

A légtér jogi státusza és használata

I. Bevezetés

A légiközlekedés az emberi közlekedés minden elképzelést felülmúló legfiatalabb generációja. Olyan szenvedéllyel és izgalmaival teli világ, amelyben az emberiség valóra váltotta az egyik legnagyobb álmát és meghódította a harmadik dimenziót, a magasságot. A repülés rendkívül nagy erőfeszítések és áldozatok árán lett tömegközlekedés, mindenki számára elérhető valóság. Bár a repülés korántsem rendelkezik olyan hagyományokkal, mint a hajózás vagy a vasúti közlekedés, mégis a közlekedési alágazatok közül a repülés hivatott leginkább a világ bármely pontjára utasokat, árut valamint postát gyorsan és biztonságosan szállítani, nagy távolságokat áthidalni, ezzel számottevő hatást gyakorolni a kontinensek, régiók és egyes országok gazdasági, társadalmi, kulturális és környezeti fejlődésére. Szerte a világon évente több, mint három milliárd ember választja a repülést és szeli át a felettünk elterülő légteret, a „Légi Óceánt”. Ez a hatalmas légtér – még ha nem is látjuk – valójában különböző tartományokra osztott, felszabdalt, tematikailag behatárolt, zárt világ.

II. A légtér jogi jelentősége

Ahogy a levegőben közlekedés első nagy etapjának² színhelye Franciaország, úgy a levegő jogának első tervezője a Párizsban élő francia professzor; Paul Fauchille (1858–1926) volt, aki a Nemzetközi Jogi Intézet kongresszusán terjesztette elő az 1901-ben megjelent „A légtér és a léghajók jogi helyzete” című légijogi tanulmányát. A tanulmány a *tengerek szabadságának* elvére³ alapozott, amelyet Hugo Grotius, a modern nemzetközi jog tudományának atyja dolgozott ki.

Hugo Grotius a jogtudomány csillogó „fegyverzetével”⁴ vívott harcban megdöntötte annak a lehetőségét, hogy a tengereket egyes nemzetek maguk között felosszák és a világtenger egyes részeit anyaországuk részének tekintsék. A nyílt tengerek szabadsága

¹ A szerző az Államigazgatási Főiskola és az ELTE Állam- és Jogtudományi Kar elvégzése után 2002-ben a Leideni Jogtudományi Egyetem légi- és világűrjogi tanszékén szerzett mesterfokozatot. 2008 óta az ELTE Állam- és Jogtudományi Kar Nemzetközi Jogi Tanszékén oktat nemzetközi légi- és világűrjogot, 2011-től az ELTE Állam- és Jogtudományi Karának tiszteletbeli tanára. 2015 decemberében jelent meg a Nemzetközi légijog – Szabályok három dimenzióban című könyve a Wolters Kluwer kiadó gondozásában, Kardos Gábor egyetemi tanár lektorálásában.

² Az első légi utazásra 1783. november 21-én Franciaországban (a Bois de Boulogne-ban) került sor. A Montgolfier testvérek által gyártott „Globe Aérostatique” elnevezésű hőlégballonnal Pilatre de Rozier (1754–1785) és Francois Laurent d’Arlandes márkí (1742–1809) szállt fel. 25 perces útjuk során „tekintélyes magasságban ellibegtek Párizs felett”.

Wissmann, Gerhard: A repülés története – Ikarosztól napjainkig. Táncsics, Budapest, 1964. 77., 79. o.

³ A tengerek szabadságának az elvét Hugo Grotius (1583–1645) holland jogász a *Mare Liberum* (*De iure belli ac pacis*) híres vitairatában 1609-ben fogalmazta meg. Grotius elméletét kezdetben visszautasították, sőt megmosolyogták, később egyre több állam fogadta el nézeteit, mert valóban nem lehetett a világhajózás egyes útjait a hajós nemzeteknek monopolizálni. A tengerek és a szorosok szabad átjárhatósága lett a világkereskedelem továbbfejlődésének záloga.

Sándorfi Kamill: A légiközlekedés joga. A szerző kiadása, Budapest, 1924. 6–8., 16. o.

⁴ A valamirevaló jogász „ért a jogtudomány ballisztikájához, előkeresi az arzenálból a fegyvereket, amiket a tudomány ellentmondásai adnak a kezébe, de az ügyet illetően megőrzi a meggyőződését és minden erejéből iparkodik azt diadalra vinni”. Balzac, de Honoré: *Elvesztett illúziók*. Magyar Helikon, Budapest, 1973. 494. o.

Grotius ragyogó elméleti munkája révén nemzetközi jogi elismerésben részesült, és ma is a nemzetközi jog fennálló nagy tantétele. Jelentősége azért felbecsülhetetlen, mert a tengeri kereskedelem útjából elhárította az egyes nemzetek tulajdonszerzésének a jogi lehetőségét, és ezzel az óceánok és a tengerek jogi értelemben is a nemzetek és kontinensek békés összekötő útjává váltak. Paul Fauchille a tengerek szabadságának elvét analóg módon a Légi Óceánra alkalmazta, s ezzel a *levegő szabadságának* jogi elvét dolgozta ki, amelyben a légtér valamennyi állam légi járművei számára nyitva áll azzal a megkötéssel, hogy az államok saját területük biztonsága érdekében korlátozó intézkedéseket tehetnek. Ez az elmélet rendkívül nagy szerepet játszott a légijogi szabályok alapjainak kialakításában.

A korabeli tudós társadalom legnagyobb meglepetésére 1903. december 17-én, a világon elsőként, Orville Wright (1871–1948) fivére segítségével a levegőnél nehezebb, ember vezette benzinmotoros repülőgéppel a levegőbe emelkedett, s ezzel elkezdődött a motoros repülés egyetemes története. Néhány év múlva, 1909. július 25-én Louis Blériot (1872–1936) neves francia pilóta és mérnök az európai kontinensről indulva átrepült Angliába. A La Manche csatorna átrepülése a jelentős történelmi tetten túl légijogi kérdéseket vetett fel, mert a repülőgép pilótája egy másik állam területén engedélyek és okmányok nélkül⁵ szállt le. Ezeket az élethelyzeteket a nemzetközi légijog szabályozási körében kellett rendezni. Ennek érdekében a nemzetközi jogászok a légiközlekedés speciális karakterét figyelembe véve, megfelelő módosításokkal átültették tengerjogban évszázadokon át használt kereskedelmi szabályokat, engedélyezési és igazgatási követelményeket. A nemzetközi légijog alakításában kiemelkedő jelentőséggel bír a Franciaország által 1910-ben rendezett Nemzetközi Repülési Konferencia, amelynek 55 cikkből álló egyezménytervezete végül nem került elfogadásra.⁶ Ekkortájt már a német léghajók rendszeresen berepültek francia területek felé, így a konferencia alapvető kihívása a más országok területei és felségvizei feletti átrepülés jogának rendezése volt. A levegő szabadságának elve egyre inkább tarthatatlanná vált, a katonai repülés gyors fejlődése következtében pedig az országok légtere és így területük védelme kiemelt jelentőséget kapott. A háborús összeomlás küszöbén – 1918. január 28–30. között – a Budapesten tartott Egyesületközi Légijogi Értekezlet történelmet már nem tudott írni, pedig itt mondták ki először, a mai napig a nemzetközi polgári repülést alapjaiban meghatározó, majd a párizsi (1919) és a chicagói (1944) egyezményekben deklarált elvet; miszerint az állam felségjoga kiterjed a területe feletti légtérre.

A repülés nemzetközi szintű szabályozása elengedhetlenné vált, miközben a nemzeti érdekek védelme érthetően megerősödött. A I. világháború után a szövetségesek részvételével Párizsban megalakították a Békekonferencia Légiközlekedési Bizottságát. A Bizottság által a versailles-i békeszerződés részeként megalkotott nemzetközi szerződést a szerződő államok 1919. október 13-án írták alá. A Párizsi Egyezmény volt a világ első nemzetközi légijogi egyezménye. A Repülés Szabályozásáról szóló Párizsi Egyezmény⁷ első cikke kiköti, hogy minden „hatalom teljes és kizárólagos szuverenitással bír a területe feletti atmoszferikus térségben”, (az állam területéhez tartozó légtérben) és csupán a nyílt tengerek feletti repülésre vonatkozóan maradt érvényben a levegő szabadságának elve. Az állam területe feletti légtérben ezzel az állam főhatalma, szuverenitása érvényesült. A győztes antant hatalmak célja az volt, hogy megfelelő monopóliumot biztosítsanak a csatlakozó államoknak a nemzetközi polgári repülésben rejlő lehetőségek kiaknázására. A világháborúból vesztesként kikerült államok repülését a Párizsi Egyezményben oly módon szabályozták, hogy a katonai repülést érthetően teljes mértékben betiltották, míg a polgári repülés szabad mozgását és teljesítményét korlátozták. A Franciaországból üzemelő légijáratok Németország légtérének kikerülésével ugyanakkor nagy kerülőutat tettek meg, amely a repülést nagymértékben

⁵ Milde, Michael: International Air Law and ICAO. Eleven International Publishing, Utrecht, 2008. p. 7.

⁶ Kende Tamás (szerk.): Nemzetközi jogi szemelvények és dokumentumok. Osiris, Budapest, 2000. 359. o.

⁷ www.spacelaw.olemiss.edu/library/aviation/IntAgr/multilateral/1919_Paris_convention.pdf

korlátozta, és ez az állapot idővel tarthatatlan helyzetet eredményezett. Ennek következtében Németország kedvező külpolitikai alku-pozícióba került. Az antant hatalmak a német légtér használatáért cserébe (a versailles-i békeszerződés első lényeges revíziójaként) az 1926-os Párizsi Légi Egyezményben engedményeket tettek. Ennek értelmében a polgári repülőgépek gyártása terén a legyőzött államok teljes szabadságot kaptak.

A két világháború között – főleg az átalakított katonai repülőgépekkel – világszerte megindult a légiforgalom, és a repülés egyre inkább nemzetközivé vált. Az újabb háborús készülődés mindenki számára nyilvánvalóvá tette, hogy a levegő uralmának megszerzése kulcsfontosságú jelentőséggel bír majd a végső győzelem kivívásában. A II. világháborúban a harcászati repülőgépek fejlesztése óriási ütemben haladt, a történelem során először a németek sikeresen tesztelték a gázturbinás sugárhajtóművet, és a világon elsőként megépítették a Messerschmitt Me-262 típusú, már sorozatban gyártott sugárhajtású vadászrepülőgépet. A sugárhajtómű a katonai repülésből később átkerült a polgári repülésbe, és így kezdetét vette a mai napig tartó sugárhajtású (jet) korszak, a modern polgári repülés. Az átfogó nemzetközi szabályozás és az állandó intézményi képviselet megléte kulcsfontosságúvá vált, ezért a nemzetközi közösség még a II. világháború befejezése előtt – a nagyhatalmak céljainak és érdekeinek megfelelően 1944 végén elfogadta a Chicagói Egyezményt.

III. A Chicagói Egyezmény⁸

A Chicagói Konferencián a meghívott államok célja az volt, hogy a háború utáni időszak polgári repülésének technikai és gazdasági kérdéseit megvitassák, a szabályozásban átfogó egységet teremtsenek, továbbá az új nemzetközi repülésügyi szervezet céljait és rendeltetését meghatározzák. A Szerződő Államok 1944. december 7-én elfogadták és aláírták a Chicagói Egyezmény végleges szövegét és ezzel megalakult a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO).⁹ A Chicagói Egyezmény nem véletlenül lett a légiközlekedési iparág alapszerződése, egy „igazi Magna Charta”.¹⁰ A Chicagói Egyezmény (a továbbiakban: Egyezmény) a nemzetközi jogalkotás mestermunkája, amelynek preambulumban a Szerződő Államok deklarálták, hogy a nemzetközi polgári repülés jövőbeni fejlődése nagymértékben hozzájárulhat a világ nemzetei és népei között a barátság és megértés megteremtéséhez és fenntartásához. A barátságon és megértésen túl kívánatos a súrlódások elkerülése, valamint a nemzetek és népek közötti együttműködés elősegítése, mert ettől a világ békéje függ. A második világháború végén mindenki a békére vágyott és félelem nélküli világot akart, miután az emberiség megismerte a repülőgépek közreműködésével végrehajtott szőnyegbombázásokat, majd az atomcsapások felfoghatatlan borzalmait.

