

MAGYARORSZÁG KORMÁNYA

T/1507. számú

a légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény, valamint a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény módosításáról

**Előadó: Dr. Seszták Miklós
nemzeti fejlesztési miniszter**

Budapest, 2014. október

2014. évi törvény

a légitözlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény, valamint a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény módosításáról

1. A légitözlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény módosítása

1. §

A légitözlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: Lt.) 3. § (4) bekezdés *d*) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(A katonai légügyi hatósági eljárással összefüggő igazgatási szolgáltatási díj megfizetése alól mentesül:)

„*d*) az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv, a terrorizmust elhárító szerv (a továbbiakban együtt: rendőrség), a polgári nemzetbiztonsági szolgálatok, a büntetés-végrehajtási szervezet, a vámhatóság, a katasztrófavédelem;”

2. §

Az Lt. Első része a következő 3/G. §-sal egészül ki:

„3/G. § A légitözlekedésben a Kormány rendeletében meghatározott vonatkoztatási rendszereket kell alkalmazni.”

3. §

(1) Az Lt. 20. §-a a következő (3) bekezdéssel egészül ki:

„(3) Veszélyes áruk polgári légijármű által történő továbbításával kapcsolatos ismeretek oktatása és vizsgáztatása a Kormány rendeletében meghatározott engedéllyel végezhető.”

(2) Az Lt. 20. §-a a következő (5) és (6) bekezdéssel egészül ki:

„(5) Légijárműből végzett légi távérzékelés végrehajtásához a légi távérzékelés engedélyezésének és a távérzékelési adatok használatának rendjéről szóló kormányrendeletben meghatározott engedély szükséges.

(6) A veszélyes áru légi úton történő továbbítása során a külföldről érkező veszélyes áru repülőtérré érkezését, illetve a veszélyes áru légi úton történő továbbítását a földi kiszolgáló szervezet, annak hiányában a feladó vagy a repülőtér üzemben tartója, a veszélyes áruk légi szállításának a hivatásos katasztrófavédelmi szerv által végzett ellenőrzésére vonatkozó eljárás szabályait megállapító jogszabályban meghatározottak szerint köteles bejelenteni a katasztrófavédelmi szerv részére.”

4. §

Az Lt. 22. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„22. § Légitözlekedési, valamint légitözlekedéssel összefüggő tevékenység – a 71. § 10. pont *e*) és *h*) alpontjában, valamint a 12. pont *e*) és *g*) alpontjában meghatározott tevékenység kivételével, továbbá a 19. § (1) bekezdés *b*)-*c*) pontjában, a 29. §-ban, a 30. §-ban és a 34. §-

ban meghatározott eltéréssel – a légiközlekedési hatóságnak, a bajba jutott vagy eltűnt légi jármű megsegítésére, illetve a katasztrófák elleni védekezéssel és a mentéssel összefüggő tevékenység ellátására irányuló kutató-mentő repülés pedig a katonai légügyi hatóságnak az adott tevékenységre vonatkozó engedélyével folytatható.”

5. §

(1) Az Lt. 29. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi irányelv, 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet hatálya alá nem tartozó légi jármű gyártásához, valamint az ilyen légi járművet karbantartó szervezet működéséhez a légiközlekedési hatóság engedélye szükséges.”

(2) A Lt. 29. §-a a következő (1a) bekezdéssel egészül ki:

„(1a) Az állami légi jármű gyártásához, javításához, karbantartásához és felújításához a katonai légügyi hatóság engedélye szükséges.”

6. §

Az Lt. 30. § (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) A 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet hatálya alá nem tartozó légiközlekedési szakszemélyzet képzésének részletes szabályait – a 20. § (3) bekezdése szerinti kivétellel – a polgári légiközlekedés területén a miniszter, az állami célú légiközlekedés területén a rendészetért felelős miniszter egyetértésével a honvédelemért felelős miniszter rendeletben állapítja meg.”

7. §

Az Lt. 37. § (1) bekezdése a következő *ac*) alponttal egészül ki:

(A repülőtér lehet)

„*ac*) közös felhasználású repülőtér.”

8. §

(1) Az Lt. 41. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép és a § a következő (1a) bekezdéssel egészül ki:

„(1) A nyilvános repülőtér légi jármű által történő igénybevételeért – az (5) és (6) bekezdésben foglalt kivétellel – a repülőtér üzemben tartója által megállapított díjat kell fizetni. A díjat vagy a díj részletes ismertetését tartalmazó forrásra történő hivatkozást a 61/B. §-ban meghatározott Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványban (Aeronautical Information Publication, a továbbiakban: AIP) szereplő repülőtér esetén e kiadványban közzé kell tenni.

(1a) Ha a repülőtér nem szerepel az AIP-ben, akkor az (1) bekezdésben meghatározott díjat vagy a díj részletes ismertetését tartalmazó forrásra történő hivatkozást a repülőtér honlapján vagy a légiforgalmi tájékoztatás rendjéről szóló miniszteri rendeletben meghatározott látvarepülési szabályok szerinti repülésekről szóló kiadványban kell közzétenni.”

(2) Az Lt. 41. § (8) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép és a § egyidejűleg a következő (8a) bekezdéssel egészül ki:

„(8) A nem nyilvános repülőtér igénybevételét a repülőtér üzemben tartója engedélyezheti. A polgári célú nem nyilvános repülőtér használatáért ellenszolgáltatás kérhető, amelyet a repülőtér üzemben tartója állapít meg. Az ellenszolgáltatás értékét vagy az annak részletes ismertetését tartalmazó forrásra történő hivatkozást az AIP-ben szereplő repülőtér esetén e kiadványban közzé kell tenni.

(8a) Ha a repülőtér nem szerepel az AIP-ben, a (8) bekezdésben meghatározott ellenszolgáltatás értékét vagy az annak részletes ismertetését tartalmazó forrásra történő hivatkozást a repülőtér honlapján vagy a légiforgalmi tájékoztatás rendjéről szóló miniszteri rendeletben meghatározott látvarepülési szabályok szerinti repülésekről szóló kiadványban kell közzétenni.”

9. §

Az Lt. 46. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„46. § (1) A 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet hatálya alá nem tartozó légi járműnek – a 12. § (1) bekezdésében meghatározott ejtőernyő és a személyzet által vezetett egyéb repülőeszköz, valamint a (2) bekezdésben meghatározott légi jármű kivételével – rendelkeznie kell a légi jármű, illetve a légi közlekedéssel kapcsolatos eszköz típusalkalmassága feltételeinek és típusalkalmassági vizsgálatáról szóló rendelet szerint a légi közlekedési hatóság által kiadott

a) típusalkalmassági tanúsítvánnyal, vagy

b) egyedi repülési engedéllyel.

(2) Az állami célú légi közlekedésben légi jármű, és egyes légi közlekedéssel kapcsolatos eszköz abban az esetben tartható üzemben, ha olyan típushoz tartozik, amelyre a katonai légügyi hatóság típusalkalmassági bizonyítványt adott ki.

(3) A típusalkalmassági tanúsítvány és a katonai légügyi hatóság által kiadott típusalkalmassági bizonyítvány igazolja, hogy a légi jármű, vagy a légi közlekedéssel kapcsolatos eszköz típusa megfelel a légi közlekedés biztonság előírásainak.

(4) A típusalkalmassági tanúsítvány és a katonai légügyi hatóság által kiadott típusalkalmassági bizonyítvány jogszabályban meghatározott esetben visszavonható vagy felfüggeszhető.

