

**A polgári légi jármű elleni
fegyverhasználat nemzetközi jogi
megítélésének és a légtér-
szuverenitás értelmezésének újabb irányai**

Doktori értekezés

Papp Zoltán

Témavezető: Prof. Dr. Kovács Péter egyetemi tanár

Pázmány Péter Katolikus Egyetem
Jog- és Államtudományi Doktori Iskola
Budapest, 2019

TARTALOMJEGYZÉK

1. fejezet. Bevezetés és kutatási célkitűzések	8
2. fejezet. Szuverenitás és joghatóság a nemzetközi légi jogban	14
2.1 A légtér	15
2.1.1 A nemzeti légtér horizontális és vertikális határa.....	16
2.1.2 A nemzetközi légtér.....	17
2.2 Történeti áttekintés	17
2.3 A légtér-szuverenitás jelenkori fogalma	28
2.4 A teljes és kizárólagos légtér-szuverenitás gyakorlásának szerződéses korlátai.....	32
2.5 A légtérre vonatkozó szuverenitás megerősítése a Chicagói Egyezményben	34
2.6 Összegző légtér-szuverenitás definíció	36
2.7 Joghatóság a nemzetközi légi jogban	37
2.8 A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által elfogadott szabványok és legjobb gyakorlatuk (SARPs).....	39
2.9 A légtérsértés szankciói.....	43
2.9.1 Általános észrevételek.....	43
2.9.2 Az elfogás.....	43
2.9.3 Büntetőjogi szankciók	44
2.9.4 Egyéb szankciók.....	45
2.10 Nemzetközi jogi szolgalmak a légtérben.....	46
3. fejezet. A polgári légi jármű ellen állam által alkalmazott fegyveres erőszak szabályai	48
3.1 Az erőszak tilalma a nemzetközi jogban.....	48
3.2 A polgári légi jármű elleni állami erőszak tilalma a nemzetközi jogban különös tekintettel a nemzetközi légi jogra.....	54
3.2.1 A Chicagói Egyezmény 3bis cikk elfogadásának távoli előzményei. 55	
3.2.2 A Chicagói Egyezmény 3bis cikke elfogadásának közvetlen előzménye	57

3.2.3 A KAL 007-es járat lelövése és az ICAO	60
3.2.4 A légi incidens ismertetése az ICAO Tényfeltáró Bizottság következtetései alapján	60
3.2.5 Az eredeti szovjet álláspont	61
3.2.6 A légi incidens kivizsgálásának folytatása a kilencvenes évek elején	62
3.3 A Chicagói Egyezmény 3bis cikkének elfogadása az ICAO Közgyűlés 25. Rendkívüli Ülésén	63
3.4 A Chicagói Egyezmény 3bis cikke és annak nyelvtani, valamint elfogadásának körülményeit figyelembe vevő értelmezése.....	73
3.5 A 3bis cikk nemzetközi szokásjogi jellege	79
3.6 A Chicagói Egyezmény 89. cikke	79
3.7 A polgári légi jármű elleni erőszak tilalmának jellegzetes vonásai	81
3.8 A 3bis cikk értelmezése az ENSZ Alapokmányban foglalt erőszak tilalma szempontjából.....	82
3.9 Emberiességi megfontolások és az emberi jogi szempontok korai megjelenése	85
3.10 A polgári légi jármű elleni erőszak tilalma alóli kivételek.....	87
3.10.1 A polgári és a katonai légi jármű közötti különbség	88
3.10.2 Nemzetközi polgári repülésnek a Chicagói Egyezménnyel ellentétes célokra való használata.....	91
3.10.2.1 A nemzetközi repülésnek a Chicagói Egyezmény céljaival ellentétes használata: például kémkedés, kábítószer-keres- kedelem és a jog lehetőségei.....	92
3.10.2.2 A nemzetközi repülésnek a Chicagói Egyezmény céljaival ellentétes használata: polgári légi jármű fegyverként való használata emberéletek kioltása céljából – ahogy a német Alkotmánybíróság látta	95
3.10.2.3 Az egyéni vagy kollektív önvédelem természetes jogának kiterjesztő jellegű értelmezése	100
3.10.3 NATO Renegade koncepció és annak magyarországi végrehajtása	102
3.10.4 A 2001. szeptember 11-i terrorcselekmények során a polgári légi járművek ellen alkalmazott fegyveres erőszak jogszerűsége	103
3.11 Összegzés	104

