

Sipos Attila

A POLGÁRI LÉGI JÁRMŰ JOGI STÁTUSZA

A légi jármű jogi státusza kiemelkedő jelentőséggel bír. A légi jármű ahhoz az államhoz tartozik, amelynek lajstromába be van jegyezve. A légi jármű fedélzetén elkövetett cselekmények tekintetében a lajstromozó államnak joghatósága van. A polgári és állami légi járművek elhatárolása azért lényeges, mert a Chicagói Egyezmény (1944) kizárólag a polgári légi járművekre alkalmazható, míg az állami légi járművekre nem. A repülésben lévő polgári légi jármű ellen fegyvert használni tilos. A nemzetközi jog ugyanakkor biztosítja az Egyesült Nemzetek valamelyik tagja ellen irányuló fegyveres támadás esetében az egyéni vagy kollektív önvédelem természetes jogát.

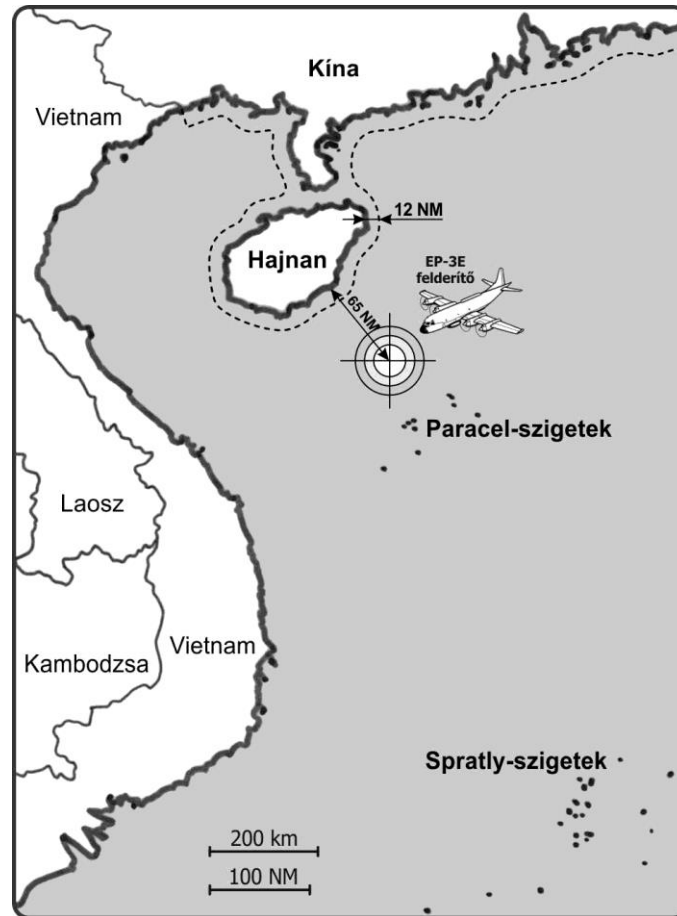
Kulcsszavak: polgári és állami légi jármű, pilóta nélküli légi jármű, légi jármű honossága, repülésben lévő polgári légi jármű elleni fegyverhasználat és tiltása

BEVEZETŐ

A Chicagói Egyezményt 1944. december 7-én a háború lezárása előtt 52 ország alkotta meg. A Chicagói Egyezmény fő célja a nemzetközi polgári repülés kereteinek, annak technikai és szabályozási feltételrendszerének megalkotása és a békének a repülés adta eszközökkel történő megteremtése volt. A Chicagói Egyezmény legfontosabb rendelkezései közül kiemelkedik a nemzeti légtérben az állam teljes és kizárólagos szuverenitásának kimondása, a nem menetrendszerű és menetrendszerű légi járatok jogainak meghatározása, valamint a polgári és állami légi járművek elhatárolása. Bár a polgári és állami légi járművek elhatárolása a Chicagói Egyezményben csak példálózó jelleggel történt meg, és a légi járművek fogalmával is adós maradt a jogalkotó, mégis a polgári és állami légi járművekről szóló 3. cikk kiemelten fontos szabálya lett a nemzetközi légi közlekedésnek. Később a jogalkotó a légi jármű fogalmát a Chicagói Egyezmény Függelékében megfogalmazta és a részletes szabályozás kidolgozásával, annak a nemzeti jogban történő beépítés kötelezettségével tiszta viszonyokat teremtett a polgári légi járművek jogi megítélésére vonatkozásában. A tanulmány célja, hogy a polgári légi járművek jogi helyzetét felvázolja, és gyakorlati szempontból bemutassa.

A katonai körökben jól ismert Hajnan-sziget melletti katonai incidens számos a nemzetközi jogot érintő kérdést vetett fel. Ilyen a jelen tanulmány vizsgálódási körébe tartozó az ún. kvázi repülő államterület jogi sorsa vagy a polgári és állami légi járművek közötti elhatárolás jogi következménye. 2001. április elsején az amerikai haditengerészet Lockheed EP-3E (Aries II) típusú elektronikai felderítő repülőgépe egy kínai gyártmányú Shenyang J-8II típusú elfogó vadászgéppel összeütközött, amelynek következtében a kínai pilóta a géppel a tengerbe zuhant és életét veszítette. A súlyos baleset azért következhetett be, mert a kínai vadászpilóta a felderítő repülőgépet sajátosan értelmezett elfogással, „elzavarással”, veszélyesen, ún. Top Gun stílusban (3 méteren belül, egy szelet papíron még az e-mail címét is felmutatva) megközelítette. A nehezen manőverezhető, fegyver nélküli felderítőgép összeakadt a kínai pilóta vadászgéppel, amely lezuhant, míg a négy hajtóműves amerikai katonai gép a kínai Hajnan-sziget repülőterén

kényszerleszállást hajtott végre. Az eset Hajnan szigetétől délre, a partvonalától számított 65 tengeri mérföldre, azaz nemzetközi légtérben történt [1].



1. ábra Hajnan-sziget melletti katonai incidens (2001)

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

- Kína kormánya indokolásában 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 a 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 [2];
- Kína kormánya indokolásában kiemelte, hogy a nemzeti légtér feletti ellenőrzés jogát beleszámítja a Tengerjogi Egyezmény (1982) által, az állam tengeri területének számító, a szárazföldről számított 200 tengeri mérföldes körzetben található kizárólagos gazdasági övezetbe.

A kínai kormány azonban az incidens előtt nem tett kinyilatkoztatást a Légvédelmi Azonosítási Zónájának (ADIZ) egyoldalú kialakításáról, erre egészen 2013-ig kellett várni. Így a kínai ADIZ-zóna [3] hiányában maradt a Tengerjogi Egyezmény 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. Ez a 200 tengeri mérföld hosszú övezet 12 tengeri mérföld állami területnek minősülő parti tengerből, és 188 tengeri mérföld nem állami területnek minősülő tengerből áll, amely utóbbi felett (mivel a légtér nemzetközi) mindenki szabadon átrepülhet. 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 [4].

A repülőgépet George W. Bush elnök szavaival élve a kínaiak „megbábrálták” [5]. Tették ezt mindazok ellenére, hogy a kínaiak nem léphettek volna be engedély nélkül az amerikai katonai légi járműbe, mert béke idején annak fedélzete repülő államterületnek számít, így az amerikai joghatóság alatt áll. A nemzetközi jog alapvető szabályai azonban nem mindig találnak követőkre, ezért – valószínűleg az általános tapasztalatból kiindulva – még a kényszerleszállás közben a 23 fős amerikai személyzet tagjai a repülőgép fedélzetén „törtek-zúztak” és megpróbálták a legfontosabb szoftvereket, berendezéseket megsemmisíteni, hogy azok idegen kézbe ne kerülhessenek. A repülőgépet a kínaiak csavarról csavarra átvizsgálták és a katonai gépet később hiányos állapotban – nemzetközi jogot sértve – darabjaiban visszaadták, a letartóztatott személyzetet a nemzetközi jog előírásának megfelelően szabadon engedték. A veszteséget szenvedő kínai félnek nem sikerült a tengerjog szabályainak sajátos értelmezésével igazát bizonyítania, ugyanakkor érvelésében a Chicagói Egyezmény szabályaira sem hivatkozhatott, mert az állami (katonai) légi járművekre az Egyezmény nem alkalmazható.

LÉGI JÁRMŰ

A légi jármű fogalma

A Chicagói Egyezmény rendelkezéseiben nem találjuk a légi jármű fogalmi meghatározását. Az Egyezmény a légi járművek felség- és lajstromjелеiről szóló 7. Függeléké ugyanakkor pontos definíciót tartalmaz: a légi jármű bármely olyan szerkezet, amelynek levegőben maradását a légkörben a levegővel való kölcsönhatás segíti, amely nem azonos a föld felszínére ható ellenhatással [6].

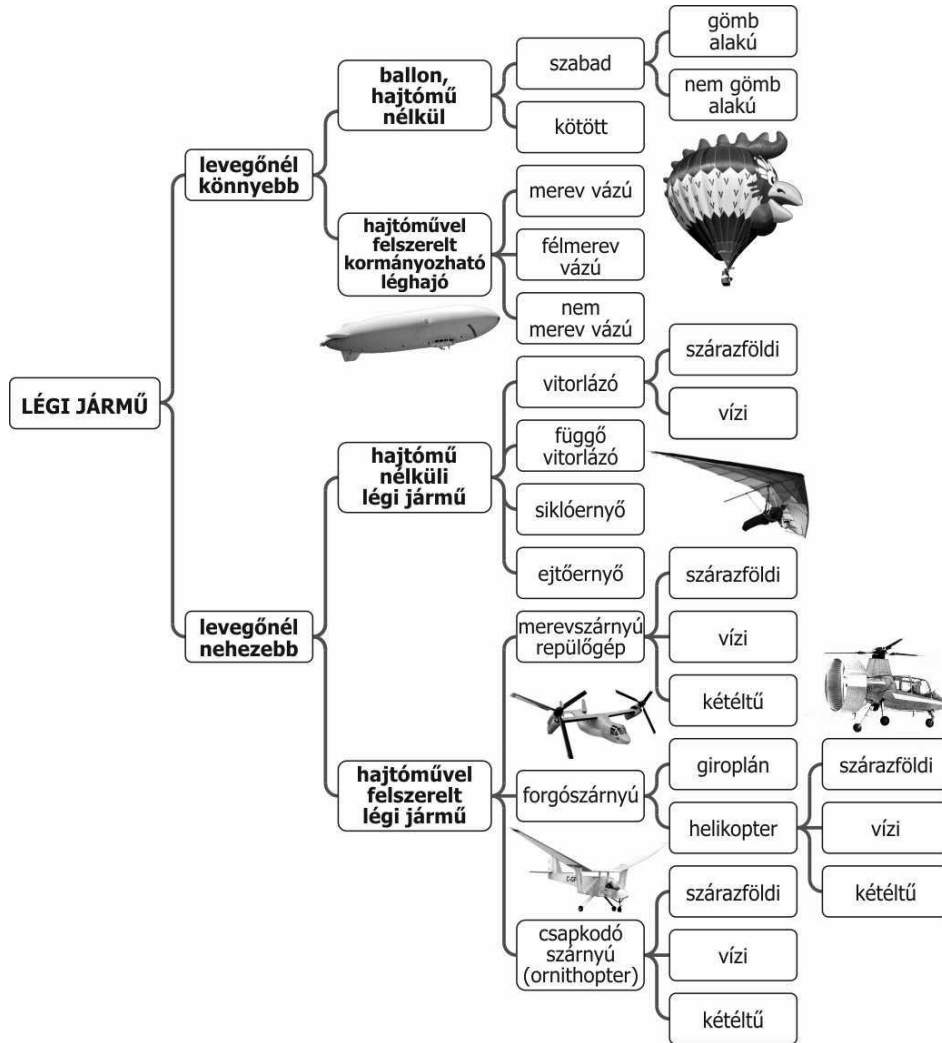
Ez a kölcsönhatás:

- ➔ a levegőnél *nehezebb* légi járművek esetén az aerodinamikai felhajtóerőtől származik, mert ezek a légi járművek a repülés közben a felhajtóerőt elsősorban az aerodinamikai erőkből nyerik;
- ➔ a levegőnél *könnyebb* légi járművek esetén a fajsúlykülönbségből származik, mert a levegő felhajtóereje tartja ezeket a légi járműveket a levegőben.

A *légi jármű* ezért tág fogalom, amelybe a hagyományos értelemben vett széles- és keskenytörzsű utasszállító repülőgépeken túl a helikopterek, a ballonok, a léghajók, a vitorlázó repülőgépek, de még a papírsárkányok is beletartoznak. Az előbbiekből így az következik, hogy minden repülőgép légi jármű, de nem minden légi jármű repülőgép.

A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) Tanácsa 1967 novemberében úgy döntött, hogy a légpárnás siklóhajó nem tartozik a légi járművek fogalmi körébe, így erre a közlekedési eszközre a tengerjogi szabályok alkalmazandók (igaz, nem minden tagállam értett egyet ezzel

a döntéssel). [7] Az ekranoplán (párnahatás repülőgép), amely átmenetet képez a légpárnás siklóhajó és a repülőgép között, a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) szerint hajónak minősül. Az űrrepülőgép ugyanakkor csak felszálláskor nem minősül légi járműnek, hiszen akkor rakéta meghajtással közlekedik és hagyja el a Föld felszínét, de leszálláskor már légi járműként viselkedik, mert *a levegővel való kölcsönhatás segítségével* száll le. [8] Mindezek ellenére a légtérbe belépő, a világűrből visszatérő űreszkozt az államok nem minősítik légi járműnek, jogilag űreszkozként tartják nyilván [9].



2. ábra Légi járművek rendszerezése

Az ábrán feltüntetett légi járművek közül a nemzetközi polgári repülésben (a személy- és áruszállításban) kiemelkedően a repülőgépeknek és a helikoptereknek van jelentősége. A repülőgép olyan a levegőnél nehezebb, erőgép-meghajtású légi jármű, amely a repülés közben a felhajtóerőt elsősorban a repülés adott szakaszaiban rögzített helyzetben maradó felületeire ható aerodinamikai reakciók révén nyeri. A helikopter olyan, a levegőnél nehezebb légi jármű, amelynek levegőben maradását egy általában függőleges tengelyre szerelt egy, vagy több erőgép meghajtású rotorlapáton képződő felhajtóerő biztosítja.

A pilóta nélküli légi járművek a táblázatba nem kerültek külön besorolásra, mert az itt meghatározott légi járművek bármelyike lehetne pilóta nélküli is egyben.

