	0.09	0.1	0.1
Virtual design és engineering központ	0.0	0.3	-	-	-	-	-
Composite fejlesztő központ	0.0	0.3	-	-	-	-	-
Repülés és Repülőipar népszerűsítése	0.2	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3
Összesen (Mrd Ft)	0.62	5.13	1.635	1.655	1.76	1.78	1.885

A megvalósítás és a megvalósítás ellenőrzésének, értékelésének és visszacsatolásának alapelvei

A stratégia megvalósításához külön akcióterv készül. A 4. pont szerinti konkrét projektekhez projekt managereket kell rendelni, akik havonta írásban beszámolnak a projekt előrehaladásáról a Stratégiai Team-nek.

A Stratégiai Team évente áttekinti a helyzetet, s értékeli a stratégia megvalósításának állapotát és ha szükséges intézkedik a felmerült akadályok elhárítására.

10.4.2 Karbantartási tevékenység

A kisebb projektek hazai vállalkozásfejlesztési támogatásokból finanszírozhatóak: USZT – „Vállalatok komplex technológiai innovációjának támogatása”

Hangárépítési project a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren: állami beruhásként (becsült költség:4-5 mrd Ft)

A cargo conversion és festőhangár felszerelési költségeit és finanszírozhatóságát a külön elkészítendő tanulmányok fogják vizsgálni.

További külföldi befektetők vonzásához beruházás ösztönző támogatások is szükségesek, alsó beruházási küszöbérték nélkül.

Évek	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Két hangár építése	0.0	2.0	2.5	–	–	–	–
On-wing engine support program	0.0	0.06	0.06	-	-	-	-
AS 9110 minőségirányítási program	0.0	0.05	0.02	0.02	0.022	0.022	0.025
Összesen Mrd Ft.	0.0	2.11	2.58	0.02	0.022	0.022	0.025

A megvalósítás és a megvalósítás ellenőrzésének, értékelésének és visszacsatolásának alapelvei

A megvalósításhoz egy akcióterv készül. A Stratégiai Team évente áttekinti a helyzetet, s értékeli a stratégia megvalósításának állapotát. A konkrét projektekhez projekt managereket kell rendelni, akik havonta írásban beszámolnak a projekt előrehaladásáról a Stratégiai Teamnek.

10.4.3 Légiforgalmi irányítás

A SES II. jogszabálycsomag rendelkezései alapján 2012-től megszűnik a teljes költségmegtérülési rendszer, és helyette az úgynevezett meghatározott költség (determined cost) rendszer működik. Eszerint egy léginavigációs szolgáltatónak egy adott referencia időszakra előre meg kell határozni tervezett költségeit, és a továbbiakban nem lesz lehetősége a korábbi teljes költségmegtérítésre. Az új rendszerben a léginavigációs szolgáltatóknál megjelenik két új kiemelt kockázati tényező. Az egyik a **költségkockázat**, amely alapján a tervezettnél alacsonyabb költség miatti nyereséget a szolgáltató megtarthatja, a tervezettnél magasabb költség miatti veszteséget azonban viselnie kell. A költségkockázat teljes mértékben az ANSP-t terheli.

A másik új kockázati forma a **forgalmi kockázat**, amelyet a tervezett rendszer bevezetésével a légitársaságokkal együtt most már a léginavigációs szolgáltatók is viselni fognak. A tervek szerint a kockázatot a nemzeti/FAB szintű tervtől **2%-os eltérés esetén az ANSP viseli, 2% és 10% közötti eltérés esetén a kockázat az ANSP-k és a légitársaságok között 30 - 70 százalékban oszlik meg.**

Az előzőekből látszik, hogy a légiforgalmi irányítás és navigáció tekintetében a korábbiakhoz képest még gondosabb és pontosabb pénzügyi tervezés szükséges a célok megvalósítása érdekében, ugyanakkor – hacsak valami oknál fogva drasztikus forgalom csökkenés nem következik be – a kitűzött célok állami finanszorozás nélkül is megvalósíthatóak.

A stratégia megvalósítása érdekében akciótervet kell készíteni, melynek a szükséges részletességgel tartalmaznia kell a célok eléréséhez végrehajtandó feladatokat, azok határidejét és a végrehajtás felelőseit. A feladatok végrehajtását projektekbe célszerű szervezni és azonos metodológia szerint monitorozni az előrehaladást.

10.4.4 K+F tevékenység

Ki kell használni a hátralévő néhány évet az EU által biztosított pályázati források felhasználásával a **Take Off Hungary** átfogó 6 éves program elindítására a NIH keretein belül. A későbbiekben pedig tematikus pályázatokkal, HM tenderekkel, és nemzetközi kutatási együttműködésekkel kell a rendszert fenntartani.

Évek	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Összesen Mrd Ft
Take Off Hungary program	1.0	1.5	1.5	1.6	1.6	1.7	1.7	10.6

A megvalósítás érdekében egy külön munkacsoportot kell létrehozni, mely akciótervet készít. A jóváhagyás után a konkrét alprojektekhez projekt managereket kell rendelni, akik negyedévente írásban beszámolnak a projekt előrehaladásáról a Steering Committee-nek. A műszaki, gazdasági és kutatói szakemberekből álló Steering Committee értékeli a jelentéseket, a megvalósulás állapotát és szükség szerint beavatkozik a felmerült akadályok elhárítása érdekében.

11 A magyar repülőszakember képzés

Minden gazdasági ágazat teljesítőképességét, hatékonyságát és a minőségét alapvetően meghatározza az ágazat szakemberképzése. Fokozottan igaz ez a legtökeintezivebb, csúcstechnológiákat alkalmazó, és magasan képezett szakemberekkel dolgozó repülőiparra és a légiközlekedésre. Egy ország, amely nem fejleszti a repülőiparát és a légiközlekedését, kirekeszti magát a fejlett országok köréből. A magyar repülőszakember-képzés az 1900-as évek elején indult. Az 1910/11-es tanévben a műegyetemen Bánki Donát professzor már külön előadásokat tartott a repülés elméletéről. A magyar repülés és a repülőszakemberek képzése mégis sok viszontagságon ment át (1920, 1945, 1956). Ezek hátrányaiból kell újjászervezni és európai rangra emelni a repülőszakemberek képzését. A repülőipar a technológiai transzferben betöltött meghatározó szerepe, valamint a légiközlekedés és a gazdaság szoros kapcsolata, a repülés katalizáló hatásai miatt a magyar gazdaság fejlődésének egyik kulcsa a megfelelő repülőszakember – képzés.

11.1 Helyzetelemzés, jellemző külső és belső adottságok, problémák

A repülőszakemberek képzése a repülőipar és a légiközlekedés sajátosságai miatt a többi képzési formától jelentősen eltér. Egyfelől a **képzést - teljes terjedelmében - nemzetközi előírások, ajánlások, szabályozák**. Másfelől a **repülőszakemberek képzése a teljes nemzetgazdaság érdeke**.