3.12 A nemzetközi jog polgári légi jármű elleni erőszakról szóló szabályainak államok által történő értelmezése a Nemzetközi Bíróság előtti ügyekben.....	106
3.12.1 A légi incidens ügyekkel kapcsolatos általános észrevételek	107
3.12.2 Az 1955. július 27-i légi incidens ügye.....	110
3.12.2.1 Közbenső következtetések.....	116
3.12.3 Az 1988. július 3-i légi incidens ügye.....	117
3.12.3.1 Közbenső következtetések.....	123
3.12.4 A légi incidensek jelentőségének értékelése az értekezés témája szempontjából.....	125
3.13 Egyes egyéb légi incidensek és az állami gyakorlat a Chicagói Egyezmény 3bis cikk elfogadását megelőzően és azt követően	127
3.13.1 Légi incidensek a Chicagói Egyezmény 3bis cikkének elfogadását (1984) követően.....	128
3.13.2 Állami légi járművek elleni erőszak-alkalmazás.....	130
3.14 A Chicagói Egyezmény 3bis cikke és a MH-17 légi járat katasztrófája .	133
3.14.1 A légtér lezárásának kérdése.....	138
3.15 A polgári légi jármű elleni fegyverhasználat és a nemzeti légtér-szuverenitás kapcsolata	142
3.15.1 A 3bis cikkben foglalt fegyverhasználati tilalom területi hatálya	143
3.16 A polgári légi jármű ellen állam által alkalmazott fegyveres erőszak szabályai a nemzetközi fegyveres összeütközések során.....	144
3.16.1 Alapvetések	144
3.16.2 A légi hadviselés jogának jellemvonásai	148
3.17 A légi hadviselés jogának szabályai és a polgári légi járművekre vonatkozó szabályok	149
3.17.1 A nemzetközi szerződéseken alapuló humanitárius jog szabályai	149
3.17.2 A nemzeti katonai kézikönyvek	153
3.17.3 Megállapított (összegyűjtött) humanitárius jogi szabályok.....	153
3.17.3.1 A Hágai Légi Hadviselési Szabályzat	153
3.17.3.2 A tengereken vívott fegyveres összeütközésekre alkalmazandó nemzetközi jogról szóló San Remo Kézikönyv	156

3.17.3.3 A légi és rakétás hadviselésre vonatkozó nemzetközi jogi szabályok.....	159
3.18 A polgári légi jármű státusza a humanitárius jogban figyelemmel a légijogi összefüggésekre is.....	165
3.18.1 A humanitárius jog és az emberi jogok egymással való viszonya	170
3.18.2 Közbenső következtetések.....	172
3.19 A humanitárius jog szabályai és a légtér-szuverenitás	174
4. fejezet. Légvédelmi azonosítási övezet (ADIZ) a nemzetközi jogban	175
4.1 Definíció és történelmi háttér	177
4.2 Az Amerikai Egyesült Államok által létrehozott ADIZ (Egyesült Államok ADIZ)	180
4.2.1 Speciális Egyesült Államok ADIZ-ok.....	184
4.2.1.1 A Washington D.C. légtér speciális státusza	184
4.2.1.2 A „mozgó” ADIZ	186
4.3 Kelet-kínai-tenger ADIZ, CADIZ, KADIZ, Japán ADIZ	186
4.4 Különböző megközelítések a nemzetközi jogban az államok azon jogára vonatkozóan, hogy területükön kívül gyakoroljanak hatásköröket.....	189
4.5 ADIZ és a Chicagói Egyezmény	191
4.5.1 Az ADIZ, mint jogalkotói (és végrehajtói) joghatóság gyakorlása .	191
4.5.2 Melyek a Chicagói Egyezménynek az ADIZ szempontjából releváns függelékei?	192
4.5.3 A Chicagói Egyezmény repülési szabályok alkalmazásáról szóló 11. cikke	195
4.5.4 A Chicagói Egyezmény 12. cikke a repülési szabályokat tiltó nemzetközi jogi rendelkezésnek számít?.....	198
4.6 Az ADIZ tengerjogi perspektívából	201
4.6.1 A légijog és a tengerjog logikai kapcsolatáról	201
4.6.2 A csatlakozó övezet jogi státusza és az ADIZ.....	203
4.6.3 A kizárólagos gazdasági övezet és az ADIZ	205
4.6.4 Közbenső következtetések.....	209
4.7 Az önvédelem joga és az ADIZ	210
4.7.1 Szükséghelyzet és végszükség és az ADIZ.....	213

4.8 Nemzetközi szokásjog és az ADIZ.....	214
4.8.1 A releváns állami gyakorlat felmérését szolgáló tanulmányra vonatkozó javaslat.....	216
4.9 Az ADIZ-zal összehasonlítható néhány nemzetközi gyakorlat	218
4.9.1 Általános észrevételek	218
4.9.2 Nemzetközi jogon alapuló példák	218
4.9.2.1 Tiltott, korlátozott és veszélyes légtérövezet a nemzetközi légtérben	218
4.9.2.2 Légiforgalmi szolgálat (<i>air traffic service, ATS</i>) nyújtása nyílt tenger feletti, vagy olyan légtérben, ahol nem gyakorolják a szuverén jogokat	219
4.9.2.3 Proliferációs Biztonsági Kezdeményezés (<i>Proliferation Security Initiative, PSI</i>)	220
4.9.3 Az Európai Unió jogrendszerén alapuló példák. Az EU kibocsátáskereskedelmi rendszerének (<i>emissions trading scheme, ETS</i>) kiterjesztése a légi közlekedésre.....	220
4.9.4 Nemzeti jogon alapuló példák	222
4.9.4.1 Az Egyesült Államok utasnyilvántartási programja (<i>passenger name record, PNR</i>) és vámeljáráás, illetve határvédelem (<i>customs and border protection preclearance process, CBP</i>)	222
4.9.4.2 Konténerbiztonsági Kezdeményezés (<i>Container Security Initiative, CSI</i>), Vám és Kereskedelmi Együttműködés a Terrorizmus ellen (<i>Customs Trade Partnership Against Terrorism, C-TPAT</i>) és a 24 órás előzetes hajórakomány bejelentési szabály (<i>24-hour advance vessel manifest rule</i>)	223
4.10 Közbenső következtetések.....	225
5. fejezet. Összefoglalás	228
6. fejezet. Szakirodalom	234
6.1 Könyvek	234
6.2 Tanulmányok és könyvfejezetek	239
6.3 Normatív részek.....	250

