

Halászné dr. Tóth Alexandra¹ – Somosi Vilmos²

AZ EURÓPAI UNIÓS ÉS A HAZAI LÉGIFORGALMI IRÁNYÍTÓI SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEZÉSI SZABÁLYOZÁS ÖSSZEHASONLÍTÁSA AZ ÁLLAMI CÉLÚ LÉGIKÖZLEKEDÉSBEN³

Az európai légtér túlszűfolttsága problémájának megoldása régóta foglalkoztatja az uniós és az állami szintű döntéshozó szervezeteket. Az egységes európai égbolt megvalósítását célzó jogalkotási folyamat részeként a polgári légiforgalmi irányítás szakszolgálati engedélyrendszere is szabályozásra került. Tanulmányunkban a katonai légiforgalmi irányítók szakszolgálati engedélyrendszerére vonatkozó európai uniós és hazai (állami célú légiközlekedésre vonatkozó) jogszabályokat vetjük össze, és villantjuk fel a legfontosabb különbségeket.

COMPARISON OF THE AIR TRAFFIC CONTROLLER LICENSING METHODS IN THE EU AND IN THE NATIONAL REGULATION AT STATE-PURPOSE AIR TRAFFIC

The problem of the overcrowded European airspace is a long time scheduled issue among EU and state level decision-making bodies. As a part of the Single European Sky related legislation, the civil Air Traffic Controller licensing has been regulated as well. In the following study we intend to compare the EU and the national legal regulation of the military ATM licensing method, and we introduce the most crucial differences.

„A valóban egységes égbolt megvalósítása döntő szakaszába lépett. Be kell indítanunk azt a konkrét mechanizmust, amellyel az Egységes Európai Égbolt csomag időben végrehajtható lesz. Tartanunk kell magunkat azokhoz a nagyratörő célokhoz, amelyeket az európai intézmények határoztak meg számunkra, amikor megalkották a légiforgalmi szolgáltatás hosszú távon való fenntarthatóságának jogi keretét.”

/Siim Kallas, az Európai Bizottság alelnöke, közlekedésért felelős biztos/

BEVEZETÉS

Az Európai Unió (a továbbiakban: EU) az elmúlt évtizedben különösen jelentős lépéseket tett a légiközlekedés szabályozása, harmonizálása és korszerűsítése érdekében. A légiközlekedési iparágban bekövetkezett technológiai robbanásnak köszönhetően lehetetlenné vált a repülési szabályok nemzeti korlátok közé szorítása. Ennek ellenére azonban a tagállamok minden esetben törekednek nemzeti hagyományaik és módszereiket - amelyek esetenként igen különbözőek – megőrizni.

Az EU légiközlekedési ágazatának gazdasági húzóereje, a növekvő igények és a forgalmi mutatók, valamint a repülés negatív hatásainak megállítása elleni küzdelem egyre sürgetőbb megoldási alternatívák kidolgozását tette szükségessé, mely okán az EU döntő szerepet vállalt a légiforgalom-szervezési rendszer szabályozásának kialakításában.

1 őrnagy, HM Tervezési és Koordinációs Főosztály, toth.alexandra@hm.gov.hu

2 mk. őrnagy, HM Tervezési és Koordinációs Főosztály, somosi.vilmos@hm.gov.hu

3 Lektorálta: Sipos Zoltán ezredes, légügyi osztályvezető, Honvédelmi Minisztérium Tervezési és Koordinációs Főosztály

Siiim Kallas úr, az Európai Bizottság alelnöke a 2011. évi magyar-eu elnökség keretében Budapesten megrendezett szakmai konferencián idézett szavai is rámutattak arra, hogy az Egységes Európai Égbolt megvalósításához a jogi keretek megteremtése elengedhetetlenül szükséges. Az Egységes Európai Égbolt⁴ (a továbbiakban: SES) egy olyan intézkedéscsomag, amely a kapacitásra és a légiközlekedés biztonságára vonatkozó jövőbeli szükségleteket hivatott biztosítani. Magában foglalja a repülés szabályozási, gazdasági, biztonsági, környezeti, technológiai és intézményi vonatkozásait. Célja, hogy véget vessen a légiforgalmi szolgáltatások szervezését az 1960-as évek óta változatlan formában meghatározó gyakorlatnak, amely egyik fő oka a légiforgalom napjainkban tapasztalható torlódásának.