További fontos sajátosságok: a képzések egy részét a vállalkozásokon belül oldják meg, a képzések jelentős részében nemzetközileg elfogadott engedélyeket kell megszerezni, a képzések gyakorlat-orientáltak és költségigényük jelentős, ugyanakkor a mai modern társadalomban csökken az átlag feletti tudást és folyamatos továbbképzést igénylő szakmák utáni érdeklődés.

11.1.1 A repülőszakember-képzés szabályozásának elemei:

- nemzetközi ajánlások, szabványok: ICAO, Eurocontrol, NATO (melyeket az országok mintegy 90 %-ban átemelnek a nemzeti követelményeikbe),
- európai uniós (kötelezően betartandó) előírások: EASA, EU rendeletek, irányelvek,
- nemzeti szabályozás, melynek igazodnia kell a nemzetközi előírásokhoz, követelményekhez.

A szabályozás megfelelőségét és alkalmazását a nemzetközi szervezetek pl. az EASA minősítik. A **magyar repülőszakemberek képzési rendszerének fontos jellemzői**, hogy a nemzetközi követelményekben előírt kontakt óraigény 25 - 40 %-kal nagyobb, mint a jelenlegi hazai köz- és felsőoktatásban alkalmazott szakmai órakeretek nyújtotta lehetőségek; magas színvonalon és nagy számban kell kiegészítő szakmai képzéseket biztosítani, valamint a képzések jelentős részében a megszerzett tanúsítványok korlátozott időre szólnak és megújítandók.

11.1.2 A repülőszakemberek képzési rendszerét négy nagy területre lehet osztani:

- **vállalatok saját belső, engedélyek kiadásával nem járó, általános, szakmai képzései** (a vállalat belső szabályzata tartalmazza a követelményeket és a képzési elvárásokat, a tananyag meghatározását),
- engedélyek kiadásához vezető (pl. légi járművezető, légi utas-kísérők, légiforgalmi irányítók, szakszolgálati engedélyes típus-tanfolyamok) vállalaton belüli, vagy profit-orientált vállalkozások által szervezett képzések (az engedélyek kiadása hatósági eljáráshoz kötött, a képzéseket a hatóságok felügyelik),
- közoktatáson belüli (repülőgép szerelők, műszerészek) és egyéb OKJ-s képzések (hatósági engedélyek birtokában folytatható),
- **felsőfokú képzés** (részleges tanszabadsággal működő, a felsőoktatási törvényben meghatározott módon akkreditált képzés, mely igazodhat a nemzetközi ajánlásokhoz, és kiegészítő engedélyes képzéseket is folytathat).

A fenti területek nemcsak a polgári, hanem az állami célú légiközlekedésben is megtalálhatók, mely területek sajátossága, hogy az általános repülőszakember felkészítés kiegészül a területre (katonai és rendvédelmi, - HM, BM) jellemző sajátosságokkal is.

A magyar felsőfokú repülőszakember –képzés legsúlyosabb problémája, hogy a felsőoktatási törvényből kimaradt a repüléstudományokra való hivatkozás, ezért a jelenlegi magyar rendszerben nem lehet repülőszakember-képzést indítani. Kényszermegoldásként más szakokhoz igazodva (pl. a közlekedésmérnöki képzés, vagy a járműmérnöki képzés keretében, de a szükségesnél lényegesen kevesebb szakmai órakeretben) lehet csak szakosodási lehetőségeket biztosítani.

11.1.3 A repülőszakemberek iránti igény számszerűsítve a következő:

- vállalati belső képzések: 2500 - 3500 fő / év,
- engedélyhez kötött képzések: 1500-2500 fő /év – ebben pl. új repülőgépezető: 35 - 40 fő /év
- közoktatáson, OKJ-n belüli képzés: 200 – 300 fő /év
- felsőfokú szakemberképzés: 80 - 120 fő /év - szakmai továbbképzés. 20 - 25 fő /év,
Az első két területen a képzések 80 - 90 %-át a kötelező szinten tartó és továbbképzések teszik ki.

11.1.4 A repülőszakember-képzés helyzetének SWOT analízise:

<p>Erősségek:</p> <ul style="list-style-type: none"> • humán erőforrás (jelenleg - még - erős a hazai szakmai képzések humán oldala, gyakorlott és magas képzettséggel rendelkező szakemberek jelentős szakmai közéleti tevékenységgel és nemzetközi kapcsolatrendszerrel), • a vállalati és az iskola-rendszeren kívüli képzés megfelel a nemzetközi és az EASA követelményeknek (problémás a repülőgépezető-képzés és nem felel meg a közép és a felsőfokú képzés), • versenyképes képzés (a jelenlegi határai közt a képzés a régióban mind színvonalát, mind a költségeit tekintve versenyképes) 	<p>Gyengeségek:</p> <ul style="list-style-type: none"> • jogszabályi akadályok (különösen a közoktatásban és a felsőfokú képzésben), • hatósági erőforrások elégtelensége (ide értve mind a szakképzettségeket, mind a nemzetközi elfogadottságot, mind a szabályozás minőségét, késését), • a közoktatás és a felsőoktatás "lezüllesztése" (melyek nem felelnek meg a nemzetközi követelményeknek az csökkenő természettudományi ismeretek és a kevés szakmai kontakt óraszám miatt) • oktatói utánpótlás (gyakorlati tapasztalatok és egyéni oktatói képességek hiánya, versenyképtelen javadalmazás), • műszaki feltételek (különösen az iskolarendszerű képzésben és a felsőoktatásban kivétel néhány szimulátor, virtuális technológiai alkalmazás), • képzési igények széttagoltsága, együttműködés hiánya (nincs harmonizálva a képzések rendszere,)
<p>Lehetőségek:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nemzetközi kapcsolatok (a jelenlegi kapcsolatrendszer továbbfejlesztése emeli a képzések színvonalát és volumenét), • szakmai kapcsolatok erősítése (a nemzetközi kapcsolatok támogatása, csatlakozás nemzetközi szervezetekhez), • a nemzetközi szabályozás és a támogatási rendszer erősíti a képzést (a szakmai színvonal és az infrastruktúra fejlesztésével), • a hazai szabályozás igazodása a nemzetközihez (a követelményeket kielégítve, versenyhátrányok kiküszöbölése), • gazdaságos képzés (mely az oktatók javadalmazásának és az infrastrukturális feltételek javítása után is versenyképes lesz), • nemzetközi képzési centrum kialakítása (nemcsak a környező államokra vonatkoztatva, hanem pl. kínaiakra is alapozva). 	<p>Veszélyek:</p> <ul style="list-style-type: none"> • politikai és társadalmi akarat hiánya (elhatározás kérdése, hogy javítsunk a helyzeten), • szabályozás felgyorsulása (nemzetközi szinten gyorsul a szabályozás melyet a magyar rendszer - ide értve a hatóságot és a gazdaság szereplőit is - nehézkesen tud követni), • fajlagosan magas költségek (az infrastrukturális feltételek miatt mg a relatíve alacsony magyar költségszint mellett is), • finanszírozási nehézségek (pl. adózási rendszer – szakképzési hozzájárulás esetleges eltörlése, stb.) • kodifikált oktatási segédeszközök (könyvek, jegyzetek) hiánya, • verseny erősödése (minden állam igyekszik erősíteni ebben a képzési szektorban), • dominó hatás (a képzések horizontális és vertikális kapcsolatai miatt), • humán erőforrás minőségének csökkenése (törekvés a kevésbé képzett oktatókkal folytatott képzések indítására), • szakemberhiány (megjelenése problémákat okoz a gazdaság szereplőinél),