Az Egyezmény a nemzetközi jog legfontosabb alapelveit tartalmazza. Az alapelvek *jus cogens* szabályok, azaz imperatív jellegűek, feltétlen érvényesülést követelnek. A legfőbb alapelvek – többek között az állami szuverenitás tiszteletben tartása, az államok egyenlősége, a népek és nemzetek egyenjogúsága, továbbá az erőszak általános tilalma – az Egyezmény

⁸ A nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezményt a 1971. évi 25. törvényerejű rendelet hirdette ki. Az Egyezmény Függelékeinek kihirdetésére a 2007. évi XLVI. törvénnyel, valamint a 2009. évi LXXXVIII. törvénnyel került sor.

⁹ 1944. december 7-én a Szerződő Államok a Chicagói Egyezményt és más egyezmények mellett aláírták a Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Ideiglenes Megállapodást is, amely 1945. június 6-án lépett hatályba. Ezzel megalakult az Ideiglenes Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (PICAO), amely korlátozott, lényegében tanácsadói jogokkal bírt, és az Ideiglenes Közgyűlés és az Átmeneti Tanács vezetésével az Egyezmény hatályba lépéséig (1947. április 4.) funkcionált.

¹⁰ Kotaite, Assad: *My Memoirs: 50 years of International Diplomacy and Conciliation in Aviation*. ICAO, Montreal, 2013. p. 43.

teljes normaszövegének a szellemiségét meghatározzák. A repülés adta eszközökkel a világ békéjét megőrizni nyilvánvalóan túlzott elvárás, de egyben különleges kihívás, amelynek során a tagállamok a nemzetközi légiközlekedést a lehetőségek egyenlőségének biztosítása útján alakítják, a viszonyosság elvének maradéktalan érvényre juttatásával együttműködnek, és minden körülmények között jóhiszeműen, egyenlő félként járnak el.

III.1. A nemzeti légtér szuverenitása

Az Egyezmény legelső és egyben legfontosabb cikkében a Szerződő Államok elismerik, hogy *minden Államot a területe feletti légtérben teljes és kizárólagos szuverenitás* illet meg. (1. cikk) Mivel a légtér mindig osztozik az alatta fekvő terület jogi sorsában, ezért különbséget tehetünk

- az állam területe felett található, az állam teljes és kizárólagos szuverenitásának tárgyát képező *nemzeti légtér*; és
- nem az állam területe felett található, az állami szuverenitás határain kívül eső *nemzetközi légtér* között.

Az Egyezmény legfontosabb alapelvében a jogalkotó minden Állam¹¹ számára – azaz nemcsak a Szerződő Államokra nézve – elismeri a nemzeti légtérben a *teljes és kizárólagos* szuverenitást. A teljesség és kizárólagosság azt jelenti, hogy a szuverén állam légtere jogi értelemben (*de jure*) zárt területnek számít, oda más állam légi járművei önkényesen nem repülhetnek be. A szuverén államot kívülről nem lehet korlátozni és területét sem lehet elfoglalni. A nemzetközi kapcsolatokban önállóan és független jogalanyként fellépő szuverén állam¹² szuverenitása azonban nem tekinthető abszolútnak, mert az államok nemzetközi kötelezettségek vállalásával korlátozhatják az ebből fakadó jogosítványukat. Így lehetőség van arra, hogy az Államok a nemzetközi szerződésekben foglalt feltételek és kötelezettségek teljesítése esetén a területük felett elterülő nemzeti légterüket *megnyissák*, és más államok légi járműveinek a berepülését – a kölcsönösség (*reciprocitás*) alapelveinek az érvényre juttatásával – engedélyezzék.

III.2. Az állam területe és légtere

Az Egyezmény szempontjából az állam területe a szuverenitása, fennhatósága, vagy megbízáson alapuló igazgatása alatt álló *földterület* és az ehhez tartozó *területi vizek*. (2. cikk) Az állam területén az állam szuverén főhatalma érvényesül. Az állam területének minősül:

- a szárazföldi terület;
- a területi vizek (nemzeti folyók és tavak, a nemzetközi folyók, tenger esetén pedig a parti tenger, továbbá a szigetközi tenger, illetve egyes tengerszorosok);
- a szárazföld és a területi vizek felett található légi terület (légtér); és
- a kvázi államterület (joghatósági szempontból a hajó és a légi jármű fedélzete).

¹¹ Az „Állam” és a „Szerződő Állam” közötti különbség mára már elmosódott, hiszen szinte minden állam tagja az ICAO-nak. A kezdetekkor viszont komoly jelentősége volt a megkülönböztetésnek (1947-ben például csak 26 tagállama volt), így amikor a jogalkotó az Államok jogairól és kötelezettségeiről beszél, akkor ebben az esetben a minden szuverén államra gondol.

¹² Island of Palmas case – Reports of International Arbitral Awards RSA, vol. II. 4 April, 1928. p. 838.

A Föld felszínének 71 százalékát óceánok és tengerek vize, a legnagyobb részben nyílt tenger borítja. Légijogi szempontból a parti tenger és a nyílt tenger elhatárolására szükséges, mert

- a *parti tenger* felett a légtér nemzetinek minősül, így a parti államot teljes és kizárólagos szuverenitás illeti meg;¹³ míg
- a *nyílt tenger* felett a légtér nemzetközinek minősül, így egyik állam területi felségjoga sem érvényesül.

A Föld felszínének a 29 százalékát kitevő szárazföldi terület állami szuverenitás alatt áll.

A szuverén állam az államterülete feletti nemzeti légtérben – a világűr határáig – teljes és kizárólagos hatalommal bír.

III.3. A nemzeti légtér vízszintes (horizontális) határa

Az állam területe felett található légtér jogi helyzetét az alatta fekvő terület jogi sorsa határozza meg, így az állam szárazföldje és tengerparttal rendelkező országok esetében a parthoz „tartozó területi vizek” feletti légtér az állam területét képezi. A szuverenitás vízszintes határa a szárazföld és az ahhoz tartozó parti tenger.

– Az államterület részét képező tenger: a *beltenger* vagy *parti tenger* (nemzeti vizek). Ezen tengerek vize, mélysége (tengerfenék), valamint légtere az állam szuverenitása alatt áll, azaz államterületnek minősül. A parti tenger az ENSZ Tengerjogi Egyezménye¹⁴ (1982) alapján a parttól számítva legfeljebb 12 tengeri mérföldig¹⁵ tart. A parti tenger feletti nemzeti légtérben a légi járműveket nem illeti meg a békés áthaladás joga,¹⁶ azaz külön engedély nélkül ebben a légtérben szabadon nem repülhetnek. A 12 tengeri mérföldet ezért nagyon komolyan kell venni, mert ez a rész van legközelebb a szárazföldhöz, így repülőesemény, váratlan incidens könnyen kialakulhat.¹⁷

– Az államterület részét nem képező tenger: a *nyílt tenger* (nemzetközi vizek). A nyílt tenger jogállása azonos a világűrével, azaz *mindenki által szabadon felhasználható dolog*. A nyílt tenger birtokba nem vehető, nem okkupálható, ezért egyik állam sem

¹³ 1986. június 27-én a Nemzetközi Bíróság (ICJ) Nicaragua kontra Egyesült Államok perben elmarasztalta az Egyesült Államokat, mert nemzetközi egyezményeket sértett meg, továbbá elaknásította a nicaraguai kikötőket és a kormányellenes erőket támogatta. A perben jelentőséggel bírt, hogy a bíróság kimondta: mind a szokásjog és mind a szerződéses nemzetközi jogszabályok alapján az állam szuverenitása kiterjed a belvizekre, a parti tengerre és az állam területe feletti légtérre. Nicaragua v. United States of America – ICJ Summary of the judgement, 5. State sovereignty, 1986 (paras. 212–214).

¹⁴ 91/2001. (XII. 21.) OGY határozat az Egyesült Nemzetek Montego Bayben, 1982. december 10-én aláírásra megnyitott Tengerjogi Egyezménye (UNCLOS) megerősítéséről, valamint XI. Részének végrehajtásával kapcsolatos, New Yorkban, 1994. július 24-én aláírásra megnyitott Megállapodáshoz történő csatlakozásról.

¹⁵ 1 nemzetközi tengeri mérföld pontosan 1852,216 méter hosszúnak felel meg. (12 tengeri mérföld = 22,22 kilométer)

¹⁶ A „nem ártó szándékú áthaladás joga” tengerjogi intézmény, amely a parti tengeren a kereskedelmi és hadihajókat illeti meg. A parti állam szuverenitásának ilyen jellegű korlátozásának a célja, hogy az államoknak a hajózáshoz fűződő érdekei maradéktalanul érvényesüljenek. Az áthaladás mindaddig békés, míg az a parti állam biztonságát, rendjét nem zavarja, a nemzetközi jog alapelveivel összeegyeztethető (például nem békés az áthaladás akkor, ha a repülőgép-anyahajóról az áthaladás során fel- és leszállást hajtanak végre).

UN Convention on the Law of the Sea, Part II, Territorial sea and Contiguous zone, Section 3, Article 17–19.

¹⁷ 1960. július 1-jén például a szovjetek MIG 19 típusú vadászgéppel jogellenesen lelőtték a nemzetközi vizek felett, nemzetközi légtérben, a szovjet partoktól 50 mérföldre – megítélésük szerint „közel tartózkodó” – rutin repülést végrehajtó Boeing RB-47H Stratojet típusú amerikai katonai felderítőgépet.

National Museum of US Air Force – RB-47H Shot Down, posted 2006; United States Army – Arlington National Cemetery, Arlington, Virginia 22211.

terjesztheti ki rá a területi felségjogát. A nyílt tengeren minden államot megillet a hajózás (még akkor is, ha az ország tengerparttal egyáltalán nem rendelkezik), az átrepülés, a halászat, a tenger alatti kábelek és csövek lerakásának, a mesterséges szigetek és egyéb berendezések létesítésének és a tudományos kutatás szabadságának a joga.¹⁸

Mivel a nyílt tenger nem áll egyetlen állam területi felségjoga alatt sem, kérdésként merül fel, hogy ki tart rendet a világ legnagyobb, mindenki által szabadon használható légterében. A nyílt tengeren a közlekedési, biztonsági, kutatás-mentési szabályokat az államok által kötött nemzetközi szerződések szabályozzák. A nyílt tenger feletti nemzetközi légterben az ICAO által hozott repülési szabályokat kell betartani, mert a *nyílt tenger fölött az Egyezmény értelmében kiadott rendelkezések az irányadóak*. (12. cikk) Az ICAO-nak azonban nincsenek végrehajtási jogosítványai, ezért a nyílt tenger felett repülő légi járművek ICAO által előírt repülési szabályainak a betartását azok az államok követelik meg, ahol a légi járműveket lajstromozták. A légiforgalmi irányítási és tájékoztató szolgálatokat, valamint a kutatás-mentést – az ICAO Tanácstól kapott mandátum alapján – az egyes tengerparttal rendelkező államok látják el, de ez nem jelenti azt, hogy a nyílt tenger felett kijelölt légiforgalmi körzetekben ezen államok szuverenitása érvényesülne.