1. ábra⁵ A világ légiközlekedési útvonalhálózata

Fontos azonban megemlíteni, hogy az uniós szabályozás hatálya a katonai műveletekre és kiképzésekre nem terjed ki, a tagállamok viszont egy általános nyilatkozatot fogadtak el az egységes európai légtérrel kapcsolatos katonai kérdésekről⁶. A nyilatkozat értelmében a tagállamoknak szorosabbra kell fűzniük a polgári-katonai együttműködést, és amennyiben a tagállamok szükségesnek ítélik, a légiforgalmi szolgáltatás vonatkozásában elő kell segíteniük a fegyveres erők közötti együttműködést is.

A SES 2004. évben elfogadott jogszabály csomagja (SES-I.) szükséges, azonban nem elegendő jogi keretet biztosított a fenti célok elérése érdekében. A folyamatos fejlődés érdekében a Tanács és az Európai Parlament 2009 novemberében elfogadta a Bizottság által 2008 júniusában javasolt II. jogszabály csomagot, amelynek célja a SES megteremtésének 2012. évtől történő felgyorsítása volt. Ez a csomag a következő öt pillérre épül:

- teljesítmény;
- biztonság;
- technológia;
- repülőterek;
- emberi tényező.

⁴ Single European Sky

⁵ <http://www.crudeoilpeak.com/?p=1372> (2012. 03. 27.)

⁶ A tagállamok állásfoglalása az egységes európai égbolttal kapcsolatos katonai kérdésekről (HL L 96., 2004.3.31.,9. o.)

Az emberi tényező pillér keretében lépett hatályba a légiforgalmi irányító szakszolgálati engedélyekre és egyes tanúsításokra vonatkozó részletes szabályoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról szóló 2011. augusztus 10-i 805/2011/EU rendelet.

A LÉGIFORGALMI IRÁNYÍTÓ ÁLLOMÁNY SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYRENDSZERÉNEK JOGI HÁTTERE

A 2000. évben indult SES kezdeményezés alapján elfogadott jogforrások a légiforgalmi szolgáltatást uniós hatáskörbe utalták. Az I. jogszabály csomag a következő jogforrásokat tartalmazta:

- Az Európai Parlament és a Tanács 549/2004/EK rendelete (2004. március 10.) az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról („keretrendelet”);
- Az Európai Parlament és a Tanács 550/2004/EK rendelete (2004. március 10.) a léginavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról („léginavigációs-szolgálati rendelet”);
- Az Európai Parlament és a Tanács 551/2004/EK rendelete (2004. március 10.) a légtérnek az egységes európai égbolt keretében történő szervezéséről és használatáról (légtérrendelet);
- Az Európai Parlament és a Tanács 552/2004/EK rendelete (2004. március 10.) az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat átjárhatóságáról (átjárhatósági rendelet).

A fenti SES-I. egy három pilléren alapuló szabályozási rendszer, melynek legalsó szintjét a Bizottság által elfogadott végrehajtási szabályok képezik. Második szintjén a léginavigációs-szolgáltatási, a légtér-, valamint átjárhatósági rendelet helyezkedik el, mindennek csúcán pedig az ún. keretrendelet áll.

Ezen rendszer célja különösen a légiközlekedés biztonságát szolgáló előírások megerősítése, a légiközlekedési rendszer fenntartható fejlődéséhez történő hozzájárulás, valamint a légiforgalmi és léginavigációs szolgálatok hatékonyságának növelése.