(5) Külföldön gyártott légi jármű, illetve légi közlekedéssel kapcsolatos eszköz típusvizsgálata során a légi közlekedési hatóság, az állami célú légi közlekedéssel összefüggő feladatok tekintetében a katonai légügyi hatóság elfogadhatja más állam hatóságának igazolását arról, hogy a típus a nemzetközi előírásoknak megfelel és a biztonságos repülésre, illetve rendeltetésszerű használatra alkalmas.”

10. §

Az Lt. 48. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„48. § (1) A 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet hatálya alá nem tartozó légi jármű – a 12. § (1) bekezdésében meghatározott ejtőernyő és a személyzet által vezetett egyéb repülőeszköz, valamint a (2) bekezdésben meghatározott légi jármű kivételével – akkor

tartható üzemben, ha rendelkezik a légiközlekedési hatóságnak a polgári légi jármű légi alkalmassági követelményeiről, légi alkalmassági vizsgálatáról és a légi alkalmassági tanúsítványról szóló rendelet szerinti

a) légi alkalmassági tanúsítványával, vagy

b) egyedi repülési engedélyével.

(2) Amennyiben az állami célú légiközlekedésben a katonai légügyi hatóság a légi járművet az első üzembe helyezése előtt saját vizsgálata alapján is alkalmasnak találja a rendeltetésszerű használatra, és a légi jármű megfelel a típusalkalmassági bizonyítványban előírt követelményeknek, akkor a légi járműre légi alkalmassági bizonyítványt ad ki.

(3) A légiközlekedési hatóság az európai uniós és a nemzeti előírásoknak való megfelelés esetén, az állami célú légiközlekedéssel összefüggő feladatok tekintetében a katonai légügyi hatóság az állami légi járművek nyilvántartásáról, gyártásáról és javításáról, valamint a típus- és légi alkalmasságáról szóló miniszteri rendeletben foglalt feltételeknek való megfelelés esetén a légi jármű légi alkalmasságának vizsgálata során elfogadja más állam hatóságának a légi alkalmasságot tanúsító igazolását.

(4) A légi alkalmassági tanúsítvány határozatlan időtartamig hatályos. Az állami célú légiközlekedésben a légi alkalmassági bizonyítvány határozott időtartamig hatályos, időbeli hatályát a katonai légügyi hatóság időszakos alkalmassági vizsgálat után meghosszabbíthatja.

(5) A légi alkalmassági tanúsítvány és a katonai légügyi hatóság által kiadott légi alkalmassági bizonyítvány hatályának fennállása alatt biztosítani kell a légi jármű jogszabályban meghatározott folyamatos légi alkalmasságának fenntartását. A légi alkalmassági vizsgálatot soron kívül akkor is el kell végezni, ha a légi járművön a légi alkalmasságot befolyásoló – külön jogszabályban meghatározott – javítást vagy módosítást végeztek.

(6) Amennyiben a légi járművet a lajstromból törlik, a légi alkalmassági tanúsítványa, vagy a katonai légügyi hatóság által kiadott légi alkalmassági bizonyítványa hatályát veszti.

(7) A 12. § (1) bekezdésben meghatározott ejtőernyő és személyzet által vezetett egyéb repülőeszköz akkor tartható üzemben, ha megfelel a légi járművek gyártásáról, építéséről és műszaki alkalmasságáról szóló miniszteri rendeletben meghatározott feltételeknek.

(8) Amennyiben a légi jármű az üzemben tartás során nem felel meg a légi alkalmasság követelményeinek, akkor az a bizonyítvány időbeli hatályán belül sem üzemeltethető.”

11. §

Az Lt 52. § (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) Lajstromozásra nem kötelezett légi járművet az vezethet, aki rendelkezik a polgári légiközlekedési személyzet egészségi alkalmasságának feltételeiről, valamint az egészségi alkalmasság megállapítását végző szervek kijelölésének és tevékenységének szabályairól szóló miniszteri rendeletben meghatározott orvosi minősítéssel és a 32. §-ban előírt képzés elvégzéséről szóló igazolással.”

12. §

Az Lt. 53. § (6) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(6) Az állami célú légitársaságok tekintetében a szakszemélyzet tagjai egészségügyi alkalmasságának megállapítását végző szervet a honvédelemért felelős miniszter az egészségügyért felelős miniszter egyetértésével kiadott rendeletben jelöli ki.”

13. §

Az Lt. a következő 61/B. §-sal egészül ki:

„61/B. § (1) Az AIP-t a központi légiforgalmi tájékoztató szolgálatot ellátó szervezet a légitársasági hatósággal történő egyeztetést követően angol nyelven adja ki.

(2) A látvarepülési szabályok szerinti repülésről szóló kiadványt a központi légiforgalmi tájékoztató szolgálatot ellátó szervezet a légitársasági hatósággal történő egyeztetést követően magyar és angol nyelven adja ki.

(3) A légiforgalmi szolgáltató az (1)(2) bekezdésben foglalt feladatok ellátása érdekében szükséges, a repülőterek akadálykorlátozási felületei kijelölésének és alkalmazásának, légitársasági akadályok jelölésének részletes szabályairól szóló kormányrendeletben meghatározott adatbázisokban szereplő adatokat, valamint a légiforgalmi tájékoztatás rendjéről szóló miniszteri rendelet alapján, a részére szolgáltatandó adatokat díj-, költség- és illetékmentesen kapja meg.”

14. §

Az Lt. a következő 62/A. §-sal egészül ki:

„62/A. § (1) Repülőterei repüléstájékoztató szolgálat a miniszter kijelölésével nyújtható.

(2) A repülőterei repüléstájékoztató szolgálatot a miniszter abban az esetben jelöli ki, ha a repülőtér üzemben tartója és a szolgálatot ellátni kívánó szervezet között érvényes megállapodás van és a szolgálatot ellátni kívánó szervezet rendelkezik a légitársasági hatóság által kiadott érvényes tanúsítvánnyal.

(3) A kijelölés iránti kérelmet az érintett repülőtér üzemben tartója a légitársasági hatóság útján juttatja el a miniszterhez. A kérelemhez a repülőtér üzemben tartója mellékelni a közte és a repülőterei repüléstájékoztató szolgálat között a szolgálat ellátása céljából megkötött megállapodás és a szolgálatot ellátni kívánó szervezet légitársasági hatóság által kiadott, a szolgálat ellátására jogosító tanúsítványának másolatát. A légitársasági hatóság a kérelmet és mellékleteit az adott szervezet részére kiadott, a nyújtani kívánt szolgálat ellátására jogosító tanúsítvány érvényességére vonatkozó nyilatkozatával együtt továbbítja a miniszternek.”

15. §

Az Lt. 64. §-a a következő (3) bekezdéssel egészül ki:

„(3) A légitársasági baleset, súlyos repülőesemény, a repülőesemény és a légitársasági rendellenesség vizsgálatával kapcsolatos iratok irattári őrzési ideje 50 év.”

16. §

Az Lt. 66/B. §-a a következő (5)(8) bekezdéssel egészül ki:

„(5) A hivatásos katasztrófavédelmi szerv az e törvény alapján hivatalból indított eljárása során – annak tárgyával összefüggésben – az ügyfelet az érdemi döntéshez szükséges adatszolgáltatásra vagy nyilatkozattételre kötelezheti. Az adatszolgáltatás vagy nyilatkozattétel elmulasztása, az ügy eldöntése szempontjából jelentős tény elhallgatása, valótlan tény állítása, illetve valótlan adatok közlése estén a hivatásos katasztrófavédelmi szerv a kötelezettet eljárási bírsággal sújtja.