11.1.5 Stratégiai következtetések:

A szakemberek képzése az oktatás minden ágazat stratégiai alapját alkotja. A repülőipar és a légiközlekedés terén ez fokozottan igaz, mivel a szakembereknek csúcstechnológiával kell dolgozniuk a legtokeintenzívebb ágazatban és a leggyorsabban reagálva a változásokra.

A magyar repülőszakember-képzésnek mind horizontálisan (vállalati - vállalkozási és állami képzéseknek), mind vertikálisan (vállalati, közoktatási és felsőoktatási), a polgári és katonai területek közötti átjárhatóságot biztosító egységes, európai szintű rendszert kell alkotnia.

A képzést javasoljuk az első pontban bemutatott négy féle szinten megújítani célszerűen kiegészítve egy (esetleg csak néhány évig fenntartott) kisvállalkozásokat segítő, államilag támogatott képzési formával.

Az elemzésből megállapítható:

- a képzésekre az ágazat (és általában a magyar gazdaság) részéről jelentős igény van,
- a képzések egyes elemei (pl. a szakmai felügyelet, az infrastrukturális háttér) csak részben megoldottak (szabályozási hiányosságok és az infrastruktúra elégtelensége miatt),
- a képzések humán oldalról jelenleg még magas szinten biztosítottak, nemzetközi színvonalúak,
- a rendszer viszonylag könnyen igazítható lenne a tényleges nemzetközi követelményekhez.

11.1.6 A repülőszakemberek képzésének fejlesztési lehetőségei:

A gazdasági fejlesztési stratégia fontos eleme a csúcstechnológiai tökeintenzív, tudásalapú ágazatok **proaktív fejlesztése**. Ezek egyike a repülőipar és a légiközlekedés. A nemzetközi gazdaságfejlesztési elvek alapján, a magyar gazdaság, valamint azzal összhangban **a magyar repülőipar és gazdaság fejlesztését javasoljuk a proaktív stratégiai elvet alkalmazva megújítani. Ennek lényege**, hogy a csúcstechnológiák transzferében fontos **repülőipar**, valamint a térség- és gazdaságfejlesztésben katalizáló szerepet betöltő **légiközlekedés fejlődését - állami politikai, gazdasági eszközökkel - felgyorsítják**, hogy később a teljes gazdaság egy magasabb növekedési pályára állhasson. A Stratégiai fejlesztési scenáriókat a háttéranyag vázolja fel.

A repülőszakemberek képzési igényét egyfelől a jelenlegi helyzetből (tömegek állnak nyugdíjazás előtt) kiindulva, másfelől a proaktív fejlődési scenárió alapján lehet meghatározni. **A fejlesztés becsült költségigénye a mellékelt táblázatból látható.** A táblázat a közvetlen oktatási- képzési költségigényeken túl tartalmazza a szakemberek képzéséhez kapcsolódó közvetlen kutatás-fejlesztési igényeket is. (Itt pl. a KKV szektor fejlesztésének a támogatása nemzetközi szinten is úgy valósul meg, hogy a fejlesztésekbe közvetlen bekapcsolódnak a felsőoktatási - alapvetően állami finanszírozású - kutatási központok is.

évek	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Összesen
Oktatás													
oktatási infrastruktúra		0,42	0,62	0,32	0,023	0,024	0,026	0,028	0,03	0,032	0,034	0,036	1,593
kutatási infrastruktúra		0,25	0,6	0,3	0,05	0,055	0,06	0,065	0,07	0,08	0,09	0,1	1,72
kutatás menedzsment		0,14	0,14	0,11	0,116	0,123	0,131	0,14	0,15	0,16	0,171	0,183	1,564
oktatás fenntartása		0,02	0,021	0,022	0,023	0,024	0,026	0,28	0,03	0,032	0,034	0,037	0,549
vállalati oktatás		0,1	0,2	0,15	0,12	0,12	0,13	0,14	0,15	0,16	0,17	0,18	1,62
oktatás összesen		0,93	1,581	0,902	0,332	0,346	0,373	0,653	0,43	0,464	0,499	0,536	7,046
kutatás-fejlesztés													
KKV plusz		0,6	1	1,4	0,8	0,35	0,26	0,28	0,3	0,32	0,342	0,366	6,018
K+F (benne KKV is)		3	3,3	3,7	4,15	3,8	3,5	1,4	1,5	1,61	1,72	1,83	29,51
vállalkozások összesen		3,6	4,3	5,1	4,95	4,15	3,76	1,68	1,8	1,93	2,062	2,196	35,528
Összesen		4,53	5,881	6,002	5,282	4,496	4,133	2,333	2,23	2,394	2,561	2,732	42,574

A proaktív fejlesztési scenárió szerint javasolt programok költségigénye (milliárd Ft.)

A támogatások alapján várható, hogy mintegy 200 – 400 új munkahely jön létre, a szektor teljesítménye és árbevétele többszöröződik, vállalkozások által a központi költségvetésbe fizetett adó és adó jellegű szolgáltatások növekedése jelentősen (3 – 5 szörösen) meg fogja haladni a szektor támogatására nyújtott költségeket és a közoktatásban 700 - 900 új szakember fog kilépni közvetlen a szektorhoz tartozó területeken, míg további 1500 – 2000 szakember fog komolyabb ismereteket szerezni a repülőiparban, légiközlekedésben alkalmazott technológiákról, valamint a felsőoktatásban mintegy 300 – 500 szakember fog végezni a repüléstudományokhoz kapcsolódó szakokon.

A járulékos hatásokat is figyelembe véve a repülőszakemberek képzésre fordított költség mintegy ötvenszeresen térül meg.