6.3.1 Magyar jogszabályok és nemzetközi szerződések	250
6.3.2 EU jog.....	253
6.3.3 Az ENSZ légi jogi tárgyú határozatai és határozat-tervezetei.....	254
6.4 Nemzetközi Bíróság és Állandó Nemzetközi Bíróság érdemi ítéletei és tanácsadó véleményei (időrendben)	255
6.5 Egyéb bírósági ítéletek	257
6.6 Egyéb dokumentumok (időrendben)	258
7. Rövidítések jegyzéke	262
8. A szerző tudományos munkái.....	265

1. fejezet. Bevezetés és kutatási célkitűzések

A levegő birodalmának meghódításával az ember évezredek óta foglalkozik, de a nagy előrelépést végül is a XVIII. század második felében a fizikai és kémiai tudományok felfedezései tették lehetővé.¹ A léghajózás a „levegőnél könnyebb” szerkezetek, azaz meleg levegővel vagy gázokkal töltött léggömbök és léghajók segítségével történik. 1783. június 4-én hajtották végre első nyilvános léggömbkísérletüket a *Montgolfier*-testvérek. Sikeres próbálkozásuk forradalmi változást hozott a repüléstechnika történetében.² Az első nemzetközi repülés 1785-ben történt, amikor *Jean-Pierre Blanchard* és társa *John Jeffries* hidrogéngázzal töltött ballonnal az angliai Doverből a La Manche csatornát átrepülve Franciaországba repült.³

A gépi repülés a „levegőnél nehezebb” szerkezettel, a repülőgépekkel valósul meg a felhajtó erő segítségével. Erre a levegőben élő élőlények szolgálnak példát. 1903. december 17-én Kitty Hawkban (Észak-Karolina) emelkedett levegőbe a történelem első repülőgépe, melyet egy amerikai testvérpár, *Wilbur* és *Orville Wright* épített meg, több éves kitartó kísérletezés tapasztalatai nyomán. A Flyer I-es sikere új korszakot nyitott az emberiség történetében, a *Wright* fivérek érdemeit pedig tovább emeli az a tény, hogy az 1905-ben létrehozott Flyer III-as repülőgéppel már rendszeres repülést végeztek.⁴

Alig több mint száz évvel ezelőtt az első kereskedelmi repülőgép alig harmincnégy kilométert tudott levegőben lenni, manapság a repülési iparág az utasok millióit és hatalmas árumennyiséget évente negyvenkilenc milliárd

¹ Gerhard WISMANN: *A repülés története Ikarosztól napjainkig*. Táncsics Könyvkiadó, Budapest, 1964. 7-10. o.

² The Postal History of ICAO.

https://www.icao.int/secretariat/PostalHistory/aviation_history_human_flights_with_balloons.htm (2019. április 11.)

³ MOYS Péter: *Nemzetközi Légijog*. 3, 14 L Nyomdaipari és Szolgáltató Kft, Budapest. 2006. 5. o.

⁴ The Postal History of ICAO.

https://www.icao.int/secretariat/PostalHistory/aviation_history_the_first_practical_aircraft.htm (2019. április 13.) és <https://wright.nasa.gov/researched.htm> (2019. április 16.)

kilométeren át szállít, ami tízszer hosszabb, mint a Földgolyó és a Neptun közötti távolság.⁵

Napjainkban 3900 repülőtér, 173 légiforgalmi irányító központ, 1400 menetrend szerinti légi járat és 26 ezer üzemben lévő légi jármű biztosítja a nemzetközi légi közlekedés működését. A repülés világszerte lehetővé teszi az üzleti világ működését, a gazdasági növekedést, álláshelyeket teremt közvetlen, vagy közvetett módon, továbbá előmozdítja a nemzetközi kereskedelmet.⁶

Számítások szerint a légi közlekedés évente a világ bruttó össztermékének (GDP) 3,6%-át állítja elő. A légi közlekedés gazdasági teljesítménye tekintetében a huszadik helyet foglalná el az államok közötti GDP rangsorban. A légitársaságok 2017-ben 4,1 milliárd, míg előrejelzések szerint 2018-ban 4,4 milliárd utast szállítottak. Jelentős továbbá a nemzetközi repülésnek az áruszállításban betöltött szerepe is. A légi közlekedés 65,5 millió állás létrejöttéhez járult hozzá világszerte.⁷

A légi közlekedés más közlekedési eszközökkel összehasonlítva biztonságosnak tekinthető.⁸

Az ENSZ 2015-ben elfogadta fenntartható fejlődési programját, amely 2030-ig határozta meg fenntartható fejlődési célokat az államok számára. Ezen célok, amelyek között van az éghajlatváltozás elleni fellépéshez való hozzájárulás is, végrehajtásában a légi közlekedésnek számos közvetlen és közvetett szerep jut.⁹

Az éghajlatváltozással foglalkozó kormányközi munkacsoport (IPCC) legfrissebb adatai szerint a légi közlekedés az emberi tevékenység által termelt globális széndioxid kibocsátás kb. 2%-át teszi ki.¹⁰ A klímaváltozási küzdelem jegyében

⁵ Industry High Level Group (IHLG): *Aviation Benefits 2017*. 7. o. <https://www.icao.int/sustainability/Documents/AVIATION-BENEFITS-2017-web.pdf> (2019. április 13.)