(6) A hivatásos katasztrófavédelmi szerv jogosult a veszélyes áru szállításában érintett vállalkozásra, természetes személyre vonatkozó adatok – beleértve a személyes adatokat is – kezelésére és nyilvántartására.

(7) A veszélyes áruk légi úton történő szállításával kapcsolatos nyilvántartásában a hivatásos katasztrófavédelmi szerv a következő adatokat kezeli:

- a) a bejelentő szervezet, vagy természetes személy nevét, címét, elérhetőségét,
- b) a kapcsolattartó természetes személy nevét, elérhetőségét,
- c) a légi jármű üzemben tartójának nevét és elérhetőségét,
- d) a veszélyes áru repülőtérré érkezésének idejét,
- e) a veszélyes áru légi úton történő továbbításának tervezett idejét,
- f) a veszélyes áru kiszolgáltatásának tervezett idejét,
- g) a veszélyes árut feladó nevét, címét,
- h) a veszélyes árut továbbító nevét, címét,
- i) a veszélyes árut csomagoló, töltő, ürítő, be- és kirakodó, valamint a veszélyes árut tartalmazó tartály tisztítójának nevét, címét,
- j) a konténer üzemben tartójának nevét és címét,
- k) a veszélyes áru címezettjének nevét, címét,
- l) a szállítással érintett járat számát,
- m) a szállítandó veszélyes áru
 - ma) UN számát, helyes szállítási megnevezését, bárca számát, csomagolási csoportját, EWC kódját,
 - mb) fuvarlevél számát,
 - mc) csomagolás módját,
 - md) összmennyiségét,
- n) a veszélyes áru repülőtérré történő beérkezésének – légi, közúti, vasúti – módját,
- o) a bírságot kiszabó hatóság döntésének számát, időpontját,
- p) a bírság befizetésére kötelezett megnevezését, címét,
- q) a bírság mértékét, a befizetés határidejét, a befizetés tényét.

(8) A bírságnylvántartásban szereplő adatokat a hivatásos katasztrófavédelmi szerv

- a) a bírság befizetését, vagy a végrehajthatóság elévülését követően két évig,
- b) a szállítások bejelentésének adatait, valamint az ellenőrzések során keletkezett adatokat öt évig

őrzi meg.”

17. §

Az Lt. 67. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„67. § (1) A légitözlekedés védelme – a légitözlekedés elleni jogellenes cselekmények megelőzése és a jogellenes cselekmények felszámolása – a repülőterekre, a légi fuvarozókra, és az egyéb légitözlekedésben érintett szervezetekre, valamint személyekre terjed ki.

(2) A légitözlekedés védelmével kapcsolatos feladatokat a Kormány rendeletében meghatározott erre jogosított szerv, szervezet, valamint a nyilvános repülőtér a repülőtér üzemben tartója látja el. A nyilvános repülőtér üzemben tartója a légitözlekedés védelmével kapcsolatban a 185/2010/EU bizottsági rendelet melléklet 1.5. pontjában meghatározott feladatai ellátására biztonsági szolgálatot hoz létre vagy bíz meg.

(3) Amennyiben az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv határozatában azt állapítja meg, hogy a nyilvános repülőtér üzemben tartója a légitözlekedés védelmével kapcsolatos feladatait nem a légitözlekedés védelmével kapcsolatos jogszabályban vagy az Európai Unió kötelező jogi aktusában előírtak szerint látja el, a védelmi ellenőrzést és a (2) bekezdés alapján létrehozott biztonsági szolgálat feladatait a nyilvános repülőtér üzemben tartójától az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv a szükséges mértékben, részben vagy egészben átveszi. A feladatok átvételével összefüggésben az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szervnél felmerült indokolt költségeket a nyilvános repülőtér üzemben tartója köteles az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szervnek utólag, a költség felmerülését követő hónap huszadik napjáig megtéríteni. A nyilvános repülőtér üzemben tartója az átvett feladatok elvégzéséhez szükséges infrastruktúrát a feladatok átvételekor az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv rendelkezésére bocsátja. A légitözlekedés védelmével kapcsolatos feladatoknak az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv általi átvételének, valamint a nyilvános repülőtér üzemben tartója részére történő visszaadásának szabályait a Kormány rendeletben határozza meg.

(4) Az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv a nyilvános repülőtér üzemben tartójától a (3) bekezdésben meghatározott feladat végrehajtását abban az esetben veszi át, ha a légitözlekedés védelmével kapcsolatos jogszabályban, vagy az Európai Unió kötelező jogi aktusában előírtak több alkalommal történő megsértését állapította meg és a jogellenes gyakorlat megszüntetésére a nyilvános repülőtér üzemben tartóját határozatban megfelelő, a jogellenes gyakorlat jellegére tekintettel legalább 24 óra, legfeljebb 30 nap határidő tűzésével kötelezte és a meghatározott határidő elteltével a határozatban megállapított jogellenes gyakorlatot a nyilvános repülőtér üzemben tartója nem szüntette meg.

(5) A (3) bekezdésben meghatározott esetben az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv a védelmi ellenőrzés átvételéről határozatot hoz.

(6) A (3)(5) bekezdésben meghatározott határozatok ellen fellebbezésnek nincs helye, azok a közléssel jogerőre emelkednek, azonnali hatállyal végrehajthatóak.

(7) Az (1) bekezdésben meghatározott szervezetek és személyek légitözlekedés védelmével kapcsolatos tevékenységét a légitözlekedési hatóság és az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv, a Kormány által rendeletben meghatározottak szerint felügyeli és ellenőrzi.”

(8) A repülőtér légitözlekedés védelmének költségeit az állam, a repülőtér, valamint a légitársasági légitűrmű üzemben tartója – jogszabályban meghatározott módon és mértékben – közösen viselik. A költségek a repülőtér használóira és a légitűtasokra átháríthatók.

(9) A tárgyévet megelőző három év statisztikai adatai alapján számított átlag szerint az évente 250 000 utas feletti forgalmat bonyolító nemzetközi kereskedelmi repülőtér üzemben tartója a légiközlekedési hatóságnak felügyeleti díjat köteles fizetni. A felügyeleti díj éves mértéke - a forgalmi statisztika szerinti utasszám alapján - utasonként 50 forint - de maximum évi 500 millió forint - melyet negyedéves részletekben, az adott negyedév forgalmi, statisztikai adatai alapján a negyedévet követő hónap tizenötödik napjáig forintban kell a légiközlekedési hatóság számlájára átutalni. A maximumként megállapított díj összege 2012-től kezdődően a Központi Statisztikai Hivatal által közzétett hivatalos fogyasztói árindex mértékével évente automatikusan növekszik.

(10) A felügyeleti díjat a légiközlekedési hatóság csak a légiközlekedés védelmével kapcsolatos feladatainak ellátásával összefüggésben használhatja fel.

(11) A légiközlekedés védelme érdekében a 185/2010/EU európai parlamenti és bizottsági rendelet szerint védelmi háttérelőrzésre vagy foglalkoztatást megelőző ellenőrzésre kötelezett személyeknél minden esetben védelmi háttérelőrzést kell végezni.

(12) A (11) bekezdésben meghatározott védelmi háttérelőrzésre kötelezett személyeken kívül védelmi háttérelőrzést kell végezni

a) a repülőtérnek a polgári légiközlekedés védelmének közös szabályairól és a 2320/2002/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. március 11-i 300/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben meghatározott szigorított védelmi területére (a továbbiakban: SRA),

b) a légiforgalmi irányító szolgálatot ellátó szervezet létesítménye légiközlekedés védelme szempontjából korlátozott hozzáférésű területére

rendszeres belépésre jogosító személyazonosító kártyát igénylő személy esetében is.