Javasoljuk a képzési feltételeknek a képzési igényekhez igazítását. Azon belül a vállalati képzéseket pályázaton elnyerhető minimum évi 100 - 200 millió Ft-tal célszerű támogatni. Az infrastrukturális fejlesztések során három bázis intézményre (BME, ZMNE szolnoki kampusz, Nyíregyházi Főiskola) célszerű koncentrálni, és minimum egy középiskolát (Kossuth Lajos Kéttannyelvű Gimnázium) javasolt kiemelten támogatni. A felsőoktatási rendszerhez szervesen kapcsolódó kutatás-fejlesztést is javasoljuk kiemelten kezelni. A felsőoktatási intézményekben a gyakorlat-orientált BSc képzések oktatási laboratóriumi képzési feltételeinek a biztosítására legalább 1 milliárd Ft-ot, a kutatási-fejlesztési infrastruktúra megújítására pedig minimum félmilliárd Ft-ot kellene költeni. A közoktatási intézményekben további minimum 300 millió Ft-tal kellene segíteni az oktatás-technikai fejlesztéseket.

A vállalatokon belüli, illetve a profit-orientált képzési intézményeknél akár adózási, adó jellegű járulékok szabályozásával, pl. a szakképzési járulékok terhére engedélyezzék a hatósági vizsgával járó képzések részleges finanszírozását (amint azt a közúti fuvarozók esetében engedélyezett), biztosítsanak egyszeri pályázati lehetőséget (a következő 4 évben összesen mintegy 1 milliárd Ft befektetést kellene ösztönözni, vagy pályázati forrásként biztosítani).

A képzések humán erőforrás igénye a felsőoktatási intézményekben jelenleg lényegében megoldott és a fejlesztés a doktori ösztöndíjakkal a versenyképesebb jövedelmek biztosításával könnyen megoldható.

A közoktatásban és a vállalati képzések esetében várható a jól képzett oktatói gárda "kiöregedése", a pálya nem vonzó. Ösztönző lehetne, pl. a szakképzési járulék terhére a szakoktatóknak nyújtható javadalmazás megemlése.

A korábban is hivatkozott háttéranyag külön foglalkozik a magyar felsőoktatási rendszerhez kapcsolódó kutatás-fejlesztési lehetőségek megteremtésével, fenntartásával, mivel azokat minden európai államban közösségi források felhasználásával fejlesztik, ezzel biztosítva a felsőfokú képzés magas szintjét, a tudományos képzés háttérét, a hazai fejlesztések támogatását.

11.2 Hosszú, közép és rövid távú célok, beavatkozási területek és eszközök

11.2.1 Stratégiai alapelvek:

A sajátosságokat és a követelményeket figyelembe véve, a magyar légügyi stratégia oktatással kapcsolatos részének a következőkre kellene kitérnie:

- hazai vállalkozásokat (azon belül kiemelten a KKV szektort) támogató képzések;
- az engedélyek kiadásához vezető képzések terén teljes körűen el kell érni a nemzetközi követelmények betartását;
- a közoktatás keretein belül - sürgősen - megoldandó a szakmunkás képzés megfeleltetése az EASA követelményeknek, ide értve tárgyi feltételeket, és a tananyagok modernizálást, de ide értve más szakmai képzéseken belül a repülőiparral kapcsolatos elemek bevezetését, pl. magyar fémipari és polimertechnológiai szakmunkások repülésműszaki képzését is;
- a felsőoktatásban meg kell teremteni a repüléstudományi képzések engedélyezését (a felsőoktatási törvény módosításával) és meg kell oldani a képzés humán és tárgyi feltételeit is (új laboratóriumok beszerzése, a korábbiak megtartása, felújítása, modernizálása), valamint a megfelelő szint elérése érdekében biztosítani kell a felsőoktatásban dolgozók kutatás-fejlesztési lehetőségeit;
- létre kell hozni egy a magyar repülőipar és légiközlekedés kutatás-fejlesztésével foglalkozó háttérintézményt.

11.2.2 Stratégia ütemezése

11.2.2.1 Azonnali intézkedések (0 - 1 év - A képzés jogi feltételeinek a megteremtése):

Közoktatási törvény megváltoztatása:

- felül kell vizsgálni az OKJ-ban a repülőipari és a légiközlekedési szakmák körét;
- az OKJ-s képzéseknél biztosítani kell a szükséges (hatósági) engedélyek megszerzésének lehetőségét (pl. PART 66, PART 147).

Szakmai képzések elismertetése:

- elő kell segíteni, hogy a középfokú és a B.Sc. szintű felsőfokú képzések az intézmények akaratától függően megszerezhesék és megtarthassák jogosításaikat (pl. PART 147) ,
- el kell érni, hogy a hazai közép és felsőfokú képzésben résztvevők (ide értve a külföldi hallgatókat is) maximálisan elismertethessék a tanulmányaikat a minősítések megszerzéséhez (pl. PART 66).

Felsőoktatási törvény megváltoztatása:

- azonnali intézkedésként, a repüléstudományi képzést be kell illeszteni a képzési területek felsorolásába;
- a képzések normatív támogatása és nem a hallgatóké (csak így biztosítható a képzés feltételeinek a kialakítása az infrastrukturális téren);
- akkreditáció: szakmai szervezet véleményének az elsődlegessége az egyébként kötelező feltételek teljesítése estén (ma egy rosszul értelmezett belső verseny alakult ki az akkreditációk során, nem a feltételek teljesítése dönt, hanem az intézmények, esetenként az intézményen belüli versengés – így fordulhatott elő, hogy a B.Sc. / M.Sc.-re való áttéréskor a magyar B.Sc. rendszerből teljesen kimaradt a járműmérnöki (autó/gépjármű, vasút-, hajó-, repülőmérnök) képzés – ez több, mint bűn!).

Légiközlekedésről szóló törvény és végrehajtási rendeletei:

A szabályozás tartalmazza:

- a közoktatási és felsőoktatási törvényektől eltérő sajátosságok megjelenítését, ide értve az óraszámok, tematikák, tantervek nemzetközi megfeleltetéséhez szükséges formai megoldását, a vizsgáztatás rendszerét, a képzések, továbbképzések szükségességét, periodicitását;
- a vállalatok és profit-orientált vállalkozások által indítható képzések szabályozását a nemzetközi előírásokkal összhangban, (kik, milyen feltételekkel és kiktől kaphatnak engedélyt a képzésre és vizsgáztatásra, hogyan valósul meg azok minőségbiztosítása – ellenőrzése);
- a képzések finanszírozásával kapcsolatos sajátosságok szabályozását, (meddig állami feladat, meddig vállalati követelmény, hogyan lehet segíteni a vállalatokat és egyéneket a képzés finanszírozásában) a vizsgáztatási követelmények egyértelművé tételét;
- hazai és nemzetközi képzési szövetségekben való részvételt, a szövetségek működésének sajátosságait.

