

KATONAI ÉS POLGÁRI KÖZÖS FELHASZNÁLÁSÚ REPÜLŐTEREK SZOLGÁLTATÁSSAL KAPCSOLATOS FELADATRENDSZEREI

Vasvári Tibor – Novoszel Attila¹

*Az elmúlt időszakban, de különösen napjainkban egy sor külső és belső tényező hatására felerősödtek a gyorsaság és megbízhatóság tartalmi összetevői iránti igények, úgy a személy, mint a teher szállításban egyaránt. Az időtényező párosulva bizonyos költség takarékos-sággal mindinkább előtérbe kerül. Magyarországon – ezen területhez tartozó egyik „szület” – a légiszállítás, valamint az e köré csoportosuló szolgáltatás komplexum csak az utóbbi időben kezd széleskörűben elterjedni. Az okokat lehetne hosszasan és mélyebben elemezni, mindazonáltal ezek közül csak egy tényszerű faktorról, immár kézzelfogható megvalósíthatósággal, a meglévő üzemelő katonai repülőterek polgári hasznosítással való együttes alkalmazásának kérdésköréről kívánunk néhány gyakorlati kérdést megjeleníteni. Nemrég ezenkérdések napi-rendre kerülése még elméleti szinten is enyhén szólva „problémás” volt, ugyanakkor ma már konkrét realitás. **Ilyen lehetőség van – megfelelő kormánydöntés alapján – például a Veszprém melletti Szentkirályszabadján, illetve a Dél-Dunántúli Kaposvár közeli Taszáron is.***

A repülőterek üzemeltetése, fenntartása a logisztikai tevékenység egyik igen sajátos, speciális területe, más tevékenységgel nem helyettesíthető, ugyanakkor folyamatosan munkaigényes, nemcsak igénybevétel függő, ennél fogva eléggé költséges tevékenység. Kézenfekvő megoldásként kínálkozott néhány területen a meglévő adottságok kihasználása, a közös érdekeken alapuló lehetőségek vizsgálata.

Ehhez természetesen hozzátartozik a megfelelő érdekszféra közeli jelenléte, a gazdaságossági lehetőségek biztonsága, a környezeti kapcsolatrendszer és infrastruktúra megléte, a megcélzott teljesítési igények összeegyeztethetősége stb. **Az ilyen jellegű tevékenység egyik nagyon jó példája a Szentkirályszabadja repülőtér hasznosítása, ahol a**

¹ Dr. Vasvári Tibor alezredes, MH Légierő Parancsnokság, Tervezési osztály-vezető, logisztikai főnök-helyettes.

Novoszel Attila nyá. alezredes, MH Légierő Parancsnokság.

megfelelő befektetői kör ipari parkot és a város pedig Tudományos Parkot hoz létre – csak úgy ráépülve.

A katonai és polgári létesítmények elkülönítése fizikailag is szükségyszerű, de ezenkívül van néhány logisztikai terület ami nem házasítható:

- katonai terhek rakományképzése,
- külön meghatározott anyagok kezelése, polgári gépek általi szállítás, berakása, tárolása,
- repülő hajtóanyagok laborvizsgálata, okmányrendszere,
- feltöltési előírások, repülő kiszolgálási alrendszerek,
- vontatás, „nyűgözés”,
- kenőanyag biztosítás,
- SZARP tevékenység.

Mindezek után bizonyos gyakorlati tapasztalatok alapján a teljeség igénye nélkül vizsgáljuk meg néhány szolgáltatással kapcsolatos összefoglaló feladatrendszerrel különös tekintettel a megszervezésre:

Széleskörű előkészítő és egyeztető tevékenység után alkalmazói és üzemeltetői megbeszélésre és megvitatásra kerülnek mindazon feladatok és kérdések, melyek a katonai repülőterek polgári igénybevétele esetén a szolgáltatási témakörben érintettek.

Szükséges felsorolni és számbavenni mindazon tevékenységeket, melyek érintik a repülés biztosítását, kiszolgálását, a biztonságot és az eszközök mozgását.

Ki kell dolgozni a katonai és a polgári félnek a repülőtérről vonatkozó működési elképzelést, oly módon, hogy az adekvátnan feleljen meg a repülőtér hosszú távú működési rendjének és a mindenkor érvényben lévő rendelkezéseknek, jogszabályoknak.