Pilóta nélküli légi járművek

Az olyan légi jármű, amelyik pilóta nélküli repülésre alkalmas, a Szerződő Államok területe fölött pilóta nélkül az illető állam külön engedélyével és az engedély feltételeinek megfelelően repülhet (8. cikk). A II. második világháborúban már több állam alkalmazott olyan légi járművet, amely személyzet nélküli repülésre volt alkalmas, így nem véletlen, hogy már az Egyezmény is foglalkozik ezzel a kérdéssel. A pilóta nélküli repülés fejlődése szorosan kapcsolódik a katonai alkalmazásokhoz, mert általánosságban igaz, hogy a háborúk és a fegyveres konfliktusok a mozgatórugói a repülőgépekkel és más technikai eszközökkel kapcsolatos kutatásoknak és fejlesztéseknek. A Habsburg Birodalom katonai erői már a XVIII. század közepén használtak Velence bombázására személyzet nélküli ballonokat. Motorral hajtott társaik, a pilóta nélküli légi járművek az I. világháborúban jelentek meg. A II. világháború egyik legismertebb robotrepülőgépe, a németek által kifejlesztett és nagy számban gyártott, támadó céllal alkalmazott, megtorló fegyvernek elnevezett (V-1) rakétahajtású repülőeszköz volt. A második világháború után a pilóta nélküli légi járművek fejlesztésére irányuló tervek alábbhagytak, és a légi robotokat elsősorban katonai gyakorlatoknál, légi célpontok utánzására alkalmazták. A hidegháború idején felderítő és megfigyelő eszközként kerültek felhasználásra.

A Bikini-szigeteken végzett atomkísérleteknél például regisztráló műszerekkel, szenzorokkal felszerelt pilóta nélküli megfigyelő repülőgépeket alkalmaztak, amelyek sértetlenül tértek vissza a 350 km-re fekvő támaszpontra a halálos radioaktív sugárzással telt robbanás körzetéből. A Bikini-atoll (korallzátonyokból felépülő szigetsorozat) a Marshall-szigeteken 23 szigetből álló 8,8 négyzetkilométernyi terület, amelyen az Egyesült Államok 1946–1958 között 23 atombombát és hidrogénbombát robbantott fel. A Bikini-sziget volt a helyszíne a magyar származású Teller Ede (1908–2003) által kifejlesztett hidrogénbomba első felrobbantásának is, amelyet 1956-ban egy amerikai katonai (állami) légi járműről dobtak le.

Az 1980-as és az 1990-es évek fegyveres konfliktusaiban indult igazán rohamos fejlődésnek ez az eszköz, és ma már ritkaságszámba megy az az ország, amelynek fegyveres erejében ne lenne rendszeresítve a pilóta nélküli légi járművek valamelyik típusa [10].

A pilóta nélkül repülő polgári légi jármű első bemutatkozására 1947. szeptember 23-án került sor. Egy átalakított Douglas C-54 típusú négymotoros utasszállító Skymaster (DC4) repülőgép – az út fel- és a leszállási szakaszát kivéve – közvetlen emberi beavatkozás nélkül repült megszakítás nélkül az Egyesült Államokból Angliába [11]. A technológia egyre elterjedtebbé vált és az egyszer vagy többször felhasználható, a repüléséhez aerodinamikai erőket igénybe vevő, Pilóta Nélküli Légi járművek (UAV) napjainkra elérték azt a fejlettségi szintet, hogy bizonyos feladatok végrehajtásában hatékonyabban és biztonságosabban működnek, mint a hagyományos repülőgépek. A távirányítással, programozott önirányítással, illetve kombinált irányítással működő légi robotok a katonai alkalmazásból sokrétű módon kerültek át a polgári élet területeire. Napjainkban már az autópályák forgalmát ellenőrzik, a vízállást és a határt figyelik, de a növényvédelemben és a régészeti kutatásokban is segítséget nyújtanak. Az UAV-k látványos elterjedése következtében a nemzetközi és nemzeti szintű részletes szabályozás elkerülhetetlenné vált.

A Szerződő Államok kötelezettséget vállalnak a pilóta nélküli légi járműveknek a polgári légi járművek számára nyitva álló körzetekben történő ellenőrzésére. A jogalkotó célja a polgári légi járművek zavartalan nemzetközi közlekedésének biztosítása (8. cikk). Tekintettel arra,

hogy az Egyezmény a nemzetközi polgári repülésre alkalmazandó, az ICAO szabályozói hatáskörrel a pilóta nélküli légi jármű üzemelésére csak akkor rendelkezik, ha az egy másik Szerződő Állam területe felett repül. A technika forradalmi elterjedése részletesebb nemzetközi szintű jogi szabályozást követel meg. Az ICAO-nak ezért meg kell határoznia [12] a Vezető nélküli Légijármű Rendszer (UAS), [13] ezen belül a polgári felhasználásban elterjedt Távirányított Repülőgépek Rendszere (RPAS) minimális üzemelési feltételeit, az eszköz jelekkel/jelzésekkel történő ellátását, lajstromba vagy nyilvántartásba vételét, az üzemeltetéshez szükséges engedélyeket, a szakszemélyzet képezését, az alkalmazási kör meghatározását és a légi közlekedési felelősségbiztosítás kérdését [14].

POLGÁRI ÉS ÁLLAMI LÉGI JÁRMŰVEK

A polgári és állami légi járművek elhatárolása

A jogalkotó az Egyezmény alkalmazhatósága tekintetében félreérthetetlenül és határozottan (*expressis verbis*) fogalmaz, amikor kijelenti, hogy az Egyezmény csak és *kizárólag* a *polgári légi járművekre* alkalmazható, míg az *állami légi járművekre nem* (3. cikk). Az elhatárolás fontossága ellenére az Egyezményben mégsem került pontos meghatározásra a polgári légi jármű fogalma. Ehelyett inkább példászerű felsorolásban foglalja össze a jogalkotó, hogy az állami közhatalmi funkciók (*acta iure imperii*) ellátása során mi minősül állami légi járműnek. Így állami légi járműnek kell tekinteni: a katonai, a vám- és a rendőri szervek céljára szolgáló légi járművet [3. cikk b)]. Tekintettel arra, hogy ez a felsorolás nem tételes (*taxative*), ezért az állami légi járművek kategóriájába tartoznak még: a kutató-mentő, a légimentő, a Nemzetközi Vöröskereszt, [15] a parti őrség, a humanitárius segélyszállító, a földmérési-térképészeti felmérő, a speciális feladatokat ellátó például rabokat, menekülteket szállító, valamint az állami vezetőket kiszolgáló légi járművek.

A polgári és állami légi járművek közötti tiszta elhatárolás jelentőséggel bír. A legfontosabb, hogy az állami légi járművekre a nemzeti jog belső szabályai vonatkoznak, vagyis az Egyezmény szabályai nem. Az elhatárolás másik fő aspektusa a jogi és hatósági követelményekből eredő különbségek, amelyek a repülési feladatok végrehajtása során az eltérő engedélyezési folyamatokban és üzemeltetési eljárásokban nyilvánulnak meg.

Az állami légi járműveket a katonai, míg a polgári gépeket a polgári légügyi hatóság veszi nyilvántartásba. Lényeges azonban kiemelni, hogy az állami és polgári repülőgépek megkülönböztetése önmagában nem a légi járművek regisztrálásával (például polgári légi járműveknek kötelező a lajstromjelet használni, míg a katonainak nem), vagy éppen azok tulajdonjogi bejegyzésével, vagy éppen technikai jellegzetességeik, hanem az adott tevékenység céljával, annak végzésével függ össze. A funkcionalitás alapján a légi járművet elsősorban az általa végzett szolgáltatás, a végrehajtandó feladat kategorizálja. Több aspektust szükséges megvizsgálni: mi a célja a repülésnek, milyen hajózó személyzet (polgári vagy katonai) hajtja végre a repülési műveletet, milyen repülési terv és engedélyek alapján végzi a személyzet a repülést, illetve mit szállít a légi jármű. Például, ha a polgári repülőgép parancsnoka szigorúan titkos vagy titkos minőségű diplomáciai poggyászt szállít, az a légi jármű nem minősül államinak. A diplomáciai poggyász nem minősül feladott poggyásznak, és ezen poggyász átvizsgálása – az előre biztosí-

tott mentesség kivételekor – kötelező. A diplomáciai poggyász fuvarozásáért kizárólag a diplomáciai futár tartozik felelősséggel. A diplomáciai futár hiányában az utazás időtartama alatt – jogszabályban meghatározott felhatalmazás alapján – a légi jármű parancsnoka felel. A parancsnokpilótát a diplomáciai poggyászt alkotó csomagok számát feltüntetető hivatalos okmánnyal kell ellátni, őt azonban diplomáciai futárnak nem lehet tekinteni [16].

Egyértelműen államinak számítanak a katonai éles-, gyakorló- vagy bemutató repülések, a katonai titkos küldetések, a rutin katonai szállítási műveletek és a rendvédelmi célú repülések. Állami repülésnek számít az is, ha a katonai vadászgép vagy bombázó, katonai személyzettel, de polgári repülési tervet használva repül át egyik repülőtérről a másikra. A polgári és katonai együttműködés az ún. Rugalmas Légtérfelhasználás (FUA) koncepció szerint kétfajta repülést ismer: az Általános Légiforgalmi (GAT) repülést, amely az ICAO szabályai, kiemelten az Egyezménynek a repülési szabályokról szóló 2. Függelékében előírtak szerint végrehajtott repülést jelent; és a Műveleti Légiforgalmi (OAT) repülést, amely nem kereskedelmi, nem hobbi, nem sport célzatú, hanem az állami (katonai) vagy közhasznú műveleteket végrehajtó, főleg katonai légi járművel végzett repülés.

Ha az állam a polgári légi járművet állami, katonai célokra vesz igénybe, akkor a légi jármű államinak minősül: például állami vezetők, delegáció szállításakor, vagy a polgári légi járművek békaidőben történő repülésekor, ha a légi jármű speciális feladatokat, katonai jellegű szállításokat hajt végre meghatározott honvédelmi, valamint szövetségesi igények és követelmények teljesítésére (például katonák vagy elfogott személyek szállítása, segélynyújtó szakemberek vagy segélyszállítmány célba juttatása, kutató-mentő feladatok).

Az EgyptAir (MSR) Boeing 737 típusú légi járművel üzemelő nem menetrendszerű 2843-as számú polgári járata 1985. október 10-én úton Kairóból (HECA) Tuniszba (DTTA) állami megrendelésre, fegyveres katonai őrizet mellett terroristagyanús személyeket szállított. Az amerikaiak joggal éltek a gyanúval, hogy a járaton több olyan érintett terrorista személy tartózkodik, akik részt vettek az Achille Lauro tengerjáró hajó hatalomba kerítésében. A légi járművet nemzetközi vizek felett az Egyesült Államok haditengerészetének F-14 Tomcat típusú vadászgépei elfogták és az Olaszország területén (Szicília) található Észak-atlanti Szerződés Szervezet (NATO) bázisára leszállásra kényszerítették. A Népi Front Palesztina Felszabadításáért (PFLP) terrorszervezet 1985. október 7-én hatalmába kerítette a Földközi-tengeren, egyiptomi felségvízen az Alexandriából – Port Saidba hajózó Achille Lauro elnevezésű luxushajót. Az akció során egy zsidó származású amerikai állampolgár utas, Leon Klinghoffer (1916–1985) az életét vesztette. A terroristák a gyilkosságot eltitkolták, még az áldozat feleségének sem árulták el tettüket, aki mindvégig abban a tudatban volt, hogy férjét csak elzárták. A javarészt amerikai nyugdíjasokból álló utazóközönség biztonságáért tárgyaló egyiptomi hatóságok az emberölés bűncselekményéről nem tudva – amerikai felhatalmazással – szabad elvonulást biztosítottak a terroristáknak, akik az EgyptAir repülőgépén menekültek. Az Achille Lauro (és utasai) hatósági átvételekor azonban kiderült a gyilkosság, ezért az amerikai légierő és a haditengerészet különleges hatos SEAL alakulata akcióba lépett. Ez az incidens volt a légi közlekedés-védelem történetének első olyan ismert esete, ahol egy külföldi légierő vadászrepülőgépe egy polgári légi járművel szemben ilyen jellegű okból fellépett [17].

Az előbbi ügyben az eljárás jogszerűségét megkérdőjelező tiltakozás az ICAO Tanácsa elé nem érkezett, de nem is érkezhetett, mert a polgári légi jármű állami célból történő felhasználása következtében a légi jármű államinak minősült. [18] Az Egyezmény hatálya alá kizárólag a polgári légi járművek tartoznak, ezért ha a légi fuvarozás állami légi járművel kerül végrehajtásra, akkor erre a repülésre a nemzeti jog belső szabályai és eljárásai lesznek az irányadók. Az Egyezmény értelmében az állami légi jármű vezetőjének lehetősége van dönteni – a repülési feladatára és természetére tekintettel – arról, hogy a katonai vagy a polgári légiforgalmi irányítás felügyelete alatt repüljön. A repülés végrehajtásakor és az állami légi járművek engedélyének a kiadásakor végig megkülönböztetett figyelemmel kell lenni a polgári légi járművek biztonságos repülésére [3. cikk *d*]). Elsősorban a biztonság miatt az állami és polgári repülés közötti kapcsolat stratégiaileg kiemelt jelentőséggel bír, amely a gyakorlatban (főként a repülés végrehajtása során) rendkívül szoros és hatékony együttműködést jelent [19].

Az állami légi járművekre speciális szabályok és eljárások vonatkoznak, ezért a nemzeti légügyi hatóságnak kiemelt feladata és egyben felelőssége, hogy a besorolási elvek maradéktalanul érvényesüljenek, a gyakorlatban a megkülönböztetés egyértelműen történjen. Míg a repülés szabályszerű végrehajtásakor a polgári légi járművek (főleg a nem menetrendszerű forgalomban) viszonylag nagy szabadsággal rendelkeznek, addig az állami légi járművek csak külön államközi megállapodás, vagy esetenként kiadott engedély alapján és ezek feltételeinek megtartásával repülhetnek át más Szerződő állam területe felett, illetve szállhatnak le annak területén [3. cikk *c*]).

POLGÁRI LÉGI JÁRMŰ ELLENI FEGYVERHASZNÁLAT

Jogos fegyverhasználat polgári légi járművel szemben

Fő szabályként a repülésben lévő polgári légi jármű ellen fegyvert használni tilos.