11.2.2.2 Rövid távú teendők (1 – 3 év alatt elvégzendő feladatok):

Államigazgatás fejlesztése:

- társadalmi és ipari igényekre, felmerült repülésbiztonsági vagy egyéb problémákra valamint nemzetközi szabályozásra és trendekre reagáló folyamatos jogalkotói és jogszabály felülvizsgálati tevékenység biztosítása;
- több, szakmai ismeretekkel és gyakorlattal rendelkező szakember biztosítása a hatósági és minisztériumi feladatok ellátására;
- egyértelmű ügyintézését lehetővé tevő, a repülésbiztonsági kockázattal arányos követelményeket támogató jogszabályrendszer kidolgozása a nemzeti hatáskörbe utalt területeken;
- az európai uniós jogszabályokhoz illetve a speciális repülésszakmai igényekhez jobban illeszkedő hatósági eljárási szabályok megalkotása;
- létre kell hozni egy hazai DOA minősítést, és legalább egy szervezetnek biztosítani kellene az EASA DOA megszerzéséhez szükséges támogatást.

Hazai finanszírozási rendszer biztosítása:

- adózási rendszer – szakképzési hozzájárulás, innovációs járulék megtartása, vagy pótlása a fajlagosan költségesebb (jelentős infrastrukturális háttérrel igénylő repülőszakember) képzés terén;
- egyéni képzési költségek fedezeti-rendszerének a kialakítása (különösen a szakszolgálati engedélyes képzések terén, amely lehetővé teszi, hogy vállalati és banki hiteleket felvéve tanulhassanak a hallgatók, ide értve az SZJA olyan szabályozását, hogy a jelentős költségű szakmai képzések is elszámolhatók legyenek);

- egyszeri jelentősebb támogatás a képzés infrastrukturális feltételeinek a megújítására (a jelenlegi elavult eszközök, laborok lecserélése, új korszerű rendszerek beszerzése).

Képzések harmonizálása:

- a légitársaságokról szóló törvényben is szabályozott módon a működési feltételek tisztázása, ajánlások, útmutatók kiadása;
- hazai szövetségek létrehozása;
- lehetőségek megteremtése, a nemzetközi szövetségekhez való csatlakozás biztosítására;
- a nemzetközi szervezetekben történő képviselői rendszerének újra rendezése, hogy szakemberek képviseljék megfelelően a hazai repülőipari és légügyi szektort.

11.2.2.3 Középtávú tevékenység (4 –6 éves viszonylatban):

A képzési rendszer megújítása:

- vállalati és vállalkozás-orientált képzési rendszerek felülvizsgálata, a képzési feltételeket nemzetközi szinten kielégíteni képtelen szervezetek, képzések kiszűrése, megszüntetése érdekében;
- a repüléstudományi alapismeretek integrálása a teljes képzési vertikumban (az általános iskolától a felsőfokú képzésekig);
- a felsőfokú repüléstudományi képzési rendszer elindítása (B.Sc.-k: repüléstudományok – repülőgépészet/aeronautics, avionika, légitársasági mérnök, légiforgalmi irányító, légitársasági BA, repülőgépvezető stb., M.Sc.: repüléstudományok /aeronautics, avionika, automatizálás, légitársasági logisztika, légitársasági jog, légitársasági mérnök, légitársasági, MBA stb.);
- továbbképzési rendszerek: szinten tartó képzések (a B.Sc. és M.Sc. területeken), szakirányú szakmai továbbképzések, repüléstudományi doktori képzés;
- a felsőfokú képzések (polgári és katonai) egységes rendszerbe szervezése,
- regionális képzési központ kialakítása.

Finanszírozás:

- a képzési rendszer kialakításához (infrastrukturális fejlesztések) egyszeri finanszírozási igény biztosítása szükséges a központi költségvetési keretből.

Nemzetközi szövetségi kapcsolatok:

- meg kell teremteni a képzések kapcsolódását a nemzetközi képzési szervezetekhez, szövetségekhez;
- biztosítani kell a hazai oktatás – kutatás részvételét a nemzetközi bizottságokban, szövetségekben, projekt-előkészítő tevékenységben.

11.2.2.4 Hosszú távú tevékenység (7 - 10 évre):

- az elért eredmények (finanszírozás, létszámok, humán erőforrás stb.) megtartása, stabilizálása;
- a 3. év után felvett előzetes monitoring adatok és a 8. évben meghatározott (stratégiai) mutatók értékeinek az elemzése, tanúságok megfogalmazása;
- a stratégia szükség szerinti felülvizsgálata.

A stratégia eredményességét értékelő mutatók:

- A stratégiai eredményességét először 3 év múlva, majd ötévente javasolt elvégezni. A mutatóknak a nemzeti és az európai átlag GDP viszonyához hasonlóan kell lenni, melyet a második vizsgálatra (a 8. évre) el kell érni, majd további ötévente minimum a viszonyszámot 8 %-kal javítani kell a 24% eléréséig.
- A javasolt mutatók:
- a képzésben résztvevők aránya a hasonló európai átlagadathoz viszonyítva;
- vállalati engedélyes képzések esetében az egy résztvevőre jutó teljes költsége;
- a közoktatás és a felsőoktatás szakterületi költség-ellátmány értéke a hasonló európai átlagadathoz viszonyítva;

- egy diákra, hallgatóra jutó költség;
- a közoktatás és a felsőoktatás esetében a közösségi és a vállalati költségfinanszírozás viszonyszámai;
- megfelelőségi mutatók (5, 10 és 20 éves viszonylatokban a pályán maradók, a külföldön dolgozók, a vezetői beosztásba kerültek aránya, valamint a végzettek átlagjövedelme a hazai és az európai átlagjövedelmekhez viszonyítva).

11.3 Vízió, jövőkép

Az légügyi stratégia kialakítására létrejött bizottság saját maga – helyesen – eléggé tág határok közt határozta meg a munkájának a területeit. Egyfelől a repülőipart és a légitársaságokat, valamint a polgári és a katonai repülést is egységesen elemzi. Másfelől a bizottság a szakmai helyzetelemzés és értékelés és a hazai és nemzetközi szabályozás jelenlegi és változási tendenciáinak az ismeretében szakmai szempontok szerint nagy szabadsággal, önállóan tervezi. Ez a munka pontosan megfelel ezeknek a sajátosságoknak.

Az oktatási munkacsoport szakmailag elismert és aktív tagjai a hazai és nemzetközi követelményeket, igényeket értékelve, a szakterület részletes helyzetelemzése és a lehetséges fejlesztési stratégiák figyelembevételével alakította ki a magyar repülőszakember-képzés stratégiai fejlesztési koncepcióját. A stratégia részletesen tartalmazza a vállalati, az engedélyes, a közoktatási és a felsőoktatási képzési területek fejlesztésének az ütemezését, azok költségigényét.