Első ütemben ki kell dolgozni a feladatcsoportokat, megfelelő megnevezésekkel, hogy azok egyértelműek legyenek. Tényként kell kezelni, hogy a közös felhasználású katonai és polgári repülőtér állami repüléseket szolgáló területén a **Katonai Légügyi Hatóság** az illetékes

hatóság. A **Polgári Légiközlekedési Hatóság**, pedig mint közreműködő szakhatóság. A polgári terminál területén folyó szakmai tevékenység esetén a Polgári Légiközlekedési Hatóság az illetékes hatóság, a katonai Légügyi Hatóság pedig a szakhatóság.

Kiindulási helyzetnek kell tekinteni, hogy a közös felhasználású katonai és polgári repülőtereken a repüléssel kapcsolatos minden szolgáltatást a katonai fél biztosítson.

A **16/2000. (XI.22) KÖVIM** rendelet alapján a Budapest FIR-ben valamennyi **ATS** egységet, a légiforgalmi szolgáltatók bejelentő irodáit és a **NOTAM** irodákat megfelelő eszközökkel kell felszerelni a **Légi-forgalmi Állandóhelyű Távközlési Hálózaton (AFTN)** keresztül történő közleményváltásra. A **Hungarocontrol** a katonai fél részére **AFTN** munkaállomásokat tud biztosítani, azokat meg kell igényelni. ***(HM Tervezési és Koordinációs Főosztály feladata).***

A **Légiforgalmi Irányító szolgálatot** ellátók részére a jogszabályok alapján szükséges a polgári szakszolgálati engedély megszerzése, melynek költségeit a polgári üzemeltető viseli. Tisztázandó, hogy a katonai fél fel tudja-e vállalni a képzést, annak időtartamára miként tudja szolgálatát a feladatokra biztosítani, illetve az állomány vállalja-e az engedély megszerzését. A kérdés tisztázása, megoldása a **PLH** és a **KLH** feladata.

Megvizsgálandó és kidolgozandó a katonai repülőtereken jelenleg rendelkezésre álló szolgáltatások köre, az érvényben lévő jogszabályok által előírt követelmények megléte és az, hogy a meglévő szolgáltatásokat milyen feltételek mellett veheti igénybe a polgári fél.

Jogforrásként a légiforgalmi irányítás szabályairól szóló **16/2000. (XI. 22) KÖVIM** rendelet és a repülésmeteorológiai szolgáltatás rendjéről szóló **17/1997. (VI.25) KTM-KHVM-HM** együttes rendelet használandó. Meg kell vizsgálni, hogy a repülőterek mennyiben felelnek meg a fenti jogszabályokban meghatározottaknak.

Ki kell dolgozni, és javaslatot kell készíteni a katonai repülőterek polgári légijármű által történő igénybevételére. A légiközlekedésről szóló **1995. évi XCVII törvény 37 §-a** alapján az igénybevételt a tulajdonos, illetve az üzemeltető engedélyezi, jelenleg a **Légierő Pa-**

rancsnok. A megnövekvő forgalom miatt a jelenlegi rendszer már nehezen alkalmazható.

A szolgáltatással kapcsolatos feladatcsoportok

Légiforgalom irányítás:

- *irányító szolgálat igénybevétele:* vizsgálandó a szolgálat munkarendje, hétköznap, pihenő nap, munkaszüneti nap, ünnepnap, miként áll rendelkezésre, többletmunka végzés felmerül e, szükségesség e plusz pénzbeli vagy szabadidő juttatás,
- a polgári szakszolgálati engedély megszerzésének feltételrendszerének megismerése és kidolgozása,
- az igénybevétel esetén a felmerülő költségek időarányos részének kiszámítási módja, a konkrét paraméterek megadásával, (egyeztetési alapot a szerződéskötéshez biztosítani kell),
- a központilag biztosítandó AFTN munkaállomások beszerelésének, installációjának vannak e műszaki és anyagi kihatásai, azok működtetésre,
- feltételei kialakíthatóak e és milyen módon.

Repülőtéri műszaki, biztonsági szolgálat:

- meg kell vizsgálni a meglévő élő erők kapacitását, alkalmasságát, igénybevehetőségét. (készenlét, munkaidőben, munkaidőn túl, pihenőnapon, munkaszüneti napon, ünnepnapon stb.),
- meg kell vizsgálni, hogy a szükséges és rendelkezésre álló technikai eszközök műszakilag alkalmasak-e, és mennyiségük elegendő-e a feladatok ellátására. Az igénybevételük a jelenlegi rendelkezések alapján lehetséges-e, vagy jogszabálmódosítás **szükséges.**

Tűzoltás:

Technikai eszköz, tűzoltó anyag és állomány készenlétben tartása és szükség esetén történő konkrét igénybevétele milyen módon biztosítható. Ki kell dolgozni a normál MH üzemeltetés alatt költségmegosz-

tási elvet. A konkrét igénybevételnél a teljes költség számítandó fel. Ki kell mutatni a költségeket, azok összetevőjével együtt. (egyeztetési alap! anyag, futási költség, bérköltség, amortizáció stb.).

