

2015. évi törvény
egyes közlekedéssel összefüggő törvények módosításáról

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

1. §

A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kbt.) 1. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A törvény hatálya a Magyarország területén, illetőleg légterében (belföldön) bekövetkezett közlekedési baleset és egyéb közlekedési esemény bejelentésére és vizsgálatára terjed ki.”

2. §

A Kbt. 1/A. § (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép és a § a következő (4) bekezdéssel egészül ki:

„(3) Az EU rendelet 1. cikkét, 2. cikkét, 4. cikkét, 6. cikkét, 9. cikk (1) bekezdését, 11-14. cikkét, 15. cikk (1) bekezdését, 16. cikk (1)-(7) bekezdését és 16. cikk (8) bekezdése b) pontját, 17. cikkét, 18. cikk (1)-(4) bekezdését és a Mellékletét a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EK tanácsi rendelet, 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 (a továbbiakban: EK-rendelet)

- a) II. mellékletében meghatározottaktól eltérő légijárművel bekövetkezett repülőeseménnyel,
- b) II. mellékletében szereplő légijárművel bekövetkezett légiközlekedési balesettel, súlyos repülőeseménnyel, repülőeseménnyel

összefüggésben megfelelően kell alkalmazni.

(4) A polgári légi közlekedési események jelentéséről, elemzéséről és nyomon követéséről, valamint a 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és a 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint az 1321/2007/EK bizottsági rendelet és az 1330/2007/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2014. április 3-i 376/2014/EU rendelet (a továbbiakban: 376/2014/EU rendelet) 2. cikk 1-7, 9, 12, pontját, 4. cikk (1) bekezdését, (5) bekezdését, 15-16. cikkét az EK-rendelet II. mellékletében szereplő légijárművel, valamint állami légijárművel bekövetkezett eseményekkel összefüggésben megfelelően kell alkalmazni.”

3. §

(1) A Kbt. 2. § m)-n) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„m) *víziközlekedési baleset*: nagyon súlyos víziközlekedési balesetnek nem minősülő, az úszólétesítmény működésével kapcsolatban lévő, olyan bekövetkezett nem szándékos esemény vagy eseménysorozat, amely során

ma) halál vagy súlyos személyi sérülés történik,

mb) személy úszólétesítményről eltűnik,

mc) az úszólétesítmény ténylegesen vagy feltételezhetően eltűnik, elsüllyed vagy az úszólétesítményen tartózkodó személyek az életük megóvása érdekében az úszólétesítmény elhagyására kényszerülnek,

md) az úszólétesítményben olyan kár keletkezik, amely jelentős hatással van az úszólétesítmény fő szerkezeti elemeire, teljesítményére vagy működési jellemzőire, és a kár fő komponens vagy komponensek nagyjavítását vagy cseréjét teszi szükségessé vagy az úszólétesítmény megsemmisülésével jár,

me) az úszólétesítmény hajóútban megfeneklik, üzemképtelenné vagy ütközés részesévé válik,

mf) olyan kár keletkezik az úszólétesítményen kívüli víziközlekedési infrastruktúrában, amely súlyosan veszélyeztetheti a balesetben érintett úszólétesítmény vagy más úszólétesítmény biztonságát, vagy bármely személy életét, és amely a víziközlekedési infrastruktúra megsemmisülésével jár, vagy jelentős hatással van a víziközlekedési infrastruktúra fő szerkezeti elemeire, teljesítményére vagy működési jellemzőire, és a kár fő komponens vagy komponensek nagyjavítását vagy cseréjét teszi szükségessé.

mg) az úszólétesítményt vagy úszólétesítményeket ért kár következtében az érintett állam vagy államok, illetve a lajtromozó állam megítélése szerint jelentős környezeti kár keletkezik, valamint Magyarország területén a természetben okozott károsodás mértékének megállapításáról, valamint a kármentesítés szabályairól szóló kormányrendelet szerinti természetben okozott károsodás;

n) *víziközlekedési esemény*: víziközlekedési balesetnek nem minősülő, az úszólétesítmény működésével kapcsolatban lévő, olyan nem szándékos esemény vagy eseménysorozat, amely veszélyezteti vagy veszélyeztetheti az úszólétesítmény biztonságát vagy bármely személy életét, illetve a környezetet;”

(2) A Kbt. 2. § u) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„u) *nagyon súlyos víziközlekedési baleset*: olyan víziközlekedési baleset, amely során

ua) legalább egy személy életét veszti,

ub) az úszólétesítmény eltűnik vagy megsemmisül, vagy hajóútban elsüllyed,

uc) az érintett állam vagy államok, illetve a lajtromozó állam megítélése szerint jelentős környezeti kár keletkezik, valamint Magyarország területén a természetben okozott károsodás mértékének megállapításáról, valamint a kármentesítés szabályairól szóló kormányrendelet szerinti természetben okozott károsodás következik be,

ud) a víziút műtárgyainak megrongálódásával kapcsolatban részleges vagy teljes hajózási zárlatot rendeltek el;”

4. §

A Kbt. 3. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A közlekedésbiztonsági szerv – e törvényben meghatározottak szerint – a balesetek megelőzése érdekében hatósági jogkörben eljárva

a) elvégzi

aa) a vasúti balesettel és súlyos vasúti balesettel, a váratlan vasúti eseménnyel, valamint a nagyon súlyos víziközlekedési balesettel és víziközlekedési balesettel, valamint a víziközlekedési eseménnyel,

ab) 376/2014/EU rendeletben meghatározott eseménnyel,

ac) az EK-rendelet II. mellékletében szereplő légi járművel bekövetkezett, jelentős légiközlekedés-biztonsági kockázatot magába hordozó eseménnyel,

ad) az állami légi járművel bekövetkezett, jelentős légiközlekedés-biztonsági kockázatot magába hordozó eseménnyel

kapcsolatos bejelentések gyűjtését és elemzését,

b) a légiközlekedési hatósággal együttműködve elvégzi az EU rendelet 13. cikk (1) bekezdésben meghatározott elemzések nyomon követését;

c) lefolytatja a közlekedési balesetek és az egyéb közlekedési események független szakmai és egyéb vizsgálatát és

d) biztonsági ajánlásokat dolgoz ki.”

5. §

(1) A Kbt. 4. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A közlekedésbiztonsági szerv 24 órás folyamatos baleseti ügyeleti szolgálatot tart fenn a közlekedési balesetekről, és az egyéb közlekedési eseményekről szóló bejelentések, továbbá a 376/2014/EU rendeletben meghatározott kötelező és önkéntes bejelentések fogadására, és a szükséges jelentések és intézkedések megtételére.”

(2) A Kbt. 4. § (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(4) A közlekedési balesettel és az egyéb közlekedési eseménnyel kapcsolatban indult szakmai vizsgálat, továbbá a szakmai vizsgálatról függetlenül indult más közigazgatási hatósági eljárás, szabálysértési és büntetőeljárás során a közlekedésbiztonsági szerv, valamint a hatóságok és egyéb eljáró szervek az együttműködés érdekében, a szakmai vizsgálat szabályainak figyelembe vételével, az eseménnyel összefüggő tényekre vonatkozó adatok, vagy a közigazgatási hatósági, szabálysértési, illetve büntetőeljárás során keletkezett adatok, dokumentumok beszerzése érdekében egymást megkereshetik.”

6. §

(1) A Kbt. 7. § (1) bekezdés g) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„g) a 376/2014/EU rendeletben meghatározott eseményjelentések, elemzések, és a légiközlekedési balesetekre, súlyos repülőeseményekre, repülőeseményekre vonatkozó adatok, információk nyilvántartására, nyomon követésére és feldolgozására adatbázist hoz létre és működtet;”

(2) A Kbt. 7. § (1) bekezdése a következő l)-n) ponttal egészül ki:

„l) a 376/2014/EU rendelet 6. cikk (3) bekezdésében meghatározottak szerint a bejelentett adatokat gyűjti, feldolgozza, tárolja;

m) ellátja a 376/2014/EU rendelet 6. cikk (3) bekezdésében meghatározott kapcsolattartási pont feladatait;

n) a közlekedési balesetek és egyéb közlekedési események bejelentése, vagy a szakmai vizsgálat során tudomására jutott információk alapján tematikus vizsgálatot végezhet és a vizsgálat alapján biztonsági ajánlást adhat ki.”

(3) A Kbt. 7. § (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) A közlekedésbiztonsági szerv az (1) bekezdés g) pontjában megjelölt adatbázisban tartja nyilván e törvényben meghatározott légiközlekedési balesettel, súlyos repülőeseménnyel és repülőeseménnyel összefüggő bejelentéseket és a 376/2014/EU rendeletben meghatározott adatokat, információkat, továbbá a szakmai vizsgálat során az e törvénnyel és az EU-rendelettel összhangban birtokába került adatokat. Az adatbázisban tárolja továbbá a légiközlekedési hatóság által összegyűjtött, értékelt, a légiközlekedés biztonságát veszélyeztető, a polgári légiközlekedés védelmének szabályairól és a Légiközlekedés Védelmi Bizottság jogköréről, feladatairól és működésének rendjéről szóló kormányrendeletben meghatározott légiközlekedés védelmi jellegű eseményekre vonatkozó adatokat is. Az adatbázisban rögzített adatok kizárólag az e törvényben, az EU-rendeletben és a 376/2014/EU rendeletben meghatározott célokra használhatók fel.”

(4) A Kbt. 7. § (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(4) A közlekedésbiztonsági szerv a (2) bekezdésben megjelölt adatbázisban rögzített adatok alapján teljesíti a 376/2014/EU rendelet 8. cikk (2) bekezdésében, valamint a 9. cikk (1) bekezdésében meghatározott, valamint az egyéb nemzetközi adatszolgáltatási kötelezettséget.”

(5) A Kbt. 7. §-a következő (5) bekezdéssel egészül ki:

„(5) A közlekedésbiztonsági szerv nyilvántartást vezet a súlyos vasúti balesetek, a vasúti balesetek és a váratlan vasúti események szakmai vizsgálatának, valamint az üzemmentartói vizsgálat részletes szabályairól szóló miniszteri rendeletben meghatározott balesetvizsgáló képzést végző szervezetekről. A nyilvántartás vezetésével kapcsolatos eljárásra a közlekedésbiztonsági szerv a közigazgatási hatósági eljárás általános szabályairól szóló törvényt alkalmazza.”

7. §

A Kbt. 8. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép, és a 8. § a következő (1a) bekezdéssel egészül ki:

„(1) A szakmai vizsgálat a közlekedési baleset és az egyéb közlekedési esemény okának megállapítására irányul, a jövőbeni közlekedési balesetek és egyéb közlekedési események megelőzése érdekében. A szakmai vizsgálat kiterjed a biztonságirányítási rendszer elemeinek és a rendszerhez kapcsolódó feladatok végrehajtásának vizsgálatára is.

(1a) A szakmai vizsgálat nem irányulhat a vétkesség vagy felelősség, illetve jog vagy kötelezettség megállapítására.”