(13) A védelmi háttérelőrzés a belépésre jogosultság fennállása, valamint a védelmi ellenőrző tevékenység végzésének időtartama alatt megismételhető.

(14) A (11)(12) bekezdésben nem említett esetekben, az SRA-ra kíséret nélkül belépő vagy ott tartózkodó személyek ellenőrzését az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv végzi.

(15) Az SRA-ra és a légiforgalmi irányító szolgálatot ellátó szervezet létesítménye légiközlekedés védelme szempontjából korlátozott hozzáférésű területére belépő személy sikeres védelmi háttérelőrzést követően vagy sikeres védelmi háttérelőrzésen átesett személy kíséretével léphet be.”

(16) Az SRA-ra kizárólag utasként vagy kísérettel léphet be, továbbá a légiközlekedés területén – e törvény eltérő rendelkezése hiányában – nem foglalkoztatható és a repülőtér légi oldalára állandó belépési engedélyt nem kaphat

a) aki büntetett előéletű,

b) az a külföldi állampolgár, aki a magyarországi tartózkodás szabályait megszegi, magyarországi tartózkodásának jogszerűségét hitelt érdemlően nem tudja igazolni, illetve aki a schengeni információs rendszerben körözés hatálya alatt áll,

c) aki büntett vagy háromévi vagy ennél súlyosabb szabadságvesztés büntetéssel büntetendő vétség elkövetésének megalapozott gyanúja miatt büntetőeljárás alatt áll, a büntetőeljárás jogerős befejezéséig,

d) aki ezzel nemzetbiztonsági érdeket sért,

e) aki esetében a védelmi háttérelőellenőrzést 5 évre visszamenőleg a hatóságok nem tudják végrehajtani.

(17) A rendőrség a légitözlekedés védelme és a védelmi háttérelőellenőrzés céljából jogosult kezelni és közvetlen hozzáféréssel átvenni a büntettesek nyilvántartásából, a hátrányos jogkövetkezmények alatt álló, büntetlen előéletű személyek nyilvántartásából, a büntetőeljárás alatt állók nyilvántartásából, az idegenrendészeti nyilvántartásból és a schengeni információs rendszer körözési adatbázisából, valamint a repülőtér üzemen tartója által kiadott repülőtéri belépőkártyák, továbbá a személyek és gépjárművek repülőtéri mozgásának nyilvántartására szolgáló nyilvántartásból a (16) bekezdésben meghatározott feltételekre vonatkozó adatokat, valamint az arra vonatkozó adatokat, hogy az igazolás alanya nem áll-e a munkakörének megfelelő foglalkoztatástól eltiltás hatálya alatt

a) a (12) bekezdés a) pontjában meghatározott területre történő belépést megelőző, illetve azt követő ellenőrzés során,

b) annak ellenőrzése céljából, hogy a foglalkoztatott személy foglalkoztatására irányuló jogviszonya létesítésekor és annak fennállása alatt rendelkezik-e a feltételekkel.

(18) A (17) bekezdés alapján átvett adatokat a rendőrség a légitözlekedés védelme és a közbiztonsági feltételek vizsgálatára irányuló ellenőrzés befejezéséig, az ellenőrzés során feltárt adatok alapján hivatalból indult eljárás esetén az eljárás jogerős befejezéséig kezelheti. A rendőrség a (17) bekezdésben meghatározott adatokat az SRA-ra történő belépés ellenőrzésének időtartamáig kezelheti. A légitözlekedési hatóság és a katonai légügyi hatóság az eljárásában a kizáró ok fennállásának tényére vagy hiányára vonatkozó adatokat kezelheti az eljárása jogerős befejezéséig.

(19) A rendőrség és az Alkotmányvédelmi Hivatal a (11)(12) bekezdésben meghatározott védelmi háttérelőellenőrzés alapján felmerülő kizáró ok fennállásának tényéről vagy annak hiányáról az SRA-ra történő belépésre jogosító engedélyt kiállító szervet, szervezetet tájékoztatja.

(20) A védelmi ellenőrzést végzők vizsgáztatását az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv végzi.

(21) A légitözlekedési hatóság és a 185/2010/EU európai parlamenti és bizottsági rendelet melléklete 6.8. pontjában meghatározott harmadik ország területéről az Európai Unió területére árut vagy postai küldeményt szállító légitfuvarozó a kijelölése időbeli hatályának lejártáig, a légitözlekedés védelme céljából jogosult kezelni a 185/2010/EU európai parlamenti és bizottsági rendelet melléklet 6.8.4.3. pontjában meghatározott adatokat.

(22) A légitözlekedési hatóság a légitözlekedés védelme érdekében a 185/2010/EU európai parlamenti és bizottsági rendelet melléklet 6. fejezetében meghatározott szállítási lánc védelmére vonatkozó uniós adatbázisban történő kezelés céljából a kijelölés időbeli hatályának lejártáig jogosult a 185/2010/EU európai parlamenti és bizottsági rendelet 11.6. pontjában meghatározott uniós légitözlekedés védelmi ellenőr adatainak kezelésére.”

18. §

Az Lt. 67/A. § (1) és (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A (3) bekezdés alapján a légiutasoktól szedett díj a légitözlekedés-védelmi feladatok ellátására használható fel. A díj felhasználásának jogszerűségét az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv ellenőrzi.

(2) A díj felhasználására a repülőtéri üzemeltető előzetes éves felhasználási tervet készít, amelyet az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv hagy jóvá. A díj felhasználásáról a repülőtér üzemben tartója részletes nyilvántartást vezet.”

19. §

Az Lt. Hatodik része a következő 68/A. §-sal egészül ki:

„68/A. § A légiközlekedési hatóság vezetője a 300/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a polgári légiközlekedés-védelem terén végrehajtandó nemzeti minőségbiztosítási programokra vonatkozó követelmények tekintetében való módosításáról szóló 2010. január 8-i 18/2010/EU bizottsági rendelet mellékletének 4.2. pontja alapján a légiközlekedési hatóság által elkészített minőségbiztosítási programmal összefüggő dokumentumokat jogosult a minősített adat védelméről szóló 2009. évi CLV. törvény alapján minősítéssel ellátni.”

20. §

(1) Az Lt. 71. § 12. pontja a következő g) alponttal egészül ki:

(A törvény alkalmazásában

légiközlekedéssel összefüggő tevékenység:)

„g) veszélyes áru feladása légi úton történő továbbításra;”

(2) Az Lt. 71. § 30. és 31. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(A törvény alkalmazásában)

„30. *karbantartás*: légi jármű, vagy légi jármű komponensének nagyjavítását, javítását, ellenőrző vizsgálatát, cseréjét, átalakítását vagy hibaelhárítását, vagy ezek kombinációját jelenti, a repülés előtti ellenőrzés kivételével;

31. *légi jármű komponens*: bármely hajtómű, légszár, alkatrész, berendezés;”

(3) Az Lt. 71. §-a a következő 33. és 34. ponttal egészül ki:

(A törvény alkalmazásában)

„33. *veszélyes áru feladása légi úton történő továbbításra*: veszélyes áru légi úton történő továbbításával összefüggően a feladó felelősségi körébe tartozó, a veszélyes áruk légi úton történő továbbításáról szóló kormányrendeletben meghatározott feladatok ellátása;

34. *komplex motoros meghajtású légi jármű*: a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 3. cikk j) pontjában meghatározott légi jármű.”