⁶ Uo. 7-9. o.

⁷ Air Transport Action Group (ATAG): *Aviation: Benefits beyond Beyond Borders 2018*. 4-6. o. https://aviationbenefits.org/media/166344/abb18_full-report_web.pdf (2019. április 13.)

⁸ SIPOS Attila: *A nemzetközi polgári repülés joga*. ELTE Eötvös Kiadó, Budapest, 2018. 25-26. o.

⁹ *Aviation Benefits 2017*: 10. o.

¹⁰ VARGA Béla - TÓTH József: A széndioxid, mint legfőbb „ellenség”, avagy mi az ICAO által létrehozott „CORSIA” szerepe ebben a harcban. *Repüléstudományi Közlemények XXXIX. évfolyam*, 2017/3. 244. o.

regionális¹¹, valamint globális¹² szinten került sor a szén-dioxid kibocsátás kereskedelem, illetve ellentételezési rendszerek kidolgozására.

Az ún. negatív externáliák a légi közlekedés összefüggésében úgy jelentkeznek, hogy a repülés által okozott negatív hatások (pl. káros anyag kibocsátás, zajártalom) költségei nincsenek, vagy csak korlátozott mértékben vannak áthárítva a légtérfelhasználókra, illetve végső soron az utasokra.¹³ A felmerülő költségek nem szükségképpen jelennek meg a repüléssel kapcsolatos statisztikákban (pl. magasabb orvosi költségek, csökkent termőképesség, a környezetszennyezés elhárításának költségei).¹⁴

A civil társadalom egyes képviselői szerint a kibocsátáskereskedelmi kezdeményezéseknél radikálisabb környezetvédelmi intézkedések szükségesek a – legkörnyezetszennyezőbb közlekedési forma - a repülés tekintetében. A javasolt intézkedések a következők: kerozinadó, forgalmi adó bevezetése a repülőjegyre, a légi járatok számának maximalizálása, moratórium a repülőtéri építkezésekre vonatkozóan.¹⁵

A nemzetközi polgári repülésről szóló 1944-ben elfogadott ma is hatályban lévő Chicagói Egyezmény¹⁶ (továbbiakban: Chicagói Egyezmény) is kodifikálta¹⁷ a légtér-szuverenitás elvét, azonban annak néhány aspektusa a mai napig vitatott. Ezek közé tartozik a polgári légi jármű elleni állami fegyverhasználat és a

¹¹ Az EU kibocsátás-kereskedelmi rendszere (Emissions Trading Scheme (ETS), amely 2012 óta működik és jelenleg kizárólag az EGT-n belüli járatokra vonatkozik. Lényegében az EU kibocsátáskereskedelemben légi közlekedésre való kiterjesztéséről van szó. Részletesen lásd: PAPP Zoltán: Az Európai Bíróság ítélete az Európai Unió légi közlekedésre vonatkozó kibocsátáskereskedelmi rendszeréről. Az EU (területi) joghatósága, az uniós másodlagos jogi aktusok területen kívüli hatálya. *Jogesetek Magyarázata, JEMA*, 2014/2.

¹² ICAO MBM (*Market Based Measures*), avagy CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme of International Aviation*). Az ICAO intézkedések célja, hogy 2020-tól a nemzetközi légi közlekedési iparág nettó szén-dioxid kibocsátása nem növekedhet. Lásd VARGA - TÓTH: i.m. 243. o.

¹³ Umweltbundesamt Environmental Research of the Federal Ministry of the Environment, Nature Conservation and Nuclear Safety: External costs of aviation, 2003. foreword, 1. o. <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/2297.pdf> (2019. április 11.)

¹⁴ Uo. 3. o.

¹⁵ Open letter to the ICAO Council Vienna, 26th of October 2018, From Stay Grounded Network signed by more than 130 civil society organisations. <https://stay-grounded.org/wp-content/uploads/2018/10/Open-letter-for-ICAO-Council.pdf> (2019. április 11.)

¹⁶ Kihirdetve Magyarországon 1971. évi 25. törvényerejű rendelet.

¹⁷ A légtér-szuverenitás első multilaterális kodifikációjára az 1919-ben elfogadott Párizsi Egyezményben került sor (lásd 82. lj.).

légvédelmi azonosítási övezetek (továbbiakban: ADIZ-ok¹⁸) nemzetközi jogi megítélésének kérdése. Ezeket a kérdéseket vizsgálja az értekezés az esetleges jogbizonytalanságok tisztázása és megszüntetése érdekében. A vizsgálni kívánt két kérdés egymással és a légtér-szuverenitással szorosan összefügg.