A SES-I által kijelölt irányelvek mentén megszületett SES-II jogszabálycsomag elsődlegesen a legnagyobb teljesítménybeli javulást eredményezi, különös tekintettel a már meglévő hálózati funkciókkal, a 2012. év elején induló teljesítmény rendszerrel, a 2012. év végén életbe lépő funkcionális légtérblokkokkal⁷, illetve a 2014. évben induló, a SES technológiai elemét képező, az európai légiforgalmi szolgáltatás korszerűsítésére irányuló programmal⁸.

A SES-II. keretében a légiforgalmi irányítói szakszolgálati engedélyezés és az egyes tanúsítások részletes szabályai is kidolgozásra kerültek, mely alapját képezi a nemzeti szabályozásnak.

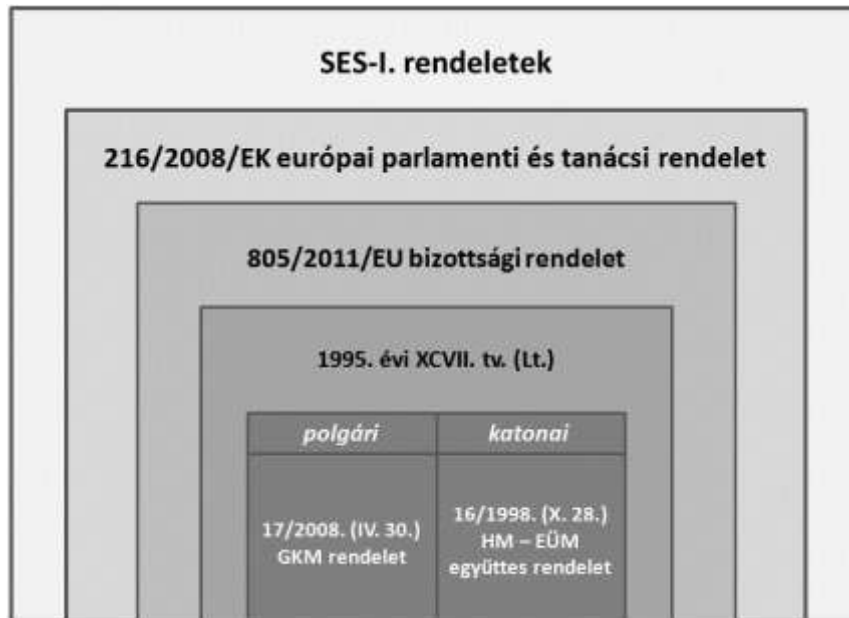
Hazánk vonatkozásában e kérdéskört törvényi szinten a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: Lt.) 53. §-a, valamint az Lt. felhatalmazása alapján kibocsátott a polgári célú légiközlekedés vonatkozásában a léginavigációs szolgálatot és légiforgalmi szolgáltatást ellátó szakszemélyzet szakszolgálati engedélyéről és képzéséről szóló 17/2008.

⁷ functional airspace block (FAB)

⁸ Az európai légiforgalmi szolgáltatás korszerűsítésére irányuló program, mely a SES technológiai eleme.

(IV. 30.) GKM rendelet, a honvédelmi célú légitörlekedés tekintetében az állami célú légitörlekedés szakszemélyzetének szakszolgálati engedélyeiről szóló 16/1998. (X. 28.) HM rendelet (a továbbiakban: rendelet) szabályozza.

A fenti körülmények figyelembevételével a légiforgalmi irányító állomány szakszolgálati engedélyezési rendszerének jogszabályi környezetét – a jogforrási hierarchia figyelmen kívül hagyása mellett - az alábbi ábra szemlélteti:



