

H/5853. számú

országgyűlési határozati javaslat

a Stratégiai Légiszállítási Képesség programmal kapcsolatban

Magyarországra települő külföldi fegyveres erők

állomásozásának engedélyezéséről

**Előadó: Dr. Szekeres Imre
honvédelmi miniszter**

Budapest, 2008. május

.../2008. (...) OGY határozat

**a Stratégiai Légiszállítási Képesség programmal kapcsolatban
Magyarországra települő külföldi fegyveres erők
állomásozásának engedélyezéséről**

Az Országgyűlés

figyelemmel a Kormány a NATO Légiszállítást Kezelő Szervezet (NAMO) létrehozásáról és a stratégiai légiszállítási képességgel kapcsolatos kormányzati döntésekről szóló 2109/2007. (VI. 15.) Korm. határozatára, amelyben lehetővé tette a pápai katonai repülőtér hivatalos felajánlását a Stratégiai Légiszállítási Képesség és az azt működtető többnemzeti alakulat települési bázisának, valamint egyetértett a magyarországi település elfogadása esetén a gépek magyar állami légijármű nyilvántartásba vételének felajánlásával;

figyelemmel a Stratégiai Légiszállítási Képességben résztvevő államok döntésére a légiszállítási képesség, – ideértve az eszközök és a többnemzeti alakulat – Magyarországra telepítéséről;

figyelemmel a Stratégiai Légiszállítási Képességről szóló többoldalú Egyetértési Megállapodásnak a Kormány által történt elfogadására, valamint annak a résztvevő államok általi elfogadásának folyamatára, valamint, hogy ezen Egyetértési Megállapodás hatályba lépésével jön létre a Stratégiai Légiszállítási Képességet biztosító repülőgépek tevékenységét szervező Nehéz Légiszállító Ezred;

az Alkotmány 19. § (3) bekezdés j) pontjában meghatározott jogkörében eljárva:

1. engedélyezi a Stratégiai Légiszállítási Képességben résztvevő államok fegyveres erőinek ezen tevékenységben résztvevő alakulatai és személyi állománya részére, hogy a Magyar Köztársaság területén állomásozzanak.

2. Ez a határozat a közzététele napján lép hatályba.

INDOKOLÁS

1. ELŐZMÉNYEK

A NATO szerepvállalásainak fokozatos kiterjesztésével előtérbe került a stratégiai légiszállítási képesség.

A NATO és EU által vezetett többnemzetű műveletek végrehajtásakor az alkalmazási területre történő kitelepülés egy része, főleg a rövid készenlétű, gyorsan bevethető katonai erő (NATO Reagáló Erők és az EU Harccsoportok) esetében légi szállítással történik. A stratégiai légiszállítás általában nagy méretű vagy különleges jellegű szállítmányoknak nagy távolságra történő szállítását jelenti.

A stratégiai légiszállítási képességben jelentős hiány van mind a NATO, mind az EU keretein belül.

A képességhiányok csökkentésére a NATO főtitkárhelyettese 2006-ban kezdeményezte a Stratégiai Légiszállítási Képesség (Strategic Airlift Capability – SAC) kialakítását, amely 3 darab C-17-es katonai szállító-repülőgép többnemzeti együttműködésben történő beszerzését jelenti.

2006. szeptember 12-én 13 NATO tagország képviselője Szándéknyilatkozatot írt alá a stratégiai légiszállítási képesség közös fejlesztéséről. Magyarország 2006. november 17-én csatlakozott a SAC kezdeményezéshez. Hazánk 2009-től 40 repülési óra arányban tervezte hozzájárulását a közös projekthez, majd 2007 augusztusában 50 órára emelte azt. 2007 júniusában Finnország csatlakozásával a résztvevő nemzetek száma 17-re emelkedett, majd Dánia 2007. decemberi és Szlovákia 2008. februári kilépésével jelenleg 13 NATO nemzet (Bulgária, Csehország, Észtország, Olaszország, Lettország, Litvánia, Hollandia, Magyarország, Norvégia, Lengyelország, Románia, Szlovénia és az Egyesült Államok) és 2 Béképartnerségi (PfP), egyben EU nemzet (Finnország és Svédország) alkotja a program résztvevőinek körét (SAC országok). Finnország csatlakozásával és néhány ország igénynövekedésével a vállalt repülési idő is jelentősen emelkedett, a dán és szlovák kilépés után jelenleg a vállalt összóraszám 3550 óra. A program költségeinek megosztása a vállalt repült órák arányában történik, ezért a hazánkra jutó finanszírozási arányt is általánosságban véve a vállalt 50 óra és az összóraszám aránya határozza meg.