8. §

(1) A Kbt. 9. § (1) bekezdés a) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

((1) A közlekedésbiztonsági szerv a vasúti és víziközlekedési balesetek és események tényállásának megállapítása keretében – szükség esetén a többi közigazgatási hatósággal egyeztetett módon, a büntetőeljárást nem akadályozva – jogosult különösen arra, hogy)

„a) a közigazgatási hatósági eljárás általános szabályairól szóló törvény szemlére vonatkozó szabályai szerint haladéktalanul és akadálytalanul, előzetes értesítés nélkül – az esemény vizsgálatára külön jogszabály alapján jogosult más hatóságokkal egyidejűleg is – hozzáférhessen a közlekedési baleset és az egyéb közlekedési esemény helyszínéhez, az eseménnyel érintett járműhöz, az eseménnyel érintett jármű rakományához vagy roncsához, az eseménnyel érintett infrastruktúrához, a forgalomirányító és jelzőberendezésekhez;”

(2) A Kbt. 9. § (1) bekezdés e) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

((1) A közlekedésbiztonsági szerv a vasúti és víziközlekedési balesetek és események tényállásának megállapítása keretében - szükség esetén a többi közigazgatási hatósággal egyeztetett módon, a büntetőeljárást nem akadályozva - jogosult különösen arra, hogy)

„e) azonnal hozzáférhessen a jármű üzemeltetésében, karbantartásában, közlekedésének előkészítésében, továbbá a forgalom lebonyolításában, tájékoztatásában, illetve irányításában részt vevő személyek egészségügyi vizsgálati eredményeihez, illetve a tőlük vett mintákhoz;”

(3) A Kbt. 9. §-a a következő (5) bekezdéssel egészül ki:

„(5) A vasúti baleset és súlyos vasúti baleset, a váratlan vasúti esemény, valamint a nagyon súlyos víziközlekedési baleset és víziközlekedési baleset, valamint a víziközlekedési esemény során a közlekedésbiztonsági szerv jogosult információkat közölni az áldozatokkal és azok hozzátartozóival vagy azok képviselőivel, továbbá nyilvánosságra hozni az eseményvizsgálat során feltárt tényekkel és az eseményvizsgálat során követett eljárással kapcsolatos információkat, jogosult továbbá előzetes jelentések kiadására, amennyiben az nem veszélyezteti a szakmai vizsgálat célkitűzéseit, és megfelel a személyes adatok kezelésére vonatkozó szabályoknak.”

9. §

A Kbt. 10. § -a helyébe a következő rendelkezés lép:

„10. § (1) Aki közlekedési balesetet észlel, köteles azt haladéktalanul a rendőrségnek bejelenteni. A rendőrség haladéktalanul értesíti azokat a szerveket, amelyek feladatkörébe tartozik a közlekedési baleset következtében veszélybe került személyek részére segítség nyújtása, az élet- és vagyonbiztonság védelme, a közlekedési baleset szakmai vizsgálata.

(2) A vasúti vagy víziközlekedési balesetben vagy eseményben részt vevő jármű személyzete, a járművek üzemben tartói, az érintett közlekedési infrastruktúra üzemben tartói, a közlekedési hatóság, továbbá a vasúti és víziközlekedési baleset vagy esemény kivizsgálását végző más hatóságok haladéktalanul kötelesek jelenteni a közlekedésbiztonsági szervnek a bekövetkezett vasúti és víziközlekedési balesetet vagy eseményt az e törvény végrehajtására kiadott jogszabályban meghatározott adattartalommal. A bejelentési kötelezettség kiterjed a magyar úszólétesítményt külföldön ért balesetre is.

(3) A 376/2014/EU rendelet 4. cikk (1) bekezdésében meghatározott eseményeket

- a) az EK rendelet II. mellékletében meghatározott légi jármű és az állami légi jármű parancsnoka, vagy amennyiben a parancsnoknak nem áll módjában, a személyzet egyéb tagja,
- b) az EK rendelet II. mellékletében meghatározott légi jármű és az állami légi jármű, vagy annak alkatrésze, berendezése tervezésében, gyártásában karbantartásában, üzembe helyezésében, üzembe tartásában, üzemeltetésében, műszaki alkalmasságának megállapításában részt vevő személy,
- c) az a személy, aki állami repülőtér üzemben tartásával kapcsolatos feladatokat lát el,
- d) az a személy, aki olyan állami léginavigációs szolgáltatásokkal kapcsolatos feladatot lát el, amelyhez szakszolgálati engedély szükséges,
- e) az a személy, aki állami léginavigációs berendezések telepítésével, módosításával, karbantartásával, javításával, nagyjavításával, repülési próbájával vagy ellenőrzésével kapcsolatos feladatot lát el,
- f) az a személy, aki állami légi jármű földi kiszolgálásával kapcsolatos feladatot lát el, beleértve a tüzelőanyag-feltöltést, a terhelési adatlap kitöltését, a berakodást, a jégtelenítést és a légi jármű vontatását

köteles a tudomásszerzést követően haladéktalanul személyesen vagy a légiközlekedésről szóló törvényben meghatározott baleseti ügyeleti szolgálat útján jelenteni a közlekedésbiztonsági szervnek a 22. § (1) bekezdés b) és d) pontja, és (2) bekezdésben foglalt felhatalmazás alapján kiadott jogszabályban meghatározott adattartalommal.

(4) A 376/2014/EU rendelet 5. cikk (1) bekezdése szerint összegyűjtött eseményekre vonatkozó adatokat és biztonsági vonatkozású egyéb információkat az 5. cikk (6) bekezdésben meghatározott letelepedett szervezet köteles haladéktalanul jelenteni a közlekedésbiztonsági szervnek.”

10. §

A Kbt. „A szakmai vizsgálat megindítása” alcíme a következő 10/A. §-al egészül ki:

„10/A. § (1) A szakmai vizsgálat kizárólag hivatalból indul meg. A bejelentés nem minősül kérelemnek. A bejelentő – abban az esetben is, ha hatóság a bejelentő – az eljárás egyéb résztvevőjének minősül.

(2) A bejelentőt – bejelentése miatt – munkáltatója vagy megbízója részéről nem érheti hátrány.

(3) A baleseti ügyeleti szolgálat a bejelentéseket telefonon, elektronikus úton, valamint levélben fogadja a közlekedésbiztonsági szerv honlapján és Magyarország Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványában (AIP) közzétett címen és telefonszámon. A közlekedésbiztonsági szerv nyilvántartásba veszi a bejelentést, és a baleseti ügyeleti szolgálat segítségével haladéktalanul megteszi a szükséges intézkedéseket. Amennyiben a bejelentés nem az üzemben tartótól származik, a közlekedésbiztonsági szerv az üzemben tartót haladéktalanul értesíti. Légiközlekedési baleset, súlyos repülőesemény és repülőesemény esetében a közlekedésbiztonsági szerv a bejelentés 10/C. § (4) bekezdésében meghatározott eredeti adattartalmával haladéktalanul értesíti a légiközlekedési hatóságot.”

11. §

A Kbt. „A szakmai vizsgálat megindítása” alcíme a következő 10/B. §-al egészül ki:

„10/B. § (1) A bejelentést követően a közlekedésbiztonsági szerv a vizsgálati kötelezettségére figyelemmel dönt a szakmai vizsgálat megindításáról. A közlekedésbiztonsági szerv vezetője a bejelentést követően a vizsgálóbizottság tagjainak kijelölésével megindítja a szakmai vizsgálatot.

(2) A vizsgálóbizottság legalább két tagból áll. A vizsgálóbizottság tagjait a közlekedésbiztonsági szerv vezetője írásban jelöli ki a szakmai vizsgálat lefolytatására, egyidejűleg kijelöli a szakmai vizsgálat megszervezésével, végrehajtásával és felügyeletével megbízott vizsgálatvezetőt.

(3) A vizsgálóbizottság munkájában való részvételre a közlekedésbiztonsági szerv kormánytisztviselőin kívül más, a szakmai vizsgálat lefolytatására – a 22. § (1) bekezdés a)-c) pontjában kapott felhatalmazás alapján kiadott rendeletben meghatározott – szakértelemmel rendelkező személy is igénybe vehető.

(4) A szakmai vizsgálat vezetője a közlekedésbiztonsági szerv kormánytisztviselője. A súlyos repülőesemény kivételével az egyéb közlekedési esemény vizsgálatára a közlekedésbiztonsági szerv kormánytisztviselői közül – vizsgálóbizottság helyett – szakmai kivizsgáló is kijelölhető. A szakmai kivizsgáló a vizsgálóbizottság feladatait látja el és gyakorolja jogait.

(5) A vizsgálóbizottság a kijelölést követően a szakmai vizsgálat 8. §-ban rögzített alapelvei szerint, a szakmai vizsgálatra vonatkozó általános szabályok figyelembevételével határozza meg a vizsgálat körét és a vizsgálatok során követendő eljárást, valamint haladéktalanul megkezdje a szakmai vizsgálatot. Amennyiben a közlekedési balesetben és egyéb közlekedési eseményben több jármű érintett, azt egy esetnek kell tekinteni. Az esetet a legsúlyosabb következménye alapján kell minősíteni.

(6) Amennyiben a közlekedési baleset, illetve az egyéb közlekedési esemény katonai szállítmányt érint, a szakmai vizsgálatban a Magyar Honvédség képviselője megfigyelőként részt vehet. A megfigyelő a vizsgálóbizottsággal, illetve a szakmai kivizsgálóval együtt lehet jelen a vizsgálati cselekményeknél, és a személyes adatok kivételével gyakorolhatja iratbetekintési jogát, jogosult továbbá arra, hogy indítványozza kérdés feltételét tanúhoz, illetve szakértőhöz, továbbá jogosult nyilatkozatot tenni.”

12. §

A Kbt. „A szakmai vizsgálat megindítása” alcíme a következő 10/C. §-al egészül ki:

„(1) Súlyos vasúti baleset esetén – illetve, amennyiben a közlekedésbiztonsági szerv úgy dönt, hogy vasúti balesettel vagy váratlan vasúti eseménnyel kapcsolatban szakmai vizsgálatot indít – a közlekedésbiztonsági szerv vezetője a szakmai vizsgálat megindításáról egy héten belül tájékoztatja az Európai Vasúti Ügynökséget. A tájékoztatás tartalmazza a baleset dátumát, idejét és helyét, valamint annak jellegét és következményeit a halálos áldozatok, személyi sérülések és anyagi károk tekintetében.

(2) Amennyiben a közlekedési baleset, illetve az egyéb közlekedési esemény katonai szállítmányt érint, a közlekedésbiztonsági szerv vezetője a Magyar Honvédséget értesíti.

(3) A közlekedésbiztonsági szerv vezetője az állami légijárművel bekövetkezett légiközlekedési balesetről a lehető legrövidebb időn belül tájékoztatást ad a honvédelemért felelős miniszter és a Magyar Honvédség vezérkari főnöke, illetve a rendvédelmi szervek, valamint a vámhatóság érintettsége esetén az illetékes miniszter részére.

(4) A belföldön külföldi járművel bekövetkezett közlekedési baleset és egyéb közlekedési esemény bekövetkezésekor a közlekedésbiztonsági szerv a lehető legkisebb késedelemmel

értesíti a járművet lajstromozó (nyilvántartó), üzemben tartó (üzemeltető), tervező, gyártó, valamint nemzetközi szerződésben meghatározott érintettségű állam eseményvizsgáló szervét. Az értesítést a nemzetközi szerződésekben meghatározott hivatalos munkanyelven kell megküldeni. Az értesítés tartalmát külön jogszabály határozza meg. Az értesítés az adott időpontban rendelkezésre álló információkat tartalmazza, az egyes információk hiánya miatt az értesítés nem szenvedhet késedelmet. A hiányzó adatokat és az egyéb kapcsolódó információkat azok beszerzését követően haladéktalanul pótolni kell.”

13. §

(1) A Kbt. 11/A. § (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) A közlekedésbiztonsági szerv vizsgálóbizottsága szakmai vizsgálatához felhasználhatja más hatóság, illetve az üzemben tartó, üzemeltető vagy a 376/2014/EU rendeletben meghatározott szervezet által készített helyszíni szemlejegyzőkönyvet is.”

(2) A Kbt. 11/A. § (4)-(8) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép és a § a következő (9) bekezdéssel egészül ki:

„(4) Amennyiben törvény eltérően nem rendelkezik, a vizsgálóbizottság vezetője a helyszíni szemlével összefüggésben, a szemle idejére jogosult – az esemény vizsgálatában érintett hatóságokkal egyeztetve – az esemény helyszínének környezetében lévő infrastruktúrán zajló forgalom, illetve tevékenység szükséges mértékű és időtartamú korlátozására vagy szüneteltetésére.