2. ábra Jogszabályi környezet

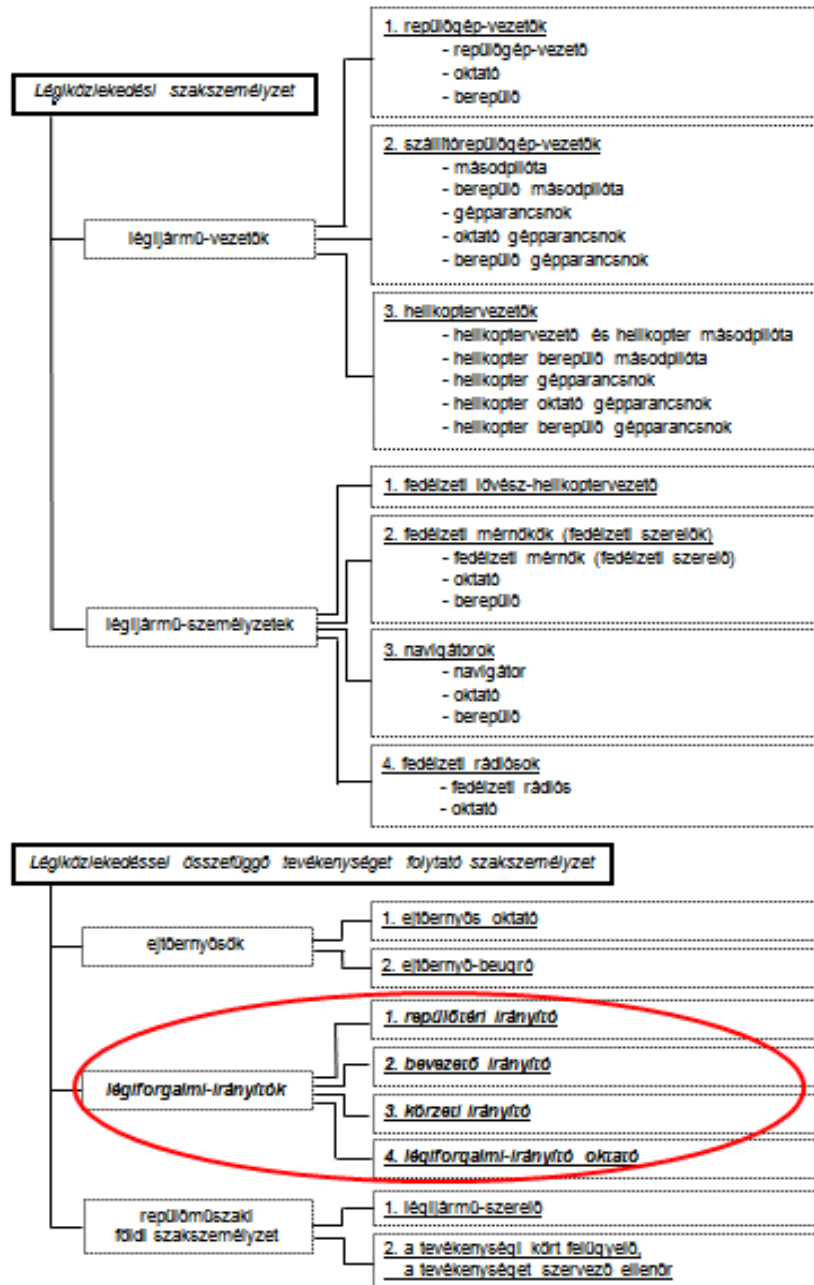
A tanulmány tárgykörére, illetve terjedelmi korlátaira tekintettel azonban a dolgozatban kizárólag a katonai légiforgalmi irányító állomány szakszolgálati engedélyezésének rendszerét kívánjuk röviden bemutatni.

A HATÁLYOS MAGYAR SZABÁLYOZÁS

A polgári célú légitörlekedés területén az egyes szakterületek (légiforgalmi, repülőhajózási, repülőműszaki) külön jogszabályban vannak megjelölve⁹, míg az állami célú légitörlekedésben a légitörlekedési és a légitörlekedéssel összefüggő tevékenységet folytató szakszemélyzet szakszolgálati engedélyezésével kapcsolatos szabályok egy rendeletben szabályozottak. Kiemelendő, hogy a légvédelmi irányítás – annak ellenére, hogy a légiforgalmi irányítás szabályait is alkalmazza – nem szakszolgálati engedélyköteles tevékenység.