A fegyverhasználat tiltása nem új gondolat, már az ENSZ Alapokmányának 2. cikk (4) bekezdése is megköveteli, hogy a szervezet tagjai a nemzetközi érintkezéseik során tartózkodjanak (1) a más állam területi épsége, vagy (2) politikai függetlensége ellen irányuló, vagy (3) az ENSZ céljaival össze nem férő egyéb erők alkalmazásától, az erőkkel való fenyegetéstől [20]. A tiltás ellenére az állam erőköt, kivételesen (korlátozott mértékben, módon, célból és ideig) és csak akkor alkalmazhat, ha az államterület védelme céljából a megtámadott állam az önvédelem jogával él. Az önvédelem gyakorlásának nélkülözhetetlen feltétele (*conditio sine qua non*) a fegyveres támadás [21]. Jögalapja az ENSZ Alapokmány 51. cikke, amely biztosítja az Egyesült Nemzetek valamelyik tagja ellen irányuló fegyveres támadás esetében az egyéni vagy kollektív önvédelem természetes jogát. A fegyveres támadás nem egyszerűen erők alkalmazása, hanem annak legsúlyosabb esete. Önvédelmi céllal a fegyveres beavatkozás joga kizárólag és jogszerűen az államot illeti meg. Az önvédelem csak akkor jogszerű, ha azt arányosan alkalmazzák és annak szükségessége megállapítható [22]. E jog gyakorlása során a nemzet védelme érdekében a támadással arányban álló fegyverhasználat egészen addig megengedett, amíg az ENSZ Biztonsági Tanácsa a nemzetközi béke és a biztonság fenntartására szükséges rendszabályokat a támadóval szemben meg nem tette [23]. A 2001. szeptember 11.-ét követően az Egyesült Államok és az Egyesült Királyság által – az Al-Káida iszlamista terror-szervezettel szoros kapcsolatban álló – afganisztáni Talibán rezsim ellen indított fegyveres támadás esetében a Biztonsági Tanács azonban nem rendelt el fegyveres szankciót, ugyanakkor

határozatában elismerte „az egyéni és kollektív önvédelem jogát” [24]. Ez úgy értelmezhető, hogy az adott helyzetben a Biztonsági Tanács nem kívánt élni az ENSZ Alapokmányában kapott jogkörével a támadó elleni fegyveres intézkedést illetően, hanem szabad utat engedett az Egyesült Államok önvédelmének [25].

Polgári légi jármű ellen fegyveres beavatkozásra tehát csak azokban a kivételes esetekben van lehetőség, amikor a polgári légi járműveket fegyveres támadásban vagy fegyverként használják. Ha a polgári légi járművet az egyik állam a másik állam ellen irányuló fegyveres támadásra használja (ide tartozik a katonai, partizán- vagy zsoldos csapatok szállítása is), [26] akkor ennek következményeként a polgári légi jármű állami légi járműnek minősül, így kikerül az Egyezmény hatálya alól. Az Egyezmény hatálya alól a polgári légi jármű több esetben is kikerülhet, elsősorban akkor, ha a légi jármű állami feladatot hajt végre, továbbá ha háborús és szükséghelyzet áll fenn, vagy ha az incidens a belföldi forgalomban történik. Ez utóbbira példa az Egyesült Államokat ért 2001. szeptember 11-én történt terrortámadás. A Chicagói Egyezmény azért nem alkalmazható, mert a terrorcselekmény nem a nemzetközi repülés során történt, hanem belföldi repülési környezetben, belső célpontok ellen, amelyet a terroristák a megtámadott ország belföldi légitársaságainak a repülőgépeivel [United Airlines (UAL), American Airlines (AAL)] hajtottak végre. Így ebben az esetben az Egyezmény 3. cikkének a tiltását és vonatkozó szabályait nem kötelező alkalmazni. A gyakorlatban természetesen nincs így, mert az Egyesült Államok az ICAO tagja és a tagságból eredően eleve beépítette a nemzeti jogrendjébe és belső eljárásaiba az elfogással kapcsolatos, az ICAO által meghatározott szabályokat és azok végrehajtására – minden, a területe felett történő repülésre vonatkozóan – kötelezettséget vállalt.

Háborúban az Egyezmény rendelkezései nem érinthetik a Szerződő Államok cselekvési szabadságát, akár hadviselő felek, akár semlegesek. Ugyanez az elv vonatkozik arra a Szerződő Államra, amely szükséghelyzetben levőnek [27] nyilvánítja magát, és ezt a tényt az ICAO Tanács tudomására hozza. Háborús és szükséghelyzetben tehát az érintett tagállamok dönthetnek úgy, hogy az Egyezmény cikkeit – részben vagy teljes egészében – nem tekintik magukra nézve kötelező érvényűnek (89. cikk). Az ilyen esetekben az Egyezmény szabályai nem alkalmazandók, de ez nem jelenti azt, hogy a légi járművek ellen automatikusan a nemzetközi szabályokba ütközően erőszakot lehetne alkalmazni, azaz fegyverrel lehetne fellépni, mert a cselekvő feleket továbbra is kötik a szokásjog, a háborús és humanitárius jog nemzetközi szabályai. A Nemzetközi Bíróság a *Korfu-szoros*-ügyben [28] kiemelte, hogy békeidőben a háborús szabályok nem érvényesek, de az emberiesség megtartása békében sokkal inkább megkövetelendő alapfokú szempont, mint a háborúban. Minden országnak joga van határainak, belső szuverenitásának és államterületének védelméhez, de ez a jog csak az emberiesség alapfokú szempontjának figyelembevételével és érvényesülése mellett gyakorolható.

Ugyanakkor, ha a polgári légi járművet magánszemélyek jogellenes cselekmények elkövetésére használják, ezek a tevékenységek önmagukban nem teremtik meg a polgári légi járműnek állami légi járművé történő minősítését és így az Egyezmény hatálya alóli kikerülését. Mivel a magánszemélyek jogellenes cselekményeinek elkövetése mögött nem áll állami akarat, az államhoz köthető sajátos érdek vagy bizonyítható valós kapcsolat, ezért az állami felelősség ilyenkor nem merülhet fel. Az államoknak az utasok, a személyzet, valamint a földön tartózkodó harmadik személyek életének, testi épségének és tulajdonának védelme az elsődleges

szempontja és egyben alkotmányos kötelezettsége, ezért a polgári légi járműre továbbra is az Egyezmény szabályai lesznek az alkalmazandóak.

Olyan érdekes helyzet is előállhat, hogy polgári légi járművel, például helikopter segítségével az elkövetők rabokat próbálnak megszöktetni a börtönből. Az Egyezmény szabályainak értelmében, még akkor is, ha az elkövetők nyilvánvalóan visszaélnék a polgári repüléssel, a helikopter mindvégig polgári légi járműnek minősül. Ebből az következik, hogy amíg a helikopter a földön tartózkodik, a szökést meg lehet fegyverrel akadályozni, erő alkalmazásával jogszerűen meghiúsítani, de amikor a légi jármű a levegőbe emelkedik, azaz *repülésben lévő* polgári légi járműként halad, akkor az Egyezmény értelmében a fegyverhasználattól tartózkodni kell [29].

Ha a polgári légi járművet a terroristák fegyverként használják vagy felrobbantják, akkor azok az emberiség ellenségei (*hostis humani generis*) [30], így minden körülmény között el kell nyerniük a büntetésüket, védelmet a jogszabályokban soha nem találhatnak. Az Egyesült Államokat ért terrorcselekmények új alapokra helyezték az önvédelem jogának gyakorlását és a fegyverhasználat tilalmának általános értelmezését. Az új alapok bizonyos mértékben szétfeszítik az önvédelem jogához kapcsolódó normatív szabályrendszert (például a szükségesség és arányosság feltételeinek a figyelmen kívül hagyásával), mert az új doktrína következtében az önvédelem jogához kapcsolódó minden garanciális szabály radikálisan kitágulhat, és az erő alkalmazása egyre inkább megengedetté válik [31]. Egy biztos, az új alapokat elsősorban nem jogászok fektették le, hanem maga az élet, és a polgári légi járművel megtámadott állam minden kétséget kizáróan élni fog az önvédelem természetes jogával. Ilyen helyzetben a katonai illetékesek minden lehetséges körülményt mérlegelve gyors és jogilag védhető döntést fognak hozni. A védelmi célból élesített rakétát abszolút szükségből – a repülőgéproncs várható pályájának a kiszámítása mellett – ki fogják löni, mert továbbra is létezik a nemzetközi jogban és a nemzeti eljárásokban a jogszerű fegyverhasználat lehetősége.

Tiltott fegyverhasználat polgári légi járművel szemben

Az ENSZ 10. Közgyűlésén (1955) a tagállamok javaslatot tettek a polgári légi járművek más ország határain túli nem szándékos, azaz figyelmetlenségből, vagy tévedésből történő berepülése esetén fellépő veszélyhelyzetek szabályozására [32]. A szabályozási javaslat közvetlen kiváltó oka az volt, hogy 1955. július 27-én az EL AL izraeli légitársaság Lockheed Constellation típusú repülőgépét úton Tel-Avivból (LLBG) Londonba (EGLL) Bulgária területe feletti légterben a bolgár légierő MIG 15 vadászgépe minden előzetes figyelmeztetés nélkül lelőtte [33]. Az ügy a Nemzetközi Bíróság (ICJ) elé került, de érdemi ítélet nem született, mert a perben a bíróság kötelező joghatóságát nem állapította meg [34]. A bolgár állam kezdetben a másik felet hibáztatta, de végül bocsánatot kért (belátta, hogy az erőszak alkalmazása aránytalan volt) és az áldozatok után kártérítést fizetett.

A repülés történetében sajnos több alkalommal került sor a polgári légi járművek katonai vagy más célból, esetleg tévedésből történő megsemmisítésére.

Példaként 1973. február 21-én a Líbiai Arab Légitársaság (LAA) Boeing 727-224 típusú (5A-DAH lajstromjelű) repülőgépét úton Tripoliból (HLLT) Kairóba (HECA) az izraeli légierő F-4E Phantom II. vadászgépe a Sínai-félsziget felett lelőtte. A polgári repülőgép pilótái navigációs hibájuk következtében eltértek a megadott útvonaltól és izraeli területre tévedtek. Miután

felismerték a bajt, éles fordulóval visszafelé vették az irányt, de közben vadászgépek fogták el őket és kényszerítették – szárnybillegetéssel, illetve figyelmeztető lövésekkel – a leszállásra. A polgári repülőgép pilótái nem követték az elfogás során alkalmazott utasításokat, ennek következtében a repülőgépet, amely közben már egyiptomi terület feletti légtérben tartózkodott jogellenesen, fedélzeti géppuskával kilőtték. Az ICAO Tanácsa elítélte a Chicagói Egyezmény alapelveit sértő jogellenes izraeli magatartást [35]. Izrael állama pedig elismerte felelősségét a „hibás döntés” kapcsán és elégtételként az áldozatok hozzátartozóit kárpótolta.

1988. július 3-án az Iráni Légitársaság (IRA) Airbus 300-as típusú (EP-IBU lajstromjelű) polgári légi járművét – úton Bandar Abbasból (OIKB) Dubaiba (OMDB) – a Hormuzi-szorosban tartózkodó USS Vincennes CG-49 amerikai rakétacirkáló hadihajó téves, a repülőgépet F-14-es vadászgépként történt azonosítása után kilötte, és ezzel a fedélzeten tartózkodó 290 utas és személyzet halálát okozta. Az ügy 1989. május 17-én Irán kezdeményezésre a Nemzetközi Bíróság (ICJ) elé került. Az incidens végül a tárgyalásig nem jutott el, mert a felek között teljes körű, peren kívüli egyezség született. Az Egyesült Államok kormánya a „szörnyű emberi tragédia” okozását elismerte és a hozzátartozóknak *ex gratia* alapon, minden keresőképes áldozat után 300 000 USD és minden nem keresőképes áldozat után 150 000 USD összegű kártérítést fizetett. [36] Az *ex gratia* jellegű kifizetés lényege, hogy az anyagi kompenzáció nyújtása ellenére ezen aktus a felelősség elismerésével együtt nem jár. (A Szovjetunió például nem fizetett ilyen alapon a KAL 007-es járat 1983. szeptember 1-jén történt lelövéséért. Az ukrán kormány ugyanakkor a hozzátartozók gyászában osztozva, minden utas és a személyzet tagjai után *ex gratia* alapon 200 000 USD összeget fizetett, miután az orosz Siberia Airlines 1812-es járatát 2001. október 4-én, a Fekete-tenger felett, ukrán katonák hadgyakorlat közben véletlenül lelőtték, és ennek következtében a Tu-154 típusú repülőgép megsemmisült. A Szovjetunió kormánya például hosszas vita után ilyen jogcímen fizetett – igaz, csak részben – a Kozmosz-954 felderítő műhold kanadai területre történt lezuhanása következtében szétszóródott radioaktív törmelék által okozott károkért.) [37]

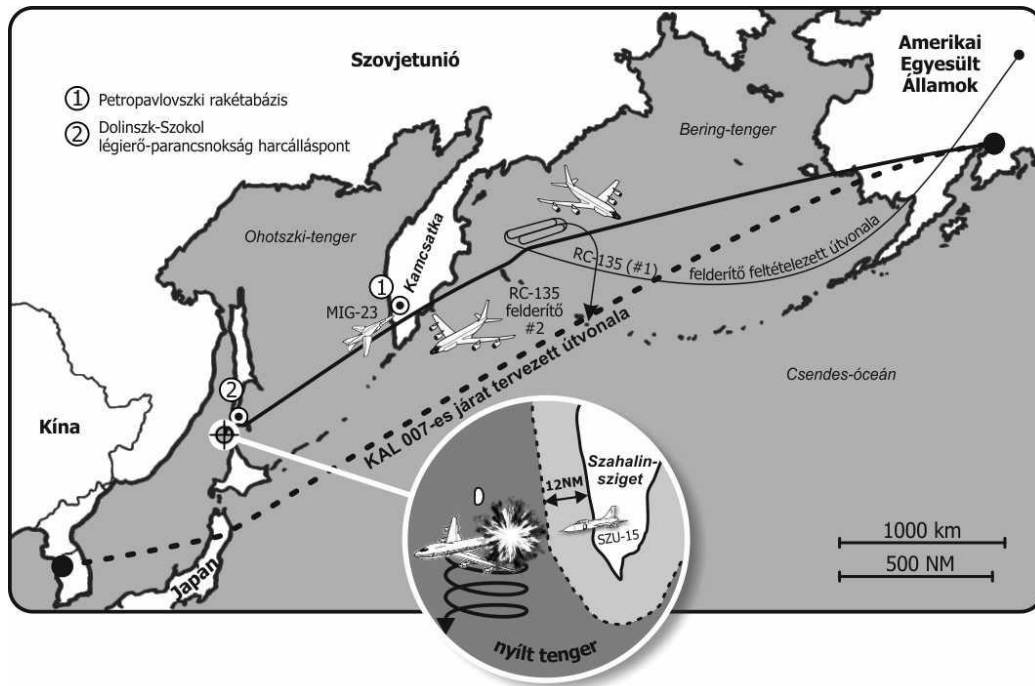
Szerencsés eset történt 1978. április 20-án, amikor a dél-koreai nemzeti légitársaság (KAL) Boeing 707-321B típusú repülőgépe Párizsból (LFPG) az alaskai Anchorage repülőtér (PANC) felé tartva [a KAL 902-es járat végállomása Szöul (RKSS) volt] a navigációs rendszer hibája miatt súlyosan eltévedt és az ellentétes irányba navigálva magát helytelenül berepült a Kola-félsziget (murmanszki terület) fölötti tiltott szovjet légtérbe. A honi légvédelem parancsnoka, bár tisztában volt azzal, hogy a repülőgép polgári légi jármű, de mivel annak hajózó személyzete az elfogási cselekményekre nem megfelelően reagált, kiadta a tűzparancsot [38]. A Szuhoj 15TM típusú elfogó-vadászgép pilótája két légiharc rakétát lőtt ki: az egyik célt tévesztett, a másik pedig becsapódott a polgári repülőgépbe és ennek következtében két utas életét veszítette, de a repülőgéptestben nagyobb kárt a becsapódás nem tudott okozni, mert a vadászpilóta a rakétát kilövés előtt nem aktiválta. A határsértő repülőgép pilótája így szerencsés kényszerleszállást tudott végrehajtani egy befagyott tó jegén, a Szovjetunió északnyugati területén [39].