(5) Az esemény helyszínére belépő, az esemény vizsgálatában érintett hatóságok és a mentésben részt vevő szervezetek kivételével valamennyi személynek rendelkeznie kell az általa végezhető tevékenység megnevezését tartalmazó irattal, továbbá jól látható helyen viselt, a nevét, funkcióját tartalmazó azonosítóval.

(6) A helyszíni szemle befejezését követően a le nem foglalt járművek, berendezések eltávolításáról az üzemben tartó, üzemeltető, annak hiányában a tulajdonos gondoskodik.

(7) A helyszíni szemlén részt vevő személyeket megfelelő védőruházattal, külön jogszabályban meghatározott kötelező védőoltásokkal és az azonosítást megkönnyítő jelzéssel, valamint a helyszíni szemle lefolytatásához megfelelő technikai felszereléssel kell ellátni.

(8) Az érintett üzemben tartó, üzemeltető vagy a 376/2014/EU rendeletben meghatározott szervezet felelős vezetője a közlekedésbiztonsági szerv kérésére gondoskodik a közlekedési tevékenységgel kapcsolatos dokumentumok, okmányok összegyűjtéséről és elismervény ellenében azoknak a vizsgálóbizottság rendelkezésére bocsátásáról.

(9) A meghatalmazott képviselőknek az esemény helyszínére történő érkezése nem késleltetheti a helyszíni szemle megkezdését és lefolytatását.”

14. §

A Kbt. 15/B. § (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) A zárójelentés tervezetét a közlekedésbiztonsági szerv vezetője megküldi

a) a közlekedési hatóságoknak, a közlekedési balesetben vagy egyéb közlekedési eseményben érintett szervezet vezetőjének és a közrehatása miatt érintett szakszemélyzetnek,

b) a biztonsági ajánlások címzettjének és

c) a vizsgálatban részt vett állam, államok eseményvizsgáló szerveinek amelyekre azok annak kézhezvételétől számított 60 napon belül észrevételt tehetnek.

15. §

A Kbt. 16. § (7) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(7) A közlekedésbiztonsági szerv a zárójelentést honlapján közzéteszi.”

16. §

A Kbt. III. fejezete a következő 16/A.§-al és a 16/A. §-t megelőző következő alcím címmel egészül ki:

„Tematikus vizsgálat

16/A. § A közlekedésbiztonsági szerv a közlekedésbiztonság javítása és a balesetek megelőzése érdekében, a közlekedési balesetek vagy egyéb közlekedési események bejelentése, vagy a szakmai vizsgálat, vizsgálatok során tudomására jutott információk alapján, egy témakör alaposabb vizsgálatára kiterjedő tematikus vizsgálatot indíthat. A tematikus vizsgálat zárójelentése biztonsági ajánlást tartalmazhat. A tematikus vizsgálat kizárólag hivatalból indulhat meg és egyebekben a szakmai vizsgálat szabályai vonatkoznak rá.”

17. §

A Kbt. 17. § ac) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„ac) egészségi állapotára vonatkozó, valamint feladatainak ellátásával összefüggő egészségügyi vizsgálatával kapcsolatos különleges adat,”

18. §

A Kbt. 20/A. § (1) bekezdése a következő e) ponttal egészül ki:

(Aki az EU-rendelet, a 376/2014/EU rendelet, valamint e törvény rendelkezéseit megszegve - a katonai célú állami légiközlekedés kivételével -)

„e) a 376/2014/EU rendelet 4. cikk (2) bekezdésében a jelentéstételi rendszer létrehozására, a 6. cikk (1) és (5) bekezdésében a jelentések kezelésére, 13. § (1)-(4) bekezdésében az események elemzésére, a 16. cikk (2) és (11) bekezdésében az információk védelmére vonatkozó kötelezettségét elmulasztja”

természetes személy esetén 1 000 000 Ft-ig, jogi személy vagy jogi személyiséggel nem rendelkező szervezet esetén 20 000 000 Ft-ig terjedő bírság szabható ki.

19. §

A Kbt. VI/A. Fejezete a következő 20/B. §-al egészül ki:

„20/B. § (1) A bírságot a 20/A. § (1)-(1a) bekezdésben meghatározott legmagasabb összegre, valamint 20/A. § (2) bekezdésében foglalt szempontokra tekintettel, ezer forintba kerekítéssel kell megállapítani.

(2) A bírság kiszabásáról rendelkező határozatnak a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló törvényben foglaltakon túl tartalmaznia kell annak az előirányzat-felhasználási keretszámlának a számát, amelyre a fizetést teljesíteni kell.

(3) A bírság összegét a bírságot kiszabó határozat közlésétől számított 30 napon belül a közlekedésbiztonsági szerv részére kell megfizetni a közlekedésbiztonsági szerv Magyar Államkincstárnál vezetett előirányzat-felhasználási keretszámlájára.

(4) A bírságból befolyt összeget a közlekedésbiztonsági szerv elkülönítetten kezeli. A beszedett bírságokról az államháztartás szervezetei beszámolási és könyvvezetési kötelezettségének sajátosságairól szóló kormányrendeletben meghatározott nyilvántartást kell vezetni.

(5) A közlekedésbiztonsági szerv az általa lefolytatott eljárás alapján kivetett és befizetett bírság összegét a 7. §-ban meghatározott feladatai ellátásával összefüggésben használhatja fel.

(6) A bírság kiszabására és végrehajtására egyebekben a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló törvény rendelkezéseit kell alkalmazni.”

20. §

A Kbt. 23.§ (2) bekezdés *a)* pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„*a)* Az Európai Parlament és a Tanács 376/2014/EU rendelete (2014. április 3.) a polgári légi közlekedési események jelentéséről, elemzéséről és nyomon követéséről, valamint a 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és a 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint az 1321/2007/EK bizottsági rendelet és az 1330/2007/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről;”

21. §

A Kbt.

a) 2. § *b)* és *q)* pontjában, a 7. § *d)* pontjában, a 19/D. § (3) bekezdésben, a 22. § (3) bekezdésében a „súlyos víziközlekedési baleset” szövegrész helyébe a „víziközlekedési baleset” szöveg,

b) 3. § (8) bekezdés *a)* pontjában a „vizsgáztatói tevékenység” szövegrész helyébe a „hatósági vizsgáztatói tevékenység” szöveg,

c) 7. § (1) bekezdés *a)* pont *aa)* alpontjában „a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EK tanácsi rendelet, 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 (a továbbiakban: EK-rendelet)” szövegrész helyébe „EK-rendelet” szöveg,

d) 10. § (14) bekezdésében „balesetkivizsgáló szervét” szövegrész helyébe „eseményvizsgáló szervét” szöveg,

e) 11. § (1) bekezdés nyitó szövegrészeiben „A helyszín biztosításáról” szövegrész helyébe „Az esemény helyszínének biztosításáról” szöveg,

f) 11. § (2) bekezdésében „a helyszínen” szövegrész helyébe „az esemény helyszínén” szöveg,

- g) 11. § (3) bekezdés nyitó szövegrészában „A helyszín biztosítását” szövegrész helyébe „Az esemény helyszínének biztosítását” szöveg,
- h) 11. § (7) és (9) bekezdésében „A helyszín” szövegrész helyébe „Az esemény helyszínének” szöveg,
- i) 11. § (8) bekezdésében „a helyszín” szövegrészek helyébe „az esemény helyszínének” szövegek,
- j) 11. § (10) bekezdésében „a helyszíni szemlét” szövegrész helyébe „az esemény helyszíni szemlét” szöveg,
- k) 11/A. § (1) bekezdésében „a helyszínen” szövegrész helyébe „az esemény helyszínén” szöveg,
- l) 13. § (2) bekezdés a) pontjában „az érintett jármű szerinti szakterületen” szövegrész helyébe „az érintett szakterületen” szöveg
- m) 15/B. § (3) bekezdésében „balesetkivizsgáló szervei” szövegrész helyébe „eseményvizsgáló szervei” szöveg,
- n) 19. § (4) bekezdésében „balesetkivizsgáló szervét” szövegrész helyébe „eseményvizsgáló szervét” szöveg
- o) 20/A. § (1) bekezdésének nyitó szövegrészában „Aki az EU-rendelet” szövegrész helyébe „Aki az EU-rendelet, a 376/2014/EU rendelet” szöveg lép.

22. §

Hatályát veszti a Kbt.

- a) 1/A. § (1)-(2) bekezdésében „és légiközlekedési rendellenességgel” szövegrész,
- b) 2. § b) pontjában „a légiközlekedési rendellenesség,” szövegrész,
- c) 2. § i) és t) pontja,
- d) 7. § (3) bekezdése,
- e) 15. § (8) bekezdés „vagy légiközlekedési rendellenességgel” szövegrész,
- f) 18/A. §-ában „vagy légiközlekedési rendellenesség” szövegrész,
- g) 18/B. §-ában „vagy légiközlekedési rendellenességgel” szövegrész,
- h) 20/A. § (4)-(6) bekezdése,
- i) 22. § (1) bekezdés b) pontjában és a (2) bekezdésben „és légiközlekedési rendellenességek” szövegrész,
- j) 23. § (1) bekezdés b) pontja,
- k) 23. § (2) bekezdés b) pontja.

2. A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény módosítása

23. §

(1) A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: Lt.) 3/A. § (1) bekezdése a következő f) ponttal egészül ki:

(A légiközlekedési hatóság, az állami célú légiközlekedéssel összefüggő feladatok tekintetében a katonai légügyi hatóság jogosult)

„f) a pilóta nélküli légi járművel kapcsolatos hatósági eljárással összefüggésben a kérelmező és a közreműködő szakszemélyzet természetes személyazonosító és lakcímadatait, elérhetőségét, a tevékenység ellátásához szükséges egészségi állapotára, kóros szenvedélyére vonatkozó adatait, a vizsgaeredményeket, alkalmassági minősítéseket, képesítéseket”

(a légiközlekedés biztonsága, a tevékenység ellátásához szükséges alkalmasság igazolása céljából az igazoláshoz szükséges egészségi állapotra és kóros szenvedélyre vonatkozó adatok kivételével az adatok hitelességének utólagos ellenőrzése, valamint nyilvántartás vezetése céljából kezelni.)

(2) Az Lt. 3/A. §-a a következő (9) bekezdéssel egészül ki:

„(9) A légiközlekedési hatóság, az állami célú légiközlekedéssel összefüggésben a katonai légügyi hatóság az (1) bekezdés f) pontja szerinti adatokat az adatkezelés céljának megvalósításához szükséges mértékben és ideig kezeli.”

24. §

Az Lt. 3/F. §-a a következő (5) bekezdéssel egészül ki:

„(5) Állami légi jármű fedélzetén elhelyezett veszélyes áruk szállítás előtti ellenőrzésére a katonai légügyi hatóság, a légi jármű parancsnoka, a légiközlekedési szakszemélyzet és – honvédelmi érintettség esetén – a Magyar Honvédség logisztikai támogatásáért felelős szervezetének képviselője jogosult.”

25. §

Az Lt. 6. § (5) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(5) A légiközlekedési hatóság, az állami célú légiközlekedéssel összefüggő feladatok tekintetében a katonai légügyi hatóság engedélyével repülhet a magyar légtérben a pilóta nélküli légi jármű, továbbá a repülőmodell, illetve repülőeszköz.”

26. §

(1) Az Lt. 7. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) Külföldi állami légi járműnek a magyar légtérbe való berepüléséhez egyszeri vagy többszöri (éves) be-, illetve átrepülési engedély szükséges.

(2) NATO tagország, valamint az Európai Unió tagállama állami légi járművének – a fegyvert, lőszert, robbanóanyagot vagy egyéb veszélyes anyagot szállító, rádióelektronikai zavaró, illetve optikai vagy földtani leképező berendezéssel felszerelt légi jármű kivételével – a magyar légtérbe való belépéséhez nem szükséges az (1) bekezdésben meghatározott engedély kérése. A NATO tagállam, valamint az Európai Unió tagállama állami légi járművének a magyar légtérbe való belépése a nemzetközi előírásoknak megfelelő repülési terv benyújtásával történik.