A légi közlekedés robbanásszerű fejlődése és fokozatos globalizációja ellenére a jelen értekezésben vizsgált kérdésekben a légijog kiindulópontja változatlanul az, hogy az állam teljes és kizárólagos szuverenitással rendelkezik a területe felett található légtér tekintetében. A nemzetközi légtér ezzel szemben nem tartozik egyetlen állam fennhatósága alá sem.

A nemzetközi légijog és a nemzetközi jog egyéb kapcsolódó területei állapítják meg a polgári légi jármű elleni állami fegyverhasználati szabályokat.

Békeidőben a polgári légi jármű elleni állami fegyverhasználat szabályai a nemzeti légtérben szorosan kapcsolódnak az állami légtér-szuverenitás gyakorlásához. A nemzetközi légtérben és más államok nemzeti légtérében való fegyverhasználat tilalma a fegyvert használó állam nemzeti légtér-szuverenitását nem érinti, ugyanakkor, felveti annak a kérdését, hogy ilyen esetekben milyen szabályok alkalmazandók a polgári légi jármű elleni fegyverhasználatra.

A fegyveres összeütközések joga beleértve a polgári légi jármű lelövésére vonatkozó szabályokat nincsen egy állam területéhez (nemzeti légtérhez) kötve, hanem általában alkalmazást nyer a fegyveres összeütközés helyszínétől függetlenül. A nemzeti légtér vonatkozásában azonban ebben az esetben is felmerülhetnek kapcsolódási pontok a légtér-szuverenitással.

A fentiekre tekintettel jelen értekezés a következő kérdéseket vizsgálja:

- 1) Békeidőben a polgári légi jármű elleni állami fegyverhasználat szabályainak
 - a) kialakulása, tartalma;
 - b) a nemzeti légtér vonatkozásában a légtér-szuverenitással való kapcsolata;
 - c) alkalmazása a nemzetközi légtérben, illetve más államok nemzeti légtérében.

¹⁸ Air Defense Identification Zone.

2) Fegyveres összeütközés során a polgári légi jármű elleni állami fegyverhasználat szabályainak

a) kialakulása, tartalma;

b) a nemzeti légtér vonatkozásában a légtér-szuverenitással való kapcsolata.

3) A légtér-szuverenitás (joghatóság) és a nemzetbiztonsági megfontolások, beleértve a fegyverhasználati szabályok bemutatása egy légijogi példán, a nemzetközi légtérben létrehozott ADIZ esetén keresztül.

A kutatás célja, hogy megállapítsa a polgári légi jármű elleni állami fegyverhasználat nemzetközi szabályait és azok kapcsolatát a nemzeti légtér-szuverenitással.

A fentiekre tekintettel a 2. fejezet a légtér-szuverenitással, a 3. fejezet a polgári légi jármű elleni állami fegyverhasználattal, míg a 4. fejezet az ADIZ-okkal foglalkozik, amely utóbbi gyakorlat elemzésekor mind a 2. fejezetben, mind a 3. fejezetben tárgyalt kérdéskörök visszaköszönnék.

A kutatás elsősorban magyar és angol nyelvű, másodsorban francia és német nyelvű szakirodalomra, szerződéses joganyagra, nemzetközi szervezetek dokumentumaira, nemzetközi jogi blogirodalomra alapul. Terepmunka végzésére nem került sor.

A Chicagói Egyezmény állami fegyverhasználatot tiltó 3bis cikkének elemzésekor a 3bis cikket megszövegező és elfogadó Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (továbbiakban: ICAO¹⁹) 25. Rendkívüli Közgyűlésének hivatalos dokumentumai képezték a vizsgálat tárgyát, amelyek az ICAO hivatalos internetes oldalán érhetők el. Az ICAO szerződő államok által a fenti konferencián szóban, vagy írásban megfogalmazott álláspontok ugyanis a mai napig kulcsfontosságúak a 3bis cikk értelmezése szempontjából.

Az ún. légi incidensekkel kapcsolatos vizsgálat az államoknak a Nemzetközi Bírósághoz intézett írásos beadványaira, illetve írásos előterjesztéseire terjedt ki: a Nemzetközi Bíróság előtti eljárást kezdeményező írásos beadványok, a

¹⁹ International Civil Aviation Organization.

memorandumok és azok írásbeli kritikái, valamint a pergátló kifogások képezték a kutatás tárgyát. Az egyik célkitűzés annak megállapítása volt, hogy mi a hatályos nemzetközi jog a kutatás tárgyát illetően, mi az államok gyakorlata és az *opinio iuris sive necessitatis*. A másik célkitűzés annak feltérképezése volt, hogy az államok hogyan értelmezik, illetve hogyan hajtják végre a hatályos nemzetközi jogot. Cél volt továbbá annak megértése, hogy mik voltak a távoli előzményei a Chicagói Egyezmény fegyverhasználatot tiltó 3bis cikke elfogadásának. Továbbá azért hasznos a felek beadványainak ismertetése, mert meg lehet vizsgálni azokat a szakmai érveket, amelyekre eddig kevesebb kutatási figyelem jutott, és párhuzamokat lehet felfedezni későbbi légi incidensekkel kapcsolatban (pl. az Iran Air 655 és az MH-17 légi incidensek közötti hasonlóságok).