A kezdeményezés lényege, hogy olyan szállítókapacitást hozzanak létre a nemzetek, amely csökkenti a képességhiányokat, de nem függ a piaci viszonyoktól és a vállalkozói rendelkezésre állástól. Jelenleg egyetlen ilyen szempontoknak megfelelő katonai szállítórepülőgép gyártósora működik, ezért a C-17-es típusú, Globemaster-ként is ismert, a BOEING (USA) cég által kifejezetten katonai célokra gyártott repülő beszerzését célozták meg a program során, amely a NATO 2006. novemberi rigai csúcstalálkozóján is bemutatásra került. A C-17 kifejezetten katonai szállítóeszköz, nagyméretű haditechnikai eszközök, nagymennyiségű hadfelszerelés (esetleg humanitárius segély) vagy akár 168 személy nagytávolságú, nem kiépített repterekre történő szállítására is alkalmas.

A SAC országok a repülőgépek és a kapcsolódó logisztikai szolgáltatások beszerzése és a gépek üzemeltetésének intézményi formába öntése érdekében kezdeményezték, hogy az Észak-atlanti Tanács hozzon létre egy új NATO szervezetet, a NAMO-t és az annak részét képező ügynökségét, a NAMA-t (NATO Airlift Management Organisation / Agency - NATO Légiszállítást Kezelő Szervezet / Ügynökség). A NAMO/NAMA feladata nincs leszűkítve a C-17-esek beszerzésére, azokhoz később más nemzetek is csatlakozhatnak. A beszerzést a NAMA bonyolítja le a SAC nemzetek finanszírozásával az Amerikai Egyesült Államok Kormányán keresztül ún. FMS (Foreign Military Sales) konstrukció keretében, különböző fizetési konstrukciókkal. A 3 gép közül az elsőt az Amerikai Egyesült Államok saját hadrendjéből kivéve, természetben bocsátja a SAC kezdeményezés rendelkezésére.

Az Észak-atlanti Tanács 2007 júniusában döntött a beszerzésre és a gépek 25-30 évre tervezett működtetésének felügyeletére létrehozandó NAMO felállításáról. A 2007. november 15-én döntés született a gépek állomásoztatásának helyszínéről, így biztossá vált, hogy Pápa ad otthont a gépeknek és azok személyzetének.

2. A MAGYAR SZEREPVÁLLALÁS A SZÁLLÍTÓGÉPEK TELEPÜLÉSI HELYÉNEK KÉRDÉSÉBEN

Hazánk a programhoz való 2006. novemberi csatlakozásakor a tagországok közül a legkevesebb (40) óraszámot vállalta, s mint ilyen eleinte nem volt jelentős szereplője a projekt előkészítésének. Ez a helyzet gyökeresen megváltozott 2007 januárjában, amikor Németországnak – gazdasági érdekből – a projekt megvalósítását akadályozó magatartása miatt, az addig egyetlen lehetséges települési hely, Ramstein mellé alternatív Fő Műveleti Bázisokra kértek javaslatot a tervezést vezető amerikai szakemberek.

A HM vezetése a MH Pápa Bázisrepülőteret ajánlotta a SAC nemzetek képviselőinek figyelmébe. A honvédelmi miniszter a NATO főtitkáránál tett 2007. március 1-jei látogatásán bejelentette: hazánk vizsgálja annak lehetőségét, hogy amennyiben a program előkészítésében résztvevő nemzetek Pápát választják a megvásárlandó gépek bázisrepterének, akkor hazánk kész fontolóra venni a szállítórepülőgépek hazai állami légijármű nyilvántartásba vételét is. Hazánk képviselője 2007. március 1-jén a SAC Irányító Testületében is bejelentette ugyanezt.

Ezzel a jogilag nem kötelező és többszörösen feltételes felajánlással Magyarország vált az egyetlen olyan országgá, amely a nyilvántartásba vételre késznek mutatkozott. A felajánlás középpontjában a pápai repülőtér állt, amely a nyilvántartásba vétel nélkül is önállóan érvényes volt. Ugyanakkor értelemszerűen Pápa mint opció csak akkor volt versenyképes ajánlat, ha az addig egyetlen nemzet által fel nem vállalt nyilvántartásba vétellel is összekötjük azt.