III.4. A nemzeti légtér függőleges (vertikális) határa

Az első mesterséges holdak felbocsátásakor logikusan vetődött fel a kérdés, hogy hol végződik a légtér és hol kezdődik a világűr. A szovjet műholdak olyan magasságban keringtek a Föld körül, amelyek messze meghaladták a hagyományos repülőgépek repülési csúcsmagasságát, ugyanakkor vitatható módon, de pályájuk földközeli pontjának elérésekor (215 km) az érintett államok szuverén légterein belül tartózkodhattak.¹⁹ A hidegháborús viszonyok között az Egyesült Államok ezért megpróbálkozott a szovjet Szputnyik műholdak lelövésével. Tettét azzal indokolta, hogy az űreszközök keringésük során többször használták az Egyesült Államok és más országok légterét, és ezzel – a szuverenitás mind elméleti és mind gyakorlati függőleges elhatárolódása hiányában – megsértették az érintett államok területi integritását. (Egyébként a Szputnyik felbocsátásának a ténye az Egyesült Államokat alapjaiban rázta meg.)²⁰

A légtér és a világűr közötti földrajzi határ „elméleti” meghúzása tehát jelentőséggel bír. Jogi értelemben ez a határ ad választ arra, hogy a nemzeti légtérben meddig terjed ki függőlegesen egy ország szuverén hatalma. A légtér tehát nem végtelen, mert ahol befejeződik, ott kezdődik a világűr. A kettő jogi sorsa azonban különbözik egymástól. Míg a nemzeti légtér az állam fennhatósága alatt áll, addig a világűr „mindenki által szabadon használható terület” (*res communis omnium*), és így ott már nem érvényesül az állami szuverenitás, ennek következtében a nemzetközi közösség minden tagja békés célokra egyformán használhatja, és egyetlen állam sem léphet fel az ilyen terület vagy térség

¹⁸ UN Convention on the Law of the Sea, 1982. Part VII, High seas, Section 1, Article 87.

¹⁹ Hajdu Gyula (szerk.): Diplomáciai és Nemzetközi jogi lexikon – Légtér és a világűr elhatárolódása. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1967. 490. o.

²⁰ Az Egyesült Államok elnökének sajtófőnöke Reedy, George E. szerint: „egyszerű tény, hogy nem hihetjük többé, hogy a szovjetek mögöttünk járnak a technikai fejlettségben. Négy év kellett nekik, hogy utánunk legyártsák a saját atombombájukat, majd csak kilenc hónap, hogy utánunk saját hidrogénbombával rendelkezzenek. Most rajtunk a sor, hogy mikor lesz utánuk saját műholdunk”.

Launius, Roger D.: Sputnik and the Origins of the Space Age. Background History, NASA History, article, 2005.

foglalásának az igényével.²¹ Jogi szempontból ezért fontos, hogy valójában hol húzódik a nemzeti légtér és a világűr joghatósági határa?

Fontossága ellenére a kérdés a mai napig megválaszolatlan, pedig az ENSZ Világűr Békés Felhasználása Bizottság (The United Nations Committee on the Peaceful Uses of Outer Space – UNCOPUOS) napirendjén ez a téma 1967 óta szerepel, lényegében eredmény nélkül. A római jogi alaptételt – akié a föld (a telek), azé egészen az égig²² – a probléma megoldására nem lehet alkalmazni, mert az a magassági határok nélküli végtelent tartja függőleges irányban tulajdonjogilag elfogadottnak. Ez azt jelentené, hogy a Föld forgása és egyben a Nap körüli keringése miatt a világűr különböző szektorai állandóan változó tulajdon alá tartoznának, és arról nem is beszélve, hogy a távoli égitesteken a tulajdonból eredő jogok gyakorlása az utópiák világában nyerne csak értelmet.²³ Az elhatárolást természettudományi ismérvekkel sem lehet megoldani. Mindezek ellenére sokféle elmélet született,²⁴ amelyekben a felek nem tudtak vagy éppen nem akartak megegyezni.

Az elhatárolásnak könyvtárnyi irodalma van. Gál Gyula (1926–2012) nemzetközileg elismert világűrjogász 1969-ben megjelent könyvében²⁵ már 49 javaslattal élt, amelyből néhány példa említést érdemel: a *vonzási elmélet* szerint ott húzódik az állami főhatalom felső határa, ahonnan a Földről felbocsátott tárgyak visszahullnak. Az *atmoszféra elmélet* szerint, ahol a Földet körülvevő levegőtömeg véget ér, míg az *aerodinamikai felfogás* szerint, ahol a repülőgépek felhajtóereje már nem elégséges ahhoz, hogy a légi jármű a levegőben maradjon. A *biológia elmélet* szerint, ameddig az ember képes technikai eszközök nélkül a magasban tartózkodni, a *rotációs elmélet* szerint pedig, ahol a gravitációs és a centrifugális erők kiegyenlítik egymást.

A *funkcionalista elméletnek* van talán a legtöbb híve, amely szerint a határ kritériuma nem a magasságban számítandó, hanem a tevékenység jellegéből fakad. Ebbe a világűr-tevékenységbe beletartozik minden olyan vállalkozás, amelynek célja egy objektum Föld körüli vagy azon túli pályára juttatása, ottani mozgása vagy onnan visszatérése. [Föld körüli keringésnek azt tekintjük, amelynek során az objektum (mesterséges hold) legalább egyszer megkerüli a Földet.]

A joghatósági határ meghúzásának a jogi vetületen túl más okai is vannak. A jövő utasai valóban az űrben történő tartózkodásért kívánnak a szuborbitális repüléskor fizetni és nem elégszenek meg egy magasabb légtérben eltöltött utazással. A szuborbitális repülést, azaz

²¹ Ilyen térségnek minősül: a nyílt tenger és a világűr. A nyílt tengeren, vagy annak nemzetközi légtérében tartózkodva hangsúlyozottan csak a területi jogállás tekintetében kvázi a „világűrben vagyunk”, mert jogi sorsuk, státuszuk ebből a szempontból megegyezik.

²² Accursius (1182-1263), a híres bolognai glosszátor volt az első, aki a klasszikus római jogi alapokból merítve glosszájában (törvény magyarázatában) az alábbi – légijogi szempontból használható – következtetésre jutott: „Akié a föld (a telek), azé egészen az égig és a föld mélyéig” (*Cuius est solum, eius est usque ad coelum et ad inferos*). A jogi alaptétel (*axióma*) jól szimbolizálja a tulajdonos teljes és kizárólagos hatalmát a tulajdon tárgya felett.

²³ A Nap csillag után a Földhöz legközelebbi csillag a tőlünk 4,2 fényévnire (1 fényév = 9 460 500 000 000 km) található Proxima Centauri. Ha a mai technológia felhasználásával megpróbálna az emberiség eljutni ehhez a legközelebbi csillaghoz, akkor kb. 50 000 év lenne a csillagközi utazás időtartama, de ha a modern űrrepülőgépek hajtóművében alkalmazott technikát használnánk, az egész Világmindenség tömegénél több üzemanyag elégetésével, úgy 900 év alatt érhetnénk el ehhez a csillaghoz.

Almár Iván – Galántai Zoltán: Ha jövő, akkor világűr. Typotex, Budapest, 2007. 263., 271. o.

²⁴ Goedhart, Robert F. A.: The never-ending dispute: Delimitation of air space and outer space. Frontiers Editions, Forum ASL, 1995. Pp. 35, 43.; Gál Gyula: A világűrjog néhány alapkérdése az ezredfordulón. JURA, 2001/2. sz., 30–42. o.

²⁵ Gál Gyula: Space law. Leiden, N.Y. Ocan Publications, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1969. Pp. 59–116.

az űrgrást a Föld megkerülésére alkalmatlan űreszköz²⁶ végzi, amely nem űrhajó, és nem űrrepülőgép, mégis saját hajtóműjével képes 100–110 kilométer magasságig a világűrbe emelkedni.

A légtér és a világűr vertikális elhatárolására leginkább elterjedt elmélet Andrew G. Haley amerikai ügyvéd, világűrjogász tevékenységéhez fűződik, aki 83 kilométer (275 000 láb) magasan húzta meg a *joghatósági határvonalat* és amelyet „Kármán-féle felséghatárnak” nevezett el. Kármán Tódor²⁷ magyar tudós számította ki ugyanis azt a magasságot, ahol egy légi járműnek a kozmikus sebességnél gyorsabban kellene repülnie ahhoz, hogy az adott magasságon az aerodinamikai felhajtóerő fenntartsa.²⁸ Szerinte az aerodinamika és az asztronautika határvonala – a változó természeti és légköri viszonyok függvényében – 80 és 100 kilométer között található, de bölcsen hozzátette: „biztos vagyok benne, hogy ez a fogós jogi kérdés az én életemben nem oldódik meg”. A mai napig nyitva hagyott elhatárolási problémára azonban a technikai fejlettség egyre magasabb fokán az emberiségnek előbb vagy utóbb, de egyértelmű választ kell adnia.

Ma a világűrhatalmak általánosságban és egyoldalúan a határt 100 és 110 kilométer közé teszik,²⁹ ugyanakkor fontos megjegyezni, hogy a légtér és a világűr vertikális elhatárolására a nemzetközi szerződések továbbra sem tartalmazznak a nemzetközi közösség által elfogadott szabályokat.

III.5. A nemzeti légtér korlátozása

A Szerződő Államok *katonai szükségből*, illetve a *közbiztonság érdekében korlátozhatják vagy egységesen eltilthatják* más Államok légi járművét területük bizonyos övezetei fölötti repüléstől. [9. cikk a)]

Az állam feladata a légtér légiközlekedés céljára történő kijelölése. A nemzeti légtér az államhatár által körbezárt terület feletti, légiközlekedési célra kijelölt légtér, amely

²⁶ Az űreszköz első szerkezete a SpaceShipOne (2004) volt, amelyet tovább fejlesztettek SpaceShipTwo (2010) néven. A London és Sydney között a közeli jövőben 6 utassal közlekedő űreszköz a két és félórás út során a hangsebesség háromszorosát meghaladva száguld majd és a világűrben 10 percet tartózkodik. Az utasok ekkor, mint az igazi űrhajósok 8–10 perces súlytalanságot élnek át.

Pleasance, Chris: London to Sydney in TWO hours. Dailymail, published on 19 October, 2013.

²⁷ Kármán Tódor (1881–1963) gépészmérnök, fizikus, alkalmazott matematikus. Kármán Tódort az amerikai légierő (USAF) „védőszentjének” nevezték. A szuperszonikus repülés atyja, a rakéte technológia és a hiperszonikus űrhajózás egyik úttörője. Légcsatornák építésével feltalálta az áramvonalat és kiemelte annak jelentőségét, feltárta azoknak a különös erőknél, örvényeknek és áramlásoknak a törvényszerűségeit, amelyek a repülőgépekre és más levegőben mozgó tárgyakra hatnak. A repülés történetében, annak minden győzelmében és ösztönző hatásában fontos, gyakorlati és tudományos szerepet játszott.

Edson, Lee: Örvények és repülők – Kármán Tódor élete és munkássága. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1994.

²⁸ Daniel Bernoulli (1700–1782) tétele szerint a sebesség és a nyomás közötti összefüggésen alapul a felhajtóerő. Ebből indult ki Kármán Tódor, aki szerint „ezt a határt tulajdonképpen az űrjármű sebességének és a Föld felszíne feletti magasságának ismeretében lehet megállapítani. Gondoljunk például Ivan Kincheloe (1928–1958) kapitány rekordrepülésére, amelyet 1956. szeptember 7-én ért el a Bell X-2 rakéta meghajtású tesztrepülőgép fedélzetén. Kincheloe közel 39 kilométer magasságon 3200 km/h sebességgel repült (elsőként lépte át a 100 000 láb feletti magasságot). Ezen a magasságon és ezzel a sebességgel még az aerodinamikai felhajtóerő hordozza a repülőgép tömegének 98%-át, a maradék 2%-ot a centrifugális erő, vagy ahogyan az űrhajósok nevezik, a Kepler féle erő egyenlíti ki. Körülbelül 92 kilométeres magasságon azonban ez az arány már megfordul, mert ott már nincs levegő, amelyben felhajtóerő ébredne. Ott már csak a centrifugális erő létezik. Ez a fizikai határ, ahol az aerodinamika véget ér és ahol az űrhajózás elkezdődik. Miért ne lehetne egyúttal ez a jogi határ?