A probléma komplexitásához hozzájárul, hogy a Nemzetközi Bíróság a joghatóság fennállását az adott ügyek sajátosságai miatt nem tudta megállapítani, ezért érdemben nem is foglalkozott a légi incidensek jogi megítélésével soha, illetve a légi incidensekkel érintett államok száma korlátozott.

2. fejezet. Szuverenitás és joghatóság a nemzetközi légi jogban

Légi jog alatt a nemzetközi jog azon ágát értjük, amely a polgári légi közlekedéssel foglalkozik, beleértve azokat a nemzetközi intézményeket, amelyek kapcsolódnak a légi közlekedéshez. A légi közlekedés a légi jármű üzemben tartására és használatára vonatkozik annak minden aspektusában.²⁰ A légi jármű ICAO által meghatározott fogalma a következő: bármely szerkezet, amelynek légkörben maradása a levegővel való olyan kölcsönhatásból ered, amely más, mint a földfelszínre ható légerők hatása.²¹

A tengerjog jelentős hatással bírt a légi jog kialakulására. Már *Grotius* is a tengerrel hasonlította össze a légtér²² és *Fauchille* is tengerjogi analógiára alapozta a légtér szabadfelhasználásáról szóló javaslatát.²³ Említést érdemel, hogy *Grotiusnak* a nyílt tenger szabadságáról szóló 1609-ben megjelent *De Mare Liberum* című, méltán híres disszertációjában kifejtett *mare liberum* elve a köztudomással ellentétben nem Grotiustól származik, hanem római jogászok megállapításaira épül.²⁴ Ugyanakkor a légi jog a nemzetközi közjog önálló ágának tekinthető figyelemmel arra, hogy a légi jármű jellegét tekintve különbözik a hajótól és a tengerjogban és a légi jogban különböző érdekek forognak kockán.²⁵ A légi jármű sokkal gyorsabb, mint a hajó, amiből az következik, hogy potenciálisan nagyobb kockázatot jelenthet egy államra nézve. A másik jellegzetessége a légi járműnek az, hogy ellenőrzése nehezkesebb, mint egy hajónak, mert nem lehet például a levegőben megállítani átvizsgálás céljából.²⁶ Különböző a légtér és a tenger helyzete is a tekintetben, hogy az előbbi a szárazföld felett található így - az abban végzett tevékenység - potenciálisan nagyobb kockázatot jelent egy állam részére, mint például a nyílt tengeren végzett tevékenységek. A tengerjog és a

²⁰ Bin CHENG: *Air Law in Encyclopedia of Public International Law*. Max Planck Institute for Comparative Public Law and International Law, 1992. 66. o.

²¹ Az ICAO 7. függeléke alapján 1995. évi XCVII. törvény a légiközlekedésről 71. § 5.

²² Marcus SCHLADEBACH: *Lufthoheit Kontinuität und Wandel*. Mohr Siebeck, Tübingen, 2014. 10. o.

²³ Pascal M. DUPONT: *Droit aérien. Souveraineté et liberté dans la troisième dimension*. Editions A. Pedone, Paris, 2015. 152. o.

²⁴ CSATLÓS Erzsébet: Grotius és a *mare liberum* koncepciója. *Jogtörténeti Szemle*, 3. szám, 2012. 5. o.

²⁵ Georges KYRIAKOPOULOS: Statut des espaces maritimes et regime juridique de la navigation aérienne. *Revue Générale de Droit International Public*, Tome 105/2001/2. 326. o.

²⁶ CSAPÓ Zsuzsanna: Az első világháború és a légi hadviselés megjelenése. Lakúna a nemzetközi jog szövegében? *Katonai Jogi és Hadijogi Szemle*, 2014/2. 27. o.

légijog közötti hasonlóságra több példa akad, így például a nyílt tenger és a nyílt tenger feletti légtér státusza, vagy a járművek lajstromozásának kötelezettsége. A légtér-szuverenitást a parti tengerre vonatkozó jogi rezsím ihlette, míg a nyílt tenger jogi státusza a világűr jogi státusza számára volt minta.²⁷ A tengerjogban ismert jogintézmények analógiaként való használatával azonban óvatosan kell bánni, mivel vannak fontos különbségek is, így például a légijogban ismeretlen a békés áthaladás joga a parti tenger feletti légtér, vagy egyéb nemzeti légtér vonatkozásában.²⁸ A katonai légi járművek államterületre való beengedését szabályozó előírások is szigorúbbak a hadihajókra vonatkozó szabályoknál. A katonai légi járművek (pl. kémkedés miatt) ugyanis komolyabb veszélyt jelentenek az államok biztonságára nézve, mint a hadihajók.²⁹ További különbség, hogy a légijog kizárólag nemzeti és nemzetközi légtérre ismer, így nem alkalmazza a tengerjogban ismert felosztást (pl. kizárólagos gazdasági övezet, csatlakozó övezet). A tengerjogban ismeretlen a légiforgalmi irányításhoz hasonló központi irányítási rendszer, így nem kell annak a szempontjait figyelembe venni a tengeri közlekedés folytatása során.³⁰

2.1 A légtér

A légtér egy erőforrás, amelyet a légtér szerinti állam nemzeti jogszabályai alapján lehet igénybe venni³¹ állami (különösen katonai), vagy polgári célból. A légtérfelhasználással kapcsolatos nemzeti jogszabályok a nemzetközi polgári repülés esetében alapvetően a Chicagói Egyezményen alapulnak, míg a nemzetközi állami légi közlekedés esetében nincsen a Chicagói Egyezményhez hasonló átfogó nemzetközi szerződéses jogforrás, hanem helyette nemzetközi szokásjog, illetve nemzeti szabályok rendezik ezt a területet. A minden

²⁷ Hervé VERGUET: Espace et droit aérien. *Défense nationale, revue mensuelle*, février 2001. 119. o.