Még csak öt év telt el – az előbbieken röviden bemutatott – KAL 902-es járatot ért incidens óta, és a történelem megismételte önmagát. A szovjet légvédelem a dél-koreai nemzeti légitársaság újabb járatát támadta meg, amely még nagyobb nemzetközi felháborodást keltett és komoly diplomáciai feszültséget okozott. A hidegháborús felek diplomáciai kapcsolata a kubai rakétaválság (1962) óta nem zuhant olyan mélypontra, mint amikor a KAL légitársaság Boeing

747-200-as típusú repülőgépét, amely New Yorkból (KJFK) az alaszakai Anchorage repülőterén (PANC) történt leszállás után Szöulba (RKSS) tartott, 1983. szeptember 1-jén hajnalban – az Ohotszki-tenger felett – a szovjet légierő Szuhoj 15TM elfogó vadászrepülőgépe lelőtte. A KAL 007-es számú járat fedélzetén utazó 269 ember – köztük 22 gyermek – a tengerbe zuhant és életét veszítette. A polgári utasszállító repülőgép útja során – a pilóták hibája következtében – eltért, majd fokozatosan eltávolodott a tervezett útvonaltól. Ennek következtében a koreai repülőgép útja során többször berepült a szovjet légtérbe, sőt a szigorúan titkos katonai létesítményekkel teli Kamcsatka-félsziget felett is átrepült. A szovjet légvédelem felelős parancsnoka, bár egyáltalán nem volt meggyőződve arról, hogy a határsértő repülőgép polgári vagy állami légi jármű, kiadta a tűzparancsot. Amint oly sokszor a történelem folyamán, a tények nem teljes birtokában, az érintett nagyhatalmak a saját érdekeik olvasatában egy eltúlzott, leegyszerűsített képet festettek az incidensről. Propagandisztikus elemeket használva megosztották a saját verziójukat az egész világgal és elmagyarázták az embereknek a szándékos gyilkosság, vagy éppen a hősiesség önvédelmi akció létjogosultságát. [40] Bár még mindig maradtak megválaszolatlan kérdések, a repülési adatrögzítő (fekete doboz) [41] nemzetközi kiértékelése után egyre inkább nyilvánvaló, hogy a tapasztalt pilóták durva navigációs hibája következtében a repülőgép eltért a hivatalos repülési tervben lekért és engedélyezett útvonaltól, amelynek következtében, valamint több más szerencsétlen körülmény közrejátszásából adódóan a tragédia megtörténhetett.

A KAL 007-es járat egyértelműen megsértette a szovjet légtérrel, és a Kamcsatka-félsziget felett kijelölt tiltott légtérben repült, és ezzel nemzetközi jogot sértett. A szovjet légierő ugyanakkor a megsemmisítés előtt elmulasztotta a repülőgép állami vagy polgári voltát minden kétséget kizáróan megállapítani és a nemzetközi, valamint a belső jog által előírt szabályokat betartani. A polgári repülésért felelős minisztérium által kiadott légi jármű elfogás esetén alkalmazandó eljárás – amelyet mind a polgári és a katonai pilóták, valamint a külföldi pilóták számára is hozzáférhetővé tesznek – a következő lépéseket írja elő. Rádióon történő kommunikáció és összeköttetés létesítése (bármely frekvencián, beleértve a 121,500 MHz-es vész- és kényszerhelyzeti frekvenciát is), fényjelzések, vizuális, azaz szemmel látható jelzések leadása, mint például szárnybillegetés. Mindezeket a figyelmet felkeltő cselekvéseket – a lehetőségekre tekintettel – addig szükséges folytatni, amíg azok elérik a céljukat és az elfogott gép pilótája reagál [42].

A minden kétséget kizáró azonosítás elmaradásának az oka valószínűleg az volt, hogy a szovjet légvédelem parancsnokságát nagyon szorította az idő. Az elfogó műveletek közben ugyanis a határsértő repülőgép a nemzeti légtér elhagyásához közeledett, ezért a továbbra is azonosítatlan repülőgépnek a saját terület felett történő elfogására nem maradt idő. Az ICAO jelentése szerint [43] a repülőgép az elfogás pillanatában bizonyíthatóan 21 tengeri mérföld távolságra volt a legközelebbi szovjet szárazföldi alapvonaltól. A navigációs hiba következtében eltévedt, így a bajban levő polgári repülőgépet a végzetes találat az Ohotszki-tenger felett, nemzetközi légtérben érte. Az Ohotszki-tengert szinte minden irányból orosz terület veszi körül: a kontinens, a Kamcsatka-félsziget, a Szahalin-sziget és a Kuril-szigetek, de mégse minősül belvíznek (zárt tengernek), ebből kifolyólag orosz területnek, mert délen a tenger Hokkaidó szigetével – Japán területével – határos. Ennek következtében a fegyveres támadás abban a pillanatban már nem volt jogszerű, az erőszak alkalmazása pedig aránytalan volt, ezért a nemzetközi jog alapelvei és szabályai súlyosan sérültek [44].



3. ábra Korean Air Lines 007-es járat útvonala

Az utasok hozzátartozói a tragédia után beperelték a légiforgalmi térképet gyártó (Jeppesen Sanderson Inc.) céget, mert a térképek nem tartalmaztak kifejezett figyelmeztetést arra, hogy a szovjet légtér megsértése milyen következményeket von maga után. Ráadásul a térkép csak korlátozott légteret jelölt a veszélyes légtér helyett azon a helyen, ahol a légi jármű a tényleges lelövés előtt haladt. A bíróság a felperesek keresetét elutasította, mert nem talált ok-okozati összefüggést a baleset bekövetkezése és a térkép nem megfelelő szövegezése között. [45] A Boeing 707-es polgári repülőgépek bázisán kifejlesztett Boeing RC-135-ös négy hajtóműves amerikai felderítő repülőgépek a rendkívül védett térségekbe rendszeresen berepültek, sorozatban megsértették a szovjet felségterületet, a nemzeti légteret, így joggal vélelmezhetette a szovjet légvédelem, hogy az ellenséges erők egy újabb katonai célú felderítő repülést hajtanak végre a térségben.

Mit tehetünk a jog eszközeivel? Az ICAO jogalanyisága nemzetközi szervezetként részleges és származékos. Ennek következtében nincs hatósági, felügyeleti jogköre, sem jogképessége arra, hogy tagállamaival szemben közvetlen kényszerítő eszközöket vagy szankciókat alkalmazzon. Az ICAO mégis az egyetlen olyan szerv, amely a világ repülését érintő kérdésekre szabályozói funkciójánál fogva globálisan reagálni tud. Az ICAO Tanácsa megtette a szükséges lépéseket és megreformálta a polgári légi járművek elfogására és azonosítására vonatkozó nemzetközi szabályokat. Az ICAO előírta az óceáni útvonalakon közlekedő repülőgépek személyzetének, hogy a helymeghatározás ellenőrzése céljából a partvonalat a meteorológiai radarjukkal állandó figyelemmel kövessék, forródrót-összeköttetés kiépítését követelte meg a Csendes-óceán északi medencéjében az amerikai, a szovjet és a japán légügyi hatóságok között, és javaslatot tett a polgári és katonai légi járművek, illetve a légiforgalmi irányítók közötti kommunikáció globális fejlesztésére [46].

Az ICAO-t gyakran érte az a vád, hogy mint politikai (a tagállamok érdekeit figyelembe vevő plenáris) szervezet lassan reagál, [47] érthetően a nemzetközi közösség jelen esetben is érdemi, átfogó és gyors lépéseket sürgetett. Szükség volt egy olyan írott szabályra, amelynek nemzetközi

szintű elismerése minden állam tekintetében a nemzetközi jog alapelveinek követése mellett legitimmé és jogilag kötelezővé teszi a szokásjogban eddig nem mindig érvényesülő gyakorlatot.

A tragédiát követően az ICAO 25. rendkívüli Közgyűlésén (1984) a tagállamok végül egyhangúlag elfogadták az Egyezményt kiegészítő 3. alcikk jegyzőkönyvét, annak négy alpontját:

- a Szerződő Államok elismerik, hogy mindegyik államnak *tartózkodnia kell a repülésben lévő polgári légi jármű elleni fegyverhasználat alkalmazásától* és azt, hogy az államok nem veszélyeztethetik a légi jármű elfogásakor a fedélzeten lévő emberek életét és a légi jármű biztonságát;
- a Szerződő Államok elismerik, hogy a szuverenitás gyakorlásaként minden állam jogosult a területe felett felhatalmazás nélkül repülő polgári légi járműnek valamely kijelölt repülőtéren történő *leszállásának követelésére*. Ha a tagállam megalapozott okból arra a következtetésre jut, hogy a repülést az *Egyezmény célkitűzéseivel összeegyeztethetetlen célra használják*, akkor az ilyen légi járműnek a tagállam jogosult olyan utasítást adni, amellyel véget vet az ilyen jogsértéseknek;
- minden polgári légi jármű köteles eleget tenni az előző bekezdésnek megfelelően kiadott utasításnak és minden egyes Szerződő Állam köteles megalkotni nemzeti törvényeiben és rendeleteiben minden szükséges rendelkezést, amely kötelezővé teszi a fenti szabályoknak történő megfelelést. Minden egyes Szerződő Állam köteles súlyosan büntethetővé tenni ezen alkalmazandó törvények és rendeletek bármilyen megsértését, és az ügyet törvényei és rendeletei szerint köteles az illetékes hatóságra elé terjeszteni.
- minden egyes Szerződő Állam köteles megfelelő lépéseket tenni annak megtiltására, hogy a polgári légi járművet előre megfontoltan, az Egyezmény célkitűzéseivel összeegyeztethetetlen célokra használják.

A szabály egyértelműen tiltja a fegyverhasználatot, de nem tiltja a repülésben lévő polgári légi jármű ellen – például elfogás esetén – az erő alkalmazását. A polgári légi jármű vadászgépekkel történő elfogása így jogszerű egészen addig, amíg az elfogó vadászgépek olyan cselekményt nem hajtanak végre, amely veszélyt jelenthet az elfogott repülőgépre nézve. Ilyen fegyver alkalmazása nélküli cselekmény lehet például egy megleckéztetés, erőfitogtatás szándékával végrehajtott veszélyes manőver [48]. Alapkövetelmény, hogy az elfogást végző – az állam védelmét biztosító – erőknek az arányosság elvének figyelembevételével kell eljárniuk, mert az erő szükséges alkalmazására csak olyan mértékben kerülhet sor, amely a veszély elhárításhoz feltétlenül szükséges [49]. Az erő alkalmazásának biztosítása mellett a jogalkotó a Szerződő Államok védelmi érdekei felé helyezi a legfontosabb alapcél, a repülésbiztonságot. A légi jármű vezetője köteles annak az államnak a repülési szabályait tiszteletben tartani, amelyeknek a légterében tartózkodik. Amennyiben nem teljesíti az erre vonatkozó kötelezettségeit, a területi államnak joga van a szabályokat megsértő személyekkel szemben belső joga alapján eljárást kezdeményezni, valamint megfelelő intézkedéseket foganatosítani. Ilyen cselekménynek minősül az is, ha egy légi jármű engedély nélkül repül be egy idegen állam légterébe, vagy nem azonosítja önmagát. Ebben az esetben az államnak, az Egyezmény repülési szabályokról szóló 2. Függelékében részletesen meghatározott módon joga van a gép elfogására, azonosítására és leszállásra kényszerítésére, de erőszakot a jogsértő légi járművel szemben nem alkalmazhat és pusztán az állam területi szuverenitására hivatkozva azt nem támadhatja meg.

Az ICAO 25. rendkívüli Közgyűlésén meghozott módosítások a tagállamokat új eljárások bevezetésére kötelezték. A hasonló navigációs hibák elkerülése érdekében Ronald Reagan (1911–2004), az Egyesült Államok elnöke a tragédia után két héttel sajtóközleményében tudatta a világgal, hogy a titkos katonai fejlesztés alatt álló, az egész világra pontos mozgást lekövető Globális Helymeghatározó Rendszert (GPS) – kizárólagos hadászati alkalmazása helyett – a polgári légi közlekedés számára is elérhetővé teszik [50]. Az amerikaiak által fejlesztett műholdas GPS-rendszer lényegében háromdimenziós helymeghatározást, időmérést és sebességmérést végez a földön, vízen és levegőben. Pontossága méteres nagyságrendű, de differenciális mérési módszerekkel akár milliméteres is lehet. Az egész világot lefedő, a légi járművek pontos mozgását lekövető GPS-rendszer bevezetése óta garantálja, hogy ilyen módon hasonló tragédiák újra ne történhessenek meg. A tagállamok által a végsőig, egységesen támogatott új szabály 1984. május 10-én egyhangúan elfogadásra került, de hatálybalépéséhez egy jövőbeli feltételnek még teljesülnie kellett. Az ICAO rendkívüli Közgyűlése által elfogadott szabály a Chicagói Egyezmény módosításával járt. Az Egyezmény szerint a módosítás azonban csak akkor lép hatályba, ha azt a Közgyűlés által meghatározott számú állam megerősítette [94. cikk *a*]). A Közgyűlés 102 Szerződő Állam ratifikálásában határozta meg a hatálybalépés feltételét, ezért erre a nagyon fontos aktusra még 14 évet kellett várni.