Műszaki mentés:

Biztosított-e a műszaki mentéshez a technikai eszköz, az alkalmas-e a polgári eszköz mentésére (géptípust a polgári félnek kell megadnia) A személyzet biztosíthatósága milyen módon rendezhető, a költségek kiszámítása költségmegosztásra és konkrét igénybevételre egyaránt.

Mentő, startorvos:

Vizsgálni kell, hogy a mentő és az orvosi biztosítás milyen módon realizálható. A MH – en belül alkalmazott eljárás és jogszabályi keret lehetővé teszi-e az igénybevételt, az biztosítható-e, vagy módosítani szükséges a jogszabályi háttérrel. A készenlétkben tartás működik-e minden nap, az állományi létszám biztosított-e. Normál MH üzemeltetés alatt költségmegosztást, míg a konkrét igénybevételnél a teljes költséget kell kiszámolni, konkrét számadatokkal.

Meteorológia:

Szolgáltatásként célszerű biztosítani, melyhez szükségesek a polgári fél részére használható adatok, táviratváltások és útvonalterképek. A szolgáltatás költségtérítéssel valósulna meg, melynek számítási alapját, kell dolgozni.

Környezetvédelem:

A szennyezés, **HAVARIA** teljes költségét a károkozó téríti meg. Megállapodás kidolgozása szükséges, melyet a szerződésben szerepeltetni kell (szerződés melléklete lehet).

Felszálló pálya, guruló út, előtér:

A tulajdonos üzemeltető feladata, de a kizárólag a polgári repülés célját szolgáló területek tisztántartását, jégtelenítését, és a hó eltakarítást, mint szolgáltatást megvásárolják. A költségelemek kiszámítása a feladat, mely egyeztetési alapul szolgál.

Terület igénybevétel:

Az igényelt földet, vagy ingatlant bérelni lehet bérleti szerződés alapján, mely szerződést a **HM IKH** útján, mint ingatlan kezelő és a **HM IFO** hagyja jóvá legfeljebb 10 évre szóló szerződéssel.

Energia, közműszolgáltatás:

A víz, csatorna, villamos energia vonatkozásában a meglévő rendszerekre való rácsatlakozás lehetséges, ha a kapacitások és a keresztmetszetek elegendőek. Különben szorgalmazni kell a saját közműrendszer kiépítését. Biztosítani kell az almérők felszerelését, amely megfelelő elszámolási alapot ad. A fénytechnikai rendszer, irányadó állomások bekapcsolásából származó energiafelhasználást, felhasználás arányos módon javasolt kiszámítani, melynek alapja az üzemóra idő lehet.

Figyelembe kell venni, hogy folyó év januárjától a szolgáltató szerződés alapján a közüzemi díjakat saját hatáskörében téríti az energiaszolgáltatóknak. Így az üzemeltetési szerződés e részét a polgári féllel kell, hogy megkösse, de a műszaki adatokat a katonai fél tudja meghatározni. Ki kell számolni a fénytechnika, az adóházak stb. egy órára eső költségét.

Határnyitás, vámkezelés:

A polgári fél feladata a **305/2001. (XII.27) Korm. rendelet** és a **34/2001. (XII.22.) BM rendelet** szerint.

A fentiekben megfogalmazottak iránymutatók, mivel az egyes katonai repülőtereken eltérő adottságok és igénybevételek vannak. Az előkészítő munkát megkezdeni, a számításokat előzetesen úgy kell elvégezni, hogy a tényleges igénybevételhez, a szerződéskötéshez szükséges háttéregyeztető anyag időben rendelkezésre álljon.

Természetesen a fentiekben kívül a konkrét logisztikai szolgáltatási tevékenységet is külön célszerű vizsgálni, mint például:

- ellátási szolgáltatások, catering,
- rakodás-gépesítés, rakománymozgatás,
- belső közlekedés,

- munkavédelem, munkabiztonság,
- VÁK fenntartás,
- Projektegyeztetések, eljárás harmonizáció,
- felkészítési tevékenység stb.

Ezen tevékenységek részletes kibontása területi korlátok miatt nem lehetséges, ami nem jelenti a fontosság mellőzését. A közös repülőtéren a szolgáltatási tevékenység megvalósítása, mint napjaink folyamata véleményünk szerint jó irányban halad és kiterjesztése közös érdekeket szolgál.