²⁸ Sheila F. MACBRAYNE: The right of innocent passage. *International Air Law, McGill Law Journal*, 1954-1955. 276.o.

²⁹ Serge MISSOFFE: Le statut juridique de l'aéronef militaire. *Recueils de la Société Internationale de Droit Penal Militaire et de Droit de la Guerre* 37 (1963). 41. o.

³⁰ KYRIAKOPOULOS: i.m. 327. o.

³¹ PALIK Máttyás (szerk.): *A repülésirányítás alapjai*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest, 2018. 39. o.

nemzetközi elemet nélkülöző belső polgári légi közlekedésre is közvetlen kihatással vannak a nemzetközi repülési szabályok, és a repülésbiztonság is megköveteli, hogy lehetőség szerint ne legyen hatályban két tartalmilag egymással ellentétes jogi szabályrendszer.

A légtér gazdálkodás hivatott biztosítani, hogy a véges lehetőségek figyelembe vételével a légtér lehetőség szerint mindkét típusú (állami és polgári) légtér felhasználás számára egyaránt rendelkezésre álljon.³² A légtér felhasználás csoportosítható aszerint is, hogy az légi közlekedési, vagy egyéb nem légi közlekedési célra szolgál.³³ A légi közlekedési tevékenység egyik formája a légi járművel végzett személyszállítás és áru fuvarozás,³⁴ míg egyéb formának számít például a légi járművel folytatott munkavégzés, vagy a légi jármű sport-, valamint magáncélú alkalmazása.³⁵

2.1.1 A nemzeti légtér horizontális és vertikális határa

A nemzeti légtér horizontális elhatárolását a Chicagói Egyezmény 1. és 2. cikke értelmében az alul fekvő államterület határozza meg. A nemzeti légtér vertikális határa, azaz a légtér és a világűr vertikális elhatárolására leginkább elterjedt elmélet *Andrew G. Haley* világűrjogász tevékenységéhez fűződik, aki 83 kilométer magasan húzta meg a határvonalat és, amelyet „Kármán féle felséghatárnak” nevezett el. Kármán Tódor magyar tudós nevéhez fűződik annak az elvnek a megállapítása, amely alapján *Haley* ki tudta számolni a légtér és a világűr határát. Ma a világűr hatalmak általánosságban és egyoldalúan 100 és 110 kilométerre közé teszik a légtér és a világűr vertikális elhatárolását. Az elhatárolásnak amiatt van jelentősége, mert a nemzeti légtér és a világűr eltérő

³² GAJDOS Máté – FEKETE Csaba Zoltán: *Rugalmas légtér felhasználás új dimenzióban: A LARA. Repüléstudományi Közlemények*, XXVIII. évfolyam, 1. szám, (2016). 158. o.

³³ A magyar légtér igénybevételéről szóló 4/1998. (I.16.) Korm. rendelet szerint 1. § (2) pontja szerint egyéb nem légiközlekedési légtér igénybevételnek számít például különböző lövedékek, rakéták légtérbe való jutattása.

³⁴ Lásd részletesen SIPOS (2018): i.m. 114-141. o.

³⁵ Lásd részletesen kifejtve a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 71. § 10. pontja.

nemzetközi státusszal rendelkezik, míg az első az állam fennhatósága alatt áll, addig a második mindenki által szabadon használható (*res communis omnium*).³⁶

2.1.2 A nemzetközi légtér

A nemzeti légtéren kívül található a nemzetközi légtér, amely ebben a megfogalmazásban egyetlen nemzetközi szerződésben sem jelenik meg. A Chicagói Egyezmény világosan meghatározza a nemzeti szuverenitás alá eső légtér fogalmát és területét, és ebből vélelmezhetően az a következtetés vonható le, hogy minden (légtér), ami ezen a meghatározáson kívül esik, azt nem lehet nemzeti szuverenitás alá vonni. A nemzetközi tengerjog rendelkezéseit is figyelembe kell venni a nemzetközi légtér nemzetközi jogi státuszának megállapításához (lásd részletesen negyedik fejezet). A nemzetközi légtér magában foglal különböző nemzetközi jogi státuszú légtereket, amelyekre vonatkozó légtér-szuverenitási jogok különbözőek lehetnek az alul fekvő víz nemzetközi jogi státuszától függően.³⁷

2.2 Történeti áttekintés

A légtérrel kapcsolatos első szabályozás valószínűleg a római jogból származik,³⁸ amely kimondta, hogy akié a föld, azé egészen az égig és a földmélyéig (*cujus est solum, ejus est usque ad coelum*).³⁹ A római jogban a légtérrel (*coelum*) szemben megkülönböztették magát a levegőt (*aer*), amit mindenkit megillető dolognak tekintettek (*res commun*).⁴⁰ Grotius a levegőről még mindig csak, mint az

³⁶ Lásd részletesen SIPOS (2018): i.m. 53-60. o.