A munka és a stratégia célja, hogy a magyar repülőszakember-képzés színvonalát 10 év alatt felzárkóztassa az európai átlagra és megteremtse a képzések regionális piacvezetővé válásának az esélyeit. A kidolgozott stratégia természetesen a teljes magyar repülőipar és légitársaságok, a teljes magyar repülés fejlesztéséhez kívánja biztosítani a humán erőforrást. Ezért a stratégia kitér a felsőoktatáshoz szorosan kapcsolódó kutatás-fejlesztés stratégiai fejlesztésére.

12 A hálózati légi közlekedés

12.1 Helyzetelemzés, jellemző külső belső adottságok, problémák

A gazdasági fejlődés fenntartásához elengedhetetlen a megfelelő közlekedési-logisztikai infrastruktúra biztosítása, melynek alapeleme a könnyű elérhetőség. Mindezt napjainkban, amikor a légi közlekedés a klasszikus elit jellegéből tömegszolgáltatássá vált, elsősorban a légi összeköttetés minél szélesebb körű biztosítása képes megteremteni. Ennek alapeleme a gyűjtő-elosztó nemzetközi repülőtér léte, a megfelelő infrastrukturális és forgalmi szempontú fejlődési pálya elérése.

A megkívánt fejlődés kettős. Egyrészt biztosítani szükséges a repülőtér megfelelő színvonalú közúti, valamint kötöttpályás elérhetőségét, kényelmessé és gyorsá tenni az összeköttetést a fővárossal mint gazdasági és turisztikai centrummal. Másrésztől kiemelt jelentőségű a gazdaságilag és turisztikailag Magyarország számára fontos célpontok közvetlen elérése.

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér adottságai kiválóak az átszálló forgalom bonyolítására, valódi növekedési lehetőség ebben a szegmensben mutatkozik. Az átszálló forgalom jelentősége, hogy olyan célpontokra is lehetővé teszi közvetlen járat indítását, ahol önmagában a célirányú forgalom alapján az nem lenne biztosított, ezáltal bővíteni tudja azt a kört, ahonnan és amerre valós üzleti, nemzetgazdasági igény jelentkezik. Cél a légikikötő vezető gyűjtő-elosztó szerepének megszerzése a régióban mind az utas, mind az áruforgalom szempontjából. Budapestet földrajzi adottságai természetes választássá teszik mind a Közép-Kelet és Nyugat-, Észak-nyugat Európa közötti, mind a Dél- és Észak-Európa közötti relációban. Ugyancsak fontos kapuvá válhat Európa felé a közép- és távol-keleti forgalom számára.

A megfelelő számú és minőségű közvetlen összeköttetés megvalósításához elengedhetetlen a repülőtér és a légitársaságok szoros együttműködése, a közös érdekek mentén történő stratégia kidolgozása és megvalósítása. Ahhoz, hogy egy nemzetközi repülőtér sikeresen üzemelhessen, és elláthassa azt az infrastrukturális szerepet, melyet a nemzetgazdaság igényel, szükséges, hogy a különféle működési modellben üzemelő légitársaságok mindegyike megtalálja azt a szegmenst, amelyben a legjobb szolgáltatást tudja biztosítani.

Szükség van a charter légitársaságokra, melyek főképpen a magyar utazók igényeit kielégítve eljuttatják az utasokat a pihenést biztosító üdülőhelyekre.

A low cost (fapados) légitársaságok biztosítják a point-to-point forgalom egy jelentős részét olyan desztinációk felé és felől, ahol és ahonnan nagy kereslet jelentkezik, olyan árszinteken is, amelyek lehetővé teszik minél nagyobb tömegek átirányítását a légi közlekedés felé.

Kellő súllyal kell megjelennie azoknak a „ráhordó” (feeder) légitársaságoknak is, amelyek szintén főképpen a point-to-point forgalmat szolgálják, és kiterjesztik a budapesti központ elérhetőségét, bevonnak új desztinációkat, vagy olyan frekvenciákat, kapacitásokat biztosítanak, amelyek lehetővé teszik, hogy az ország könnyen elérhető legyen.

Mind az ország, mind a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér, mind pedig a légiforgalmi irányítást ellátó szolgáltató szempontjából a legkiemelkedőbb szerepet a budapesti központú nemzeti hálózati légitársaság játssza.

A hálózati légitársaságok az elmúlt években több szempontból is nehéz helyzetbe kerültek. Ennek egyik oka, hogy a légi közlekedés mint közlekedési ág egy szűk réteg privilégiumából a helyváltoztatás mindenki által elérhető, a többi közlekedési ággal árbán versenyképes formájává tudott válni. A „tömegközlekedéssé” válással, a low cost légitársaságok térnyerésével a jó menetrend, a minőségi fedélzeti szolgáltatások, valamint a magas presztízsű repülőterek elérése helyett egyre inkább a jegyár vált a legfontosabb mérőszámmá. A low cost légitársaságok legfontosabb szempontja a költségcsökkentés, amely bár a társaság szempontjából üzletileg racionális megfontolás, ám egy állam, egy nemzet érdekei számos egyéb szempont figyelembe vételét megkívánják.

A nemzeti hálózati légitársaság legfontosabb szerepe az, hogy Budapestet összekösse a világgal, olyan pontokat is bekapcsolva a hálózatába, amelyekre az üzemelés önmagában nem lenne üzletileg működőképes.

A XXI. század Európájában az egyes országok sajátos stratégiai érdekei miatt továbbra is szükség van a nemzeti légitársasági státuszt betöltő hálózati légitársaságok működésére annak érdekében, hogy a pénzügyi szempontokon túli nemzetgazdasági megfontolások üzletpolitikába, hálózatba, menetrendbe illesztése továbbra is megmaradjon.

A nemzeti légitársaság Európa minden országában az adott ország szempontjából megjelenik mint a munkahelyteremtés, munkahelyfenntartás szempontjából fontos, illetve komoly adópotenciállal bíró gazdasági szereplő. Megjelenik továbbá mint az idegenforgalmi iparág stratégiaileg fontos katalizátora, amelyen keresztül az állam ráhatással tud lenni a turisztikai ágazatra, közvetve pedig az egész ország üzleti életére. Fontos szereplő mindezek mellett a külkapcsolatok tekintetében, geopolitikai, illetve nemzetpolitikai megfontolásokról egyaránt. Piaci szempontokon kívüli egyéb nemzetgazdasági, sőt, esetleg biztonsági érdekek érvényesítése kizárólag a nemzeti légitársaságtól várható.