Edson, Lee: Örvények és repülők – Kármán Tódor élete és munkássága. Akadémia, Budapest, 1994. 300–301. o.

²⁹ A Szovjetunió 1983. április 14-én az ENSZ-hez intézett jegyzékében javasolta: „A légtér és világűr közti határt az államok közti egyezséggel a tengerszint feletti 110 km-t meg nem haladó magasságban vonják meg.”

Gál Gyula: A világűrjog néhány alapkérdése az ezredfordulón. JURA, 2001/2. sz. 32. o.;

Almár Iván – Both Előd – Horváth András: Űrtan – SH Atlasz. Springer, Budapest, 1996. 13. o.

meghatározott kiterjedésű légiforgalmi légtérre, így korlátozott, (időszakosan korlátozott), veszélyes és tiltott légterekre oszlik.

- *Korlátozott légtérben* történő repülés csak a légügyi hatóság engedélyével végezhető és szigorúbb szabályok betartásához kötött (a földi létesítmények védelme vagy más földi-légi tevékenység végzése miatt lehet korlátozott a légtér).
- A *veszélyes légtérben* történő repülés nagyobb kockázatot jelent, ezért a közzétett üzemidő alatt az illetékes szolgálatok engedélyével lehet csak a légtérbe berepülni (a katonai, műveleti, veszélyes üzemi tevékenységek jelentik a veszélyt).
- *Tiltott légtérben* légiközlekedési tevékenységet végezni tilos (általában atomerőművek, titkos katonai objektumok, ipari létesítmények, kutatóközpontok felett kerül kijelölésre).

A repülés korlátozása vagy megtiltása a nemzeti légtérben minden Állam légi járművére vonatkozik. A repülések korlátozása nem irányulhat a másik állam légi járművének hátrányos megkülönböztetésére, ezért a felek nem tehetnek különbséget a nemzetközi járatokat lebonyolító saját légi járműveik és a többi Szerződő Állam hasonló járatokat lebonyolító légi járműveik között. (Például nem zárhatnak le egy légtérrel pusztán abból a célból, hogy a légtérrel kikerülni kényszerülő repülőgépek hosszabb időt töltsenek az adott ország légtérben, valamivel több útvonal-használati díjat fizetve, avagy a valóban jogosan lezárt légtérben a baráti tagállam légi járműve előjogokat kapjon, ezzel jogosulatlanul, bár engedély birtokában a zárt légtérben repülhessen, így más állam légi járműveivel szemben rövidebb útvonalon, gyorsabban és gazdaságosabban haladjon.)

A Szerződő Államok fenntartják maguknak azt a jogot, hogy kivételes körülmények között vagy *szükségállapot idején*, illetve a *közbiztonság érdekében* azonnali hatállyal *ideiglenesen korlátozzák*, vagy *megtiltsák a repülést* területük vagy annak bármely része fölött. [9. cikk b)]

Az Eyjafjallajökull izlandi vulkán aktív működése 2010. április 10-én teremtett kivételes körülményt a polgári légiközlekedésben. A kitörés következtében Európa nagy részét elérő vulkáni hamu miatt az európai országok nagy része a nemzeti légtérükben történő közlekedést a közbiztonság megtartása érdekében azonnali hatállyal megtiltották. A hat napig tartó zárlat során legalább tízmillió ember lett akadályoztatva az utazásában és több mint 100 000 légijáratot töröltek.³⁰

Az időszakosan korlátozott, azaz csak bizonyos magassági tartományban lezárt légtérben (például amikor katonai kiképzési repülés biztosításának a céljából egy meghatározott magasságig zárják le a légtérrel, a zárt légtér felett a polgári légi járművek továbbra is repülhetnek) vannak olyan légitársaságok, amelyek belső üzemeltetési szabályaik alapján nem repülnek, ezért inkább hosszabb útvonalat választanak, mert nem teszik ki utasaikat az egy fokkal magasabb kockázatnak.

A Malaysian Airlines (MH) 17-es járatszámú, 9M-RMD lajstromozású repülőgépe úton Amszterdamból (EHAM) – Kuala Lumpurba (WMKK) 2014. július 17-én Ukrajna felett, az orosz határtól mintegy 10 kilométerre, rakétatalálat következtében lezuhant. A repülőgép fedélzetén tartózkodó 298 személy életét veszítette. A polgári repülőgéppel szemben légvédelmi föld-levegő rakétát használó elkövetők a nemzetközi jog legfontosabb alapszabályait sértették meg. A repülőgép 10 km magasan korlátozott légtér felett repült. Az ICAO (a

³⁰ Bisignani, Giovanni: The eruption of Eyjafjallajökull was a wake-up call for change, Airlines International IATA magazine, June 2010.

tagállamoknak kiküldött állami levélben), az Európai Unió és az Amerikai Légügyi Hatóság (Federal Aviation Administration – FAA) 2014 tavaszán arra figyelmeztettek, hogy az ukrán légtér egy specifikus része a kialakult harcok következtében nem biztonságos.³¹ Ennek következtében több ország légitársasága biztonsági okokból a térséget elkerülte. A merénylet után az ominózus légtér rögtön kiürült, és azóta sem használják a légitársaságok.

A Szerződő Államok szabályaikban – belátásuk szerint – *megkövetelhetik* a tiltott vagy korlátozott övezetekbe *belépő légi járművektől*, hogy a területükön levő meghatározott repülőtérén, amint lehetséges, *azonnal szálljanak le*. [9. cikk c)]

Az ország feletti nemzeti légtérben a közrend, a közbiztonság és a nemzet biztonságának a védelme érdekében azonosítás céljából bármely légi jármű feltartóztatható és meghatározott esetekben leszállásra szólítható fel. Alapszabály, hogy a polgári légi járművek elfogását csak végső esetben szabad alkalmazni. A feltartóztatott légi járműnek a leszállásra való felszólítást, illetve jelzést haladéktalanul követnie kell. A felszólításnak nem engedelmeskedő, repülésben lévő polgári légi jármű ellen a fegyver használatától, de még a figyelemfelkeltés céljából történő nyomjelzős lövedékek alkalmazásától is tartózkodni kell, amelyek a légi jármű fedélzetén lévő személyek és a légi jármű biztonságát veszélyeztethetik. Az elfogott polgári légi jármű parancsnoka köteles az eljáró katonai szervezetnek és az állami légi jármű vezetőjének az azonosításra, feltartóztatásra, illetve a leszállásra vonatkozó utasításait végrehajtani. Ezeket az utasításokat a polgári légi jármű parancsnoka rádiótávbeszélőn az elfogásra, a figyelmeztetésre, vagy repülőesemény bejelentésére fenntartott vész- és kényszerhelyzeti vészfrekvencián kapja.

Amennyiben az elfogott polgári légi járművet le kell szállítani, a számára kijelölt repülőtérnek alkalmasnak kell lennie az adott típusú légi jármű biztonságos leszállásához. Az elfogásban rejlő veszélyek kiküszöbölése vagy csökkentése érdekében minden eszközzel biztosítani kell a légijármű-vezetők és a földi irányító egységek közötti koordinált cselekvést, továbbá a légtér jogosulatlanul igénybe vevő légi járművel szembeni eljárás során a polgári légiforgalmi és a katonai szolgálatok együttműködését.

1961-ben végéhez közeledett az algériai háború, amelyet Algéria függetlenségének kivívásáért Franciaország ellen vívott. A franciák az algériai partoktól számítva 60 kilométeres azonosítási és védelmi zónát hoztak létre és egyoldalúan kinyilatkoztatták, hogy a kijelölt légtérben a repülés tilos. 1961. február 9-én a Szovjetunió elnöke (államfője) Leonid Iljics Brezsnyev (1906–1982) IL 18-as típusú polgári gépe úton Marokkó felé berepült a franciák által egyoldalúan tiltott légtérbe. Három francia gyártmányú Vautour vadászgép rögtön rárepült az elfogott repülőgépre és a 121.500 MHz kényszerhelyzeti frekvencián a pilótával kétszeri rádiójeladásban felvették a kapcsolatot, miközben az egyik vadászgép nyomjelző lövedékekkel sorozatlövéseket adott le a polgári repülőgép orra előtt, arra kényszerítve azt, hogy haladéktalanul hagyja el a tiltott zónát.

A szovjet repülőgép nyílt tenger felett repült. A nyílt tengeren minden államot megillet a szabad átrepülés joga. Ezt a jogot az államok nem korlátozhatják. Az Egyezmény kimondja, hogy a tiltott övezet méreteit és elhelyezését olyan ésszerűen kell kialakítani, hogy a repülést fölöslegesen ne nehezítse. [9. cikk a)] A franciák elsősorban nem abban hibáztak, hogy az általuk egyoldalúan a nyílt tenger felett kijelölt tiltott zónából kivezették, ezzel mintegy megvédték a háborús térségben tartózkodó repülőgépet, hanem abban követtek el jogsértést, hogy az elfogás szabályait teljesen sajátosan értelmezték. Ahogy a szovjet vezetés protestáló

³¹ Federal Aviation Administration (FAA), NOTAM – Airspace Special Notice Ukraine, FDC 4/7667 (A0012/14), 23 April, 2014.

levelében a francia kormánynak írta: mióta lett szokásjog, hogy a légi jármű azonosítása nyitó sortűzzel együtt történik?³²

III.6. A nemzeti légtér egyoldalú kiterjesztése (ADIZ)

Jogos probléma, hogy főként a nyílt tengerek felől érkező támadás ellen a parti államok miként védekezzenek, ha a mai korszerű utasszállító repülőgépek repülési sebessége átlagosan 900 km/óra, így a 12 tengeri mérföldet nem kevesebb, mint 90 másodperc alatt teszik meg. Nyilvánvalóan ilyen esetekben nincs elég idő tényleges és hatékony védekezésre, ezért a nemzeti légtérek maximális védelme érdekében a tengerparttal rendelkező államok a nemzetközi légtérben zajló légiközlekedésre sajátos rendészeti jogokat alkalmaznak.

A világon elsőként az Egyesült Államok már a második világháború után – az egyéni vagy a kollektív önvédelem természetes jogára hivatkozva,³³ nemzetbiztonsági célokból vezérelve létrehozta Alaszka partjai közelében (380 tengeri mérföldig kiterjesztve) a Légvédelmi Azonosítási Övezetét (Air Defence Identification Zone – ADIZ). Az ADIZ átmeneti övezet, lényegében az állam által egyoldalúan³⁴ a nemzeti légtér oldalhatárának a parttól számított 200 tengeri mérföldig történő kiterjesztése, amely olyan köztes intézmény a nemzetközi és a nemzeti légtér határán, amelyet a nemzetközi jog nem tilt. Az ADIZ elsősorban olyan területeken kerül kijelölésre, ahol nagy kiterjedésű vízfelület található a szuverén állam partjaihoz közel. Ugyanakkor hangsúlyozni szükséges, hogy az állam nem a szuverenitás igényével lép fel az érintett nyílt tenger feletti légtérben, hanem csak megfigyelési, beazonosítási jogot követel magának.³⁵ A sajátos rendészeti jog gyakorlása az ADIZ zónákban a nemzetvédelmi szempontokon túl növeli a légtér átláthatóságát, ezzel csökkentve a levegőben történő összeütközés lehetőségét, segítséget nyújt a kutatás-mentésben és stratégiaiailag tervezhetőbbé, kiszámíthatóbbá teszi a nyílt tenger légtérében végzett repülési forgalmat. A légvédelmi azonosítási zónákra nemzetközi egyezmény nem született, így a vonatkozó szabályokat – a vonatkozó belső és nemzetközi normák tiszteletben tartásával – az államok egyoldalúan állapítják meg.