(3) A fegyvert, lőszert, robbanóanyagot vagy egyéb veszélyes anyagot szállító, rádióelektronikai zavaró, illetve optikai vagy földtani leképező, vagy egyéb légi távérzékelési

adatokat gyűjtő berendezéssel felszerelt külföldi állami légijármű kizárólag egyszeri be-, illetve átrepülési engedéllyel repülhet be a magyar légtérbe.

(4) A NATO műveleti alárendeltségű légvédelmi készenléti szolgálatot teljesítő külföldi állami légijárműnek feladata végrehajtásával összefüggésben repülési tervet nem kell benyújtania, a magyar légtérbe történő berepülését – a Kormány előzetes döntése alapján – a Magyar Honvédség légierő ügyeletes parancsnoka engedélyezi.

(5) Az Európai Védelmi Ügynökség katonai szállító légijárművek be-, illetve átrepülési engedély tárgyú megállapodást aláíró államok fegyvert, lőszert, robbanóanyagot vagy egyéb veszélyes anyagot szállító, külföldi, állami légijárművének magyar légtérbe való berepüléséhez többszöri éves berepülési engedély és előzetes tájékoztatás szükséges.

(6) Ha az Európai Védelmi Ügynökség katonai szállító légijárművek be-, illetve átrepülési engedély tárgyú megállapodást aláíró államok légijárműve rádióelektronikai zavaró, illetve optikai vagy földtani leképező, vagy egyéb légi távérzékelési adatokat gyűjtő berendezéssel van felszerelve, akkor a magyar légtér többszöri éves berepülési engedély birtokában és előzetes tájékoztatást követően vehető igénybe.

(7) Az Európai Védelmi Ügynökség katonai szállító légijárművek be-, illetve átrepülési engedély tárgyú megállapodást aláíró államok vonatkozásában az ICAO/IATA előírásoknak nem megfelelően szállított veszélyes anyagok szállítása kizárólag egyszeri berepülési engedéllyel történik.”

(2) Az Lt. a következő 7/A. §-sal egészül ki:

„(1) Az Lt. 7. § (1) bekezdés szerinti kérelmet – a 7. § (2) és (4) bekezdésben foglalt kivétellel – a külpolitikáért felelős miniszternek kell benyújtani. A külpolitikáért felelős miniszter egyetértése esetén a kérelmet továbbítja a légiközlekedési hatóságnak.

(2) A légiközlekedési hatóság a külpolitikáért felelős miniszter, a katonai légügyi hatóság, továbbá a magyar légtér igénybevételéről szóló kormányrendeletben megjelölt polgári és Katonai Nemzetbiztonsági Szolgálat hozzájárulásával engedélyezi a külföldi állami légijárműnek a magyar légtérbe való berepülését.

(3) A légiközlekedési hatóság döntése ellen jogorvoslatnak nincs helye.

(4) A külföldi állami légijármű számára kibocsátott egyszeri vagy többszöri be-, illetve átrepülési engedély nem mentesíti a kérelmezőt a jogszabályban előírt más engedélyek beszerzésének kötelezettsége alól.

(5) Az Alaptörvény 47. cikke szerinti csapatmozgások esetén a diplomáciai kérelem alóli mentesség nem mentesít a csapatmozgásra vonatkozó közjogi engedély alól. A diplomáciai kérelem alóli mentességgel rendelkező államok ilyen esetben megfelelő időben kötelesek engedélyt kérni.”

27. §

Az Lt. 9. §-a a következő (3) bekezdéssel egészül ki:

„(3) Az (1) bekezdésben meghatározott díjra vonatkozó, 60 napnál régebbi, lejárt követelés esetén a díj fizetésére kötelezettel szemben a légiforgalmi szolgáltatás megtagadható.”

28. §

Az Lt. 12. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A magyar polgári légi jármű - a repülőmodell, a pilóta nélküli légi jármű, az ejtőernyő és a személyzet által vezetett egyéb repülőeszköz kivételével - a légiközlekedésben akkor vehet részt, ha a légiközlekedési hatóság Magyarország Légi jármű Lajstromába (a továbbiakban: lajstrom) felvette. A légiközlekedési hatóság a lajstromba vételről lajstromozási bizonyítványt és lajstromjelet ad ki.”

29. §

(1) Az Lt. 19. § (1) bekezdés a) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(Üzemben tartási engedély szükséges)

„a) a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi irányelv a 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 (a továbbiakban: 216/2008/EK rendelet) hatálya alá nem tartozó

aa) a 71. § 10. pont a) és c)-d) alpontjában meghatározott tevékenységet végző légi jármű, a (2) bekezdésben meghatározott kivétellel, vagy
ab) komplex motoros meghajtású légi jármű”

(üzemben tartásához.)

(2) Az Lt. 19. § (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) Nem kell üzemben tartási engedély az állami légi jármű, a miniszter rendeletében meghatározott maximális felszálló tömeg alatti pilóta nélküli légi jármű, valamint a 12. § (1) bekezdésben meghatározott ejtőernyő és a személyzet által vezetett egyéb repülőeszköz üzemben tartásához.”

30. §

Az Lt. 31. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„31. § Az állami célú légiközlekedés tekintetében a katonai repülésirányító szolgálat ellátásához szükséges szakmai ismeretekre vonatkozó képzést a honvédelemért felelős miniszter által kijelölt szervezetek végzik. A képzés feltételeiről a honvédelemért felelős miniszter gondoskodik.”

31. §

Az Lt. „Az idegen ingatlannal kapcsolatos rendelkezések” alcíme helyébe a következő alcím lép:

„Az idegen ingatlannal és a légiközlekedés biztonságára veszélyes tevékenységgel kapcsolatos rendelkezések

44. § (1) A Kormány rendeletben előírhatja, hogy a repülőterek vagy a légiközlekedéssel összefüggő egyes eszközök meghatározott körzetében épület vagy egyéb létesítmény csak

akkor emelhető, erdőtelepítés, mezőgazdasági tevékenység akkor végezhető, ha az a légiközlekedés biztonságát nem veszélyezteti, és a terveket a légiközlekedési hatóság, az állami célú légiközlekedéssel összefüggő feladatok tekintetében a katonai légügyi hatóság és a katonai hatóság jóváhagyta.

(2) Az állam tulajdonában lévő és a nyilvános repülőtérrel kapcsolatban az idegen ingatlan igénybevétele a kisajátítási törvény hatálya alá tartozik.”

32. §

(1) Az Lt. 50/A. § (1) bekezdésének d)-e) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(A nyilvános repülőtér üzemben tartója köteles)

„d) a repülőteret a meghirdetett nyitvatartási időben a meghirdetett működési feltételek szerint szabályosan igénybe venni szándékozó légijárművek használatára bocsátani,

e) a meghirdetett üzemidőben a repülőtéren a jóváhagyott szolgálatok és engedélyezett berendezések működését fenntartani,,”

(2) Az Lt. 50/A. § (1) bekezdése a következő f) ponttal egészül ki:

(A nyilvános repülőtér üzemben tartója köteles)

„f) a repülőtér meghirdetett nyitvatartási idejében a légiközlekedésben részt vevők biztonságához szükséges intézkedéseket megtenni.”

33. §

Az Lt. 51. §-a a következő (3) és (4) bekezdéssel egészül ki:

„(3) A repülésbiztonság fenntartása és növelése érdekében állami téradatbázisként létre kell hozni és adattartalmának rendszeres aktualizálásával fenn kell tartani Magyarország Légiközlekedési Terep és Akadály Adatbázisát (a továbbiakban: Adatbázis).

(4) Az adatbázis létrehozásának és működtetésének szabályait a Kormány rendeletben állapítja meg. Az Adatbázist létrehozásáért és fenntartásáért felelős szervezetet a Kormány rendeletben jelöli ki. Az adatbázis adattartalmára vonatkozó szabályokat a miniszter rendeletben állapítja meg.”

34. §

Az Lt. 53. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A szakszolgálati engedély azt igazolja, hogy a légijármű vezetője, továbbá a szakszemélyzet tagja az adott tevékenység ellátására szakmailag alkalmas.”

35. §

Az Lt. az „A légijármű parancsnoka” alcímet megelőzően a következő 53/A. §-sal egészül ki:

„53/A. § Szakszolgálati tevékenységet nem végezhet az a személy,

a) akinek kényszergyógykezelését a bíróság jogerősen elrendelte, a kényszergyógykezelést megszüntető végzés jogerőre emelkedésétől számított öt évig,

b) akit a bíróság vagy a szabálysértési hatóság a szakszolgálati tevékenység gyakorlásától jogerősen eltiltott, az eltiltás hatályának időtartama alatt,

c) akit a bíróság cselekvőképességet kizáró vagy korlátozó gondnokság alá helyezett, a gondnokság időtartama alatt.”

36. §

Az Lt. 61. §-a a következő (7) bekezdéssel egészül ki:

„(7) A magyar légtér meghatározott részében a légiforgalmi szolgálatok ellátásának átruházása más, Magyarországgal szomszédos állam részére, illetve más állam légtérének meghatározott részében a légiforgalmi szolgálatok ellátásának átvétele csak Magyarország és a másik állam közötti nemzetközi szerződés keretében rendezhető a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló szabályok figyelembevételével.”

37. §

(1) Az Lt. 61/A. § (3) bekezdése a következő *n)* és *o)* ponttal egészül ki:

(A Társaság feladatai:)

„*n)* Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérén és légterében repülésmeteorológiai feladatok ellátása;

o) a külön jogszabályban meghatározott Budapest közeli körzet légtereiben alkalmazott műszer szerinti repülési eljárások tervezése.”

(2) Az Lt. 61/A. § (6) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(6) A (2) bekezdésben megjelölt társaság a (3) bekezdésben meghatározott tevékenységével összefüggésben, hosszú távú üzleti érdekeinek elérése céljából gazdasági társaságban kisebbségi vagy többségi tulajdonrészt szerezhet, valamint gazdasági társaságot alapíthat.”

38. §

Az Lt. 61/B. § (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) A légiforgalmi szolgáltató az adatbázisban szereplő, az (1) és (2) bekezdésben foglalt feladatok ellátása érdekében szükséges adatokat, valamint a légiforgalmi tájékoztatás rendjéről szóló miniszteri rendelet alapján, a részére szolgáltatandó adatokat díj-, költség- és illetékmentesen kapja meg.”

39. §

Az Lt. 62. § (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) A katonai repülésirányító szolgálat részeként működő katonai légiforgalmi szolgálatokat a honvédelemért felelős miniszter hozza létre és tartja fenn.”

40. §

Az Lt. a következő 63/D. §-sal egészül ki:

„63/D. § „63/D. § A léginavigációs szolgáltatást végző szervezet esetében a 61. § (1) bekezdésben foglaltak folyamatos és zavartalan fenntartása érdekében kollektív szerződés az Mt. 123. § (1)-(6) bekezdésében foglaltaktól eltérhet.

63/D. § A munkáltató a légiforgalmi irányítói 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 bizottsági rendelet 17. cikke, továbbá a léginavigációs szolgálatok ellátására vonatkozó közös követelmények megállapításáról, valamint a 482/2008/EK és a 691/2010/EU rendelet módosításáról szóló, 2011. október 17-ei 1035/2011/EU bizottsági végrehajtási rendelet II. Melléklet 3.3. pontja végrehajtása érdekében ellenőrzési rendszert alakít ki.”

41. §

Az Lt. 65/A. § (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) A polgári légi közlekedési események jelentéséről, elemzéséről és nyomon követéséről, valamint a 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és a 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint az 1321/2007/EK bizottsági rendelet és az 1330/2007/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2014. április 3-i 376/2014/EU rendelet (a továbbiakban: 376/2014/EU rendelet) 4. cikk (2) bekezdésében és az 5. cikk (1) bekezdésében meghatározott kötelező és önkéntes jelentéstételi rendszer létrehozását, valamint a 6. cikk (1) bekezdésében meghatározott személyek kijelölését a repülésbiztonsági szervezeten belül kell végrehajtani.