A 3. alcikk végül Guinea és Kuba ratifikálásával 1998. október 1-jén lépett hatályba. A sors fintora, hogy Kuba a ratifikációt megelőzően 1996. február 24-én három fegyvertelen civil repülőgépet 20 tengeri mérföldre a kubai parttól – nemzetközi légtérben – megtámadott. A kis repülőgépek pilótáinak fő célja a nyílt tengeren menekülő emigránsok kutatása és mentése volt, amelyet nem nézett jó szemmel a kubai kormány. Nem véletlenül, a két Cessna 337 típusú polgári repülőgépet a kubai légierő MiG 29-es vadászgépei lelőtték. Történt ez annak ellenére, hogy a kubai légiforgalmi irányítással a repülőgépek pilótái kapcsolatban álltak, a válaszjeladójuk működött, és a repülési szabályokat betartva a nemzetközi légtérben repültek. Ez az incidens négy ártatlan civil halálát okozta. A harmadik repülőgépnél – a felhőzet álcázó hatását kihasználva – sikerült elmenekülnie. A megmenekült repülőgép pilótái a tragikus eseményről a nyilvánosságot tájékoztatták, és a hozzátartozók bírósághoz fordultak [51].

Az ENSZ Biztonsági Tanácsa (SC) az eset kapcsán határozatot hozott és hangsúlyozta, hogy „elítéli a fegyver alkalmazását polgári légi jármű ellen, hiszen ez összeegyeztetetlen az emberiesség alapvető szabályaival, a nemzetközi szokásjogi szabályokkal, amelyet a Chicagói Egyezmény 3. alcikkébe, valamint az Egyezmény Függelékeiben rögzített Szabványok és Ajánlott gyakorlatokba foglaltak” [52]. A határozat egyértelművé teszi, hogy az egyhangúan elfogadott 3. alcikk hosszúra nyúló ratifikálási folyamatának oka abban is keresendő, hogy az ICAO Közgyűlése már eleve egy szokásjogi normát foglalt nemzetközi szabályba.

Az Egyesült Államok végül nem ratifikálta a módosítást, pedig az egyik legfőbb kezdeményezője, aktív szereplője volt a javaslat elkészítésének. Az általános indokolás a mai napig az, hogy az Egyesült Államok hatóságai nem ismerik el vitás kérdésekben a Nemzetközi Bíróság (ICJ) kizárólagos joghatóságát. Az Egyezmény szerint ugyanis, ha a vitát nem lehet tárgyalások útján rendezni, akkor a vitás kérdést az abban érintett bármelyik állam kérésére az ICAO Tanácsa dönti el. Ilyenkor a Szerződő Állam az ICAO Tanács határozata ellen fellebbezhet és eseti választottbírószághoz vagy a Nemzetközi Bírósághoz fordulhat [53].

POLGÁRI LÉGI JÁRMŰVEK ÁLLAMI HOVATARTOZÁSA

A polgári légi járművek honossága

Az állam által lajstromozott hajók és légi járművek fedélzetét az államterület részének kell tekinteni, amelyen a lobogó joga (*lex bandi*) alapján a lajstromozó államnak joghatósága van. A légi jármű ahhoz az államhoz tartozik – függetlenül a légi jármű tulajdonosi helyzetétől, a cég székhelyétől, vagy akár a parancsnokpilóta állampolgárságától – amelynek lajstromába be van jegyezve (17. cikk). A lajstromozás államát a felségjel és a nemzeti lobogó jelzi.

A légi jármű fedélzete így kvázi államterületnek számít, azaz a lajstromozó államnak a mozgó terület vonatkozásában joghatósága van. A lobogó joga nem területi felségjogot (mert a valóságban nem az állam területe), hanem meghatározott joghatóságot jelent [54]. A nyílt tenger felett (nemzetközi légtérben) például az államok területi felségjogot nem gyakorolhatnak, mert a nyílt tenger mindenki által szabadon használható terület, ezért e terület felett is a légi jármű (a hajó) fedélzetét annak az állam területének kell tekinteni, ahol regisztrálták [55]. Az államhatáron túli joghatóságnak a kiterjesztése lehetőséget biztosít arra, hogy az elsődlegesen alkalmazandó nemzetközi szabályok mellett a légi járművet regisztrált állam belső jogszabályai is az adott jogviszonyban maradéktalanul érvényesüljenek. A polgári repülőgépen menet közben történő állampolgársági és más jogviszonyt keletkeztető magánjogi cselekedetek (például születés, végrendelet írása, elhalálozás, szerződéskötés vagy esküvő) jogkövetkezményeit a lajstromozó állam nemzeti joga szabályozza [56]. Ez a kapcsoló tényező teremti meg a nemzetközi magánjogi tényállás és az alkalmazandó jogrendszer közötti összeköttetést. A légi jármű fedélzetén született személy esetében például, ha a szülő nemzeti joga a vér szerinti leszármazás (*jus sanguinis*) elvét követi, akkor a gyermek a születés tényénél és a törvény erejénél fogva (*ex lege*) a születési helyétől függetlenül alanyi jogon megörökli a szülő állampolgárságát (például a magyar jogrendben: „születésével a magyar állampolgár gyermeke magyar állampolgár”) [57]. Ha a belső jog a terület szerinti leszármazás (*jus soli*) elvét követi, akkor a gyermek a születés helye szerinti állam, ez esetben a légi járművet lajstromozó állam állampolgárságát szerzi meg függetlenül attól, hogy az édesanya mely államnak az állampolgára. Ez utóbbi, az angolszász jogban elterjedt elv egyre inkább háttérbe szorul, kiegészítő jellegűvé válik, miközben a kontinentális jogban érvényesülő vér szerinti leszármazás elve – elsősorban praktikussága következtében – válik elterjedtté.

A polgári légi járművek lajstromozása

A légi jármű tulajdonosi helyzetétől függetlenül ahhoz az államhoz tartozik, amelynek lajstromába bejegyezték. Már annak idején a Párizsi (1919), a Madridi (1926) és a Havannai (1928) Egyezmények is egyöntetűen szabályozták a tengerjogból átemelt intézményt, miszerint a légi jármű hovatarozását az az ország határozza meg, ahol azt regisztrálják.

A nemzetközi kereskedelmi szállításban mindig kiemelt fontossággal bírt, hogy a hajó vagy a légi jármű a bejegyző államtól védelmet kapjon. A hajó fedélzete annak az államnak a nemzeti joghatósága alá tartozik, amelynek a lobogója alatt a hajó fut. A lobogó joga alapvető elv és a tengeri hajózásban már évszázadok óta ismert és alkalmazandó. A lajstromozott vízi járművek esetén a lobogó államának joga az irányadó, de azokra a dolgokra ez a szabály nem vonatkozik, amelyek nem minősülnek poggyásznak és árunak (rakományak).

Kvázi úszó államterületnek minősül,

- a *hadihajó* fedélzete a teljes út során mindig, és ezt a különleges jogi helyzetét béke idején az idegen kikötőkben is megőrzi (a kikötéshez nyilvánvalóan előzetes engedély szükséges, de a hadihajó fedélzetére idegenek nem léphetnek, cselekményeket azon nem fogantatosíthatnak);
- a *kereskedelmi hajó* fedélzete a nyílt tengeren mindig, a parti tengeren pedig fő szabályként (kivéve, ha a parti állam békéjét vagy a parti tenger rendjét zavaró cselekmény miatt a parti állam joghatóságot gyakorol), de idegen kikötőben a parti állam területi felségjoga érvényesül, azaz a parti állam illetékes hatósága a hajót átvizsgálhatja, az árut lefoglalhatja, és jogsértés esetén szankcionálhat.

Lényeges, hogy az állam és a hajó között valóságos kapcsolatnak kell fennállnia [58]. Ebben az esetben a lobogó szerinti állam szabályait kell a szükséges változtatásokkal (*mutatis mutandis*) együtt alkalmazni. A *Saint Vincent & Grenadines kontra Guinea* ügyben [59] a Nemzetközi Tengerjogi Bíróság álláspontja szerint az ENSZ Tengerjogi Egyezmény (1982) célja a hajó és a lobogó szerinti állam között olyan egyedi kapcsolat megteremtése, amely a lobogó szerinti állam kötelezettségeinek hatékonyabb végrehajtásának az elősegítésére szolgál, és nem pedig egy olyan követelményrendszer létrehozására, amely egy másik állam számára esetleg megtámadhatósági alapul szolgál. A Chicagói Egyezmény ugyanakkor nem fogalmaz úgy, hogy az állam és az állami lajstromba bejegyzett légi jármű között valóságos kapcsolatnak kell fennállnia, mert ez az Egyezmény szellemiségéből és szabályaiból következik.

Vannak azonban olyan lobogó szerinti államok, amelyek a nemzetközi szabályokat nem tartják, vagy nem tartatják be szigorúan, hatóságaik a felügyeleti jogkör gyakorlásakor elnézőek. A lajstromozó állam elkötelezettségének ilyen fokú hiánya lehetővé tette a *szívességi lobogó* (*flags of convenience*) használatát és hozzájárult annak üzleti alapon történő gyakorlati elterjedéséhez. A világ legnagyobb tengeri flottája érdekes módon nem a nagy múltú hajós nemzeteké, hanem Libériáé, Panamáé és a Marshall-szigeteké. A világ kereskedelmi flottájának közel 40%-a ezekben az országokban van bejegyezve. A rendszerint külföldi tulajdonban levő hajók másik államban történő lajstromozásának az oka, hogy a lajstromozó állam jogszabályaiban a hajózásra vonatkozó feltételek minimálisak, a hajókra kivetett adók alacsonyak, az állam hatóságai a felügyeleti funkcióból eredő jogokkal nem mindig élnek, és a nemzetközi szabályokat sem mindig kényszerítik ki következetesen.

A szívességi lobogó, vagy más néven az „olcsó lobogó” népszerű használatának lényegében gazdasági előnyei vannak, de nem szabad figyelmen kívül hagyni az ezzel járó biztonsági és rendészeti kockázatokat. Pontosan ezért (bár kétségtelenül van kivétel) a szívességi megoldás nem terjedt el a légi közlekedés világában, mert a kettős lajstromozás tilalma, a szigorú engedélyezési eljárások, a nemzetközi követelményekre épülő nemzeti szabályozás, a szuverén légterekben történő nemzetközi szabványok szerinti üzemelés e gyakorlat követését nem teszi lehetővé. Például az Európai Unió tagállamai a repülésbiztonság maradéktalan érvényesítése és az ország légtérének védelme érdekében az Egyezmény előírásait nem teljesítő, a nemzetközi auditokon kiemelt repülésbiztonsági hiányossággal bíró tagállam lajstromozott repülőgépeit (az EU Bizottság által működési tilalom [60] alá vont légi járműveket) nem fogja területére beengedni. Ha mégis beengedné (például nem szerepel a feketelistán), akkor lehetősége van a fogadó állam hatóságának a biztonsági előírásoknak a repülőtéren történő ellenőrzésére, amely

lehetővé teszi, hogy a repülésbiztonsági szabályokat nem követő és azt veszélyeztető légi jármű a veszély megszűntetéséig felszállási tilalom alá kerüljön [61]. A repülési szabályok betartása a lajstromozó állam felelőssége, de az a tagállam, amelyik a szuverén nemzeti légterét rendelkezésre bocsátja, ugyancsak felelős, mert az Egyezmény előírja, hogy a tagállamok intézkedni kötelesek, hogy a területük felett repülő légi járművek, vagy a saját nemzeti felségjelüket viselő légi járművek bárhol tartózkodjanak is, megtartsák a repülésre és a repülési műveletekre vonatkozó helyi szabályokat és rendelkezéseket (12. cikk). A tagállamok kötelesek az Egyezményben időszakonként meghatározott rendelkezésekkel a helyi szabályokat a lehető legnagyobb mértékben összhangban tartani.

A légi jármű fedélzete, (ahogy a tanulmányban már említettem) annak az államnak a nemzeti joghatósága alá tartozik, amelynek lajstromába be van jegyezve.

Kvázi *repülő* államterületnek minősül:

- az *állami légi jármű* fedélzete a teljes út során mindig, és ezt a különleges jogi helyzetet béke idején az idegen repülőtereken is megőrzi;
- a *polgári légi jármű* fedélzete menet közben, az indulástól (a légi jármű ajtajának bezárásától) az érkezésig (ajtónyitásig). Nyílt tenger felett mindig. Idegen állam légterében pedig szinte mindig, kivéve, ha a repülőgép fedélzetén elkövetett bűncselekmény kihat a területi államra vagy ellene irányul; ha az elkövető vagy a sértett a területi állam polgára vagy lakosa, illetve ellene követték el; ha a légi járművek repülésére vagy a légtérben való mozgására vonatkozó a területi államban hatályos más előírást szegtek meg; ha a joghatóság gyakorlása szükséges ahhoz, hogy ez az állam teljesíthesse a nemzetközi egyezményből ráháruló kötelezettségeit [62]. A külföldi repülőtéren viszont már a fogadó állam területi felségjoga érvényesül, azaz a tagállam illetékes hatósága a légi járművet átkutathatja, a bizonyítványokat és egyéb okmányokat megvizsgálhatja, és jogsértés esetén szankcionálhat.