Ugyanakkor jogi kérdésként merül fel, hogy mennyire tekinthető egyoldalú nemzeti aktussal létesített nemzetvédelmi légi zóna a nemzetközi joggal összeegyeztethetőnek és jogszerűnek a nyílt tengerek feletti szabad átrepülésben. A kiterjesztésnek a nemzetközi jogi alapja az, hogy az államnak repülésbiztonsági és önvédelmi alapon joga van egyoldalúan kötelezettségeket előírni a nemzeti légtérbe belépő légi járművel szemben. Ez a kötelezettség arra irányul, hogy a légi jármű vezetője köteles az ADIZ-övezetbe lépéskor magát azonosítani. A kiterjesztésnek ugyanakkor nincs jogi alapja abból a szempontból, hogy a légi jármű vezetője arra legyen kötelezve, hogy az ADIZ-követelményeket akkor is betartsa, ha

³² Plane Attack Shocks Moscow, Miami News, February 10, 1961. p. 1.; French Try To Soothe Red Anger, Miami News, February 11, 1961. p. 1.

³³ Az Egyesült Nemzetek Alapokmánya 51. cikk, (1956. évi I. törvény).

³⁴ Az egyoldalú (unilaterális) állami jogi aktus általános jelleggel az állam által alkotott akaratnyilatkozat, amelynek a célja, hogy nemzetközi síkon joghatást idézzon elő. Az egyoldalú aktus jogi kötőereje a jóhiszeműség elvén, valamint az azt létrehozó állam ez irányú szándékán nyugszik, amennyiben az világos és közérthető módon lát napvilágot.

Csatlós Erzsébet: Az egyoldalú állami aktusok nemzetközi jogi helyzete. Miskolci Jogi Szemle, 2010/1. sz., 134., 144. o.

³⁵ Butler, Richard J.: Sovereignty and Protective Zones in Space and Appropriate Command and Control of Assets, Research Report AU/ACSC/034/04, 2001. p. 15.

nem akar a nemzeti légtérbe berepülni. Ebben az esetben nem köteles a szabályokat követni, mert azt csak azoknak kell betartania, akik a nemzeti légtérbe kívánnak berepülni.³⁶

Az ADIZ azonosítási zónák létjogosultságát leginkább az Egyesült Államokat ért polgári repülőgépekkel végrehajtott tragikus terrortámadás bizonyította, amely ugyan belföldi fuvarozásnak minősült, és nem a nyílt tenger felől érkezett, mégis az elkövetési módja miatt közvetlen hatással volt az ADIZ-övezetek világszintű kialakításának folyamatára. A békeidőben elkövetett háromezer ártatlan ember halálát okozó terrortámadás következtében az Egyesült Államok az ADIZ-övezetbe történő belépéshez és az ott végrehajtott repüléshez minden légi jármű számára sokkal szigorúbb azonosítási szabályokat ír elő. Az Egyesült Államok partjaitól számított 200 mérföldes körzetben (Kalifornia partjainál az Egyesült Államok ADIZ zónája 400 mérföldre kiterjesztett) csak az a polgári légi jármű repülhet, amelyik azonosította magát, függetlenül attól, hogy az utazás célállomása (rendeltetési helye) az Egyesült Államok területén van vagy más országban található.

Minden ország elemi érdeke, hogy nyílt tengeren a nemzetközi összeköttetés biztosított legyen. A nyílt tenger felett közlekedő légi járművek üzemelésük során azonban még véletlenül sem sérthetik más államok területi felségjogát, mert a parti tengerrel rendelkező országok védelmi fegyvereiktől nincsenek megfosztva, azok használatára jogosultak.

2001. április elsején az amerikai haditengerészet Lockheed EP-3E ARIES II típusú elektronikai felderítő repülőgépe egy kínai gyártmányú Shenyang J-8II típusú elfogó vadászrepülőgéppel összeütközött, amelynek következtében a kínai pilóta a gépével a tengerbe zuhant és életét veszítette. A súlyos incidens azért következhetett be, mert a kínai vadászpilóta a felderítő repülőgépet sajátosan értelmezett „elzavarással” veszélyesen, ún. Top Gun stílusban (3 méteren belül még az e-mail címét is megmutatva) megközelítette. A nehezen manőverezhető, fegyver nélküli felderítőgép összeakadt a kínai pilóta vadászgépével, amely lezuhant, míg a négy hajtóműves amerikai katonai gép a kínai Hajnan-sziget repülőterén sikeres kényszerleszállást hajtott végre. Az eset Hajnan szigetétől délre, a partvonalától számított 70 tengeri mérföldre, azaz nemzetközi légtérben történt.³⁷

A kínai kormány diplomáciai jegyzékében rögtön a kínai légtérbe engedély nélkül történő behatolásra hivatkozott és két jogalapot talált arra, hogy az amerikai repülőgép megsértette Kína területi szuverenitását.

- Kína kormánya egyrészt kijelentette, hogy a Dél-kínai-tengerben található Spratly- és Paracel-szigeteket magáénak tekinti, így ezektől a szigetektől kell mérni a 12 tengeri mérföldes határt, azaz az amerikai katonai repülőgép nemzeti légtérben haladt.

Az említett szigetek jogi sorsa azonban kétséges, mert a többnyire lakatlan, de kiaknázható ásványkincsekkel és gazdag halállománnyal rendelkező szigetek feletti ellenőrzés jogáról hosszú idő óta több térségbeli állam (Tajvan, Vietnam, Fülöp-szigetek és Malajzia) vitában áll, így Kína hivatalosan nem tudta érvényesíteni a területi felségjogát.³⁸

³⁶ Gill, Terry D. – Fleck, Dieter: The Handbook on the International Law of Military Operations – Air Law and Military Operations. Oxford University Press, 2010. p. 307.

³⁷ CRS Report for Congress – China-US Aircraft Collision Incident of April 2001: Assessments and Policy Implications, Order Code RL30946, Pp. 1–21.

³⁸ 2015. május 26-án a kínai kormány nyilvánosságra hozta stratégiai Fehér Könyvét, amelyben kijelentette, hogy a parti tenger helyett a nyílt tengeri oltalmazást helyezi előtérbe. Az anyagban Kína nyomatékosította, hogy a „szuverenitás szemszögéből Kína fejlesztései és építkezései a szigetein semmiben sem különböznek azoktól az építkezésektől, melyek az ország belső területein zajlanak”, továbbá hangsúlyozta, hogy a „dél-tengeri ügyekbe a külső felek beavatkozása provokatív” jellegűnek minősül. A szigetek sorsa komoly feszültség a térségben, ráadásul a vitatott Spratly szigetek Kína nagyszabású építkezésbe és új repülőtér létrehozásába kezdett. Az

- Kína kormánya másrészt kijelentette, hogy a légtér feletti ellenőrzés jogát beleszámítja a tengerjogi egyezmény által, az állam tengeri területének számító, a szárazföldről számított 200 tengeri mérföldes körzetben található kizárólagos gazdasági övezetbe.

A speciális identifikációs zóna egyoldalú kialakításáról a kínai kormány kinyilatkoztatást az incidens megtörténte előtt nem tett, erre egészen 2013-ig kellett várni. Így a kínai ADIZ hiányában maradt a Tengerjogi Egyezmény (1982) értelmezése, amely szerint a kizárólagos gazdasági övezetben az altalaj természeti kincseinek a kiaknázása és a halászat joga illeti meg a parti államot, de a légtér feletti uralom nem. Érdemes itt megjegyezni, hogy az Egyesült Államok – bár az egyik legnagyobb tengeri hatalom – nem részese a Tengerjogi Egyezménynek, csak annyi kötelezettséget vállalt, hogy annak előírásait a nemzetközi szokásjoghoz alkalmazkodva betartja.³⁹

A repülőgépet George W. Bush elnök szavaival élve a kínaiak „megbabrálták”.⁴⁰ Tették ezt a kínaiak annak ellenére, hogy nem léphettek volna be az amerikai katonai légi járműbe, mert béke idején annak fedélzete kvázi repülő államterületnek számít, azaz amerikai joghatóság alatt áll. A nemzetközi jog ezen alapvető szabálya azonban nem mindig talál követőkre, ezért – valószínűleg az általános tapasztalatból kiindulva – még a kényszerleszállás közben a 23 fős amerikai személyzet tagjai a repülőgép fedélzetén „törtékeztek”, és megpróbálták a legfontosabb szoftvereket, berendezéseket megsemmisíteni, hogy azok idegen kézbe ne kerüljenek. A repülőgépet a kínaiak csavarról csavarra átvizsgálták és a katonai gépet később hiányos állapotban – nemzetközi jogot sértve – darabjaiban visszaadták, miközben a letartóztatott személyzetet a nemzetközi jog előírásának megfelelően szabadon engedték.

IV. Repülés a Szerződő Államok légterében

A repülés határokat átívelő természetéből adódik nemzetközi jellege. Az Egyezmény címéből (Egyezmény a Nemzetközi Polgári Repülésről) lényegében a vörösről a feketére⁴¹ lehet következtetni. A cím ugyanis egyértelműen jelzi a jogalkalmazónak, még ha az Egyezmény szövegében ez a tény külön nincs is kiemelve, hogy az Egyezmény szabályai a nemzetközi polgári repülésekre alkalmazandóak, a belföldi polgári repülésekre nem. Az elhatárolásnak a repülések végrehajtása szempontból nincs jelentősége, mert az ICAO-tagállamokra nézve a tagságból eredő kötelezettség, hogy a nemzetközi szabványokat a saját nemzeti szabályaikba foglalják. Ilyen értelemben a tagállamok iparági szereplői a nemzetközi szabványokat alkalmazzák a belföldi polgári repülések végrehajtásakor is. Az elhatárolás lényege, hogy a belföldi polgári repülések eseteiben bekövetkezett események, viták, vizsgálatok tekintetében az Egyezménynek nincs kötelező jogi ereje, arra hivatkozni nem lehet.

Az Egyezmény szempontjából akkor *nemzetközi* a légijárat, ha a légijárat egynél több szuverén állam területe feletti légterén halad át. [96. cikk b)] A nemzetközi légijárat menetrendszerű, rendszeres forgalom lebonyolításával *kereskedelmi* céllal akkor üzemel, ha a

építkezés felett az amerikai haditengerészet járőrgépe, fedélzetén a CNN tévéstábjaival 2015 májusában átrepült, miközben a kínaiak számtalanszor távozásra szólították fel a szerintük légtérrel sértő repülőgépet.

Zord Gábor László: A nyílt tengeren is tényező lett Kína. Magyar Nemzet, 2015/122. sz., 16. o.

³⁹ Malone, James L.: The United States and the Law of the Sea after UNCLOS III., Law and Contemporary Problems (Vol: 46. No. 2), 1983. Pp. 29–36.

⁴⁰ Kukis, Mark – Arms, Katherine: Bush to China: Return Plane, Crew, United Press International, 2 April, 2001.

⁴¹ A *rubro ad nigrum* – vörösről a feketére (következtetni), azaz valamely törvény szövegének értelmét a törvény címéből megvilágítani, magyarázni. (A középkorban a glosszátorok idején szokás volt a jogszabály egyes fejezeteinek címét vörössel, a szövegét pedig fekete betűvel írni.)