A rendelet a légitörlekedési és a légitörlekedéssel összefüggő tevékenységet folytató szakszemélyzetet a következők alapján sorolja be:

⁹ SESAR (Single European Sky ATM Research) program



3. ábra A légiközlekedési és a légiközlekedéssel összefüggő tevékenységet folytató szakszemélyzetek

A katonai légiforgalmi irányítók vonatkozásában a rendelet XV. fejezete tartalmazza a szak-
szolgálati engedély megszerzésével, meghosszabbításával összefüggő általános és speciális
szabályokat. Az egészségügyi alkalmasságra vonatkozó előírásokat külön jogszabály, nevezetesen az állami célú légiközlekedésben folytatott szak-
szolgálati tevékenység repülőegészségi feltételeiről szóló 22/2005. (VI. 14.) HM-EüM együttes rendelet tartalmazza.

A rendelet három légiforgalmi irányítói tevékenység vonatkozásában teszi lehetővé a szak-
szolgálati engedélyek kibocsátását, ezek a következők:

- repülőterri irányító;
- bevezető irányító;
- körzeti irányító.

Miután az engedélyes rendelkezik a fenti szakszolgálati engedély valamelyikével, úgy lehetősége nyílik az oktató szakszolgálati engedély megszerzésére. Ez a tagozódás azonban nem azonos a légiforgalmi irányító központok szakszolgálati tevékenység ellátását biztosító munkaköreivel¹⁰.

Az elmúlt évek tapasztalatai, valamint az uniós szabályozás rávilágított arra, hogy a jelenlegi rendszer részleteiben nem szabályozza a nyelvi követelményeket, a honosítási eljárás során alkalmazandó szabályokat. Annak ellenére, hogy az elmúlt 10 évben a katonai légiforgalmi irányítók számos külföldi misszióban teljesítettek légiforgalmi szakszolgálati tevékenységet, a jelenlegi rendszer nem teszi lehetővé a nemzetközi környezetben megszerzett gyakorlati jártasság elfogadását.

Annak ellenére, hogy a katonai légiforgalmi irányítói tevékenység a rugalmas légtérfelhasználás keretében túlnyomó részt a polgári légiközlekedési és repülésirányítási szabályokon alapul, továbbra sem biztosított a katonai szakszolgálati engedélyek nemzetközi szintű elfogadása, a polgári engedélyekkel való kompatibilitása.

A hatályos szabályozás hátránya, hogy a jelöltet nem kötelezi az engedélyek időbeni megszerzésére, így legrosszabb esetben több mint egy évig az állomány szakszolgálati tevékenységet engedély hiányában kizárólag oktató felügyelete mellett láthat el.

További negatív tapasztalat, hogy a hatósági vizsgára történő felkészüléshez nincs – a gépjárművezetői vizsga letételét segítő vizsgakérdésekhez hasonlóan – közzétett, folyamatosan aktualizált kérdéssor.

AZ UNIÓS SZABÁLYOZÁS

A SES keretében nyújtott légiforgalom-szervezés¹¹ ellátása indokoltá tette a légiforgalmi irányítókra vonatkozó teljesebb körű, uniós szabályozás kialakítását. Az Európai Bizottság európai polgári repülésbiztonság magas szintjének biztosítása, a szakmai alkalmasság legmagasabb szintjének elérése, és a nemzetek közötti polgári szakszolgálati engedélyek közötti átjárhatóság megteremtése érdekében 2011 nyarán elfogadta a 805/2011/EU rendeletet (a továbbiakban: EU rendelet), mely a légiforgalmi irányítás esetében egy közös engedélyezési rendszer alapjait fektette le.