A bejegyzés megmásíthatatlan ténye (*fait accompli*) – a légi jármű tulajdonosi helyzetétől függetlenül – a lajstromozó államhoz tartozás jogkövetkezményével jár. A lajstromozás olyan jogi aktus, amelynek jogkövetkezménye mindenekelőtt a lajstromozó állam joghatósága, a repülőgéppel való rendelkezési jogosultság, és az azzal kapcsolatos állami felelősség viselése. Az Egyezmény számos cikke [63] és szinte minden légijogi egyezmény a lajstromozás tényéhez joghatásokat fűz. A Tokiói Egyezmény [64] például kimondja, hogy a légi jármű fedélzetén elkövetett bűncselekmény és egyéb cselekmény tekintetében a lajstromozó államnak joghatósága van, a Római Egyezmény [65] szerint a nyílt tengeren a hajó vagy a repülőgép fedélzetét azon állam területének kell tekinteni, ahol regisztrálták.

A légi járművek lajstromozása vagy a lajstromozás átírása az illető állam belső jogszabályai alapján történik (19. cikk). A lajstromozás részletszabályait a tagállamnak kell kidolgoznia az Egyezménynek a légi járművek felség- és lajstromjeleiről szóló 7. Függelékében foglaltakkal összhangban. A lajstromjeleket a légi járművön látható módon fel kell tüntetni, ezért a nemzetközi légi forgalomban közlekedő valamennyi légi járműnek viselnie kell az állam *felségjelét* és a *lajstromozási jelét* (20. cikk). A polgári gépek az országhoz tartozást kifejező felségjelet és a betűből vagy számból álló lajstromjelet viselik (míg a katonai légi járműveket a felségjel és a szériaszám azonosítja).

A felségjel használata egységes, ez azonosítja minden kétséget kizáróan a repülőgépet lajstromba vett államot. A felségjel megelőzi a lajstromjelet. A felségjel a nemzeti lobogó színjelzéséből és egy vagy két kezdőbetűből vagy szám keverékéből tevődik össze (például Németország felségjele D, Izrael 4X, Malajzia 9M, Csehország OK, Kanada C, Hollandia PH, Szingapúr PV, míg az Egyesült Államok felségjele pedig N). A Magyarországon bejegyzett repülőgépek felségjele a piros-fehér-zöld színjelzésből és minden esetben HA betűkkel kezdődik, amelyet kötőjellel elválasztva a repülőgép betű- vagy számkarakternyi lajstromjele követi. Például: HA-LHA (HA a magyar felségjel, LHA a repülőgép lajstromjele).

A lajstromjel kötődik az adott repülőgéphez, mivel fő funkciója, hogy a bejegyzett országon belül minden kétséget kizárólag azonosítja a légi járművet. [66] A felségjeleket az ICAO, a Nemzetközi Távközlési Egyesület (ITU) egyetértésével állapítja meg és azokat az Egyezmény 7. Függelékében teszi közzé. A lajstromjelet a lajstromozó állam szabályai alapján az állam illetékes légügyi hatósága adja. [Ha a tagállamok betűket (általában 3 vagy 4 betűt) használnak lajstromjelként, akkor olyan betűkombinációkat nem használhatnak, amelyek összetéveszthetők például a segélykérés általános SOS morzekódjával, vagy más hasonló sürgősségi vészjelzéssel. A betűknek díszítés nélküli latin nagybetűknek, vagy számok esetében díszítés nélküli arab számoknak kell lennie.]

Az Egyezmény lehetővé teszi, hogy két vagy több Szerződő Állam által közösen létrehozott légi közlekedési társaságnak, valamint nemzetközi üzemeltető szervezetnek közös jele legyen.

A multinacionális légitársaságok esetében a közös vállalkozásban részt vevő államok és légitársaságaik [a legismertebb Dánia, Norvégia és Svédország által közösen üzemeltetett SAS légitársaság] külön szerződésben rendezik, hogy mely légi járművek tekintetében, melyik Szerződő Állam vállalja a lajstromozó állam szerepét. A légi járművek közös jelet kapnak, amelyet az ICAO ad ki a nyilvántartó hatóság számára. A közös jel megelőzi a lajstromjelet. A közös jelet lajstromozó hatóság nem nemzeti alapon regisztrálja a nemzetközi üzemeltető szervezet légi járműveit. A nemzetközi üzemeltető szervezet minden légi járműve, melyet nem nemzeti alapon vettek lajstromba, így ugyanazt a közös jelet fogja viselni.

A kettős (többes) lajstromozás tiltott, [67] ezért a légi járművet egynél több államban nem szabad lajstromozni, de az egyik állam lajstromát a másik állam lajstromába át lehet írni (18. cikk). A tagállamok kérés esetén bármely más tagállamnak és magának az ICAO-nak tájékoztatást adnak az államukban lajstromozott bármely légi járműről, illetve annak tulajdoni helyzetéről. A tagállamok jelentést tesznek az ICAO-nak minden olyan adatról, amelyek az államukban lajstromozott, a nemzetközi forgalomban részt vevő légi jármű tulajdonjogáról és ellenőrzéséről rendelkezésre állnak. Az ICAO a megszerzett adatokat – kérelemre – a többi tagállam rendelkezésére bocsátja (21. cikk). Az ICAO Tanácsa a fenti általános szabályokat kiterjesztően értelmezve az ICAO történetében először speciális szabályt hozott. [68] A szabály értelmében a kérelem helyett a Tanács megkövetelte a tagállamoktól a havonként frissített, rendszeres és folyamatos adatszolgáltatást, amelyet az ICAO a hivatalos honlapján közzétesz. Ez a módszer biztosítja, hogy a lajstromozó állam és a légi jármű között a valóságos kapcsolat fennállása még nyilvánvalóbb és átláthatóbb legyen, így is csökkentve a szívdességi lobogó gyakorlati használatának a lehetőségét.

A polgári légi járművek lajstromozása bérlet, haszonbérlet esetében

A nemzetközi légifuvarozás gyakorlatában elfogadott, hogy a repülési jogosítványokkal rendelkező légi fuvarozó a nemzetközi kereskedelmi tevékenységet nem a saját tulajdonában álló légi járművel végzi, hanem bérbe veszi azt.

A bérlésnek két klasszikus példája ismert: a *dry-leasing* és a *wet-leasing*.

- a *dry-leasing* a légi járműnek *személyzet nélkül* történő olyan bérbeadása, ahol a légi jármű üzemeltetését a bérbevevő végzi, a saját Légi Üzembentartási Engedélye (AOC) alapján. (Az AOC jogosító engedély birtokában a légi jármű meghatározott kereskedelmi légiszállítási tevékenységet végezhet.) Ebben az alapesetben a bérbevevő a légi járművet személyzet nélkül bérlé és a légifuvarozási tevékenységet saját kereskedelmi fennhatósága alatt végzi, saját azonosító jelének (járatszám) és forgalmi jogainak a felhasználásával. Ilyenkor a bérlet időtartamára a bérbevevő államának a lajstromába kerül a légi jármű és a légi jármű üzemeltetéséhez hatósági engedélyre van szükség. A Légi Üzembentartási Engedélyt [69] a légügyi hatóság adja ki. A légi vállalkozás kérelmére a légügyi hatóság bizonyítványt állít ki arról, hogy a vállalkozás rendelkezik azokkal a szakmai képességekkel, szervezeti és igazgatási háttérrel, amelynek révén a jogszabályi rendelkezéseknek megfelelően biztosítani (szervezni, irányítani és felügyelni) tudja a bizonyítványban meghatározott tevékenységi körök biztonságos folytatását;
- a *wet-leasing* a légi járműnek *személyzettel* vagy *a személyzet egy részével* együtt történő olyan bérbeadása, ahol a légi jármű üzemeltetését a bérbeadó végzi, a saját Légi Üzembentartási Engedélye (AOC) alapján. Ebben az esetben a bérbeadó a légi járművet személyzettel (műszaki karbantartással, biztosítással) együtt bocsátja rendelkezésre a bérbevevőnek. A bérbeadó a légifuvarozási tevékenységet a saját kereskedelmi fennhatósága alatt végzi, az azonosító jelének (járatszám) és forgalmi jogainak a felhasználásával [70]. (Ez a konstrukció a részszemélyzettel történő bérlésre, az ún. *damp-leasing* esetére is vonatkozik. Ilyenkor általában a pilótákat a bérbeadó, míg a légiutas-kísérőket a bérlő biztosítja.)

A kölcsönbérleti szerződés lehetővé teszi azt is, hogy légi járműveket külföldre úgy adjanak tartós használatba, hogy a légi jármű a bérbeadó állam lajstromában marad. Ilyenkor a két érintett ország légügyi hatósága külön megállapodik arról, hogy a bérbevevő államának légügyi hatósága gyakorolja – teljes egészében vagy részben – a lajstromozó állam jogait és viselje annak kötelezettségeit. A lajstromozó (bejegyző) állam az átadott, delegált hatáskörök tekintetében mentesül a felelősség alól (83. alcikk). A *wet-leasing* konstrukció (személyzettel együtt történő bérlet és üzemelés) esetén akkor kerülhet sor a két légügyi – a lajstromozó és az üzemeltető felügyeletét ellátó – hatóságok közötti megállapodásra, ha a bérbevevő (üzembentartó) hívójelének, járatszámának és kereskedelmi jogainak a felhasználásával történik az üzemeltetés. A légi jármű tehát a bérbeadó lajstromában van, miközben az üzemeltetést a bérbevevő államának légügyi hatósága felügyeli. Az átadás nem automatikusan megy végbe, mert feltétele a felek közötti írásos megállapodás létrejötte és a szerződés ICAO Tanácsa általi nyilvántartásba vétele, majd közzététele, vagy a szerződő tagállamoknak a többi ország hatóságai felé történő közvetlen értesítése. A jogalkotó a szabály alkalmazását kiterjesztette a közösen üzemeltető szervezetek légitársaságaira is [77. cikk, 83. alcikk c)].

Az Egyezmény első érdemi módosítása maga a 83. alcikk [71] volt, amely közel húsz év szakmai előkészítő munkát igényelt. Ennek ellenére az ICAO Közgyűlése által 1980-ban meghozott, majd 17 év múlva életbe lépett szabály alapján csak elenyésző számú hatósági megállapodás született [72].

A POLGÁRI LÉGI JÁRMŰVEK FEDÉLZETÉN TARTOTT DOKUMENTÁCIÓ

A tagállamok megfelelő hatóságai jogosultak más Szerződő Állam légi járművét leszálláskor vagy felszálláskor indokolatlan késedelem előidézése nélkül *átkutatni*, valamint az Egyezményben meghatározott bizonyítványokat és egyéb okmányokat *megvizsgálni* (16. cikk). A jogalkotó nem írja elő kötelezettségként az okmányok megvizsgálását, hanem a vizsgálatot végző tagállam hatóságai számára biztosítja ennek lehetőségét. A kérdés az, hogy vajon meddig terjed – az indokolatlan késés elkerülésének fizikai korlátain túl – ez a jogosultság? Az ICAO Tanácsa határozatában [73] a vizsgálatot kiterjesztően értelmezi, és megengedi az Egyezményben az alábbiakban felsorolt bizonyítványok, okmányok ellenőrzésén túl minden olyan üzemeltetéssel kapcsolatos dokumentáció, eljárás, valamint a légi járművel kapcsolatos műszaki követelmény, körülmény megvizsgálását, amely összhangban van az Egyezménnyel és annak Függetlékeivel, azaz repülésbiztonsági szempontból indokolt.

A légi jármű parancsnokának a felelőssége és egyben kötelezettsége, hogy a járat indulása előtt meggyőződjön arról, hogy az okmányok a fedélzeten vannak-e, majd vizsgálat esetén azokat az illetékes hatóság szakembereinek megmutassa.

A nemzetközi légijáratot lebonyolító légi járművek fedélzetén az Egyezmény a következő okmányok meglétét követeli meg:

a) lajstromozási bizonyítvány: minden légi járműnek rendelkeznie kell ilyen bizonyítvánnyal, amely a bejegyző országon belül teszi lehetővé a légi jármű pontos azonosítását;

b) légi alkalmassági bizonyítvány [74]: A nemzetközi légi forgalomban részt vevő légi járművet a lajstromozó állam által kiadott, illetőleg érvényesített légi alkalmassági bizonyítvánnyal kell ellátni. Légi alkalmassági bizonyítvány nélkül egyetlen légi jármű sem tartható üzemben, nem végezhet repülést, csak egy darab tárgynak, mozgó eszköznek minősül. A légi alkalmassági bizonyítvány – a légi jármű típus-alkalmassági bizonyítványa mellett – igazolja a légi jármű légi közlekedésre való alkalmasságát. A hatóság a légi alkalmassági bizonyítványt előzetes szemle, földi és szükség esetén légi üzemképesség ellenőrzése, továbbá olyan okmányok alapján állítja ki, amelyből megállapítható, hogy a légi jármű a légi alkalmassági előírásoknak és a repülésbiztonsági követelményeknek megfelel;

c) szakszolgálati engedély [75] a személyzet minden tagja számára: Az ICAO a szakszolgálati engedély megszerzését az Egyezmény szakszemélyzet jogosításáról szóló 1. Függetlékében meghatározott szigorú feltételrendszer teljesítéséhez köti. Az Egyezmény szakszolgálati engedély megszerzését írja elő a pilóta, a hajózó navigátor, a hajózó mérnök, a légiforgalmi irányító, a repülésüzemi tervező tiszt és a légiforgalmi állomásüzemeltető munkavégzéséhez. A nemzetközi légi forgalomban részt vevő légi jármű pilótáit és a személyzet többi tagját a lajstromozó állam által kiadott, illetve érvényesített szakszolgálati engedéllyel vagy bizonyítvánnyal kell ellátni. A tagállamok fenntartják maguknak a jogot, hogy saját területük feletti repülés szempontjából megtagadják az olyan szakszolgálati engedély vagy

bizonyítvány elismerését, amelyet az illető állam állampolgára számára valamely másik Szerződő Állam állított ki (32. cikk);

d) úti napló (fedélzeti napló), amely tartalmazza a légi jármű, a személyzet és a repülések adatait (34. cikk);

e) rádióval felszerelt légi járműnél a rádióállomás engedélye [76]: a tagállamok légi járműve a többi Szerződő Állam területén, illetőleg területe fölött rádióadó-berendezést olyan engedély alapján szállíthat, amelynek értelmében a rádióadó-berendezést szabad a légi járműbe szerelni és üzemeltetni. Az engedélyt a lajstromozó állam illetékes hatósága adja ki. Az átrepült területen a rádióadó-berendezés használata az illető Szerződő Állam szabályainak megfelelően történik [30. cikk a)]. A rádióadó-berendezést a személyzetnek azok a tagjai használhatják, akik erre a lajstromozó állam illetékes hatóságától külön engedélyt kaptak [30. cikk b)]. Ez utóbbi szabályból az következik, hogy az utas nem használhatja mobiltelefont a levegőben, ezt azonban a technikai fejlődés felülírta. Az ICAO tagállamai 1992-ben határozatot hoztak arról, hogy hatósági engedéllyel nem rendelkező személyek (az utasok) is használhatnak telefonbeszélgetések lebonyolításához ilyen jellegű eszközöket, a megfelelő szabályok betartása mellett;

f) utasok szállítása esetén jegyzék az utasok nevééről, felszállási és rendeltetési helyéről;

g) poggyász és áru szállítása esetén részletes kimutatás és bevallás a poggyászárról, illetve az árujáról (29. cikk).