Bánk József (szerk.): 3500 latin bölcsesség. Szent Gellért, Budapest, 1993. 10. o.

légifuvarozó a légijáratot ellenszolgáltatás fejében, utasok, poggyász, posta vagy áru szállítása céljából teljesíti. [96. cikk a)]

A nemzeti légtérbe történő berepüléshez azonban a másik állam légi járműve minden körülmények között köteles:

- *nem menetrendszerű repülés* esetében az Egyezményben vállalt feltételeket megtartania;
- *menetrendszerű repülés* esetében pedig az Egyezményben vállalt feltételek megtartásán túl a kereskedelmi tevékenység végzése céljából a külföldi állam hozzájárulását vagy engedélyét megszereznie.

IV.1. A nem menetrendszerű repülés joga és feltételrendszere

A tagállamok egyetértenek abban, hogy a többi Szerződő Állam *nem menetrendszerű* légijáratot lebonyolító légi járművének *joga van az Egyezmény feltételeinek megtartásával a Szerződő Államok*

- területére berepülni, vagy felette leszállás nélkül átrepülni; és
- azon nem kereskedelmi célból leszállni.

E jog gyakorlásához *előzetes engedély szerzésére nincs szükség*, az az Állam azonban, amelynek területe fölött átrepülnek, *megkövetelheti a leszállást*. (5. cikk)

Az Egyezményhez történő csatlakozás tényénél fogva ezeket a repülési jogokat minden nem menetrendszerű légijáratot lebonyolító légi jármű gyakorolhatja. Az Egyezményben a légi jármű nem kereskedelmi célból történő leszállásának jogát a jogalkotó azokra az esetekre érti, amikor a légi jármű berepül vagy átrepül egy másik Szerződő Állam légtére felett úton a célállomás felé, de a repülés során meteorológiai, műszaki vagy más repülésbiztonsági okok (rosszullét, renitens utas) miatt leszállni kényszerül. Az ilyen jellegű leszállási manőver végzéséhez előzetes engedélyre nincs szükség, mert a tagállamok kötelesek ezekben a kiélezett helyzetekben rugalmasságot tanúsítani, a leszálló légi járműnek segítséget nyújtani és leszállását engedélyezni. Ha a kereskedelmi tevékenységet végző (turistákat szállító) nem menetrendszerű légijárat útja során az országok nemzeti légterét szabadon használja, de a repülésbiztonságot veszélyeztető problémák miatt leszállni kényszerül, ott kereskedelmi tevékenységet – máshol, mint a célállomás – nem folytathat.

Az ICAO Tanácsa a nem menetrendszerű repülés fogalmát nem definiálta, meghatározását a nemzeti (belső) jogra hagyta. A nem rendszeresen közlekedő légi járművek a gyakorlatban általában kereskedelmi céllal (turistajáratok) vagy egyéb célokkal (például segélyszállítmány) üzemelnek. A nem menetrendszerű repülések leginkább ismert formája a bérelt különjárat, más néven *charter* járat. A charter járat üzemeltetője nem előre publikált menetrend alapján, nem államközi szerződések égisze alatt közlekedik, szolgáltatásának árait szabadon állapítja meg, így nincs kitéve tarifaegyeztetési mechanizmusnak. A légi jármű csak akkor jogosult utasokat, árut, poggyászt vagy postát díjért, illetve bérlet keretében nem menetrendszerű nemzetközi légijáraton szállítani, ha az a felvétel vagy kirakás helye szerinti Állam jogát nem sérti. Amennyiben sérti, az Állam jogosult az ilyen jellegű repüléseket az általa szükségesnek tartott rendelkezésnek, feltételnek vagy korlátozásnak alávetni. (5. cikk)

A nem menetrendszerű üzemeléshez (szükséghelyzetben lévők megsegítésére szolgáló repülések, alkalmi jellegű, megrendelésre végzett repülések) tehát előzetes engedély szerzésére nincs szükség. Ezzel szemben a menetrendszerű üzemelők kötelesek megszerezni a két tagállam között folytatandó kereskedelmi tevékenység végzéséhez az érintett felek között létrejött kétoldalú légügyi megállapodásokban biztosított *külön engedélyeket*. Ebből az következik, hogy a rugalmasan kezelt nem menetrendszerű (például charter járat) légi fuvarozó könnyen előnyhöz juthat a menetrendszerűen üzemelők kárára, ezért a jogalkotó a nem menetrendszerű légijáratok mozgásterét leszűkítette. Ennek alapján bármely Szerződő

Állam kérheti a nem menetrendszerű járatok leállítását, ha úgy értékeli, hogy ezek hátrányosan befolyásolják azon menetrendszerű légi járatainak érdekeit, amelyeket azokon a területeken üzemeltetnek, ahol az Egyezmény alkalmazandó. Mindegyik Szerződő Állam teljes körű tájékoztatást követelhet a végrehajtott szállítási módok mindegyikének jellegéről és terjedelméről.

Kétségtelen, hogy a nem menetrendszerűen közlekedő légi járművek szabadabban üzemelhetnek, de ez mégsem jelenti szó szerint azt, hogy engedély nélkül repülhetnek egyik vagy másik Állam szuverén légterében:

1. A nem menetrendszerűen közlekedő légi járműveknek ugyan joguk van úton a célállomás felé *előzetes engedély* nélkül a Szerződő Államok területére berepülni, leszállás nélkül átrepülni vagy *nem kereskedelmi célból*⁴² (pl. vészhelyzet, műszaki hiba, időjárási viszonyok miatt) leszállni, azonban ezeket a jogokat csak és kizárólag a repülési szabályok betartásával, az *Egyezmény feltételeinek a megtartásával* gyakorolhatják. (5. cikk)
2. A feltételeket az ICAO nemzetközi szabályaival összhangban a külföldi Állam repülési szabályaiban, engedélyezési eljárásaiban nemzeti szinten szabályozza, és megköveteli a légterét használó részéről e szabályok és eljárások követését. A gyakorlatban a nem menetrendszerűen közlekedő járat vezetője előzetesen közli a repülés tényét, repülési tervet nyújt be és ebben értesíti azokat az Államokat, amelyek területe feletti légterben a repülőgép majd elhalad. Amennyiben a légi jármű nem rendelkezik érvényes repülési tervvel, vagy rendelkezik, de a repülési szabályokat a repülőgép vezetője a szuverén Állam légterében repülve nem tartja be, akkor az az Állam, amelynek területe fölött átrepülnek, *megkövetelheti a leszállást*, és a nem menetrendszerű járat vezetőjével szemben intézkedést foganatosíthat.
3. A Szerződő Államok nemcsak leszállíthatják a repülőgépet, hanem fenntartják maguknak azt a jogot, hogy repülésbiztonsági szempontból *az engedélyezett útvonal megtartását követeljék meg* az olyan légi járműtől, amely megközelítésre nem alkalmas vagy megfelelő repülési berendezésekkel el nem látott területek fölé kíván berepülni, illetve hogy az *ilyen repülést külön engedélyhez kössék*. (5. cikk)

A tagállamok intézkedéseket fogatosítanak annak biztosítására, hogy a területük fölött repülő vagy egyéb repülési műveletet végrehajtó légi járművek valamint a saját nemzetiiségi felségjelüket viselő légi járművek bárhol tartózkodjanak, *megtartsák a repülésre és a repülési műveletekre vonatkozó helyi szabályokat és rendelkezéseket*. A rendelkezéseket megszegő személyek üldözéséről a Szerződő Államok *gondoskodni kötelesek*. (12. cikk)

IV.1.1. Előzetes engedély nélküli repülés

A légtér biztosítása, felderítése és aktív védelmezése elsőrendű feladat minden ország számára, hiszen az esetleges ellenfél csapása leginkább innen várható. A nagy hatótávolságú légtérfelderítő eszközök, a minden eseményt a legapróbb részletekig megfigyelő műholdak összefogott rendszerben dolgoznak, és a központ számára olyan adatokkal szolgálnak, melyek alapján a légtér változása pontosan lekövethető, a szükséges intézkedések végrehajtásra azonnal kiadhatók. Az államok légterüket a nap huszonnégy órájában védik. A légtér jogosulatlan igénybevétele esetén a légvédelem azonosítás céljából bármely légi járművet

⁴² Az Egyezmény szempontjából „nem kereskedelmi célból történő leszállás” az olyan leszállás, amelynek nem célja az utasok, poggyász, áru vagy posta felvétele illetőleg kirakása. Chicagói Egyezmény, XXII. fejezet, Meghatározások. [96. cikk d)]

feltartóztathat (elfoghat) és meghatározott esetekben leszállásra felszólíthat. A felszólításnak nem engedelmeskedő légi járművel szemben kényszerítő eszközöket lehet alkalmazni.

Különös eset történt 1987. május 28-án a kora reggeli órákban. A 19 éves nyugatnémet Mathias Rustnak sikerült magánrepülőgépevel mélyen berepülnie a világon az egyik legjobban védett szovjet légtérbe és leszállnia a moszkvai Vörös téren. Bár két ízben riasztották a légvédelmet, sőt elfogó vadászgépek emelkedtek a jól látható célpontra, mégis a szovjet légvédelem a vizsgálóbizottság beszámolója szerint megengedhetetlen gondatlanságból és határozatlanságból nem alkalmazott harci eszközöket.

Miért repül be egy amatőr kezdő pilóta jogellenesen és szándékosan katonák által védett idegen légtérbe? A Cessna repülőgépgyártó cég vezetősége szerint reklám céljából találták ki az akciót, [Fanz Josef Strauss (1915–1988) bajor miniszterelnök– ezt a teóriát erősítve – a maga vezette Cessna típusú repülőgéppel érkezett Moszkvába tárgyalni], Mathias Rust állítása szerint ilyen látványos cselekedettel szeretett volna a béke harcosaként híres ember lenni. Ugyanakkor az is lehet, hogy egy jól megszervezett és időzített politikai akcióról volt szó, amelyet nem lehetett egyedül kivitelezni. A feszült nemzetközi helyzetben az események egybeestek az európai nukleáris töltetű közép-hatótávú rakéták leszerelését szolgáló szovjet-amerikai megállapodás tervezett szövegezésével és a körülötte zajló NATO-vitával. Ha a gépet lelövik – és erre nagyon nagy esély volt –, akkor a Szovjetunió iránt akkoriban megnőtt bizalom gyengítése céljából az enyhülést ellenzők provokációra hivatkozva felléphetek volna annak érdekében, hogy a szovjeteket elszigeteljék és a genfi leszerelési tárgyalásokat hátráltassák. Egy biztos és tény, hogy Mathias Rust a mesék varázssipkás törpikéje, az atomkorszak nagy huszárvágását végző Köpenick kapitánya,⁴³ ahogy a korabeli újságírók nevezték, engedély nélkül berepült egy másik állam szuverén légtérébe és szándékosan, szisztematikusan megsértette a nemzetközi légügyi és repülésbiztonsági előírásokat.⁴⁴

Mi van a jogon túl? A történelem, a társadalmi és a hétköznapi emberi viszonyok, amelyekben ott van e két befolyásos európai ország és népének emlékeiben hordozott erősen

⁴³A német Köpenick történelmi város, amely világhírét a nagy csalónak Wilhelm Voignak (1849–1922) köszönheti, aki szinte egész életét, közel 40 évet töltött börtönben különböző vagyon elleni bűncselekmények elkövetéséért. 1906-ban 56 évesen, röviddel szabadulása után, boltokból kapitányi egyenruhákat szerzett és azokat magára öltve sikeresen tesztelte hatásukat. Ennek eredményeképpen egy őrmestert és négy gránátos katonát arra szólított fel, hogy kövessék Köpenick városába. Ott katonáival elfoglalta a városházát, majd a pénztárkönyvek meghamisításának vádjával letartóztatta a polgármestert és a kincstárnokot. A kasszából 4002 márkát és 37 pfenninget vett ki, amelyről egykori börtönigazgatója nevének aláírásával átvételi tanúsítványt állított ki. A városházáról a vasútállomásra hajtott és civil ruháját felöltve a tömegben eltűnt. 10 nappal később letartóztatták. Négy év börtönbüntetést kapott lopásért, okirat-hamisításért, hivatalos közeg személyazonosságával történő visszaélésért, valamint személyi szabadság jogtalan korlátozásáért. Az „arcpirító pofátlanság” mosolyt fakasztott az emberek arcára és II. Vilmos (1859–1914) császár 1908-ban a közben hősé vált „köpenicki kapitányt” kegyelemben részesítette.