Az EK rendelet II. mellékletében meghatározott légijármű üzemben tartójának, az állami légijármű üzemben tartójának és üzemeltetőjének, az állami repülések céljára szolgáló repülőtér üzemeltetőjének, az állami légiforgalmi szolgálatnak, a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló törvényben meghatározott események bejelentése, valamint a szükséges intézkedések meghozatala érdekében a repülésbiztonsági szervezeten belül baleseti ügyeleti szolgálatot, továbbá a légiközlekedés biztonsága érdekében repülésbiztonsági szolgálatot kell fenntartani, vagy csatlakozni kell olyan szervezethez, amely a légiközlekedési hatóság, az állami légijármű üzemben tartója és üzemeltetője, az állami repülések céljára szolgáló repülőtér üzemben tartója és üzemeltetője, és az állami légiforgalmi szolgálat esetén a katonai légügyi hatóság jóváhagyásával e szolgálatok feladatait átvállalja.”

42. §

Az Lt. 66. §-a a következő (1)-(2) bekezdéssel egészül ki:

„(7) A légiközlekedési hatóság a közlekedésbiztonsági szervezettel együttműködve végzi el a 376/2014/EU rendelet 13. cikk (6) bekezdésében meghatározott események elemzését.

(8) A repülésbiztonsági kockázatok azonosítása és a szükséges intézkedések meghozatala érdekében a 376/2014/EU rendeletben meghatározott szervezetek, a 376/2014/EU rendelet 13. cikk (4) bekezdésében meghatározott elemzést a közlekedésbiztonsági szervnek kötelesek megküldeni.”

43. §

(1) Az Lt. 71. § 1.- 3. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(A törvény alkalmazásában)

„1. *állami célú légiközlekedés*: a honvédelmi, a vámhatósági, a rendőrségi és határőrizeti célú légiközlekedés, mely végezhető állami légijárművel, valamint lajstromba, vagy lajstromozásra nem kötelezett légijármű esetében a légiközlekedési hatóság nyilvántartásába felvett polgári légijárművel abban az esetben, ha a repülés honvédelmi, vámhatósági, rendőrségi vagy határőrizeti célt szolgál;

2. *állami légijármű*: az adott állam illetékes hatósága által nyilvántartásba vett honvédelmi, vámhatósági, rendőrségi és határőrizeti szervek céljára szolgáló légijármű;

3. *ellenőrzött repülőtér*: olyan repülőtér, ahol a repülőtéri forgalom részére légiforgalmi irányító szolgálatot, állami repülések céljára szolgáló repülőtér esetében katonai légiforgalmi irányító szolgálatot biztosítanak;”

(2) Az Lt. 71. § 19. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(A törvény alkalmazásában)

„19. *repülőtér*: bármely olyan kijelölt terület – beleértve mindenfajta a területhez tartozó épületet, berendezést és felszerelést – a földön, vagy a vízen, illetve rögzített, parthoz rögzített vagy úszó építmény felületén, amelyet részben vagy teljes egészében légijárművek leszállásához, felszállásához és földi mozgásához használnak;”

(3) Az Lt. 71. §-a a következő 35.-39. ponttal egészül ki:

(A törvény alkalmazásában)

„35. *pilóta nélküli légijármű*: olyan távvezérelt légijármű, amelynek irányítását nem a fedélzeten tartózkodó személy végzi, és alkalmas lehet részben vagy teljesen önálló repülés végrehajtására;

36. *repülőmodell*: olyan önálló repülésre nem képes, távirányítású merev- vagy forgószárnyú légijármű, valamint ballon, amelynek fedélzetén az irányítást végző személy nem tartózkodik, irányítása távirányító segítségével, felhasználása kizárólag hobbi vagy szabadidő eltöltése céljából történik, továbbá a fedélzetén nincs adatrögzítésre, adatátvitelre, valamint helymeghatározásra alkalmas eszköz,

38. *katonai körzet*: az a légtér ahol a katonai repülésirányító szolgálatok nyújtanak szolgáltatást,

39. *repülőeszköz*: a siklórepülő eszköz, az ejtőernyő és a 216/2008/EK rendelet II. Melléklet e) pontjában meghatározott egyszemélyes vagy 300 kg legnagyobb felszálló tömeget el nem érő repülőgép együttes megnevezése.”

44. §

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

(Felhatalmazást kap a Kormány, hogy rendeletben állapítsa meg)

„zs) a repülőtér akadálykorlátozási felületeinek kijelölésére és a légiközlekedési akadályok jelölésére vonatkozó szabályokat.”

(2) Az Lt. 73. § (2) bekezdés a következő e) ponttal egészül ki:

(Felhatalmazást kap a Kormány, hogy rendeletben jelölje ki)

„e) a repülésmeteorológiai szolgáltatót vagy szolgáltatókat.”

(3) Az Lt. 73. § (3) bekezdés a következő g)-j) alponttal egészül ki:

(Felhatalmazást kap a Kormány, hogy rendeletben állapítsa meg)

„g) az állami célú légiközlekedés védelmének szabályait,

„h) az állami repülések céljára szolgáló repülőtér biztonsági, akadálymentes védőövezete, védőterülete kijelölésének és műszaki követelményeinek részletes szabályait,

i) a veszélyes áruk állami légijárművel történő légi szállításának részletes szabályait,

j) az állami repülések céljára szolgáló repülőterek létesítésének, fejlesztésének és megszüntetésének, valamint a közös felhasználású repülőtérré történő fejlesztésnek, üzemben tartásának, üzemeltetésének részletes szabályait.”

45. §

Az Lt. 74. § (3) bekezdése a következő c)-g) ponttal egészül ki:

(Felhatalmazást kap)

„c) a miniszter, hogy a légiközlekedési terep és akadály adatbázis adattartalmára vonatkozó szabályokat,

d) a miniszter, hogy a honvédelemért felelős miniszterrel egyetértésben a pilóta nélküli légijárművek és légijármű rendszerek gyártásának, engedélyezésének, üzemben tartásának, az azokkal végrehajtott repülések, a vezetőik képzésének és egészségügyi alkalmasságának szabályait,

e) a honvédelemért felelős miniszter, hogy a miniszterrel és a rendészetért felelős miniszterrel egyetértésben az állami pilóta nélküli légijárművek repülésének, illetve légijármű rendszerek üzemeltetésének és az azokkal kapcsolatos hatósági eljárás részletes szabályait,

f) a honvédelemért felelős miniszter, hogy a miniszterrel és a rendészetért felelős miniszterrel egyetértésben az egyes védett személyek állami légijárművel történő szállításának részletes szabályait,

g) a honvédelemért felelős miniszter, hogy a rendészetért felelős miniszterrel egyetértésben az állami célú légiközlekedésben a földi kiszolgálás feltételeit és engedélyezésének rendjét”

(rendeletben állapítsa meg.)

46.

Az Lt. 74/A. § (1) bekezdés a következő s)-u) ponttal egészül ki

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

„s) a légiforgalmi irányítói 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 bizottsági rendelet,

t) a léginavigációs szolgálatok ellátására vonatkozó közös követelmények megállapításáról, valamint a 482/2008/EK és a 691/2010/EU rendelet módosításáról szóló, 2011. október 17-ei 1035/2011/EU bizottsági végrehajtási rendelet,

u) a léginavigációs szolgálatok közös díjszámítási rendszerének létrehozásáról szóló, 2013. május 3-ai 391/2013/EU bizottsági végrehajtási rendelet.”

47. §

Az Lt.

a) 2. § (1) bekezdés *h*) pontjában „a honvédelemmel összefüggő” szövegrész helyébe a „az állami célú légiközlekedéssel összefüggő” szöveg,

b) 2. § (2) bekezdés *e*) pontjában „a miniszterrel együttesen” szövegrész helyébe „a miniszterrel, a rendészetért felelős miniszterrel és az adópolitikáért felelős miniszterrel együttesen” szöveg,

c) 52/A. § (1)-(3) bekezdésében a „légvédelmi irányító szolgálat” szövegrész helyébe a „katonai repülésirányító szolgálat” szöveg,

d) 73. § (1) bekezdés *m*) pontjában a „légitársasági segélynyújtási tervre vonatkozó” szövegrész helyébe a „légitársasági segítségnyújtási tervre vonatkozó” szöveg,

e) 74. § (3) bekezdés *b*) pontjában a „továbbá a nyilvántartásával és visszatérítésével kapcsolatos részletes szabályokat” szövegrész helyébe a „továbbá a nyilvántartásával, felhasználásával és visszatérítésével kapcsolatos részletes szabályokat” szöveg

lép.

48. §

Hatályát veszti az Lt.

a) 3/A. § (2)-(4) bekezdése,

b) az 53. § (4) bekezdés *a*) pontja és (9) bekezdése,

c) az ÖTÖDIK RÉSZ VI. Fejezet címében az „és rendellenességek” szövegrész,

d) 64. § (1) bekezdésében az „A szakmai vizsgálat keretében lehet vizsgálni a külön jogszabályban meghatározott légiközlekedési rendellenességet is.” szövegrész,

e) 64. § (2) bekezdésében az „és a légiközlekedési rendellenesség”,

f) 65/A. § (4) bekezdésében az „és légiközlekedési rendellenességek” szövegrész.

3. Az egészségügyi és a hozzájuk kapcsolódó személyes adatok kezeléséről és védelméről szóló 1997. évi XLVII. törvény módosítása

49. §

Az egészségügyi és a hozzájuk kapcsolódó személyes adatok kezeléséről és védelméről szóló 1997. évi XLVII. törvény 23. § (1) bekezdése a következő *i*) ponttal egészül ki:

„*i*) a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló törvényben, valamint a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül

helyezéséről szóló, 2010. október 20-i 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet meghatározott szakmai vizsgálat során a közlekedésbiztonsági szerv.”

4. A Genfben, 2000. május 26. napján kelt, a Veszélyes Áruk Nemzetközi Belvízi Szállításáról szóló Európai Megállapodáshoz (ADN) csatolt Szabályzat kihirdetéséről és belföldi alkalmazásáról szóló 2015. évi LXXXIV. törvény módosítása

50. §

A Genfben, 2000. május 26. napján kelt, a Veszélyes Áruk Nemzetközi Belvízi Szállításáról szóló Európai Megállapodáshoz (ADN) csatolt Szabályzat kihirdetéséről és belföldi alkalmazásáról szóló 2015. évi LXXXIV. törvény 3. §. (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) a) A Szabályzatban foglalt rendelkezéseket a veszélyes áruk belföldi belvízi szállítására a 3. mellékletben foglalt kiegészítésekkel kell alkalmazni.

b) A Szabályzat által tiltott veszélyes áruk belföldi belvízi szállítása, valamint a belföldi belvízi veszélyesáru-szállítási műveleteknek a Szabályzatban előírt feltételektől eltérő feltételekkel való végrehajtása egyedi esetben engedélyezhető, amennyiben a biztonság nem sérül és jól meghatározott, időben behatárolt szállítási műveletekről van szó. Az egyedi engedélyt a katasztrófavédelmi hatóság és a rendőrhatalóság véleménye alapján a közlekedési hatóság adja ki.”

4. Záró rendelkezések

51. §

Ez a törvény 2015. november 15-én lép hatályba.

52. §

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

a) a munkáltató a légiforgalmi irányítói 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 bizottsági rendelet,

b) a léginavigációs szolgálatok ellátására vonatkozó közös követelmények megállapításáról, valamint a 482/2008/EK és a 691/2010/EU rendelet módosításáról szóló, 2011. október 17-ei 1035/2011/EU bizottsági végrehajtási rendelet,

c) a léginavigációs szolgálatok közös díjszámítási rendszerének létrehozásáról szóló, 2013. május 3-ai 391/2013/EU bizottsági végrehajtási rendelet.

d) a polgári légi közlekedési események jelentéséről, elemzéséről és nyomon követéséről, valamint a 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és a 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint az 1321/2007/EK bizottsági

rendelet és az 1330/2007/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2014. április 3-i 376/2014/EU rendelet.