Idővel újabb dokumentumok fedélzetén tartása vált indokolttá, de a tagállamok az Egyezmény módosítását nem tartották célszerűnek, így ezen követelmények az Egyezmény Függelékeiben kerültek szabályozásra. A gyakorlatban a repülőgép fedélzetén szükséges tartani még a biztosítási szerződések kivonatait, a zajbizonyítványt, a kiszolgáló műszaki szervezet által kiállított nyilatkozatot a légi jármű műszaki alkalmasságáról, a repülőgépen található esetleges „elengedett” hibák jegyzékét és a repülőgép időszakonkénti rágcsálómentesítésének az igazolását. Járványok idején az Egészségügyi Világszervezet (WHO) megkövetelheti a légi járművek fertőtlenítését és az ennek tényét igazoló okmány bemutatását.

A lajstromozó tagállam által kiadott, illetve érvényesített légi alkalmassági bizonyítványokat, szakszolgálati engedélyeket és más bizonyítványokat a tagállamok érvényesnek ismerik el. Ennek az a feltétele, hogy a bizonyítványok és engedélyek kiadására, illetve érvényesítésére irányadó alapkövetelmények érjék el azt a legkisebb mértéket, amelyet az ICAO időszakonként meghatároz (33. cikk). Amennyiben az érvényes nemzetközi szabvány által megkövetelt feltételek nem egyeznek a tagállam hatósága által kiállított légi alkalmassági bizonyítványban vagy szakszolgálati engedélyben foglaltakkal, azaz az okiratok úgy kerültek kiállításra, hogy nem minden tekintetben feleltek meg az ICAO előírásainak, akkor ezeket az eltéréseket záradékban kell megjelölni. Légi alkalmassági bizonyítvány esetén csatolni kell az adatoknak a teljes jegyzékét, míg a szakszolgálati engedélyek esetében az engedélyen vagy annak mellékletén kell felsorolni mindazokat az adatokat, amelyek tekintetében a különbségek fennállnak [39. cikk a)–b)]. Az ilyen záradékolt bizonyítvánnyal illetve engedéllyel ellátott légi jármű, valamint személyzet csak abban az esetben vehet részt a nemzetközi légi forgalomban, ha arra engedélyt kapott attól az államtól, amelynek területére berepülni szándékozik (40. cikk).

E jog alkalmazására a gyakorlatban azonban nem kerül sor, mert az eltérésekre válaszul adható szankciók több alapvető problémára világítanak rá. A bizonyítványok eltéréseiből adódó helyzetet ugyanis nem lehet kétoldalúan hatékonyan és átláthatóan kezelni. Az ICAO-nak ezért nem állt érdekében, hogy az ilyen jellegű vélt vagy valós átmeneti mentességek miatt megakadjon a nemzetközi légi forgalom két tagállam között, de azt sem nézheti jó szemmel, hogy a meglévő eltérések ellenére két baráti ország között a kereskedelmi légifuvarozás tovább folytatódjon. Az ICAO érdeke, hogy ezek az eltérések a fékek és ellensúlyok rendszerében végső megoldásként kijavításra, és ne szankcionálásra kerüljenek. Az ICAO szabályaitól az Egyezmény értelmében el lehet térni, akár csak a fenti esetben is, de hangsúlyozottan csak akkor, ha az eltéréseket az ICAO többoldalú repülésbiztonsági rendszerében adminisztrálják (bejelentik), majd azokat meghatározott időn belül kijavítják és végrehajtják.

ÖSSZEFOGLALÁS

A légi jármű fogalmi körébe szinte minden repülésre alkalmas eszköz beletartozik, így amikor légi járműről beszélünk a hagyományos értelemben vett széles- és keskenytörzsű utasszállító repülőgépeken túl a helikoptereket, a ballonokat, a léghajókat, a vitorlázó repülőgépeket, de még a papírsárkányokat is megemlíthetjük. A tág értelmezés azonban a nemzetközi polgári légi közlekedés vonatkozásában szűken értelmezendő, mert utasokat, poggyászt, árut és postát kereskedelmi célból, díjazás fejében lényegében csak a közforgalmi repülésben szolgáló repülőgépekkel végeznek. A Chicagói Egyezmény kifejezetten a nemzetközi forgalomban szolgáló polgári légi járművekre ír elő szabályokat. Ezek a polgári légi járművek nemcsak tevékenységük jellegéből adódóan, de az eltérő szabályok tekintetében is különböznek az állami légi járművektől.

A légi jármű lényegében a lajstromozás tényénél fogva ahhoz az államhoz tartozik, amelynek lajstromába be van jegyezve. A lajstromozás államát a felségjel és a nemzeti lobogó jelzi. A lobogó joga nem területi felségjogot (mert a valóságban nem az állam területe), hanem meghatározott joghatóságot jelent. A légi jármű fedélzete így kvázi repülő államterületnek számít, azaz a lajstromozó államnak a mozgó terület vonatkozásában joghatósága van. A polgári légi járművön menet közben történő állampolgársági és más jogviszonyt keletkeztető magánjogi cselekedetek (például születés, végrendelet írása, elhalálozás, szerződés-kötés vagy esküvő) jogkövetkezményeit a lajstromozó állam nemzeti joga szabályozza. Ez a kapcsoló tényező teremti meg a nemzetközi magánjogi tényállás és az alkalmazandó jogrendszer közötti összeköttetést.

A Chicagói Egyezmény csak a keretszabályokat adja a nemzetközi polgári repüléssel kapcsolatos szabályrendszernek. A szabályokat, mint például a polgári légi jármű elleni elfogás, a légi jármű fedélzetén tartott dokumentáció, vagy a lajstromozási eljárás részletes szabályait a tagállamoknak a nemzeti jogba kell beépíteniük és ott részletesen ki kell dolgozniuk. Ezen a nemzetközi joggal harmonizált szabályok meglétét és a gyakorlatban történő érvényesülését a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) a repülésbiztonsági és légi közlekedés-védelmi auditjain állandó jelleggel ellenőrzi és ezen mechanizmuson keresztül következetesen számon kéri.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] CRS Report for Congress: China–US Aircraft Collision Incident of April 2001: Assessments and Policy Implications. Order Code RL30946, 10/09/2001. 1–21. o.
- [2] 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-szigeteken Kína nagyszabású építkezésbe és új repülőtér létrehozásába kezdett. Az építkezés felett az amerikai haditengerészet járőrgépe, fedélzetén a CNN tévéstábjával 2015 májusában átrepült, miközben a kínaiak számtalanszor távozásra szólították fel a légeret „sértő” repülőgépet. ZORD Gábor László: A nyílt tengeren is tényező lett Kína. Magyar Nemzet, (2015) 122., 16. o.
- [3] A világon elsőként az Egyesült Államok már a II. világháború után – az egyéni vagy a kollektív önvédelem természetes jogára hivatkozva, nemzetbiztonsági célokból vezérelve létrehozta Alaszka partjai közelében (380 tengeri mérföldig kiterjesztve) a Légvédelmi Azonosítási Zónáját (ADIZ). Az ADIZ átmeneti zóna, lényegében az állam által egyoldalúan (unilaterálisan) 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, azonosítási jogot követel magának. BUTLER, J. Richard: Sovereignty and Protective Zones in Space and Appropriate Command and Control of Assets. Research Report, AU/ACSC/034/04, 2001. 15. o.
- [4] Malone, L. James: The United States and the Law of the Sea after UNCLOS III. Law and Contemporary Problems, 46. (1983) 2., 29–36. o.
- [5] Kukis, Mark – ARMS, Katherine: Bush to China: Return Plane, Crew. United Press International, 2 April, 2001.
- [6] ICAO Doc 7300.
- [7] Cheng, Bin – AUSTIN, R. H. F.: Air law. In Bos, Maarten (ed.): The Present State of International Law and /Other Essays. The Netherlands, 1973. The Air Cushion Vehicles, 183. o.
- [8] Goedhuis, D.: The International Law of Outer Space. Recueil Des Cours de l’Académie de Droit International, 113. (1964) 3., 55. o.
- [9] Moys Péter: Nemzetközi légijog. Budapest, 2006. 18. o., 59–61. o.
- [10] Palik Máttyás: Pilóta nélküli repülés profiknak és amatőröknek – A pilóta nélküli repülés rövid története. Budapest, 2013. 25–64. o.
- [11] A repülőgépet robotberendezés kormányozta rádió távirányítás segítségével. A gépen 11 fő tartózkodott vég-szükség és ellenőrzés céljából, de nem volt szükség a fizikai beavatkozásra. Az 1930-as évek közepétől több eredményes repülés történt, amelynek egyik mérföldköve az óceán átrepülése volt. A technikai fejlődés lehetővé tette már akkoriban is, hogy egy repülőről más repülőgépek irányítását távvezéreljék. GÁSPÁR László: Pilóta nélküli repülőgépek. Élet és Tudomány, (1948) 7., 195–197. o.
- [12] Nemzetközi szinten az ICAO elkezdte a szabályozói környezet kialakítását, és 2011. március 11-én kiadta a Cir 328-AN/190 számú körlevelét. 2015 februárjában az ICAO megjelentette a Távirányított Repülőgép Rendszerek (RPAS) kézikönyvet, amely az UAV-k továbbfejlesztett alkalmazási területei keretszabályait és eljárási módosításait írja le. Az ICAO 39. Közgyűlésén (2016) elfogadta a tagállami szabályozások figyelembevétele mellett egy globális szabályozás elkészítését. ICAO Doc 10019.
- [13] A pilóta nélküli légi járművön kívül ez az UAS-rendszer már a technika működését biztosító környezetet: a földi irányító állomást, a kommunikációs csatornákat, a műszaki felkészítő és karbantartó rendszert, az indító és a visszaérkezést biztosító és magát a rendszert vezérlő, irányító, kiszolgáló embert is magába foglalja. Makay Imre: Bevezető. In Palik Máttyás: Pilóta nélküli repülés profiknak és amatőröknek – A pilóta nélküli repülés rövid története. Budapest, 2013. 11–23. o.
- [14] Palik Máttyás: A pilóta nélküli légi járművek hazai szabályozói környezete fejlesztésre irányuló K+F projekt bemutatása. Repüléstudományi Közlemények, (2012) 2., 486. o.
- [15] A Nemzetközi Vöröskereszt egészségügyi légi járművei általában katonai felhasználás alatt üzemelnek. Békeidőben a katonai eljárások és szabályok alapján végzik a repülési feladatokat. Találunk azonban polgári vöröskeresztes légi járműveket, amelyekre az Egyezmény szabályai az irányadóak, de háború esetén ezek a légi jár-

- művek nem élveznek speciális védelmet. [A hadrakelt fegyveres erők sebesültjei és betegei helyzetének javítására (I. Genfi Egyezmény, 1949. 36–37. cikkek); A tengeri haderők sebesültjei, betegei és hajótöröttjei helyzetének javítására (II. Genfi Egyezmény, 1949. 39–40. cikkek); A polgári lakosság háború idején való védelmére (IV. Genfi Egyezmény, 1949. 22. cikk).]
- [16] Bécsi szerződés a diplomáciai kapcsolatokról (1961), 27. cikk (7.), 1965. évi 22. tvr.
- [17] Szabó Miklós: Terrorcselekmények elhárításának időszerű kérdései, különös figyelemmel a polgári repülésvédelemre. PhD-értekezés. Budapest, 2008. 18. o.
- [18] ICAO Legal Committee/29 Session – WP/2–1, Attachment 1, 1994. 11–12. o.
- [19] Jó példa erre az európai együttműködés, amelyben az európai légi forgalom biztonságáért és irányításáért felelős kormányközi szervezet, az EUROCONTROL kiemelt szerepet játszik az összehangolás sikeres megteremtésében, amelynek Ideiglenes Tanácsa az Egyezmény 3. cikkével összhangban a légiforgalmi irányítás egységesebbé tétele céljából definiálta (hangsúlyozottan légiforgalmi irányítási szempontok szerint kategorizáltan) az állami légi jármű fogalmát:
- a katonai lajstromba vett, vagy polgári nyilvántartásban azonosított repülőgépek, amelyeket katonai céllal tartanak, állami légi járműnek minősülnek;
 - a polgári lajstromba vett repülőgépek, amelyeket katonai, vám- és rendőri szervek használnak, állami légi járműnek minősülnek;
 - a polgári lajstromba vett repülőgépek, amelyeket az állam nem katonai, vám- és rendőri, hanem egyéb állami célokra használ, polgári légi járműnek minősülnek.
- EUROCONTROL Decision of the Provisional Council – Session 11 on 12 July, 2001, Principle 1.
- [20] A Nemzetközi Bíróság (ICJ) szerint ez a szabály az ENSZ Alapokmány egyik sarokköve, amely *ius cogens* normaként kezelendő. *Democratic Republic of Congo v. Uganda case*, ICJ Judgment, General List 116, 148., 19/12/2005. 59. o.
- [21] Kajtár Gábor: A nem állami szereplők elleni önvédelem a nemzetközi jogban. Budapest, 2015. 338. o.
- [22] Kajtár Gábor: Az egyéni és kollektív önvédelem joga. In Kende Tamás, Nagy Boldizsár, Sonnavend Pál, Valki László (szerk.): *Nemzetközi Jog*. Budapest, 2014. 742. o.
- [23] ENSZ Alapokmány VII. fejezet, eljárás a béke veszélyeztetése, a béke megszegése és a támadó cselekmények esetében, 51. cikk, 1956. évi I. törvény; ENSZ Biztonsági Tanácsának a 748. határozata (1992. január 21.), amelyet a tanács a líbiai kormánnyal szemben, a nemzetközi béke és biztonság megóvása céljából hozott (www.un.org/docs/sc.html).
- [24] Kajtár Gábor: *The Use of Force against ISIL in Iraq and Syria – A Legal Battlefield*. *Wisconsin International Law Journal*, 34. (2017) 3., 572. o.; UN Security Council Resolution 1368, 4370th meeting, 12/09/2001.
- [25] Kardos Gábor: A nemzetközi jog a hidegháború után. Grotius, (2007) 4. o.
- [26] *Nicaragua v. United States of America, Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua*, Merits, Judgment, ICJ Reports 14. 1986, para. 195.
- [27] A szükséghelyzet az adott állam egyetlen eszköze arra, hogy valamely lényegbevágó érdekét egy súlyos és küszöbön álló veszélytől megóvja úgy, hogy e cselekedet nem csorbíthatja komolyan mások (államok, nemzetközi közösség) lényegbevágó érdekeit. Szükséghelyzetre, mint jogellenességet kizáró okra az állam semmilyen esetben nem hivatkozhat, ha az állam közrehatott a végveszély kialakulásában és nemzetközi kötelezettség a szükséghelyzet alkalmazását kizárja. A szükséghelyzet *ius cogens* normát megszegő magatartás kimentésére nem irányulhat. Nagy Boldizsár: *A nemzetközi jog érvényesülése és érvényesítése*. Előadás az ELTE Állam- és Jogtudományi Karán. Budapest, 2014.; Nagy Boldizsár, Jeney Petra (szerk.): *Nemzetközi Jogi Olvasókönyv*. Budapest, 2002. 531. o.
- [28] A nyílt tenger két részét összekötő Korfu-szoroson áthaladó brit hadihajókra az albán katonák ágyútűzét nyitottak. Az incidensben a támadást szenvedett brit hajókon 44 katona vesztette életét és további 42 katona megsebesült. Később a brit hadihajók visszatértek és a flotta két hajója a szorosban aknára futott. A robbanások komoly károkat okoztak, de emberi életet nem követeltek. A Nemzetközi Bíróság ítéletében elmarasztalta az albán államot, mert a szorosokon történő békés áthaladás joga béke idején a hadihajókat is megilleti, s ehhez a parti állam előzetes hozzájárulása nem szükséges. *United Kingdom v. Albania (Corfu Channel Case)*, Judgment of April 9, 1949, ICJ 4 Reports 22.
- [29] Cheng, Bin: *The Destruction of KAL Flight KE 007 and Article 3 bis of the Chicago Convention*. In *STORM van 's Gravesande, J.W.E. – van der Veen Vonk, A. (eds): Air worthy. Liber amicorum honouring professor Dr. I.H. Ph. DIEDERIKS-VERSCHOOR*. Denventer–Boston, 1985. 47. o.