Földes György: A köpenicki kapitány. <http://www.168ora.hu/artek/a-kopenicki-kapitany-58660.html>.

⁴⁴A Cessna-172P típusú D-ECJB lajstromjelű, egymotoros, eredetileg négyülékes gép, motorja mindössze 160 lóerős, legnagyobb sebessége 220 kilométer óránként. Az üzemanyag tartályába hat és fél óras repüléshez elegendő üzemanyag fért. Rustnak öt órai repülés és 750 kilométer kellett ahhoz, hogy a Helsinki/Malmi (EFHF) katonai célokat szolgáló, de kisebb repülőgépeket fogadó repülőtérre – rendkívül alacsonyan repülve, néhány hetes repülési engedéllyel és alig 50 óras repülési gyakorlattal a birtokában – Moszkva város szívére a folyó felől megközelítve elérje célját és helyi idő szerint délután 7 óra körül simán landoljon. A téren autogramot osztogatott és az emberekkel beszélgetett. A rendőrök azt hitték, hogy egy filmszínész forgatás után „sztárolja” magát. Csak két óra elteltével tartóztatják le. A vád: határsértés, jogellenes berepülés, nemzetközi repülési szabályok megsértése, továbbá rosszindulatú huliganizmus, rosszhiszemű garázdaság, a közrend durva megsértése. A Szovjetunió Legfelsőbb Bíróságának Büntető Tanácsa Mathias Rustot 4 év szabadságvesztésre ítélte.

Sipos Attila: Mathias Rust esete. Madách Imre Gimnázium – Madách Kupa verseny, kézirat, 1987. november.

determinált múlt. A politikai provokációra azonban a diplomácia és a nemzetközi jog segítségével megfelelő választ adtak a felek, amely a hidegháború (1947–1991) végéhez közeledtével még szorosabbra fonta a két ország kapcsolatait. Volt azonban a hihetetlen akciónak egy nem várt, de rendkívüli hozadéka: a szovjet légvédelem hírnevén ejtett kiköszörülhetetlen csorba és szégyen lehetőséget adott Mihail Gorbacsov SZKP főtitkárnak arra, hogy a legfelsőbb, a változásellenes katonai vezérkart eltávolítsa, így biztosítva az utat a híressé vált peresztrojka (átstrukturálás) és glasznoszty (nyíltság) néven ismertté vált átfogó reformok elfogadásához.

Mathias Rustnak a másik állam területére csak akkor lett volna joga berepülni, ha az Egyezmény feltételeit megtartja. E feltételeket azonban nem tartotta be, mert repülési terve az ellenőrzött légtérre nem volt, a felszállás után rádióját kikapcsolta, miközben minden lehetséges hullámhosszon próbálták a finn légiforgalmi irányítók figyelmeztetni, hogy navigációs hibát követett el és rossz irányba repül, leszállási helynek Stockholm Bromma repülőtérét adta meg, miközben nem oda tartott. Minden lehetséges szabályt kijátszott, sőt amikor a szovjet vadászgépek felfedezték, körözni kezdett, rosszhiszeműen annak látszatát keltve, hogy eltévedt.

A Chicagói Egyezmény világosan fogalmaz: a Szerződő Államok a polgári repülést nem használhatják fel az Egyezmény célkitűzéseivel ellentétes célra. (4. cikk) Az állami szuverenitás mindenkor tiszteletben tartása mellett a felek együttműködésre kötelezettek. A *repülésre vonatkozó szabályokat* állami hovatartozás szempontjából történő megkülönböztetés nélkül, a nemzetközi légiforgalomban részt vevő minden Szerződő Állam légi járművére alkalmazni kell, és e szabályokat a légi járművek a másik Államba történő *belépés*, az onnan *távozás* és a *területén tartózkodás* során *kötelesek megtartani*. (11. cikk)

A keretszabályokon túl az Egyezmény 2. Függelékében a Repülési szabályokban (lényegében, mint a közúti közlekedés KRESZ-szabályaiban) az ICAO kötelező eljárásként, szabványban határozza meg a nemzetközi polgári repülés szabályos menetét. A 2. Függelék tartalmazza az általános, a látvarepülés (Visual Flight Rules – VFR) és a műszeres repülés (Instrument Flight Rules – IFR) szabályait, amelyek egytől egyig szabványok, így betartásuk a tagállamokra nézve kötelező. Ennek alapján az államhatár átlépéséhez a pilótának a felszállás előtt repülési tervet kell benyújtania, és magához a tényleges felszálláshoz előzetes engedélyt kell kérnie. A repülés teljes időtartalma alatt az illetékes légiforgalmi szolgálattal rádió-összeköttetésben kell állnia, és főszabályként az általa kért és kijelölt repülőtéren kell fel- és leszállnia. A repülés biztonságos végrehajtása céljából meteorológia adatok és információk birtokában kell lennie. A repülési szabályok szerint történő üzemelésért mindig a légi jármű parancsnoka felel, akinek joga van a parancsnokságának ideje alatt a légi jármű üzemeltetésével kapcsolatos minden kérdés végső eldöntésére.

Az *ellenőrzött légtérben* (a légiforgalmi irányítás felügyelete alá tartozó) történő repüléshez tehát két alapvető követelmény teljesítése szükséges:

- A repülésbiztonság és az államhatár átlépése miatt a légiforgalom szervezés szempontjából kiemelt jelentőséggel bír, hogy legkésőbb 30 perccel a repülés előtt *repülési tervet* (Flight Plan – FPL) nyújtson be a légi jármű üzemeltetője a légiforgalmi szolgáltatóhoz. A légtér légiközlekedési célú igénybevétele a légiforgalmi szolgáltató részére benyújtott és elfogadott érvényes repülési terv alapján történik, nélküle repülni nem lehet.
- A másik alapkövetelmény, hogy a légi járművek fedélzetén válasz-jeladó (transzponder) legyen elhelyezve, amely automatikus válaszokat küld a földön levő állandóan kérdező impulzusokat kisugárzó másodlagos (szekunder) radarnak. Ebben a rendszerben a földi radarállomásról sugárzott rádiójel kezdeményezi a légi jármű fedélzetén levő másik állomás rádiójelének a kisugárzását, majd a beérkező válaszokat érzékeli és azokat a feldolgozóegységhez továbbítja. Használatával a radarképernyőn

az adott légi jármű jellemző adatai kerülnek megjelenítésre, így a légiforgalmi irányító látja a légi jármű hívójelét, pontos helyzetét, sebességét, magasságát, sőt mozgásának tendenciáit is.

Lényegében e két szofisztikált adattartalomról rendelkezésre álló információk alapján a légiforgalmi irányítók engedélyekkel és konkrét utasításokkal biztonságosan tudják irányítani a saját illetékességi területükön belül a légiforgalom áramlását.

IV.2. A menetrendszerű repülés joga és feltételrendszere

A Chicagói Egyezmény létrejöttkor a nagyhatalmak érdekei repülési kérdésekben annak függvényében különböztek, hogy ki milyen helyzetben volt és mekkora veszteséget szenvedett el a II. világháborúban. *Tekintettel arra, hogy Amerika területén nem zajlott fizikai értelemben vett harcászati tevékenység, ennek következtében az Egyesült Államok a légiközlekedés szabadságát és teljes liberalizációját javasolta.* Ezzel szemben a hatalmas veszteségeket szenvedő, kevés használható és főleg bombázó repülőgéppel rendelkező Nagy-Britannia olyan rendszer létrehozását szorgalmazta, amelyben erősen korlátozott a verseny, és kereskedelmi kérdésekben maguk a tagállamok döntenének.

A tárgyalások eredményeként az államok döntési szabadságát hirdető brit elv kerekedett felül, meghatározva ezzel a mai napig érvényesülő, a menetrendszerű légijáratok üzemeléséhez szükséges engedélyek és hozzájárulások két- vagy többoldalú légügyi megállapodásokban rögzített rendszerét. Ebben a rendszerben a Szerződő Államok területe feletti vagy területére irányuló *menetrendszerű nemzetközi légijárat az illető Állam külön engedélyével vagy egyéb hozzájárulásával*, valamint az engedély, illetve a hozzájárulás feltételeinek megfelelően *tartható fenn*. (6. cikk) Más szóval a tagállamok nemzeti légtérben más országok menetrendszerűen közlekedő légitársaságai csak és kizárólag az állami szinten kötött két- vagy többoldalú megállapodások alapján, a légi szabadságjogok által biztosított feltételek betartása mellett végezhetnek kereskedelmi tevékenységet. Ezzel szemben a nemzetközi légtérben ilyen jellegű külön engedélyekre, hozzájárulásokra nincs szükség, mert a nyílt tengerek felett húzódó nemzetközi légtérben a repülés teljes szabadsága áll fenn.

A légügyi megállapodások rendszere egy történelmi helyzet és kompromisszum eredménye,⁴⁵ amely a mai napig alapjaiban határozza meg az országok között létrejött légiszállítási tevékenységet, a nemzetközi polgári repülést.

IV.2.1. Légi szabadságjogok

A Chicagói Egyezmény nem szól a *menetrendszerű nemzetközi légijáratok* szabadságjogairól. Ezeket a szabadságjogokat – a chicagói rendszer jogforrásaihoz tartozó – két kiegészítő egyezmény tartalmazza: a Nemzetközi Légijáratok Átmenő Forgalmáról szóló Egyezmény és a Nemzetközi Légifuvarozási Egyezmény (1944).⁴⁶

⁴⁵ Cheng, Bin: The Law of International Air Transport. Stevens and Sons, 1962, Pp. 7–9.; Wissmann, Gerhard: A repülés története – Ikarosztól napjainkig, Táncsics, Budapest, 1964. 487.o.

⁴⁶ Az ICAO a „két” és az „öt” szabadságjog egyezményekben meghatározott feladatokat – az azokban foglalt feltételeknek és rendelkezéseknek megfelelően – látja el. [66. cikk a)] Magyarország 1973. január 15-én csatlakozott a Nemzetközi Légijáratok Átmenő Forgalmáról szóló (International Air Services Transit Agreement – IASTA), az ún. két szabadságjog tranzitegyezményhez (ICAO Doc 750; 1973. évi 15. törvényerejű rendelet), amelyet eddig 130 ország ratifikált. A Nemzetközi Légifuvarozási Egyezménynek (International Air Transport Agreement), az ún. öt szabadságjog megállapodásnak a legtöbb ország, köztük hazánk sem vált részesévé. Az egyezményt 2015 végéig csak 11 ország ratifikálta.