Általános indokolás

Jogharmonizációs célú módosítást tesz szükségessé a polgári légi közlekedési események jelentéséről, elemzéséről és nyomon követéséről, valamint a 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és a 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint az 1321/2007/EK bizottsági rendelet és az 1330/2007/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2014. április 3-i 376/2014/EU rendelet (a továbbiakban 376/2014/EU rendelet) hatályba lépése.

Az uniós rendelet alapján egyrészt szükséges hatályon kívül helyezni az uniós szabályozási hatáskörbe tartozó légijárművekkel történt légiközlekedési balesetek, súlyos repülőesemények és repülőesemények bejelentésére vonatkozó rendelkezéseket, valamint a nemzeti hatáskörbe tartozó légijárművekkel történő légiközlekedési balesetek, súlyos repülőesemények és repülőesemények bejelentésére vonatkozó tárgykörben az uniós rendelettel összhangban kell végrehajtani a szabályozás felülvizsgálatát.

A jogharmonizációs célú módosítást tesz szükségessé továbbá az európai parlament és a tanács 2009/18/EK irányelve, amely meghatározza, hogy egyes rendelkezések tekintetében az IMO 1997. november 27-i a 849(20) közgyűlési határozatához csatolt, a tengeri balesetek és események kivizsgálásának szabályzatának, valamint az IMO Tengerbiztonsági Bizottságának és Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának 2008. december 18-i MSC-MEPC.3/Circ.1 számú körlevelében található meghatározásoknak a naprakész változatát kell alkalmazni.

Módosítást tesznek szükségessé az Európai Vasúti Ügynökség által 2012-ben Magyarországon végrehajtott ellenőrzésről készített „Audit assesment report”-ban szereplő megállapítások.

A bírságra vonatkozó rendelkezések tekintetében szükséges törvényi szinten szabályozni a bírság kiszabását, beszedését, kezelését és nyilvántartását.

A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvényre (a továbbiakban: Lt.) vonatkozó javaslatok a 376/2014/EU rendelet jogharmonizációja miatt indokolt módosításokat tartalmazzák.

Az egészségügyi és a hozzájuk kapcsolódó személyes adatok kezeléséről és védelméről szóló 1997. évi XLVII. törvényre vonatkozó javaslatokat a közlekedésbiztonsági szervnek a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatával összefüggő adatkezelése indokolja.

A Genfben, 2000. május 26. napján kelt, a Veszélyes Áruk Nemzetközi Belvízi Szállításáról szóló Európai Megállapodáshoz (ADN) csatolt Szabályzat kihirdetéséről és belföldi alkalmazásáról szóló 2015. évi LXXXIV. törvény módosítása szükséges a következők miatt. A veszélyes áruk szárazföldi szállításáról szóló 2008/68/EK irányelv az ADN Szabályzat alkalmazását rendelte el a tagállamokon belüli belföldi belvízi szállításokra is, ugyanakkor az irányelv 6. cikk (5) bekezdése megadta a lehetőséget, hogy a tagállamok egyedi – kellően biztonságos – esetekben eltérést engedélyezzenek az ADN Szabályzat előírásaitól. Az irányelv átültetésekor nem volt igény ennek a lehetőségnek a kihasználására, a Dunán szállított veszélyes áruk (tűzijáték testek) kilövés helyére történő szállításának rendezése érdekében viszont most célszerű az irányelv adta lehetőséget beemelni a törvénybe.

Részletes indokolás

Az 1. §-hoz

A Kbt. a 376/2014/EU rendelet végrehajtását szolgáló rendelkezéseket tartalmaz, így indokolt a törvény hatályát kiegészíteni a közlekedési baleset és egyéb közlekedési esemény bejelentésére vonatkozó rendelkezéssel.

A 2. §-hoz

A javaslat célja a hatályos rendelkezések pontosítása a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EK tanácsi rendelet, 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 (a továbbiakban: EK-rendelet) rendelkezéseinek a nemzeti hatáskörbe tartozó légi járművekre történő kiterjesztésére, továbbá a 376/2014/EU rendelet egyes rendelkezései alkalmazásának elrendelése a nemzeti hatáskörbe tartozó légi járművekre vonatkozóan, ezzel megteremtve a szabályozási összhangot az uniós hatáskörbe és a nemzeti hatáskörbe tartozó légi járművekkel történő események bejelentése tárgyában.

A 3. §-hoz

A javaslat jogharmonizációs célú módosítást tartalmaz, tekintettel arra, hogy az európai parlament és a tanács 2009/18/EK irányelve meghatározza, hogy egyes rendelkezések tekintetében az IMO 1997. november 27-i a 849(20) közgyűlési határozatához csatolt, a tengeri balesetek és események kivizsgálásának szabályzatának, valamint az IMO Tengerbiztonsági Bizottságának és Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának 2008. december 18-i MSC-MEPC.3/Circ.1 számú körlevelében található meghatározásoknak a naprakész változatát kell alkalmazni. A javaslat a jelenleg hatályos IMO szabályzat és körlevél naprakész változata szerinti meghatározásokat tartalmazza.

A 4. §-hoz

A 376/2014/EU rendelet alapján új közfeladatként jelentkezik a szervezetek által tett bejelentések nyomon követése és egyes bejelentések elemzése. A javaslat szerint ezen a bejelentések nyomon követését a Közlekedésbiztonsági Szervezet végzi együttműködve a légiközlekedési hatósággal, az egyes közvetlenül a KBSZ-hez érkező bejelentések elemzését, pedig a légiközlekedési hatóság a KBSZ-el együttműködve végzi. Jelenleg évente nagyságrendileg 500 olyan bejelentés érkezik, amelynek az elemzését, nyomon követését a 376/2014/EU rendelet alapján el kell végezni. Tekintettel azonban arra, hogy a 376/2014/EU rendelet értelmében megváltozik a bejelentésre köteles események köre, becsléseink szerint várhatóan a bejelentések száma 20%-kal emelkedni fog.

.

Az 5. §-hoz

A javaslat a 376/2014/EU rendeletre tekintettel pontosítja a közlekedésbiztonsági szerv 24 órás baleseti ügyeleti szolgálatának feladatait, valamint a kialakult gyakorlat alapján a közlekedési baleset és egyéb közlekedési esemény szakmai vizsgálatával összefüggésben indult közigazgatási hatósági eljárás, szabálysértési és büntetőeljárás során a közlekedésbiztonsági szerv, a hatóságok és az eljáró szervek közötti együttműködést.

A 6. §-hoz

A javaslat a 376/2014/EU rendeletre tekintettel pontosítja a közlekedésbiztonsági szerv által létrehozott és működtetett adatbázisra vonatkozó rendelkezéseket, valamint rendelkezéseket

tartalmaz a 376/2014/EU rendeletben meghatározott tagállami feladatoknak a közlekedésbiztonsági szerv által történő ellátásáról.

A 7. §-hoz

A Európai Vasúti Ügynökség (ERA) 2012-ben Magyarországon auditot tartott. Az audit eredményét az Audit Assesment Report tartalmazza, amely megállapítja, hogy a közlekedésbiztonsági szerv által lefolytatott szakmai vizsgálatnak ki kell terjednie a biztonság-irányítási rendszer megfelelő működésére vonatkozó „responsibility” tárgykörére is. Tekintettel arra, hogy szakmai vizsgálat alapelve, hogy nem irányulhat a felelősség vagy vétkesség megállapítására, így a javaslat egyértelmű szabályokat állapít meg arra vonatkozóan, hogy a szakmai vizsgálatnak a biztonságirányítási rendszer elemeinek és a rendszerhez kapcsolódó feladatok végrehajtásának vizsgálatára is ki kell terjednie.

A 8. §-hoz

A javaslat rendelkezéseket tartalmaz arra vonatkozóan, hogy a közlekedésbiztonsági szerv előzetes értesítés nélkül hozzáférhessen a közlekedési baleset és az egyéb közlekedési esemény, a repülőesemény és a váratlan vasúti esemény helyszínéhez, az eseménnyel érintett járműhöz, járműtípushoz, az eseménnyel érintett jármű rakományához vagy roncsához, az eseménnyel érintett infrastruktúrához, a forgalomirányító és jelzőberendezésekhez, tekintettel arra, hogy a közlekedésbiztonsági szerv feladata, hogy a szakmai vizsgálatot a lehető leghamarabb indítsa meg, valamint a szakmai vizsgálat hatékony lefolytatása indokoltta teszi, hogy az esemény helyszínén a lehető leghamarabb, a helyszín megváltoztatását megelőzően megkezdhesse a vizsgálatokat. A javaslat továbbá ugyancsak a szakmai vizsgálat lefolytatása érdekében kiegészíti azoknak az eseményekkel által érintett személyeknek a körét, akiknek az egészségügyi vizsgálati eredményeihez a közlekedésbiztonsági szerv hozzáférhet.

A javaslat továbbá az áldozatok jogaira vonatkozóan tartalmaz rendelkezéseket a vasúti és víziközlekedési balesetek vagy események esetén, a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló törvényben, valamint a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2010. október 20-i 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben meghatározott szabályokkal összhangban és felhatalmazást ad a közlekedésbiztonsági szervnek, hogy információkat közöljön az áldozatokkal és azok hozzátartozóival vagy azok képviselőivel, továbbá nyilvánosságra hozza az eseményvizsgálat során feltárt tényekkel és az eseményvizsgálat során követett eljárással kapcsolatos információkat, a személyes adatok védelmére vonatkozó szabályok figyelembevételével.

A 9-12. §-hoz

A javaslat rendelkezéseket állapít meg a nemzeti hatáskörbe tartozó légi járművekkel kapcsolatos jelentős légiközlekedési kockázatot magukba hordozó események bejelentésére, összhangban a 376/2014/EU meghatározott szabályokkal, valamint a bejelentéssel, a szakmai vizsgálat megindításával és az értesítési kötelezettséggel kapcsolatos rendelkezéseket újraserkeszti.

A 13. §-hoz

A javaslat pontosítja a helyszín fogalmával kapcsolatos rendelkezéseket, valamint kiegészíti a szakmai vizsgálatban közreműködők körét a 376/2014/EU rendeletben meghatározott „szervezetek”-kel.

A 14. §-hoz

Egyes közlekedési balesetek, illetve egyéb közlekedési események esetében előfordulhat, hogy nagyszámú érintett szakszemélyzet van, olyanok is, akiknek nem volt közrehatásuk az esemény bekövetkezésében. A hatályos szabályozás szerint azonban minden érintett szakszemélyzetnek meg kell küldeni a zárójelentés-tervezetet. A javaslat kiegészíti a hatályos rendelkezéseket azzal, hogy a zárójelentés-tervezetet csak az eseményben közrehatása miatt érintett szakszemélyzetnek kell megküldeni.

A 15. §-hoz

A javaslat rendelkezést tartalmaz a légiközlekedési rendellenesség kategóriájának hatályon kívül helyezésére. Ennek indoka, hogy ez a kategória a 376/2014/EU rendeletben már nem szerepel, az uniós szabályozás egy általánosabb, a légiközlekedés-biztonsági kockázat fogalmát alkalmazó esemény kategóriát alkalmaz. Ezzel összefüggésben továbbá az uniós rendeletelőírja a bejelentett eseményeknek a „szervezetek” általi történő elemzését és a légiközlekedés-biztonsági kockázatok azonosítását is, így a rendellenességek külön kategóriaként történő kezelése a továbbiakban indokolatlan.