- [30] A kínzások elkövetői, úgymint a kalózkodók és az emberkereskedők mindegyike *hostis humani generis*, azaz az emberiség ellensége. *Filartiga v. Pena-Irala*, 630 F.2d 876 US Court of Appeals, Second Circuit, No. 191, Docket 79–6090. 19. o.
- [31] Kajtár Gábor: A terrorizmus elleni önvédelem a XXI. században. *Kül-Világ*, (2011) 1–2., 2. o.
- [32] UNGA Resolution 927, Question of the safety of commercial aircraft flying in the vicinity of, or inadvertently crossing, international frontiers. UN General Assembly Official Records, 10th Sess. Supp. No. 19 at 14/12/1955.
- [33] ICAO Circular 50-AN/45: Aircraft Accident Digest, No. 7, No. 35, 146–159. o.
- [34] *Israel v. Bulgaria*, Aerial incident of 27 July, 1955. General List No. 35 – Judgment 26 May, 1959; ICAO Council Working Paper/5764.
- [35] ICAO Council Working Paper/5764, Report concerning the Libyan Arab Boeing 727-224, 5A-DAH (Sinai, 21 February, 1973), 1/05/1973.
- [36] *Islamic Republic of Iran v. United States of America* – ICJ (Case Concerning the Aerial Incident of July 3, 1988), 2001.
- [37] A műhold fedélzeti energiaellátását biztosító erőforrás egy – urán-235 izotóppal dúsított 20 kilogramnyi urán alkalmazásával működő – atomreaktor volt, amelyből származó radionuklidok 25%-a a Föld felszínére hullott. A közhiedelemmel szemben nem ez volt az első ilyen eset. 1964-ben egy amerikai haditengerészeti műholdnak az Indiai-óceánba zuhanásakor radioaktív plutónium 238 szabadult fel. HAANAPPEL, P. Peter: *The Law and Policy of Air Space and Outer Space*. 99. o.; SOMLAI János – TARJÁN Sándor – KANYÁR Béla: „A bomlás virágai.” *Radioaktív sugárzások és környezetünk*. Budapest, 2000. 30. o.; GOROVE, Stephen: *Cosmos 954: Issues of Law and Policy*. *Journal of Space Law*, 6. (1978) 2., 137–146. o.
- [38] Mullany, J. Nicholas: *The Legal Implications of Soviet Union’s Assertions Concerning the Downing of KAL flight 707*. *Western Australian Law Review*, 19. (1989) 430. o.
- [39] Szabó Miklós: *Polgári repülőbalesetek és katasztrófák Vörös Könyve (1960–1989)*. Pécs, 2006. 254. o.
- [40] Ernszt Ildikó: *A nemzetközi légi közlekedés védelme*. Károli Gáspár Református Egyetem ÁJK, Budapest, 2010. 74. o.
- [41] Napjainkban kétféle fekete doboz (FDR) van egyidejűleg a fedélzeten. Az egyik fekete doboz a repülés végrehajtása során a pilótakabinban (cockpit) tartózkodó összes személy hangját, valamint a zajokat – általában a repülési idő utolsó 120 percét – veszi fel, míg a másik a légi jármű állapotát és mozgását hivatott rögzíteni. Csak legenda, hogy a „fekete” doboz fekete, a valóságban narancssárga vagy piros színűre festik a könnyebb megtalálhatóság érdekében. A fekete doboz valójában piros. www.index.hu (2013.11.11.)
- [42] ICAO Report – Appendix H, Interception Procedures Issued by USSR. 1993.
- [43] *Destruction of Korean Air Lines of Boeing 747-200 on 31 August, 1983*. Report of the completion of the ICAO fact-finding investigation, June 1993.
- [44] Szűcs Ádám Imre: *KAL 007 – Agresszió vagy határincidens? (ELTE Bibó István Szakkollégiumi Külügyi Napok, Aktuális kérdések a nemzetközi jog és külpolitika területén.)* Budapest, 2012. 36–37. o.
- [45] A légiforgalmi térképek minden releváns információt tartalmaznak a repülés pontos és biztonságos végrehajtáshoz. Az Egyezmény légiforgalmi térképekről szóló 4. Függelékének szabványai 17 fféle, a légiforgalmi térképekkel szemben támasztott követelményeket tartalmaznak. A nemzeti légiforgalmi szolgáltatók által kiadott térképeken részletesen szerepelnek a kijelölt légi útvonalak a tiltott légterekkel együtt, a repülőterek és az országhatárok, továbbá a navigációs és rádióberendezések adatai és a körzetben használt rádiófrekvenciák. In *Re Korean Air Lines Disaster of Sept. 1, 1983*. 597 F. Supp. 619 (D.D.C. 1984), June 26, 1984.
- [46] Háy György: *Légibalesetek pilóta szemmel I.* 157. o.; Leich, M. N.: *Destruction of Korean Airliner – Action by International Organizations*. *American Journal of International Law*, 78. (1984) 244–245. o.
- [47] Az Air India (AIC) 182-es járatának az 1985. évi felrobbantása után két év telt el, amire az ICAO kiadta új szabványait az utaspoggyász-egyeztetésre, míg a régóta ismert rádióbombák és plasztik robbanóanyagok által okozott fenyegetésre csak a Pan Am (PAA) 103-as járatának a katasztrófája (1988) után tett határozott lépéseket. A légi közlekedés biztonsága és a terrorizmus címmel jelentés az Egyesült Államok Elnökének. Washington D.C., 1995. május 10. 25. o.
- [48] Sulyok Gábor: *A terrorcselekmény elkövetéséhez használt polgári légi jármű lelövésének nemzetközi jogi és alkotmányjogi megítélése*. *Fundamentum*, (2005) 3., 30. o.
- [49] A Nemzetközi Bíróság (ICJ) 1986. június 27-én a Nicaragua kontra Egyesült Államok perben megerősítette az arányosság elvét. ICJ – Summary of the judgement, XI. 1. The prohibition of the use of force and the right of self-defence, paras. 227–238.
- [50] The White House: Statement by the principal deputy press secretary to the President, 16 September, 1983.

- [51] Armando Alejandro Jr. and Others v. Cuba, 11.589, Report No. 86/99, OEA/Ser.L/V/II.106 Doc. 3 rev. at 586, 1999.
- [52] Ernszt Ildikó: A nemzetközi légi közlekedés védelme. Károli Gáspár Református Egyetem ÁJK, Budapest, 2010. 74–75. o.; UN Security Council Resolution 1067, 3683rd meeting, 26 July, 1996.
- [53] Chicagói Egyezmény, XVIII. fejezet, A vitás kérdések rendezése, 84. cikk.
- [54] Hargitai József: Nemzetközi jog a gyakorlatban. Budapest, 2008. 295–296. o.
- [55] Római Egyezmény a külföldi légi jármű által harmadik félnek a földön okozott kárról (1952), V. fejezet, 23. cikk, ICAO Doc 7364.
- [56] Syllabus Public International and European Air Law. International Institute of Air and Space Law. Faculty of Law, Leiden University, 2016. 1.5.5.2., 89. o.
- [57] Magyarország Alaptörvénye, 2011. április 25., Alapvetés, G. cikk, 1.
- [58] United Nations Convention on the Law of the Sea UNCLOS – Nationality of the ships, Part VII. High Seas, para. 91. 1.
- [59] M/V „SAIGA” case, Saint Vincent and Grenadine v. Guinea, ITLOS, No. 2, 1 July, 1999, paras. 62–66.
- [60] Az Európai Parlament és a Tanács 2111/2005/EK rendelete a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának elfogadásáról és az üzemeltető kiléte tekintetében a légi közlekedés utasainak tájékoztatásáról, valamint a 2004/36/EK irányelv 9. cikkének hatályon kívül helyezéséről, HL L 344., 2005.12.27., 15. o.
- [61] Az Európai Parlament és a Tanács 216/2008/EK Rendelete a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi irányelv, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről, HL L 79., 2008.03.19., 9–10. cikkek, 25–27. o.
- [62] A légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló Tokiói Egyezmény, 1971. évi 24. tvr., I. fejezet, Az Egyezmény hatálya, 4. cikk.; ICAO Doc 8364.
- [63] Chicagói Egyezmény 12., 25., 26., 31–33. cikkek.
- [64] A légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló Tokiói Egyezmény, 1971. évi 24. tvr., II. fejezet, Joghatalóság, 3. cikk.; ICAO Doc 8364.
- [65] Kárfelelősség a külföldi légi jármű által harmadik félnek okozott károkért (1952), ICAO Doc 7364.
- [66] Chicagói Egyezmény, 7. Függelék: Légi járművek felség- és lajstromjelei. 6. kiadás, 2012. 2–8. cikkek.
- [67] Hong-Kong Legfelsőbb Bírósága ítéletében kimondta, hogy a 70 darab légi jármű egy időben, Kínában és az Egyesült Államokban történő lajstromozása az Egyezmény 18. cikke alapján jogellenes. Civil Air Transport Incorporated v. Central Air Transport Corporation, International Law Reports, 1952. 86. o.
- [68] Rules for the Provision of Pertinent Data Concerning Aircraft Registered in a State Pursuant to Article 21 of the Convention on International Civil Aviation – C/1155 C-Min. 179/1–20., ICAO Doc 9003.; ICAO Council Working Paper/12697.
- [69] Az Európai Parlament és a Tanács 1008/2008/EK rendelete a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról, HL L 293., 2008.10.31., 3. o.
- [70] Community law – lease approval issued under Council Regulation (EEC) No 3922/91, Annex III (EU-OPS), OPS 1.165, para 1., 2.; ECAC 21–1 recommendation.
- [71] Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation (Article 83 bis), signed at Montreal on 6 October 1980., 23rd Session of the Assembly, ICAO Doc 9318.; 2007. évi X. törvény.
- [72] A 83. alcikk alapján 2013-ig bezárólag mindössze 147 megállapodás született. Nem vált vonzóvá, pedig vannak előnyei a konstrukciónak; pénzügyileg például az Egyesült Államokban gyártott és lajstromozott, valamint az ottani bank által finanszírozott légi jármű után, amelyet külföldi légitársaságnak adtak bérbe, a bank az adót helyben visszaigényelheti. Legal Committee 35th Session, Safety aspect of economic liberalization and article 83 bis, LC/35-WP/3–2. 2. o.
- [73] C/1139 Attachment to Council Resolution of 13 June, 2001, C-Min 163/8. 93. o., ICAO Doc 9785.
- [74] Chicagói Egyezmény, Légi alkalmassági bizonyítvány, V. fejezet, 31. cikk; ICAO Annex 8 – Airworthiness Manual. ICAO Doc 9760.
- [75] Chicagói Egyezmény, 1. Függelék: Szakszemélyzet jogosítása. 11. kiadás, 2011.
- [76] Chicagói Egyezmény, A légi jármű rádió berendezése. V. fejezet, 30. cikk; Assembly Resolution A29-19. ICAO Doc 9848.

LEGAL STATUS OF CIVIL AIRCRAFT

The legal status of aircraft is a paramount important issue. Aircraft have the nationality of the State in which they are registered. The State of registration of the aircraft is competent to exercise the jurisdiction over acts committed on board. The importance of the separation of civil and state aircraft is that the Chicago Convention (1944) shall be applicable only to civil aircraft, and shall not to state aircraft. The use of weapons against civil aircraft in flight is forbidden. The international law at the same time provides the right of individual or collective self-defence if an armed attack occurs against a Member of the United Nations.

Keywords: civil and state aircraft, pilotless aircraft, nationality of aircraft, use of weapons against civil aircraft in flight and its prohibition

Dr. Sipos Attila
LL.M. nemzetközi légi- és világűr jog
Eötvös Loránd Tudományegyetem
Állam- és Jogtudományi Kar
siposa5@gmail.com
orcid.org/0000-0002-8518-0826

Dr. Attila Sipos
LL.M. International air and space law
ELTE University
Faculty of Law and Political Sciences
siposa5@gmail.com
orcid.org/0000-0002-8518-0826



http://www.repulestudomany.hu/folyoirat/2017_3/2017-3-21-0439_Sipos_Attila.pdf