A repülésre vonatkozó nemzetközi jogi szabályok egységes rendszerként kezelendők, amelyek keretjellegű szabályozást biztosítanak. A Chicagói Egyezmény oly módon szabályozza a polgári légiközlekedés nemzetközi vetületét, hogy repülésbiztonsági, repülésvédelmi és műszaki minimum követelményeket állít fel az államok egymás közötti viszonyaiban, de a további, főleg kereskedelmi kérdéseket a kétoldalú légügyi megállapodásokra bízta. Az államközi légügyi megállapodások megkötése az előfeltétele annak, hogy két állam között a felek országaiban bejegyzett és kijelölésre kerülő légifuvarozók által kereskedelmi célú menetrend szerinti légiforgalom indulhasson meg. Kereskedelmi céllal tevékenységet akkor végez a légifuvarozó, ha utast, poggyászt, postát vagy árut szállít meghatározott díjért vagy bérlet keretében meghatározott útvonalon, kereskedelmi jogok birtokában. (5. és 7. cikk)

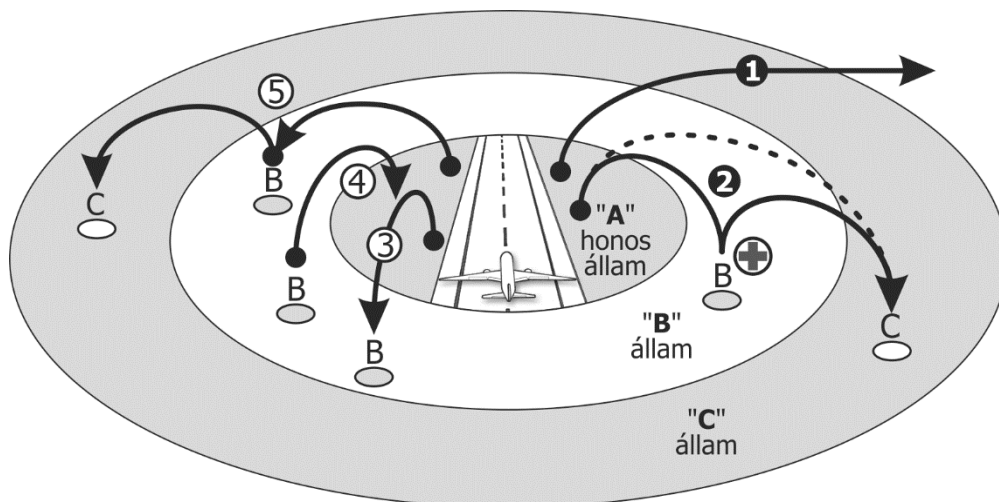
A légügyi megállapodásokban a felek a kölcsönösség (*reciprocitás*) nemzetközi jogi alapelv érvényre juttatásával kijelölik az üzemelő légitársaságokat és meghatározzák a célállomásokat, a kapacitást valamint a járatok sűrűségét, továbbá itt biztosítják egymás számára a legfontosabb piaci hozzáférési jogokat: a kereskedelmi jogokat. A kereskedelmi jogok azok a privilégiumok, amelyeket a menetrendszerű nemzetközi légiközlekedésben alkalmaznak, nem feledve, hogy a tagállamok *teljes és kizárólagos joggal* rendelkeznek a területük feletti légtérben, azaz a saját szuverén döntéseiktől függ az, hogy mely légitársaságokat, milyen útvonaljogokkal és milyen *légi szabadságjoggal* engednek kereskedelmi tevékenység végzése céljából a légterükbe berepülni, repülőtereiken kereskedelmi tevékenységet végezni. A *légi szabadságjog* (traffic rights) piaci hozzáférési jog. A nemzetközi polgári repülés kereskedelmi és jogi gyakorlatában két állam között fennálló viszonyt jelöl, amelyben a felek meghatározzák légitársaságaiknak illetve lajstromozott légi járműveiknek az egymás területén és területe felett a menetrendszerű repülés közben gyakorolható kereskedelmi jogokat.

A Nemzetközi Légijáratok Átmenő Forgalmáról (IASTA) szóló Egyezmény értelmében a részes államok biztosítják a többi tagállam számára a *menetrendszerű nemzetközi légijáratok* tekintetében technikai jogként is emlegetett két tranzit szabadságjogot:

Tranzitjogok (1–2)

1. Jogosultság (A) ország légitársaságának másik (B) ország, vagy (C) ország légtere felett, leszállás nélküli átrepülésre.

2. Jogosultság (A) ország légitársaságának egy másik ország légterében repülve technikai okok (például vészhelyzet, műszaki hiba, rossz időjárási viszonyok, üzemanyag-felvétel) miatt – nem kereskedelmi forgalom céljából – leszállni.



A Nemzetközi Légifuvarozási Egyezmény értelmében az egyezmény részes államai biztosítják a többi tagállam számára a *menetrendszerű nemzetközi légijáratok* tekintetében az 1. és a 2. tranzit szabadságjogokon túl a 3. 4. és az 5. kereskedelmi szabadságjogokat.

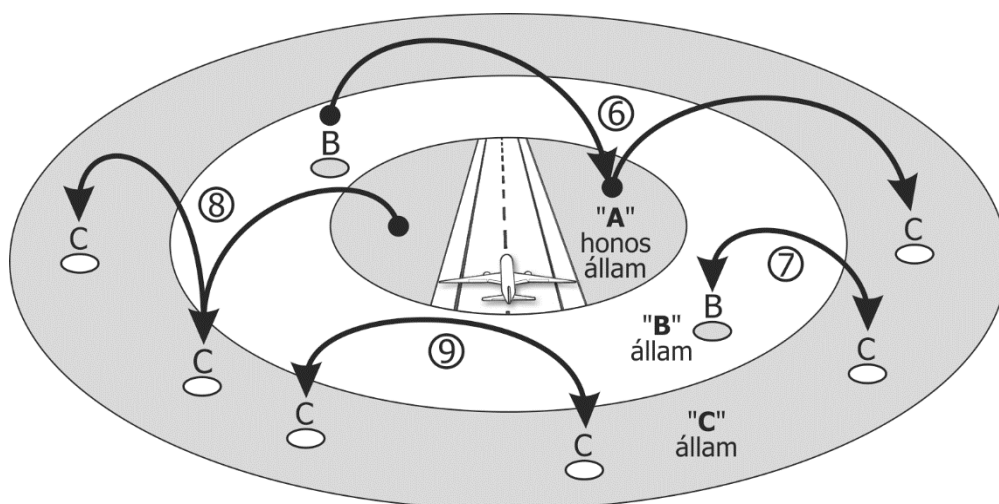
Kereskedelmi jogok (3–9)

3. Jogosultság (A) ország légitársaságának, hogy kereskedelmi célból a szerződéses partner (B) országába üzemeljen.

4. Jogosultság (A) ország légitársaságának, hogy kereskedelmi célból a szerződéses partner (B) országból vissza az anyaországba (A) üzemeljen.

5. Jogosultság (A) ország légitársaságának kereskedelmi célú üzemelésre (B) ország és harmadik (C) ország közötti útvonalon úgy, hogy az üzemelés kezdő- vagy végállomása az (A) anyaországban van.

[Ez a szabadságjog (akár az alábbi 6. és a 7.) csak (C) ország beleegyezésével gyakorolható.]



A légügyi megállapodásokban a szerződő felek a fentiekben bemutatott szabadságjogok további kombinációival éltek és a *menetrendszerű nemzetközi légijáratok* tekintetében újabb 6. és 7. kereskedelmi szabadságjogokat alkottak.

A 8. és a 9. kabotázs kereskedelmi szabadságjogok a tengerjogból erednek.

6. Jogosultság (A) ország légitársaságának két másik, (B) és (C) országok között – két szakaszban – kereskedelmi célú üzemelésre úgy, hogy az üzemelő légitársaság, átszállópontként az anyaország (A) repülőtérét használja.

7. Jogosultság (A) ország légitársaságának, hogy kereskedelmi célból két másik, (B) és (C) ország között az (A) anyaország légitársasága által, az anyaországon kívül, annak érintése nélkül üzemeljen.

8. Jogosultság (A) ország légitársaságának (C) vagy akár (B) ország két belső pontja között kereskedelmi célú üzemelésre úgy, hogy az útvonal kezdő- vagy végállomása az (A) anyaországban van (nagy kabotázs).

9. Jogosultság (A) ország légitársaságának, hogy (C) vagy akár (B) ország két belső pontja között kereskedelmi célból üzemeljen az (A) anyaországon kívül, annak érintése nélkül, tisztán belföldi forgalmi tevékenységet végezve (kabetázs).

A kabotázs jog főleg a nagy területtel és nagy légtérrel rendelkező országok esetében bír jelentőséggel, mert a belföldi forgalom itt jelentősebb, gazdaságossági szempontból itt

vonzóbb ilyen jellegű kereskedelmi tevékenység végzése. Az Egyezmény főszabályként kimondja, hogy bármely tagállamnak jogában áll a kabotázs jog használatát *megtagadni* más Szerződő Állam légi járművétől, és ezzel megakadályozni, hogy saját területén utasokat, árut, poggyászt és postát vegyen fel, és ezeket díjazás vagy bérlet keretében belső területének más pontjára szállítsa. (7. cikk)

Az Egyezmény határozottan tiltja a *kifejezetten kizárólagossági alapon* nyújtott kabotázs előjogok biztosítását a másik félnek vagy éppen a kabotázs jognak a másik féltől történő elfogadását. (7. cikk) A hangsúly a „kifejezetten kizárólagossági alapon” van. Ebből az következik, hogy kabotázs jog az államok által nem kizárólagossági alapon adható. Az EU tagországain belül például teljesen megengedett a kabotázs jog használata, amellyel gyakran élnek az unió tagállamaiban bejegyzett közösségi légifuvarozók [példaként akár Magyarországon bejegyzett légitársaság bármikor repülhet Párizs (LFPG) és Lyon (LFLL) között, ha gazdaságilag megéri], ugyanakkor harmadik országok légitársaságai nem élhetnek az EU-n belül a kabotázs jogokkal.

V. Összegzés

A Chicagói Egyezményben az állami légtér teljes és kizárólagos szuverenitásának az elismerése, a menetrendszerű járatok kereskedelmi tevékenységét külön engedélyhez vagy egyéb hozzájáruláshoz történő kötése a kormányzatokat igen jelentős szerephez juttatta. Az államok többsége érthetően, piacaik védelmében a kétoldalú (*pactum bilaterale*) világot részesítette előnyben. A kereskedelmi szempontból létfontosságú légi szabadságjogok tényleges kiosztása az országok között zajló diplomáciai, kereskedelmi és állami szintű légügyi tárgyalások eredményeként született meg. A légtereiket, így a szerződő államok a két- vagy többoldalú légügyi megállapodásokban csak annyiban nyitották meg, amennyiben az az érdekeiket szolgálta.

Az államok között létrejött több mint 3500 légügyi megállapodás a légiközlekedési iparág szereplői számára idővel egyre inkább akadállyá vált, ezért főként a fejlett országok részéről folyamatos lett a törekvés a változtatásra. Ez a változás a liberalizált, piaci alapon szerveződő és működő, a versenyjog szabályai által felügyelt az ún. Nyitott Égbolt típusú megállapodások elterjedésében nyilvánult meg. A Nyitott Égbolt megállapodásokban a szerződő felek kölcsönösen megnyitják egymás felé piacaikat, amelynek következtében légitársaságaik a repülési jogok nagy részét szabadon gyakorolhatják. A liberalizált rendszerben a részes államok véglegesen kivonulnak az egymás közötti légiforgalom olyan gazdasági döntéshozó rendszeréből, mint a kapacitások, a tarifák, a menetrendek és a légi járatok engedélyezése, ezzel rábízák magukat az egységesen szabályozott piac törvényeire.

A liberalizációs törekvés megalapozta az iparág konszolidációját, az egységes égbolt kialakulását és a verseny fejlődését, miközben teret engedett a radikális változások átfogó érvényesülésének, az új iparági és kereskedelmi megoldások megvalósulásának. A többoldalú berendezkedésre történő áttérés évtizedek óta tart, és egy napon végbe fog menni. Az emberiség ezzel megvalósíthatja egy újabb álmát, és a polgári repülés adta eszközökkel a népek és nemzetek közötti összefogással egy békésebb világot fog teremteni, mert a békében és csakis a békében „a Légi Óceán egyesíti az embereket!”⁴⁷

⁴⁷ Albert Plesman (1889-1953) a világ első kereskedelmi céllal alapított légitársaságának (1919) a KLM Királyi Légitársaság alapítójának híres, szállóigévé vált mondata.