A 16. §-hoz

A javaslat a nemzetközi gyakorlatnak és a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2010. október 20-i 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (a továbbiakban: EU-rendelet) rendelkezéseivel összhangban tartalmazza, hogy a közlekedésbiztonsági szerv a közlekedésbiztonság javítása és a balesetek megelőzése érdekében, a közlekedési balesetek vagy egyéb közlekedési események bejelentése, vagy a szakmai vizsgálat, vizsgálatok során tudomására jutott információk alapján, egy témakör alaposabb vizsgálatára kiterjedő tematikus vizsgálatot indíthat. A tematikus vizsgálat olyan, általában több szakmai vizsgálat során feltárt problémák, hibák, nem megfelelő gyakorlat részletes, az esetek összevetését, és mélyebb elemzését tartalmazó vizsgálat, amely a hasonló hibák kiküszöbölése és ezen keresztül a balesetek bekövetkezése érdekében ajánlásokat fogalmaz meg.

A 17. §-hoz

A javaslat kiegészítő szabályokat tartalmaz a közlekedésbiztonsági szerv adatkezelésére. A közlekedési balesetben vagy egyéb közlekedési eseményben érintett jármű személyzete tagjainak, az érintett jármű, infrastruktúra üzemeltetésében, karbantartásában, kiszolgálásában részt vevő vagy forgalmi irányítását, tájékoztatását ellátó személy esetén felhatalmazást ad a közlekedésbiztonsági szervnek a személy egészségi állapotára vonatkozó különleges adatok kezelése mellett, a szakszemélyzet feladatainak ellátásával összefüggő egészségügyi vizsgálatával kapcsolatos különleges adatok kezelésére is, figyelemmel arra, hogy a szakmai vizsgálatnak ki kell terjednie a szakszemélyzet által ellátott feladatokra és ezzel összefüggésben arra is, hogy az adott személy egészségi szempontból alkalmas volt-e a feladatai ellátására.

A 18. §-hoz

A javaslat rendelkezéseket tartalmaz a 376/2014/EU rendelet megszegőivel szembeni alkalmazandó szankciókról, amely szankciók előírását a 376/2014/EU rendelet írja elő.

A 19. §-hoz

A javaslat tartalmazza az EU-rendelet, illetve a Kbtv. megszegőivel szemben kiszabható bírság kivetésének, beszedésének, kezelésének és nyilvántartásának részletes szabályait.

A 20. §-hoz

A javaslat az uniós jogi aktussal történő harmonizációt tartalmazza.

A 21. §-hoz

A javaslat a módosításokkal összhangban, valamint pontosító rendelkezések szövegcsere és módosítását tartalmazza.

A 22. §-hoz

A javaslat a módosításokkal összhangban egyes rendelkezéseket helyez hatályon kívül.

A 23. §-hoz

A pilóta nélküli légi járművek üzemeltetésével összefüggő hatósági eljárásokra tekintettel indokolt a Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatal részére törvényi szinten biztosítani az adatkezelés törvényességét.

A 24. §-hoz

A veszélyes áruk állami szervek céljára szolgáló légi járművel való szállításának rendjét a veszélyes áruk légiszállítási szabályainak és eljárásainak végrehajtásáról szóló 3854 NATO egységesítési dokumentum (STANAG 3854), valamint a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény, veszélyes áruk biztonságos légiszállításáról szóló 18. Függelék (Annex 18) határozza meg. A STANAG 3854 NATO egységesítési egyezmény alkalmazásba vételét és bevezetését a Magyar Honvédség a 33/2008. (HK 16.) HM HVKFKH közleménnyel elrendelte, azonban az erre vonatkozó jogi szabályozó ez idáig nem került kibocsátásra. A polgári légi járművel szállított veszélyes anyagok (árúk) szállításának hatósági felügyeletéért a légiközlekedési hatóság és a katasztrófavédelmi hatóság a felelős, azonban az Lt. nem rendelkezik külön az állami légi járművel történő veszélyes anyagok (árúk) szállításának ellenőrzéséről, így szükséges a légügyi törvény kiegészítése.

A 25. §-hoz

Az előírás a pilóta nélküli légi jármű fogalom egységes használata alapján pontosítja a szöveget. A repülőmodellek, valamint a pilóta nélküli légi járművek szabályozása a javaslatban szereplő felhatalmazás alapján jelenleg folyamatban van. A tervek szerint a miniszteri rendelet tartalmazni fogja a repülőmodellek üzemeltetésének feltételeit és körülményeit. A repülőmodellek a jövőben csak az erre a célra kijelölt helyeken, lakott területen kívül eső területeken üzemelhetnek, ezért a Lt. 6. § (5) bekezdés ezen pontja a rendelet hatályba lépésétől értelmét veszti.

A javaslat előírja továbbá, hogy a pilóta nélküli légi járművek használatával gyűjtött személyes adatkezelés jogszerűségét a Nemzeti Adatvédelmi és Információs Hatóság végzi.

A 26. §-hoz

Magyarország EDA DIC TA-hoz való csatlakozása miatt indokolt az Lt. rendelkezéseinek a módosítása. Az Európai Védelmi Ügynökség (European Defence Agency) törekvése az európai katonai szállítórepülés diplomáciai engedélyezései eljárásainak (Diplomatic Clearance) az egységesítése. Az e tárgyban született, Európán belüli repülésekre vonatkozó technikai megállapodás (Technical Agreement) egységes formanyomtatvány és harmonizált eljárási szabályok alkalmazásával tervezi a diplomáciai engedélyezési eljárások egységesítésének az elérését. A Megállapodás 2013 nyarán lépett életbe, jelenleg 13 EU tagállam és Norvégia alkalmazza. Magyarország csatlakozásáról honvédelmi miniszter úr 2015. február hónapban döntött, amely tény miatt indokolt az Lt. rendelkezéseinek a módosítása.

A 27. §-hoz

A léginavigációs szolgálatok közös díjszámítási rendszerének létrehozásáról szóló 391/2013/EU bizottsági végrehajtási rendelet 18. cikk (3) bekezdése előírja, hogy a tagállamoknak hatékony végrehajtási intézkedésekről kell gondoskodniuk a léginavigációs díjak beszedése érdekében. A rendelet szerint ezen intézkedések között szerepelhet a szolgáltatások további igénybevételének megtagadása, a légi jármű visszatartása vagy a hatályos jogszabályokkal összhangban lévő egyéb végrehajtási intézkedés. A rendelet lehetőségei közül a javaslat a szolgáltatás megtagadásának lehetőségét írja elő a 60 napnál régebbi, lejárt követelés esetére.

A 28. §-hoz

A javaslat a Magyarország Állami Légijármű Lajstrom helyett bevezeti a Magyarország Légijármű Lajstrom kifejezést, tekintettel arra, hogy a polgári légijárművek lajstromára vonatkozó fogalom, azonban az „állami” szó használata megtévesztő lehet, mivel az állami légijármű más kategória, mint a polgári légijármű. Az Lt. jelenleg is tartalmazza a fogalommeghatározásoknál az állami légijármű fogalmát, amely a honvédelmi, vámhatósági, rendőrségi és határőrizeti szervek céljára szolgáló légijárművet jelenti. Az új fogalom átvezetése szükséges az alacsonyabb szintű jogszabályokban is, amelyről az előterjesztő a törvénymódosítás hatályba lépéséig gondoskodik.

A 29. §-hoz

Bizonyos tömeg alatt a kisebb, pilóta nélküli légijárművekhez nem tartjuk szükségesnek üzemben tartási engedély meglétét is, hiszen ebben az esetben a kisebb, akár 1 kg alatti pilóta nélküli légijárműveknek is üzemben tartási engedély lenne szükséges, amely feleslegesen növelné az adminisztrációs terheket. A pilóta nélküli légijárművekre vonatkozó miniszteri rendelet a javaslatban szereplő új 74. § (3) bekezdés c) pontja alapján készül el.

A 30. §-hoz

A Honvédség alaprendeltetésének ellátása érdekében, a katonai repülések sajátosságai a polgári léginavigációs szolgálatoknál összetettebb szolgálatok működését teszik szükségessé. A katonai repülésirányító szolgálat összefoglaló név, amely magában foglalja a katonai légiforgalmi irányító (military air traffic control), légi bevetés-irányító (air mission control), harctéri repülésirányító (JTAC/FAC) és a lőtéri repülésvezető (Range Control) szolgálatokat. Ezeknek a szolgálatoknak a működtetése a NATO integrált légvédelmi rendszeréhez történt csatlakozásból és a Honvédség más (pl.: V4 harccsoport, közvetlen légi támogatási képesség) nemzetközi szerepvállalásaiból eredő kötelezettség. A honvédelemért felelős miniszternek biztosítania kell, hogy a katonai repülésirányító szolgálat a polgári léginavigációs szolgálatokra előírttal azonos biztonsági garanciát nyújtó szinten és a műveleti elvárásoknak megfelelően működjön, beleértve a képzést is.

A 31. §-hoz

Repülésbiztonsági szempontból indokolt a vonatkozó szakasz kiegészítése.

A 32. §-hoz

A légiforgalom irányításának szabályairól szóló miniszteri rendelet előkészítése keretében folyamatban van a repülőtér nyitvatartási idejének és a repülőtéren nyújtott légiforgalmi szolgáltatások üzemidejének különválasztása annak érdekében, hogy az azzal élni kívánó repülőterek üzemben tartói számára lehetővé váljon a repülőtér - időben elválasztva - eltérő légiforgalmi szolgáltatással működtetni. E szabályozás megalapozásához azonban szükséges az Lt. 50/A. §-a (1) bekezdésében a működési idő szóhasználat megfelelő pontosítása,

valamint a rendelkezésben felsorolt tevékenységek vonatkozásában a nyitvatartási idő és az üzemidő értelemszerű elkülönítése.

A 33. §-hoz

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 rendelettel kihirdetett Chicagói Egyezmény – a Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Függelékeinek kihirdetéséről szóló 2007. évi XLVI. törvénnyel kihirdetett – 15. Függeléke értelmében Magyarországnak – meghatározott tartalommal – elektronikus terep és akadály adatbázist kell létrehoznia. A § ezt az állami feladatot fogalmazza meg, megteremtve a jogszabályi alapot az adatbázis létrehozására és működtetésére. Az adatbázis adattartalmára, létrehozására és fenntartására kormányrendelet készül. Az erre vonatkozó felhatalmazás 2014. november 21-től már szerepel az Lt.-ben, azonban a feladat állami feladatként történő deklarációja jelenleg hiányzik.

A 34. és a 35. §-okhoz

Az Európai Unió szabályozásának való megfelelést a légiközlekedés területén az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (a továbbiakban: EASA) ellenőrzi szabványosítási vizsgálatok keretében. Az EASA e hatásköréhez kapcsolódóan a következő álláspontot fogalmazta meg az egyes szakszolgálati engedélyek kiadására vonatkozó feltételekkel kapcsolatban:

Azokon a területeken, ahol európai uniós jogi aktus rendelkezik a szakszolgálati engedély kiadásának feltételeiről, az uniós szabályozáson kívül, a szakszolgálati engedély kiadására vonatkozó további nemzeti szabályok megállapítása (pl. erkölcsi bizonyítvány, egészségügyi alkalmassági szabályok, az alkohol- és kábítószer fogyasztásra vonatkozó nemzeti büntetőjogi szabályoknak való megfelelés) az európai jog megszegését jelenti.

Fentiek alapján tehát egyetlen tagállam sem szabhat meg a szakszolgálati engedély kiadásának feltételéül olyan szabályt, amelyet az EU jogi aktusában nem ír elő. A tagállamok ezeket a feltételeket legfeljebb a munkavégzés vagy a tevékenység ellátása vonatkozásában írhatják elő.

Hazánkban ilyen szabály az, hogy nem rendelkezhet szakszolgálati engedéllyel az, aki büntetett előéletű, kényszergyógykezelés alatt áll, a szakszolgálati tevékenység gyakorlásától eltiltották vagy gondnokság alá helyezték. Szükséges tehát a hazai szabályozásban e feltételeket áthelyezni a szakszolgálati engedély kiadásának és megőrzésének feltételei közül a szakszolgálati tevékenység ellátására és az ilyen célból történő foglalkoztatásra vonatkozó szabályok közé.