21. §

(1) Az Lt. 73. § (1) bekezdés aa) alpontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(Felhatalmazást kap a Kormány, hogy rendeletben állapítsa meg)

„aa) a veszélyes áru szállítása bejelentésének részlet szabályait, a veszélyes áruk légi szállításra történő előkészítésére, valamint a légi úton beérkezett veszélyes áruk nem közvetlenül légi úton történő továbbítására vonatkozó jogszabályi előírások betartásának a hivatásos katasztrófavédelmi szerv által végzett ellenőrzésére és bírság kivetésére vonatkozó egységes eljárás szabályait, továbbá az e törvény alapján az egyes szabálytalanságokért a

hivatásos katasztrófavédelmi szerv által kiszabható bírságok összegét, valamint a bírságolással összefüggő hatósági feladatok részletes szabályait,”

(2) Az Lt. 73. § (1) bekezdés *m*) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(Felhatalmazást kap a Kormány, hogy rendeletben állapítsa meg)

„*m*) a polgári légiközlekedési balesetek esetére szóló nemzeti vészhelyzeti tervre és a polgári légiközlekedési balesetek áldozataira és azok hozzátartozóira vonatkozó légitársasági segélynyújtási tervre vonatkozó szabályokat,”

(3) Az Lt. 73. § (1) bekezdése a következő *z*) és *zs*) ponttal egészül ki:

(Felhatalmazást kap a Kormány, hogy rendeletben állapítsa meg)

„*z*) a légiközlekedési terep és akadály adatbázis létrehozásának és működtetésének szabályait, valamint az adatbázist működtető szervezet kijelölését,

zs) a légiközlekedési akadályok jelölésére vonatkozó szabályokat.”

(4) Az Lt. 73. § (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) Felhatalmazást kap a Kormány, hogy rendeletben állapítsa meg

- a*) a légiközlekedés védelmével kapcsolatos feladatoknak az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv általi átvételének, valamint a nyilvános repülőtér üzemben tartója részére történő visszaadásának és az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv indokolt költségei megtérítésének részletes szabályait,
- b*) a repülőtér légiközlekedés-védelme céljából szedett díjak tervezése, jóváhagyása és felhasználása ellenőrzésének szabályait,
- c*) a védelmi ellenőrzés felügyeletének szabályait,
- d*) a légiforgalmi adatok és tájékoztatások közzétételéhez szükséges adatszolgáltatás rendjét,
- e*) a légiközlekedésben alkalmazandó vonatkoztatási rendszereket,
- f*) a veszélyes áruk polgári légi jármű által történő továbbításával kapcsolatos ismeretek oktatásának és vizsgáztatásának szabályait.”

22. §

Az Lt. 74. § (1) bekezdés *q*) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(Felhatalmazást kap)

„*q*) a rendészetért felelős miniszter, hogy a polgári nemzetbiztonsági szolgálatok irányításáért felelős miniszterrel, az adópolitikáért felelős miniszterrel, valamint a miniszterrel egyetértésben a légiközlekedés védelme érdekében a 67. § (11)(12) bekezdésében meghatározott ellenőrzés alá vonható munkavállalók, az SRA-ra belépő személyek körét, valamint az ellenőrzési eljárás rendjét,”

(rendeletben állapítsa meg.)

23. §

Az Lt. 74. § (2) bekezdése a következő *x*)-*z*) ponttal egészül ki:

(Felhatalmazást kap)

„x) a miniszter, hogy az egészségügyért felelős miniszterrel egyetértésben a lajstromozásra nem kötelezett légi járművek vezetőire vonatkozó egészségügyi feltételeket,

y) a miniszter, hogy az egészségügyért felelős miniszterrel egyetértésben a légi közlekedési szakszemélyzet tagjai és a lajstromozásra nem kötelezett légi járművek vezetői egészségügyi alkalmasságának megállapítását végző szervek kijelölésének és tevékenységének szabályait,

z) a miniszter, hogy a veszélyes áruk légi úton történő továbbítására használt csomagolóeszközök megfelelőség-értékelésének szabályait”

(rendeletben állapítsa meg.)

24. §

Az Lt. 74. §-a a következő (3) bekezdéssel egészül ki:

„(3) Felhatalmazást kap

a) a miniszter, hogy a veszélyes áruk biztonságos légiszállításáról szóló műszaki utasításokat,

b) a honvédelemért felelős miniszter, hogy a miniszterrel és az adópolitikáért felelős miniszterrel egyetértésben Magyarország Légiközlekedési Terep és Akadály Adatbázisából történő adatszolgáltatással kapcsolatos igazgatási szolgáltatási díjat, valamint a díj beszedésével, kezelésével, továbbá a nyilvántartásával és visszatérítésével kapcsolatos részletes szabályokat

rendeletben állapítsa meg.”

25. §

Az Lt. 74/A. § (1) bekezdése a következő p)-r) ponttal egészül ki:

(Ez a törvény a következő uniós jogi aktusok végrehajtásához szükséges rendelkezéseket állapítja meg:)

„p) a 185/2010/EU rendeletnek az uniós légi közlekedés-védelmi ellenőrzés tekintetében történő módosításáról szóló 2012. november 9-ei 1082/2012/EU bizottsági végrehajtási rendelet;

q) a légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások minőségével kapcsolatos követelményeknek az egységes európai égbolt keretében történő meghatározásáról szóló, 2010. január 26-ai 73/2010/EU bizottsági rendelete,

r) a légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítása végrehajtási szabályainak megállapításáról szóló, 2012. augusztus 3-ai 748/2012/EU bizottsági végrehajtási rendelet.”

26. §

Az Lt. a következő 76. §-sal egészül ki:

„76. § A 64. § (3) bekezdésében foglaltakat a légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény, valamint a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény módosításáról szóló

2014. évi törvény hatálybalépésekor folyamatban lévő irat átadás-átvételi ügyekben is alkalmazni kell.”

27. §

Az Lt.

a) 39. § (2) bekezdésében az „a tűzvédelmi feltételek tekintetében” szövegrész helyébe az „a tűzvédelmi, valamint katasztrófavédelmi feltételek tekintetében” szöveg,

b) 66/A. § (2) bekezdés *b)* pontjában az „a rendőrségnél” szövegrész helyébe az „az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szervnél” szöveg,

c) 66/A. § (2) bekezdés *b)* pontjában, a 67/A. § (4) bekezdésében az „a rendőrség” szövegrész helyébe az „az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv” szöveg,

d) 67/A. § (3)(5) bekezdésében az „A rendőrség” szövegrész helyébe az „Az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv” szöveg

lép.

28. §

(1) Hatályát veszti az Lt. 29. § (3) bekezdésében a „polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi irányelv, 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. február 20-i” szövegrész.

(2) Hatályát veszti az Lt.

a) 72. §-a,

b) 73. § (1) bekezdés *b)* pont *bb)* alpontja.

2. A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény módosítása

29. §

A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kbt.) 3. § (8) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(8) A közlekedésbiztonsági szervvel közszolgálati jogviszonyban álló személy (a továbbiakban: kormánytisztviselő) a (7) bekezdésben meghatározott szervekkel, vagy gazdálkodó szervezetekkel, a közszolgálati tisztviselőkről szóló törvényben meghatározottak figyelembevételével

a) további jogviszonyt a jártasságának, tapasztalatának, gyakorlatának fenntartásához szükséges mértékben vagy vizsgáztatói tevékenység kivételével oktatói tevékenység végzésére,

b) gyakorolható tevékenység végzésére irányuló jogviszonyt a munkáltatói jogkör gyakorlójának előzetes engedélyével

létesíthet.”