A nemzeti hálózati légitársaságban rejlő gazdasági potenciál, az ország, illetve Budapest más szereplőivel való együttműködésben rejlő szinergiák jelenleg nincsenek megfelelően kihasználva, így elmondható, hogy a jelenlegi teljesítménynél magasabb szinten is tudna a társaság működni. A nemzetközi iparági környezet és a versenytársak működési modelljeinek tanulmányozásából levont javaslatok implementálása, valamint a társaság, illetve a jelenlegi működési mechanizmus átalakítása már rövidtávon is komoly eredményekkel járhat. **A cég hub-jának központi elhelyezkedése, a meglévő hálózat, a meglévő szakértelem, illetve a közvetlen versenytársak pozíciójának elemzésén alapuló terjeszkedés középtávon, akár már a következő 2-3 évben is a régió meghatározó légitársaságává teheti a magyar nemzeti hálózati légitársaságot.**

12.2 Vízió, jövőkép

Kiemelkedő nemzetgazdasági érdek, hogy Budapest központtal, kiterjedt hálózattal rendelkező erős, versenyképes nemzeti hálózati légitársaság működjön.

A régióban központi, gyűjtő-elosztó szerepet játszó, Magyarországot a globális közlekedési hálózatba bekapcsoló Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Közép-Európa vezető repülőtérévé váljon, együttműködve a regionális repülőterekkel, a léginavigációs szolgáltatókkal és a nemzeti hálózati légitársasággal.

Ezek együttese szolgálhatja az utas- és légiáru-forgalom fejlődését, melynek eredményeképpen Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér mind a Távol-Kelet és Nyugat-Európa közötti, mind az Észak- és Dél-Európát összekötő forgalom relációjában meghatározó központtá válik.

12.3 Intézkedési javaslatok

- A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér kapacitását a vázolt stratégiai céloknak megfelelő dinamikus forgalomnövekedés színvonalas kiszolgálásához kell alakítani. Ez egyaránt jelenti az ide érkező, illetve az átszálló utasok kényelmes és gyors kiszolgálását, valamint a Budapest belvárosával való gyors és színvonalas közlekedési kapcsolat kiépítését. Biztosítani kell, hogy a budapesti nemzetközi repülőtér fejlesztése a nemzetgazdasági, valamint a jelen stratégiában megfogalmazott célokkal összhangban történjen.

- Ösztönözni kell azokat a fejlesztési irányokat és prioritásokat, amelyek leginkább segítik a nemzetgazdaság, illetve a légiközlekedési iparág szempontjából stratégiai fontosságú célok elérését.

- Biztosítani kell, hogy a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér a stratégiai célokhoz illeszkedő, azok megvalósulását elősegítő díjszabást alkalmazzon.

- A jogszabályi környezetnek – beleértve a gazdasági szabályozást is - biztosítani kell, hogy a nemzeti hálózati légitársaság versenyképessége javulhasson, a versenysemlegesség követelményeinek figyelembe vétele mellett.

- A nemzeti hálózati légitársasági státusz újradefiniálását követően meg kell határozni az állam részéről a társaság felé irányuló stratégiai elvárásokat.

- Iparági, valamint a versenytársakra vonatkozó összehasonlító elemzést kell végezni a nemzeti hálózati légitársaság előtt álló legfontosabb kihívások azonosítása és a rájuk adandó válaszok kialakítása érdekében. Meg kell határozni, hogy milyen szerkezetben működő nemzeti hálózati légitársaság tudja a leghatékonyabban felvenni a versenyt a piaci szereplőkkel.

13 Általános célú repülés

13.1 Helyzetelemzés, jellemző külső- belső adottságok, problémák

13.1.1 Nemzetközi kitekintés

Általános célú repülés (General Aviation – GA) a kereskedelmi légifuvarozáson és az állami/katonai repülések körén kívül eső összes repülés, a hátimotoros siklóernyőtől a sugárhajtású üzleti kisgépekig. Gyakorlatilag a légiközlekedés nagyobb része esik a GA fogalma alá.

A Bizottság **2008/01/11 COM (2007) 869** számú közleményében foglalkozott a General Aviation jelentőségével és a kapcsolódó feladatokkal, melyben megállapítja, hogy az általános célú és üzleti repülés (GA) nagyon változatos. Ebbe a kategóriába a tevékenységek széles skálája tartozik a nem motoros légi járművekkel végzett szabadidős repüléstől egészen a nagy teljesítményű üzleti repülőgépek komplex üzemeltetéséig és a légi járművel folytatott speciális munkavégzésig.

A szakpolitikai kezdeményezések kidolgozását ez a tény nagyban megnehezíti, hiszen sokféle tevékenység sajátosságait kell figyelembe venni.

Európában az általános célú és üzleti repülésben megközelítőleg 50 000 motoros légi járművet (ebből megközelítőleg 2 800 gázturbinás légi jármű) üzemeltetnek, az európai kereskedelmi légitársaságok flottája ugyanakkor körülbelül 5000 légi járműből áll. Ezen kívül 180 000 – 200 000 sportrepülőgépet és nem motoros légi járművet üzemeltetnek sport és szabadidős célból.

2003 óta ebben a szegmensben a légijármű-forgalom majdnem kétszer olyan gyorsan növekedett, mint a forgalom többi része (2006-ban 22%-kal volt több járat a 2003-as adatokhoz képest, a forgalom többi szegmensében ez az érték 14%).

Az általános célú repülés keretében bonyolított forgalom 2005-ben 100 000 európai repülőtér/kisrepülőtér között biztosított összeköttetést (ezzel szemben a menetrendszerinti járatok 30 000 összeköttetést biztosítottak)

A légijárművel folytatott munkavégzésre szakosodott európai vállalkozások magas minőségű, szakosodott szolgáltatásokat nyújtanak mind az EU-ban, mind pedig harmadik országokban. Ez a térképkészítéstől, az építési munkákon, a csővezetékek felügyeletén, a mezőgazdasági célú és a környezet-megfigyelési repüléseken keresztül egészen az időjárás-kutatásig, a tűzoltásig, az élő televíziós közvetítések biztosításáig, a forgalom-felügyeletig stb. terjednek.

A szabadidős és a sport célú repülés területéről kerül ki a légitársaságok és a támogató szolgáltatások által foglalkoztatott, magasan képzett szakemberállomány legnagyobb része. A tanuló pilóták és a repülőmérnökök többsége, miután megfelelő tapasztalatot szerzett a levegőben vagy a szerelőcsarnokban, a légiközlekedési ágazatban helyezkedik el.

13.1.2 Hazai helyzetkép

Az 1989-es rendszerváltás előtt Magyarországon csak néhány kisgépes üzemeltető létezett (MHSZ, MÉM RSZ). A kilencvenes években, miután a honvédelmi szövetség megszűnt, a repüléssel kapcsolatos feladatait a Magyar Repülő Szövetség vette át. A privatizáció folytán a mezőgazdasági repülés teljes egészében magán kézbe került, és a repülőgépes szolgálatot is felszámolták. Miután már magánszemélyek tulajdonában is lehetnek repülő eszközök, egyre több jogos igény merült fel karbantartó és üzemeltető szervezetek létrehozására.