Az EU rendelet részletes szakmai követelményeket határoz meg a légiforgalmi irányítók és gyakoronokok szakszolgálati engedélyei, a kapcsolódó jogosítások és kiterjesztések, a képzési szervezetek tanúsításai, illetve az orvosi minősítések vonatkozásában. Habár az uniós szabályok hatálya általában az állami célú légiközlekedésre nem terjed ki, a 216/2008/EK rendelet előírásaival összhangban hazánknak is lehetőség szerint „át kell vennie” ezen előírásokat.

Az EU rendeletben foglaltak alapján – a rendeletben előírt feltételek teljesítése esetén – gyakoronok légiforgalmi irányító, illetve légiforgalmi irányító szakszolgálati engedély bocsátható ki a kérelmező részére.

¹⁰ Gurulásirányító, bevezető irányító, közelkörzeti irányító, stb.

¹¹ Légiforgalom szervezés alatt a légtérgazdálkodást, a légiforgalmi szolgáltatást és a légiforgalom-áramlásszervezést kell érteni.

A hatályos rendeletünkben foglaltakkal ellentétben az uniós szabályozás az alábbi jogosításokat és jogosítás-kiterjesztéseket vezeti be:

Jogosítások:

- repülőtéri irányítás látással (ADV);
- repülőtéri irányítás műszerrel (ADI);
- bevezető irányítás eljárás (APP);
- bevezető irányítás légtérelenőrző berendezéssel (APS);
- körzeti irányítás eljárás (ACP);
- körzeti irányítás légtérelenőrző berendezéssel (ACS);

A „repülőtéri irányítás műszerrel” jogosításnak (ADI) kötelezően tartalmaznia kell az alábbi kiterjesztések legalább egyikét:

- toronyirányítás (TWR);
- gurítóirányítás (GMC);
- földi mozgások irányítása felderítő berendezéssel (GMS);
- repülőtéri körzeti irányítás (AIR);
- repülőtéri radarirányítás (RAD).

A „bevezető irányítás légtérelenőrző berendezéssel” jogosításnak (APS) kötelezően tartalmaznia kell az alábbi kiterjesztések legalább egyikét:

- radarirányítás (RAD);
- precíziós bevezető irányítás radarberendezéssel (PAR);
- bevezető irányítás légtérelenőrző radarberendezéssel (SRA);
- automatikus berendezésfüggő légtérelenőrzés (ADS);
- közelkörzeti irányítás (TCL).

A „körzeti irányítás légtérelenőrző berendezéssel” jogosításnak (ACS) kötelezően tartalmaznia kell az alábbi kiterjesztések legalább egyikét:

- radarirányítás (RAD);
- automatikus berendezésfüggő légtérelenőrzés (ADS);
- közelkörzeti irányítás (TCL);
- óceáni irányítás (OCL).

Az EU rendelet bevezeti továbbá a munkahelyi kiterjesztést, mely meghatározza, hogy az engedélyes mely légiforgalmi irányítói egység felügyelete alatt működő szektorban, szektorcsoportban vagy munkahelyen végezhet szakszolgálati tevékenységet.

Angol nyelvi kiterjesztés hiányában a légiforgalmi irányítók és a gyakornok légiforgalmi irányítók a szakszolgálati engedélyükben foglalt jogosultságaikat nem gyakorolhatják. Természetesen a tagállamok a repülés biztonsága érdekében helyi szintű nyelvi követelményeket írhatnak elő.

A magyar szabályozáshoz hasonlóan lehetőség van oktatói kiterjesztés megszerzésére, mely esetén az engedélyes gyakorlati oktatói és felügyeleti feladatokat láthat el a munkahelyi kiterjesztésének megfelelően.

A fenti rendszer személtetésére szolgál az alábbi példa:

Repülőtéri irányítás műszerrel (ADI) toronyirányítás kiterjesztéssel (TWR) Kecskemét repülőtéren, angol nyelvi kiterjesztéssel, oktatói munkakörben.

Az EU rendelet szabályozza továbbá az orvosi minősítés feltételeit, a képzési szervezetekre, valamint a légiközlekedési hatóságra vonatkozó követelményeket, melyet jelen tanulmányunkban nem részletezünk.