30. §

A Kbt. 7. § (1) bekezdés *h*)-*i*) pontja helyébe a következő rendelkezés lép, egyidejűleg a bekezdés a következő *j*)-*k*) ponttal egészül ki:

(A közlekedésbiztonsági szerv:)

„h) folyamatos vélemény- és tapasztalatcserét folytat más országok szervezeteivel, a nemzetközi szervezetekkel a műszaki és tudományos fejlődéssel összhangban lévő közös vizsgálati módszerek kidolgozása, a biztonsági ajánlások végrehajtásának figyelemmel kísérésére szolgáló közös elvek megfogalmazása céljából;

i) az e törvény végrehajtására kiadott jogszabályban meghatározott adattartalommal értesíti az Európai Bizottságot a víziközlekedési balesetekről és a rendkívüli víziközlekedési eseményekről;

j) a víziközlekedési balesetekre és víziközlekedési eseményekre vonatkozó adatokat a Bizottság által létrehozott, az Európai Tengeri Balesetek Információs Platformja (EMCIP) elnevezésű európai elektronikus adatbázisban tárolja;

k) a közlekedési baleset és az egyéb közlekedési esemény súlyosságának és jellegének megfelelő formában zárójelentést készít.”

3. Záró rendelkezések

31. §

Ez a törvény a kihirdetést követő 8. napon lép hatályba.

32. §

Ez a törvény

a) a légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások minőségével kapcsolatos követelményeknek az egységes európai égbolt keretében történő meghatározásáról szóló 2010. január 26-ai 73/2010/EU bizottsági végrehajtási rendelet,

b) a 185/2010/EU rendeletnek az uniós légiközlekedés-védelmi ellenőrzés tekintetében történő módosításáról szóló, 2012. november 9-ei 1082/2012/EU bizottsági végrehajtási rendelet és

c) a légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítása végrehajtási szabályainak megállapításáról szóló, 2012. augusztus 3-ai 748/2012/EU bizottsági végrehajtási rendelet

végrehajtásához szükséges rendelkezéseket állapítja meg.

Indokolás

Általános indokolás

Jogharmonizációs célú módosítást tesz szükségessé a járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítása végrehajtási szabályainak megállapításáról szóló, 2012. augusztus 3-i 748/2012/EU bizottsági rendelet hatálybalépése. A polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi irányelv, 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet megjelenése miatt szükséges felülvizsgálni a nemzeti szabályozást tekintettel arra, hogy a rendelet hatálya alá tartozó terület nemzeti szintű szabályozása a továbbiakban már nem indokolt.

Az uniós rendeletek alapján egyrészt szükséges hatályon kívül helyezni egyes uniós szabályozási hatáskörbe tartozó légi járművek típusalkalmasságára és műszaki alkalmasságára vonatkozó rendelkezéseket, másrészt az uniós rendelet hatálya alá nem tartozó légi járművekre e tárgykörben szükséges végrehajtani a szabályozás felülvizsgálatát.

A jogharmonizációs célú módosítást tesz szükségessé továbbá a 185/2010/EU rendeletnek az uniós légiközlekedés-védelmi ellenőrzés tekintetében történő módosításáról szóló 1082/2012/EU bizottsági végrehajtási rendelet.

A veszélyes áruk légi úton történő továbbítása olyan összetett és a légiközlekedés biztonságára is kiható tevékenység, amely esetében indokolt az azzal összefüggő ismeretek oktatása és vizsgáztatása hatósági felügyeletének megteremtése, és a veszélyes áruk légi úton történő továbbítása részletszabályainak kormányrendeleti szintű megalkotására vonatkozó törvényi felhatalmazás megadása.

A légiközlekedés védelme területén felhatalmazást kell adni a harmadik országokból árut szállító légitársaságoknak a meghatalmazott ügynök és ismert szállító adatainak kezelésére.

A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvényre (a továbbiakban: Kbt.) vonatkozó javaslatok döntően technikai jellegű módosításokat tartalmaznak.

Részletes indokolás

Az 1. §-hoz

A javaslat a Rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvényben (a továbbiakban: Rtv.) meghatározott fogalmakat (általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv, a terrorelhárító szerv) veszi át.

A 2. §-hoz

A javaslat célja a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény és az annak módosításáról szóló jegyzőkönyvek kihirdetéséről szóló 1971. évi 25. törvényerejű rendelet által kihirdetett Chicagói Egyezmény 15. Függelékének való megfelelés biztosítása. A javaslat előírja, hogy a légiközlekedésben a kormányrendeleti szinten meghatározott vonatkoztatási rendszereket kell általános érvennyel alkalmazni, tekintettel arra, hogy ezek alkalmazása jelenleg nincs előírva, ugyanakkor a Chicagói Egyezmény több függeléke – így a 15. Függelék is – előírja azok egységes alkalmazását a nemzetközi légiközlekedés vonatkozásában. Így mind az érintett hazai szervezetek, mind a külföldi – nemzeti gyakorlatukban esetlegesen egyéb vonatkoztatási rendszereket alkalmazó – szervezetek adatszolgáltatása, kérelmeinek kezelése, egyéb ügyintézése során megfelelő jogalap állna rendelkezésre a Chicagói Egyezmény előírásainak való megfelelés biztosítására, továbbá az Egyezmény által létrehozott Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet felé a megfelelés igazolhatóvá válna.

A 3. §-hoz

A veszélyes áruk légi úton történő továbbítása olyan összetett és a légiközlekedés biztonságára is kiható tevékenység, amely esetében indokolt az azzal összefüggő ismeretek oktatása és vizsgáztatása hatósági felügyeletének megteremtése, és a veszélyes áruk légi úton történő továbbítása részletszabályainak kormányrendeleti szintű megalkotására vonatkozó törvényi felhatalmazás megadása.

A hatékony hatósági ellenőrzések megszervezése, továbbá a lakosság veszélyeztettségének felmérése érdekében szükséges, hogy a hivatásos katasztrófavédelmi szerv információkkal rendelkezzen a szállított veszélyes árukról, azok mennyiségéről, útvonaláról, a szállítások gyakoriságáról.

A 4. §-hoz

A javaslat pontosítja a légiközlekedési, valamint a légiközlekedéssel összefüggő tevékenységek engedélyezésének szabályait.

Az 5. §-hoz

A javaslat meghatározza a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet hatálya alá nem tartozó légi járművek esetén a légi jármű gyártási tevékenységének folytatásához, valamint karbantartó szervezet működéséhez szükséges követelményeket.

A 6. §-hoz

A javaslat a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet hatályára tekintettel pontosítja a légiközlekedési szakszemélyzet képzéséhez szükséges engedélyeket.

A 7. §-hoz

A honvédelmi tárca a jövőben az állami repülések céljára szolgáló (katonai) repülőtereket meg kívánja nyitni a polgári célú légitömegközlekedés előtt. A hatályos jogi szabályozás ugyan lehetővé teszi az állami repülések céljára szolgáló repülőterek polgári légitömegközlekedés általi történő igénybevétele, azonban a légitömegközlekedésről szóló törvény elfogadásakor a jogalkotói szándék az eseti jellegű felhasználás szabályozására irányult. A „katonai repülőterek” közös felhasználású katonai és polgári repülőterekké történő fejlesztése lehetőségének megteremtését az indokolja, hogy az állami repülések céljára szolgáló repülőterek a fejlesztések végrehajtását követően – regionális intermodális szállítási csomópontként funkcionálva – le tudják fedni a szükséges igényeket, így a fejlesztési feladatrendszer egy folyamat részeként elvégezhető (költséghatékonyság, idő megtakarítás, stb.). A Magyar Honvédség Pápa Bázisrepülőtér esetében a repülőtér fokozatosan nemzeti, több-nemzeti, szövetségi és európai uniós erőforrások bevonásával több-funkciós (kutató-mentő, szállítási, harcászati-hadműveleti-stratégiai, vadászrepülő) repülőtérből multimodális (szárazföldi, légi, belföldi vízi) logisztikai/szállítási csomóponttá és közös felhasználású katonai és polgári repülőtérre válhat.

A légitömegközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: Lt.) 37. §-ában foglaltak alapján az állami repülések céljára szolgáló repülőterek – jogszabály módosítás nélkül – nem minősíthetők közös felhasználású katonai és polgári repülőtérre, ezért az Országos Területrendezési Terv módosításán túl az Lt. módosítása is szükséges.

A tárgyi törvénymódosítás elfogadásával jogilag lehetővé válik az állami repülések céljára szolgáló (katonai) repülőterek polgári hasznosításának lehetősége.

A 8. §-hoz

A légitömegközlekedési adatok és légitömegközlekedési tájékoztatások minőségével kapcsolatos követelményeknek az egységes európai égbolt keretében történő meghatározásáról szóló, 2010. január 26-i 73/2010/EU bizottsági rendelet (a továbbiakban: ADQ rendelet) értelmében azoknak a repülőtereknek az üzemben tartóknak, amelyek Magyarország Légitömegközlekedési Tájékoztató Kiadványában (a továbbiakban: AIP) szerepelnek, biztosítaniuk kell az általuk nyújtott tájékoztatások megfelelését az ADQ rendelet adatminőségi követelményeinek. Ez a kötelezettség jelentős anyagi, technikai és humán erőforrás igényt támaszt. Erre való tekintettel indokoltá vált szétválasztani az AIP-ben mindenképpen közzéteendő a repülőtereket az erre nem kötelezett repülőterektől és utóbbiak számára eltérő tájékoztató kiadványban való megjelenés lehetőségét biztosítani. Ezzel összefüggésben a javaslat értelmében az egyes repülőterek díjainak közzétételére vonatkozó előírás módosításra kerül annak érdekében, hogy az AIP-ben csak az ott egyébként is megjelenő repülőterek díjszabása kerüljön közzétételre.

A 9. §-hoz

A javaslat a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre tekintettel újrászabályozza a nemzeti hatáskörbe tartozó légitömegközlekedési típusalkalmassági tanúsítására vonatkozó követelményeket. Az uniós szabályozással összhangban előírja, hogy a légitömegközlekedési típusoknak rendelkezniük kell a légitömegközlekedési hatóság által kiadott típusalkalmassági tanúsítvánnyal, vagy egyes esetekben egyedi repülési engedéllyel.

A 10. §-hoz

A javaslat a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre tekintettel újrászabályozza a nemzeti hatáskörbe tartozó légitömegközlekedési típusalkalmasságára, és annak tanúsítására vonatkozó követelményeket. Az uniós szabályozással összhangban az egyes légitömegközlekedési típusoknak rendelkezniük kell a légitömegközlekedési hatóság által kiadott típusalkalmassági tanúsítvánnyal, vagy egyes esetekben egyedi repülési engedéllyel.

A javaslat előírja a légi járművek folyamatos légi alkalmassága fenntartásának követelményét is, amely a légiközlekedés biztonsága szempontjából rendkívül fontos törvényi szintű rendelkezés.

A 11-12. §-hoz

A módosítás a polgári légi közlekedéshez kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről szóló 1178/2011/EU bizottsági rendeletnek megfelelően alkotott a polgári légiközlekedési személyzet egészségi alkalmasságának feltételeiről, valamint az egészségi alkalmasság megállapítását végző szervek kijelölésének és tevékenységének szabályairól szóló 27/2014. (IV. 30.) NFM rendelet miatt szükséges.

A 13. §-hoz

A javaslat célja egyértelműsíteni az AIP kiadására kijelölt szervezetet egyben biztosítva az elvárt mögöttes állami felelősség megjelenítését is, továbbá meghatározni az újonnan létrehozandó látvarepülési szabályok szerinti repülésről szóló kiadványt kiadó szervezetet.

A 14. §-hoz

Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség 2014. április 711. között hazánkban lefolytatott szabványosításai vizsgálatának egyik megállapítása szerint Magyarország nem teljesítette a léginavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról szóló, 2004. március 10-i 550/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 8. cikkének (1) bekezdésében foglaltakat. Az észrevétel szerint Magyarország az egyedi légtérblokkon belül, az illetékességébe tartozó légtér vonatkozásában nem biztosította a légiforgalmi szolgálatok kizárólagos alapon történő ellátását azáltal, hogy egyes légtérrészekben nem került kijelölésre az illetékes, érvényes tanúsítvánnyal rendelkező légiforgalmi szolgáltató.

A javaslat ennek a hiányosságnak a megszüntetésére irányul oly módon, hogy megfogalmazza a repülőtéri repüléstájékoztató szolgálatok miniszteri kijelölésének követelményét. A piaci alapon ellátandó szolgálattal kapcsolatban azonban figyelemmel kell lenni a vonatkozó gazdasági tárgyú szabályozókra, vagyis nem csorbítható a repülőtér üzemben tartójának azon joga, hogy a szóban forgó szolgálat ellátását az általa választott szervezettel kötött megállapodás megkötése révén biztosítsa. Erre való tekintettel a kijelölés lényegében egy formális eljárás, amelynek keretében az üzemben tartó által választott szolgálat kerül kijelölésre, amennyiben az rendelkezik a légiközlekedési hatóság által kiadott, szolgálat ellátására jogosító, érvényes tanúsítvánnyal.

A 15. §-hoz

A Légügyi Hivatal kezelésében számos olyan, a légiközlekedési balesetek, súlyos repülőesemények, repülőesemények és légiközlekedési rendellenességek vizsgálatával kapcsolatos – többek között jogelőd szervezetektől átvett – iratanyag található, amely különleges személyes adatokat tartalmaz. Ezek nyilvánosságra kerülése személyiségi jogokat, valamint kegyeleti jogokat sérthet. Ezen kívül az iratanyagok olyan, a jelenleg hatályos jogszabályok szerinti minősített adat, valamint nemzeti minősített adat körébe tartozó információkat is tartalmaznak, amelyek a keletkezésük időpontjában nem kerültek minősítésre, utólag pedig erre nincs lehetőség. Az ilyen adatok nyilvánosságra kerülése azonban közérdeket sért.

Fentiekre tekintettel szükséges a közokiratokról, a közlevéltárakról és a magánlevéltári anyag védelméről szóló 1995. évi LXVI. törvény (a továbbiakban: Ltv.) 12. § (3) bekezdése szerinti kivétel alkalmazása, amely szerint az Ltv.-ben előírt általános őrzési időnél hosszabb időt csak jogszabály állapíthat meg.