A hetvenes-nyolcvanas évek technikáját átörökítő mezőgazdasági repülés mára elavult, a légijárművek az élettartamuk végét járják. Ebből következik, hogy üzemeltetésük komoly szakértelmet és megkülönböztetett odafigyelést igényel. Az ilyen gépekre szakosodott cégek többnyire a mezőgazdasági repülésben nagy gyakorlatot szerzett szakemberekre épülnek, így a biztonságos üzem egyelőre fenntartható. Sajnos napjainkban, a nehéz gazdasági helyzet folytán, a kis magáncégeknek nincs elég tőkéjük modern technika beszerzésére.

Gomba módra szaporodnak a sport-hobby célra beszerzett, többnyire használt, néha bizonytalan eredetű légijárművek is. Ezek üzemben tartását a kis létszámú MRSZ nem tudja teljes egészében lefedni, ezért itt is több kisebb cég alakult.

13.1.3 Jogszabályi háttér:

Alapvető probléma, hogy a hatályos szabályozás jellemzően a kereskedelmi repülés sajátosságait veszi alapul, és ezt kívánja érvényesíteni a GA egyéb területein is.

Az EU szabályai jellemzően a kereskedelmi repülés területére vonatkoznak.

Ebből következően a GA többi területére az adott témában vagy nincs szabály, vagy ami esetleg még rosszabb, létrejöttek olyan hazai jogszabályok, amelyek a témában az EU kereskedelmi repülés területre vonatkozó rendelkezéseit vették alapul. (gondoljunk például a horribilis összegű felelősségbiztosításra, vagy a nem nyilvános repülőterek légitözeledés védelmi szabályait)

A hatályos jogalkotási törvény értelmében a Légügyi Hivatal nem jogosult Előírás, vagy Légügyi Utasítás kiadására, ami a teljes hazai repülés szabályozását, illetve felügyeletét hátráltatja, de a legnagyobb hátrányt a kereskedelmi repülés fogalomkörébe nem tartozó területeken okozza.

Az EU és az EASA szabályait döntően a kereskedelmi tevékenységre alkotja meg. Ebből következik, hogy a GA terület szabályozása jellemzően nemzeti hatáskör alá tartozik. Magyarországon az a probléma, hogy a GA területre vonatkozó nemzeti szabályozások vagy nincsenek meg, vagy nem megfelelőek, mert helytelenül a nemzetközi kereskedelmi repülés szabályait próbáljuk ráerőltetni az általános célú repülésekre is.

A fentiekén túl nem megfelelően vagy egyáltalán nem szabályozott területek közül a legfontosabbak a következők:

- Ejtőernyőzés, siklóernyőzés;
- Az UL kategóriát el nem érő merevszárnyú repülőgépekkel végrehajtott repülések, sárkányrepülés;
- Lajstromozásra nem kötelezett légitársaságok személyzetének szakmai, és orvosi alkalmassága;
- EU – OPS hatálya alá nem tartozó szervezetek;
- Légi munkavégzés;
- A nyilvános repülőterek kivételével a repülőterek üzemben tartása;
- Pilóta nélküli légitársaságok (UAV/UAS);
- Személyes repülés (Personal Air Transportation System).

Annak ellenére, hogy nemzetközi téren több világ- és európa bajnokunk van, a hazai jogszabályokban a sportrepülés fogalma nem jelenik meg. Ez kifejezetten hátrányosan érinti azokat a versenyzőket, akik valóban sport céllal repülnek, mivel így nem kerülhetnek egy besorolásba más sportág versenyzőivel. Ez különösen az engedélyek megszerzésénél, illetve az orvosi vizsgálatok költségénél jelenik meg, valamint nem tudják igénybe venni a más területeken egyébként elnyerhető támogatásokat sem. Ennek az az oka, hogy Magyarországon a jogszabályokban nincsenek meghatározva és elkülönítve a sportrepülés és a GA különböző kategóriái.

A fenti területek közül néhányat a korábban kiadott Légügyi Utasítások, Légügyi Előírások szabályoznak. Ezekkel az Utasításokkal, Előírásokkal az a legnagyobb probléma (ahol egyáltalán van ilyen) hogy a 90- es évek legelején, vagy még régebben kerültek kiadásra, módosításuk, a kor elvárásaihoz való igazításuk tehát már évekkel ezelőtt időszerű lett volna, azonban ez nem történt meg, mivel az ilyen eszközök (az „állami irányítás egyéb jogi eszközei”) kiadásának jogosultsága a légitözeledési szakterületen idő közben megszűnt, ezek pótlása a jelenlegi jogalkotási rendszerben nem biztosított.

A hatályos légitözeledési törvényt alapul véve elmondható, hogy több ponton nem alkottuk meg azokat a jogszabályokat, amelyekre a törvény felhatalmazást ad.

Ezen kívül tisztában kell lenni azzal, hogy a fentebb jelzett hiányosságok megszüntetéséhez igen nagyszámú szabály megalkotására van szükség, nem beszélve azok folyamatos módosításáról.

A hatósági határozatok rendeltetésüknél fogva alkalmatlanok a fenti joghézagok pótlására, ezért az egyetlen járható út az lenne, ha ismét lehetőség nyílna nem jogszabályi szintű szakmai szabályozás kiadására.

13.2 Vízió, jövőkép

A GA terület versenyképességének megteremtése és a repülés biztonságának erősítése, az ezt támogató valamennyi területet lefedő szabályozási környezet megalkotása.

A kialakításra kerülő egyértelmű jogszabályrendszer különböztesse meg a kereskedelmi repülés és a GA egyéb területeit.

Kellően rugalmas, a nemzetközi elvárásokat egyszerűen követni képes jogi eszközök bevezetése, (Utasítás, Előírás) az Alaptörvény adta jogalkotási lehetőségek, eszközök lehető legszélesebb körű igénybevételével.

A megalkotásra kerülő jogszabályok egyértelmű megkülönböztetést tesznek lehetővé a sportrepülés és a GA egyéb területei között.

13.3 Intézkedési javaslatok

A Bizottság 2008/01/11 COM (2007) 869 számú közleményében foglaltak figyelembe vételével, a hazai sajátosságoknak megfelelő, arányos szabályozás kidolgozása.

Független szabályozók megalkotása a kereskedelmi repülésre, és a GA egyéb területeire.

A korábban már létező, a nemzetközi gyakorlatnak megfelelő Légügyi Utasítások, Előírások kiadása lehetőségének megteremtése, az NKH „önálló szabályozó szerv” – kenti kijelölésével.

Nemzetközi példák alapján javasoljuk megvizsgálni az önálló légügyi hivatal létrehozásának lehetőségét.

Jogszabályokban a „Sportrepülés” kategória létrehozása, egyértelmű megkülönböztetése a GA egyéb területeitől.

Készült: Budapest, 2011. június 01.