AZ EURÓPAI UNIÓS ÉS A HAZAI KATONAI LÉGIFORGALMI IRÁNYÍTÓI SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEZÉSI SZABÁLYOZÁS ÖSSZEHASONLÍTÁSA

A katonai légiforgalmi irányítókra vonatkozó magyar szabályozás módosítása – az elmúlt években jelentkező szakmai igények és egyes kérdések szabályozatlansága miatt – már jóval az EU rendelet kidolgozását és hatálybalépését megelőzően megkezdődött. Sajnálatos módon a szakmai egyeztetések elhúzódása miatt, a tervezet – annak ellenére, hogy a felmerült hiányosságokat orvosolja és a szakmai igényeket kielégíti – nem feleltethető meg teljesen az uniós előírásoknak. Tekintettel arra, hogy a rendelet tervezet kihirdetése várhatóan a közeljövőben esedékes, tanulmányunkban már ezen tervezet rövid bemutatásával világítunk rá az uniós szabályozástól való eltérésre.

A tervezet külön fejezetben szabályozza a katonai léginavigációs szolgálatok szakszemélyzetének szakszolgálati engedélyeire vonatkozó speciális szabályokat.

A tervezetben foglaltak alapján a légiközlekedési szakszemélyzet között kerül külön megjelölésre a léginavigációs szakszemélyzet, mely kategóriában – a légi jármű-vezetők, szakszemélyzet tagok, ejtőernyősök, stb. mellett – kapnak helyet a katonai légiforgalmi irányítók az alábbiak szerint:

„f) léginavigációs szakszemélyzet:

fa) légiforgalmi irányítók:

faa) gyakornok légiforgalmi irányító,

fab) légiforgalmi irányító,

fb) légiforgalmi tájékoztatók,

fc) repülésmeteorológusok:

fca) gyakornok repülésmeteorológus,

fc) repülésmeteorológus;”

Új struktúra szerint kerültek felosztásra a légiforgalmi irányítók jogosításai és kiterjesztései:

a) gyakornok légiforgalmi irányító szakszolgálati engedély

aa) jogosítás: megegyezik a légiforgalmi irányító szakszolgálati engedély jogosításaival,

b) légiforgalmi irányító szakszolgálati engedély,

ba) jogosítások: gurító irányítás, repülőtéri repülésirányítás, repülőtéri irányítás, precíziós bevezető irányítás, nem precíziós bevezető irányítás, közelkörzeti irányítás, körzeti irányítás;

bb) kiterjesztés: légiforgalmi irányító oktató.

Az uniós szabályozásban szereplő felosztással ellentétben a fenti kategóriák általánosabban kerülnek meghatározásra, mely szerint az adott szakszolgálati tevékenységi körben mind a látás/műszer szerinti irányítás, illetve mind az eljárás/ légtérellelőrző berendezéssel (radarral) történő irányítás végrehajtható.

Természetesen egyes uniós kiterjesztések a hazai rendszerben értelmezhetetlenek, ilyen például az óceáni kiterjesztés vagy az automatikus berendezésfüggő légtérellelőrzés.

Jelentős különbség a hatályos szabályozással ellentétben, hogy a szakszolgálati engedély megszerzéséhez előírt óraszámok csökkentésre kerülnek.

Az uniós szabályozásnak megfelelően nemzeti szinten rögzítjük a légiforgalmi irányító szakszolgálati tevékenység ellátásához szükséges nyelvi követelményeket. A közeljövőben a szakszemélyzetnek angol nyelvből ICAO 4-es szintű nyelvismereti követelményeknek kell megfelelnie és nyelvismereti vizsgát kell tennie. A nyelvismereti vizsgán elért eredmény alapján az elsőfokú katonai légügyi hatósági feladatokat ellátó Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatala kérelemre a szakszolgálati engedélybe nyelvi kiterjesztést jegyez be, amely az engedélyes nyelvismereti szintjét határozza meg.