Az EASA álláspontját az áruk, a személyek és a szolgáltatások szabad mozgásával kapcsolatos közösségi célokra visszavezette a következő jogi előírásokkal támasztja alá:

A polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi irányelv, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai és parlamenti és tanácsi rendelet 2. cikk (2) bekezdés f) pontja alapján a rendelet hatálya alá tartozó területeken – így a szakszolgálati engedélyek kiadása területén – cél az *egyenlő feltételek biztosítása a belső légiközlekedési piac valamennyi szereplője számára*. A 2. cikk (3) bekezdés d) pontja értelmében pedig a (2) bekezdésben meghatározott célok eléréséhez szükséges eszköz a nemzeti légiközlekedési hatóságok és az EASA által a felelősségi körükbe tartozó területeken az *összes szükséges aktus egységes végrehajtása*, azaz a tagállamok között nem lehet eltérés az előírások végrehajtásában.

Mindezek mellett külföldi állampolgár esetén a légiközlekedési hatóságnak a szakszolgálati engedélyt ugyanúgy ki kell adnia, ha az európai uniós szabályokat teljesíti, mint a magyar állampolgárnak. A jelenlegi szabályok szerint azonban a magyar állampolgártól erkölcsi bizonyítványt kell kérni, míg a külföldi állampolgárnak e feltételt nem kell teljesítenie. A teljesítendő feltételek tehát nem egyenlők.

Az EASA álláspontjából kiindulva továbbá kijelenthető, hogy a szakszolgálati engedély nem igazolhat közbiztonsági vagy egészségügyi alkalmasságot, hanem kizárólag csak szakmai felkészültséget.

A 36. §-hoz

Az 550/2004/EK rendelet 10. cikke szerint a léginavigációs szolgáltatók igénybe vehetik a Közösségben tanúsítvánnyal rendelkező egyéb szolgáltatók szolgáltatásait. Ennek feltétele a szolgáltatók közötti írásbeli egyezmény, amely meghatározza az egyes szolgáltatók kötelességeit és feladatait, továbbá erről értesíteni kell a felügyeleti hatóságokat. Amennyiben a szolgáltatás igénybevétele légiforgalmi szolgálat ellátására vonatkozik, akkor szükséges még az érintett államok jóváhagyása is. Az érintett államok közötti nemzetközi megállapodás célja, hogy megfelelő keretet adjon a magyar légtérben fennálló speciális megoldásoknak. Ez biztosítaná a felelősség (a mögöttes állami felelősség) egységes szabályait, lefektetné az érintett légterekben alkalmazandó speciális szabályokat és biztosítaná az érintett államok közötti kölcsönösséget. A 26/2007. (III. 1.) GKM-HM-KvVM rendelet ATS delegációról szóló rendelkezése csak magyar oldalról teljesíti a kvázi „állami jóváhagyás” feltételét, a szomszédos állam oldaláról nem. A szuverenitás átruházása mellett a szuverenitás átvételét is rendezni szükséges. Ebből következően mindenképpen szükséges, hogy a két állam a jogátengedés és a joggyakorlás kérdését nemzetközi szerződésben rendezze.

A 37. §-hoz

Az Lt. alapján a HungaroControl Zrt. Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren repüléstájékoztató szolgálatot lát el, amelynek része a repülésmeteorológiai tájékoztatások közlése is, amelyhez repülőtéri meteorológiai irodát tart fenn és a szükséges infrastruktúrát működteti. Erre tekintettel indokolt a HungaroControl Zrt. tevékenységi körének kiegészítése a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérrel érintő repülésmeteorológiai feladatok ellátásával.

Tekintettel arra, hogy az Lt. 61/A. § (3) bekezdés a) pontja alapján Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren és légtérében a HungaroControl Zrt. látja el a légiforgalmi irányító szolgálatot, indokolt, hogy az ezen légtérben alkalmazott műszer szerinti repülési eljárásokat a lehető legmagasabb szintű szolgáltatás biztosítása érdekében szintén a HungaroControl Zrt. tervezze.

A hatályos 61/A. § (6) bekezdés 2010. március 1-jei hatályba lépésére az államháztartásról szóló 1992. évi XXXVIII. törvény rendelkezései miatt volt szükség, amely korlátozta a HungaroControl Zrt. gazdasági társaságban történő tulajdonszerzési lehetőségeit. Tekintettel az államháztartásról szóló törvény ezen rendelkezésének hatályon kívül helyezésére, az Lt.-ben szereplő rendelkezés a HungaroControl Zrt. gazdasági lehetőségeit jelentősen lecsökkenti, így a HungaroControl Zrt. versenyképességének megőrzése, jelenlegi magas szolgáltatási színvonalának megtartása, valamint további fejlesztése érdekében javasoljuk a 61/A. § (6) bekezdés fentiek szerinti módosítását.

A 38. §-hoz

Technikai jellegű módosítás. A hatályos szöveg tartalmában nem változik, csupán az 51. § új (3)-(4) bekezdéseire tekintettel szükséges a megfogalmazás pontosítása.

A 39. §-hoz

A katonai repülésirányító szolgálat összefoglaló név, amely magában foglalja a katonai légiforgalmi irányító (military air traffic control), légi bevetés-irányító (air mission control), harctéri repülésirányító (JTAC/FAC) és a lőtéri repülésvezető (Range Control) szolgálatokat. A módosításra az egységes szövegezés miatt van szükség.

A 40. §-hoz

A légiforgalmi irányítói 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 bizottsági rendelet 17. cikke alapján a szakszolgálati engedély birtokosa nem gyakorolhatja tevékenységét, ha egészségügyi alkalmasságának bármilyen csökkenéséről van tudomása, amely miatt nem tudja biztonságosan ellátni a feladatait. Az alkalmasságot károsan befolyásolhatja nem csak az egészségügyi állapot változása, hanem egyes szerek (például alkohol, kábítószer, pszichotróp anyagok) hatása, amelyekre a légiközlekedés biztonságának fenntartása érdekében fokozott figyelmet kell fordítani.

Erre tekintettel a léginavigációs szolgáltatónak eljárást kell kidolgoznia az egészségügyi alkalmasság csökkenésével kapcsolatos hatások kezelésére, amelynek része nem csak az orvosi alkalmasság ellenőrzése, de az alkalmasságot károsan befolyásoló szerek szűrése is.

A léginavigációs szolgálatok ellátására vonatkozó közös követelmények megállapításáról, valamint a 482/2008/EK és a 691/2010/EU rendelet módosításáról szóló, 2011. október 17-ei 1035/2011/EU bizottsági végrehajtási rendelet II. Mellékletének 3.3. pontja hasonló feladatot állapít meg a légiforgalmi szolgáltató számára a mérnöki és műszaki személyzet vonatkozásában.

A 41. §-hoz

A 376/2014/EU rendelet előírja, hogy a tagállamokban letelepedett mindegyik szervezetnek kötelező jelentési rendszert kell létrehozni az eseményekre vonatkozó adatok összegyűjtésének elősegítésére. Ezzel összhangban az. Lt. módosítási javaslata tartalmazza, hogy a 376/2014/EU rendeletben előírt jelentési rendszert a repülésbiztonsági szervezeten belül kell végrehajtani.

A 42. §-hoz

A 376/2014/EU rendelet alapján új feladatként jelentkezik a szervezetek által tett bejelentések nyomon követése és egyes bejelentések elemzése. A javaslat szerint ezen a bejelentések nyomon követését a Közlekedésbiztonsági Szervezet végzi együttműködve a légiközlekedési hatósággal, az egyes közvetlenül a KBSZ-hez érkező bejelentések elemzését, pedig a légiközlekedési hatóság a KBSZ-el együttműködve végzi

A 43. §-hoz

A javaslat tartalmazza az állami célú légiközlekedés, az állami légijármű, az ellenőrzött repülőtér és a repülőtér fogalmának pontosítását, továbbá új fogalomként kerül bevezetésre a pilóta nélküli légijármű, a repülőmodell és a katonai körzet.

A 44. és a 45. §-hoz

Felhatalmazó rendelkezés pontosító módosítását és új felhatalmazásokat tartalmaz.

A 46. §-hoz

A szakasz az Lt. jogharmonizációs záradékát egészíti ki a javasolt módosításokkal összhangban.

A 47. §-hoz:

A szakasz pontosító módosításokat tartalmaz.

A katonai repülésirányító szolgálat megnevezés új NATO terminológia szerinti összefoglaló név, amely magában foglalja a katonai légiforgalmi irányító (military air traffic control), légi bevetés-irányító (air mission control), harctéri repülésirányító (JTAC/FAC) és a lőtéri repülésvezető (Range Control) szolgálatokat. Az Lt. 52/A. §-ának módosítása az új terminológia használatának felelne meg, a korábbi légvédelmi irányító szolgálat a légi-bevetés irányító szolgálatnak felel meg.

A 48. §-hoz

A javaslat az Lt. módosításokkal összhangban egyes rendelkezéseket helyez hatályon kívül.

A 49. §-hoz

A javaslat a 14.§-al összhangban javaslatot tartalmaz az egészségügyi és a hozzájuk kapcsolódó személyes adatok kezeléséről és védelméről szóló 1997. évi XLVII. törvény módosítására, amelyben előírja, hogy a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló törvényben, valamint a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2010. október 20-i 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet meghatározott szakmai vizsgálat során, a közlekedésbiztonsági szerv írásbeli megkeresésére a kezelést végző orvos, valamint az egészségbiztosítási szerv az érintett egészségügyi és a megkereső szerv által törvény alapján kezelhető, az azonosításhoz szükséges személyazonosító adatait átadja a megkereső szervnek.

Az 50. §-hoz

A veszélyes áruk szárazföldi szállításáról szóló 2008/68/EK irányelv az ADN Megállapodáshoz csatolt Szabályzat előírásainak alkalmazását rendelte el a tagállamok közötti nemzetközi és tagállamokon belüli belföldi belvízi szállításokra. Az irányelv 6. cikk (5) bekezdése szerint „kivételesen és csak akkor, ha a biztonság nem sérül, bármely tagállam adhat ki egyedi engedélyeket olyan, saját területén belüli veszélyesáru-szállítási műveletek elvégzésére, amelyeket ez az irányelv megtilt, vagy veszélyesáru-szállítási műveleteknek az ezen irányelvben előírt feltételektől eltérő feltételekkel történő elvégzésére, ha jól meghatározott, időben behatárolt szállítási műveletekről van szó.”

Az irányelv átültetésekor a 6. cikk (5) bekezdése nem került át a magyar jogrendbe, mivel nem tartalmazott kötelezettséget, csupán lehetőséget. Az irányelv eredeti jogharmonizációs javaslata, illetve az ADN Megállapodáshoz csatolt Szabályzat kihirdetéséhez készült megfelelési táblázat kidolgozásakor nem volt fel igény a 6. cikk (5) bekezdése átvételére.

Az azóta eltelt időben (különösen a katasztrófavédelmi hatóságot a belvízi veszélyes áru szállítás ellenőrzésére feljogosító 312/2011. (XII. 23.) Korm. rendelet hatálybalépése után) merült fel az a probléma, hogy az augusztus 20-i budapesti tűzijátékokhoz a Dunán szállított veszélyes áruknak (tűzijáték testek) a kilövés helyére történő szállítása során praktikusán nem tarthatók be az ADN Szabályzat előírásai, ehelyett azonban a hajózási hatóság által elrendelt forgalmi zárlat, a rendőrség és a katasztrófavédelmi hatóság kísérő hajói és egyéb biztonsági előírások kellő biztonságot nyújtanak a szállítás és a lebonyolítás során.

Az egyértelmű jogi helyzet kialakítása érdekében célszerű az irányelv adta lehetőséget beemelni a törvénybe.

Az 51. §-hoz

Hatályba léptető rendelkezés.

Az 52. §-hoz

Jogharmonizációs záradék.