A Pápai Repülőbázis mellett döntés az alábbi egyértelmű előnyökkel jár:

- a Pápai Repülőbázis újabb funkciót kap, várhatóan mintegy 25-30 évre, a potenciális bővülés (A-400M típusú repülőgépek esetleges befogadása) lehetőségével együtt;
- hazánk elismertsége a NATO és az EU szövetségben belül, valamint a szállítások révén a világ jelentős részén kézzelfoghatóan növekedne;

- olyan tevékenység a NATO és EU feladatokat végrehajtó országok érdekében, amely hazánk részére nemzetgazdasági szinten anyagilag is előnyös;
- helyi szinten munkahelybővülés és vásárlóerő növekedés következik be (akár 4-5 Mrd Ft/év).

3. MŰVELETI ÉS LOGISZTIKAI KÉRDÉSEK

A gépek működtetését a programban részes tagországok katonáiból és fegyveres erők polgári alkalmazottaiból álló többnemzeti katonai alakulat, az ún. Nehéz Légiszállító Ezred (Heavy Airlift Wing - HAW) fogja végezni, melynek logisztikai szükségletei biztosítása a gépeket tulajdonló NATO szervezet, a NATO Stratégiai Légiszállítást Kezelő Szervezet (NAMO) ügynökségén, a NAMA-n keresztül valósul meg. A katonai egységbe a résztvevő nemzetektől a részarányukhoz igazodó munkaerő hozzájárulást várnak el, így hazánknak is legalább 2 szakembert szükséges biztosítani a megalakuló szervezetbe.

A gépek karbantartását az első három évben kiszervezés útján polgári cég, a gépeket építő Boeing vállalat fogja biztosítani 71 fővel. Ezután a tagállamok fogják eldönteni, hogy továbbra is ezt a szolgáltatást vásárolják meg vagy saját karbantartó alegységet állítanak fel és képeznek ki erre a feladatra.

A működtetés és karbantartás helye a Fő Műveleti Bázis, egy a katonai szállítási feladatokra és a gépek karbantartására felkészített repülőtér, a SAC nemzetek 2007. novemberi döntése alapján az MH Pápa Bázisrepülőtér. A kiválasztott bázison a szükséges infrastruktúrát megállapodás alapján használják, a használat költségeit fedezik, a rendelkezésre nem álló szükségleteket (pl. hangár, raktár, rakodógépek stb.) többnemzeti keretből biztosítják az MOU aláírása után.

A gépek és a működtetésükhöz szükséges berendezések, szolgáltatások és beruházások költsége ez évi áron mintegy 1,2 Mrd USD, ebből a pápai beruházások (elsősorban infrastruktúra építés és felújítás) több, mint 30 M USD-t (közel nettó 6 Mrd Ft-ot) tesznek ki. A gépek működtetése a tervek szerint mai áron mintegy évi 150 M USD (~27 Mrd Ft) költséget jelent, melynek egy jelentős része hazánkban kerülhet felhasználásra.

A repülések (legalább évi 3500 óra) túlnyomó részét a tagországokba elrepülve, a szállítandó személyeket vagy felszerelést az adott ország területén berakodva és az igénybevevő ország(ok) által megjelölt helyre szállítva hajtják végre a SAC C-17-esei. A műveleti területekről történő visszaszállítás esetén az igénybevevő országokban kirakodva, esetenként üresen érkeznek vissza a pápai bázisukra a gépek. Az MH Pápai Bázisrepülőtéren várhatóan túlnyomórészt csak a Magyar Honvédség és a környező SAC tagországok berakásaira kerül sor. Gyűjtőjáratok indítása esetén több tagország által pl. közúton Pápara szállított kisebb mennyiségű felszereléseinek egy célállomásra történő kiszállítási igénye teljesítésekor merül fel az ideiglenes tárolás és a rakodáshoz történő előkészítés igénye. A repülési órák, a nagytávolságú szállítási igények és a gépek darabszámának, valamint a kiképzési feladatok figyelembevételével Pápan évi 3-400 közötti C-17 repülés várható.