Kiegészül a légiforgalmi szolgálat vezetőjének feladatköre az MH Összhaderőnemi Parancsnokság által meghatározott elvek alapján kidolgozott, a katonai légügyi hatóság által jóváhagyott szakkiképzési terv kötelező vezetésével, amely biztosítja a szakszemélyzet szaktudásának folyamatos fenntartását. Taxatív meghatározásra kerülnek a szakkiképzési terv tartalmi elemei. A szakkiképzési terv gyakorlatilag megfeleltethető az EU rendelet szerinti munkahelyi képzési tervvel.

Az új szabályozás szerint változnak a szakszolgálati engedély meghosszabbítására, valamint a jártasság fenntartásának szabályai is. Míg a jelenlegi rendszerben a katonai légiforgalmi irányító szakszolgálati engedély meghosszabbításának feltétele az elméleti és gyakorlati hatósági vizsga letétele, addig az új szabályok alapján a légiforgalmi irányítók gyakorlati jártasságát a repülőterek légiforgalmi szolgálatainak oktatói állománya évente kétszer, a szakismereti jártasságot évente 4 alkalommal, elméleti tesztek útján fogja ellenőrizni.

Az uniós szabályokkal összhangban 1 év az engedély időbeli hatályának meghosszabbításához szükséges vizsgált időszak, mellyel összefüggésben az állományilletékes parancsnoknak kell igazolnia, hogy az engedélyes teljesítette az előírt óraszámokat (bevezető irányítóknál bevezetési darabszámokat), illetve az egy év során 180 napnál hosszabb folyamatos munkamegszakítása nem volt.

Az elmúlt évtizedben bekövetkezett változások eredményeként egyértelművé vált, hogy a hatályos szakszolgálati engedélyekről szóló tárcarendelet elavult rendelkezéseket tartalmaz, az abban meghatározott szakmai követelmények és eljárások a gyakorlati életben már nehezen alkalmazhatók. A jogszabály mihamarabbi felváltásának szükségessége vitathatatlan, ugyanúgy, mint a SES irányelveinek, az uniós elvárásoknak való megfelelés.

Az uniós jogharmonizáció megteremtése érdekében a tervezet és az EU rendelet fogalomrendszerének összevetése, a terminológiák átvezetése szükséges, mely remélhetőleg nem befolyásolja a tervezet mihamarabbi hatálybalépését.

Az új tárcarendelet hatálybaléptetése egy további fontos mérföldkövet jelenthet a polgári-katonai ATM¹² együttműködés területén, mely lehetővé teszi a SES nemzeti szintű, eredményes megvalósulását. A hatékonyabb polgári-katonai együttműködéssel csökkenthető az európai légiközlekedésben tapasztalható széttagoltság, és növelhető a regionális ATM együttműködés.

A közös alapokon nyugvó szakszolgálati engedélyezési szabályozás távlatokat nyithat a légiforgalmi irányítók közös képzéséhez, és a jelenleg működő integrált (polgári-katonai) nemzeti légiforgalmi szolgáltatás képességeinek bővítéséhez, illetve kiszélesítéséhez.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] DR. ANGYAL ZOLTÁN: Légiközlekedési jog az európai unióban. HVGorac Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest, 2011.
- [2] A légiforgalmi irányító szakszolgálati engedélyekre és egyes tanúsításokra vonatkozó részletes szabályoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról szóló 2011. augusztus 10-i 805/2011/EU rendelet
- [3] A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény
- [4] Az állami célú légiközlekedés szakszemélyzetének szakszolgálati engedélyeiről szóló 16/1998. (X. 28.) HM-EüM együttes rendelet
- [5] A polgári célú légiközlekedés vonatkozásában a léginavigációs szolgálatot és légiforgalmi szolgáltatást ellátó szakszemélyzet szakszolgálati engedélyéről és képzéséről szóló 17/2008. (IV. 30.) GKM rendelet

¹² Air Traffic Management – Légiforgalom szervezés