A 16. §-hoz

A hatósági ellenőrzések, eljárások során a katasztrófavédelmi hatóság tudomására juthat és kezelnie szükséges olyan nem közérdekű, nyilvános adatokat, melyeket mind az adott eljárásban, mind azt követően esetleg későbbi eljárások során fel kell használnia, ezért indokolt a törvényi felhatalmazás az adatok kezelésére, nyilvántartására. A közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (a továbbiakban: Ket.) 51. § (3) bekezdése törvény vagy kormányrendelet előírásához köti, hogy az ügyfeleket a hatóság adatszolgáltatásra, vagy nyilatkozattételre kötelezhesse. A szabálytalanságok feltárása és a hivatalból indítandó eljárás során a Ket. 50. § (1) bekezdése szerinti tényállás tisztázási kötelezettség nem teljesíthető teljes körűen, illetve ellehetetlenül a hatósági eljárás akkor, ha az érintettek megtagadják az adatszolgáltatást, illetve a nyilatkozat tételt és arra nem lehet őket kötelezni.

A 17. § -hoz

A módosítani javasolt rendelkezés szerint a légiközlekedés védelmével kapcsolatos feladatok részletes meghatározását kormányrendelet tartalmazza. A javaslat figyelembe veszi, hogy a légiközlekedés védelmének egyes feladatait a repülőtér üzemben tartója, légitársaság vagy egyéb szervezet látja el.

A javaslat pontosítja a légiközlekedés védelmi feladatait az általános rendőrségi feladatok ellátására megbízott szerv által történő átvételének szabályait. A javaslat pontosítja a korábban használt „repülőtér nyilvánosság számára hozzá nem férhető zárt terület” elnevezést, helyette az uniós jogi aktusokban használt „SRA” kifejezés (a repülőtérnek a polgári légiközlekedés védelmének közös szabályairól és a 2320/2002/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. március 11-i 300/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben meghatározott szigorított védelmi területe) használatára tesz javaslatot, ugyanis az uniós előírások szerint csak az SRA-ra belépéskor követelmény, hogy a belépő személynek vagy meg kell felelnie a háttérellenőrzésen, vagy repülőtéri kártyával rendelkező személynek kell kísérmie. A repülőtér nem minden nyilvánosság számára hozzáférhető zárt területe minősül SRA-nak, a sima légi oldal esetén ilyen uniós követelmény nincs.

A javaslat megteremti a lehetőségét annak, hogy a harmadik országból árut szállító légitársaság és a hatóság jogosult legyen kezelni a Meghatalmazott Ügynök és Ismert Szállító adatait, a hatóság továbbá feltöltheti az adatokat az EU adatbázisba, valamint jogosult kezelni az uniós légiközlekedés védelmi ellenőr adatait és azt szintén feltöltheti az EU adatbázisba.

A 18. §-hoz

A javaslat pontosítja a korábbi szabályozást, hogy az utasoktól szedett díj a légiközlekedés-védelmi feladatok ellátására használható fel, a felhasználásra a felhasználónak tervet kell készítenie, amelyet az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv hagy jóvá.

A 19. §-hoz

A javaslat megteremti a lehetőségét annak, hogy a légiközlekedési hatóság vezetője a 300/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a polgári légiközlekedés-védelem terén végrehajtandó nemzeti minőségbiztosítási programokra vonatkozó követelmények tekintetében való módosításáról szóló 2010. január 8-i 18/2010/EU bizottsági rendelet melléklete 4.2. pontja alapján a légiközlekedési hatóság által elkészített minőségbiztosítási programmal összefüggő dokumentumokat minősíthessen.

A 20. §-hoz

A javaslat a veszélyes áru feladása légi úton történő továbbítási tevékenységgel kiegészíti a légiközlekedéssel összefüggő tevékenységeket, valamint összhangban az uniós szabályozással pontosítja a „légijármű komponens” és a „karbantartás”, valamint meghatározza a módosítással a törvénybe beemelő „veszélyes áru feladása légi úton történő továbbításra”, valamint „komplex motoros meghajtású légijármű” fogalmát.

A 21. §-hoz

A javaslat felhatalmazást ad a Kormánynak, hogy az megállapítsa a légiforgalmi tájékoztatások közzétételéhez szükséges adatszolgáltatás rendjét, a légiközlekedési terep és akadály adatbázis, valamint a légiközlekedési akadályok jelzésének szabályait, valamint a veszélyes áru légi úton történő továbbításával kapcsolatos ismeretek oktatásának szabályait. A törvény felhatalmazza továbbá a Kormányt a légiközlekedés védelmével kapcsolatos feladatok átvételének, a repülőtér légiközlekedés védelme céljából szedett díjak tervezésének jóváhagyásának és felhasználása ellenőrzésének, és a védelmi ellenőrzés felügyeletének szabályait.

A 22. §-hoz

A javaslat felhatalmazást ad a rendészetért felelős miniszternek, hogy a polgári nemzetbiztonsági szolgálatok irányításáért felelős miniszterrel, az adópolitikáért felelős miniszterrel, valamint a miniszterrel egyetértésben megállapítsa a légiközlekedés védelme érdekében a 67. § (6)(6a) bekezdésében meghatározott ellenőrzés alá vonható munkavállalók, a repülőtér szigorított védelmi területére belépő személyek körét, valamint az ellenőrzési eljárás rendjét.

A 23. §-hoz

A javaslat felhatalmazást ad a közlekedésért felelős miniszternek, hogy megállapítsa a veszélyes áruk légi úton történő továbbítására használt csomagolóeszközök megfelelőségértékelésének, továbbá az egészségügyért felelős miniszterrel egyetértésben a lajstromozásra nem kötelezett légijárművek vezetőire vonatkozó egészségügyi feltételeket, valamint a légiközlekedési szakszemélyzet tagjai és a lajstromozásra nem kötelezett légijárművek vezetői egészségügyi alkalmasságának megállapítását végző szervek kijelölésének és tevékenységének szabályait.

A 24. §-hoz

A veszélyes áruk légi úton történő szállítását szabályozó, a Chicagói Egyezmény 18. Függeléke kihirdetésre került, azonban az nem hajtható végre a „Műszaki Utasítások a veszélyes áruk biztonságos légiszállításához – DOC 9284 ” című, a 18. Függeléknek részét nem képező Műszaki Utasítások nélkül. A Műszaki Utasítások két évente kerülnek frissítésre ezért indokolt, hogy ezt miniszteri rendeleti szinten kerüljön kiadása.

A 25. §-hoz

A javaslat az uniós jogi aktusokkal történő harmonizációt tartalmazza.

A 26. §-hoz

A javaslat a jogszabály alkalmazásához szükséges átmeneti rendelkezéseket tartalmaz.

A 27. §-hoz

A javaslat a Rtv.-ben meghatározottakkal összhangban pontosítja a rendőrség fogalmát.

A 28. §-hoz

A javaslat a módosításokkal összhangban egyes rendelkezéseket helyez hatályon kívül.

A 29. §-hoz

A Kbtv. módosítása a közszolgálati tisztviselőkről szóló 2011. évi CXCV. törvény együttalkalmazási tilalomra és összeférhetetlenségre vonatkozó szabályaival teremti meg az összhangot, oly módon, hogy közben a Közlekedésbiztonsági Szervezet függetlenségének biztosításához szükséges szabályokat állapít meg.

A 30. §-hoz

A módosítás a Kbtv. jelenlegi 7. § (1) bekezdését érintő jogalkalmazást segítő szövegponthoz. Egyrészt szétbontja annak *h*) pontját, mivel ez a pont jelenleg két különböző feladatot tartalmaz, melyek logikailag nem tartoznak össze. Másrészt a felsorolást a tervezet egy olyan új ponttal egészíti ki, amely a Kbtv. korábbi verzióiban szereplő rendelkezés azonos szöveggel való visszavezetését jelenti.

A 31. §-hoz

Hatálybaléptető rendelkezés.

A 32. §-hoz

Jogharmonizációs záradék.