4. A MAGYARORSZÁGI TELEPÜLÉS KÖZJOGI ENGEDÉLYEZÉSE

A stratégiai légiszállítási flotta Magyarországra településével, hazai területről való üzemeltetésével, a külföldi fegyveres erőknek a C-17-es gépek használatából fakadó, Magyarország területét érintő mozgásának megnövekedése, valamint a magyar felségjelet viselő gépek külföldi területen való használata alapvetően két irányban igényel közjogi engedélyeket. Egyrészt az idetelepülő külföldi erők és személyek állomásozása, másrészt pedig a C-17-es tevékenységgel összefüggő csapatmozgások tekintetében.

A Nehéz Légiszállító Ezred (HAW) pápai működése külföldi fegyveres erők állomásozásaként minősül, így az Alkotmány 19. § (3) bekezdés j) pontja alapján az erre vonatkozó engedély megadása az Országgyűlés jogköre. Erre tekintettel indokolt, hogy az Országgyűlés hosszútávú, a SAC program magyarországi települése végéig tartó határozatban engedélyezze az állomásozást.

A C-17-es tevékenységekkel összefüggő csapatmozgások engedélyezése az Alkotmány 40/C. §-a alapján a Kormány hatáskörébe tartozik.

A Nehéz Légiszállító Ezred jelenleg tervezett létszáma 150 fő. Ezen létszámot egészíti ki a több nemzet által tervezett ún. nemzeti támogató elemek állománya, amely logisztikai támogatást nyújt a személyi állomáynak. Jelenleg ez a szám nem megbecsülhető pontosan, de várható, hogy a nagyobb nemzetek (USA, Svédország, Norvégia) feltehetően viszonylag nagyobb létszámban lesznek jelen.

Az állomásozás kategóriájába nem tartozik bele a szállítógépekkel tranzitáló, Magyarországon ideiglenesen tartózkodó személyi állomány, tekintettel arra, hogy azok tartózkodására, áthaladására a megfelelő, csapatmozgást engedélyező közjogi engedély szolgál majd.

Az állomásozás kategóriájába továbbá nem tartozik bele a kiszolgáló polgári cégek (pl. BOEING) állománya, amely nem része a Nehéz Légiszállító Ezrednek, és itt tartózkodása nem igényel közjogi engedélyt.

5. AZ ÜZEMELTETŐ ALAKULAT ÉS ÁLLOMÁNYÁNAK JOGÁLLÁSA

A SAC nemzetek a tárgyalások során elzárkóztak attól, hogy a SAC programot vagy az üzemeltető nemzetközi alakulatot (HAW) jogi személyiséggel ruházzák fel. A Stratégiai Légiszállítási Képességről szóló többoldalú Egyetértési Megállapodás ezért kifejezetten kimondja, hogy az alakulat nem bír jogi személyiséggel. Az üzemeltető alakulatnak így csak műveleti szempontból van jelentősége, jogi szempontból a személyi állományt a küldő nemzet állományának kell tekinteni.

A Pápara települő külföldi fegyveres erők és személyi állományuk jogállása tekintetében a jelenleg hatályos nemzetközi szerződések lesznek irányadók:

- a NATO tagállamok tekintetében a NATO SOFA: Megállapodás az Észak-atlanti Szerződés tagállamai között fegyveres erők jogállásáról szóló Megállapodáshoz

történő csatlakozásról, a Megállapodás kihirdetéséről, valamint a Megállapodáshoz kapcsolódó egyes jogszabályok módosításáról szóló 1999. évi CXVII. törvény;

- a nem NATO tagállamok (jelenleg Svédország és Finnország) tekintetében a Pfp SOFA: az Észak-atlanti Szerződés részes államai és a „Békepartnerség” más résztvevő államai közötti, fegyveres erők jogállásáról szóló Megállapodás és annak Kiegészítő Jegyzőkönyve megerősítéséről és kihirdetéséről szóló 1995. évi CII. törvény;
- az Egyesült Államok tekintetében a NATO SOFA-n felül még az „OMNIBUS” egyezmény is: a Magyar Köztársaság Kormány és az Egyesült Államok Kormánya közötti, az Egyesült Államok Fegyveres Erőinek a Magyar Köztársaság területén történő tevékenységéről szóló Megállapodás, valamint az annak mellékletét képező Végrehajtási Megállapodások megerősítéséről és kihirdetéséről szóló 1997. évi XLIX. törvény.