³⁷ Például a kizárólagos gazdasági övezet feletti légtér tekintetében a parti államnak szélesebb körű gazdasági jellegű jogosítványai lehetnek, mint a nyílt tenger vonatkozásában.

³⁸ A *cujus est solum* elvet először a XIII. században glosszátorok használták.

³⁹ Stephen M. Maj. SHREWSBURY: September 11th and the Single European Sky – Developing Concepts of Airspace Sovereignty. *The Department of the Air Force*, 14. Aug 2002. 9. o.

⁴⁰ John Cobb COOPER: Roman law and the maxim *cujus est solum* in international law. *International air law*, 1968. 30. o., 36 o.

embereket közösen megillető dolgok egyikéről szólt.⁴¹ A XVII. században jelentek meg olyan nézetek például *Pufendorf* tollából, amelyek azt vetették fel, hogy a légtérre vonatkozóan az uralkodó is rendelkezik bizonyos jogokkal, illetve a légtér az államterületét képezi.⁴² Történelmi érdekesség, hogy az első ismert átfogó légijogi mű szerzője vélhetően magyar származású volt. *Johannes Stephanus Dancko* 1687-ben védte meg *de jure principis aereo* (a légijog elveiről) című disszertációját, amelyben a fejedelem és az alattvalók levegővel/légtérrel kapcsolatos jogait elemezte.⁴³ Magyar származása neve miatt és azért merült fel, mert disszertációjában magyar példákat (is) hozott.⁴⁴ A szerző a levegőhöz való jogot széles körben vizsgálta beleértve például a fejedelem kastély építési jogát, az alattvalók építkezési jogait, fejedelem és alattvalók elköltözésének jogát (friss levegőhöz való jog), a büntetésvégrehajtást (levegő megvonása), környezetvédelmet (káros anyagok kidobásának tilalma).⁴⁵

A XVIII. században jelenik meg az első kifejezett légijogi szabályozás, amely a hőlégballonok üzemben tartásáról rendelkezett Párizsban.⁴⁶ A *cujus est solum* alapelv tovább élt és többek között hatással volt a XIX. században az európai országok polgári jogának kodifikálására.⁴⁷ Az 1900-ban hatályba lépett német polgári törvénykönyv azonban, már azt tartalmazta, hogy a földterület tulajdonosának nincsenek korlátlan jogai a földterület feletti légtérrel kapcsolatban.⁴⁸

A mai magyar jogban ismerjük a légi teret, amely egy polgári magánjogi kategória. A Polgári törvénykönyv (2013. évi V. törvény) 5:17§-a alapján az ingatlanon fennálló tulajdonjog a föld feletti légi térre és a föld alatti földtestre az ingatlan hasznosítási területeinek határáig terjed. Tehát megállapítható, hogy a magántulajdon tulajdonosa légi térre vonatkozó jogosultságai nem korlátlanok. A szabályozás célja, hogy az ingatlan tulajdonosa ne akadályozhasson meg

⁴¹ GÁL Gyula: *Világűrjog*. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1964. 54. o.

⁴² COOPER: i.m. 46-48. o.

⁴³ Gyula GÁL: *Das Luftrecht des Fürsten: war Dancko Dankó? Miskolc Journal of International Law*, Volume 1. No. 2. (2004). 35-36. o., 39-40. o., 43. o.

⁴⁴ GÁL (2004): i.m. 35-36. o.

⁴⁵ Uo. 39-41. o.

⁴⁶ Michael MILDE: *International Air Law and ICAO*. Essential Air and Space Law, Second edition, Eleven International Publishing, The Hague, 2012. 6. o.

⁴⁷ COOPER: i.m. 52-54 o.

⁴⁸ Uo. 55-56 o.

behatásokat, amelyek olyan magasságban vagy mélységben történnek, hogy az ingatlan használatához fűződő tulajdonosi érdeket nem sértik. A légi térrel szemben a légtér nem tartozik az ingatlan tulajdonjogához. A Magyarország határa által körbezárt terület feletti légtér a nemzeti vagyonról szóló 2011. évi CXCVI. törvény 1.§ (2) bekezdés e) pontjában foglalt rendelkezés szerint a nemzeti vagyon részét képezi, magánjogi viszonyoknak nem tárgya, és külön szabályozás alá esik.⁴⁹

Visszatérve a történeti fejlődésre, a repülőgépek megjelenésével a XX. század elején az államok a felülfekvő légtérre vonatkozóan szuverenitási igényeket jelentettek be. Korábban ilyen jellegű igények megfogalmazására nem volt szükség.⁵⁰

Az I. világháborút megelőzően alapvetően két nézet állt szemben egymással a légtér-szuverenitás kérdésében. Egyrészt a *Fauchille* francia nemzetközi jogász és *Nys* által fémjelzett megközelítés szerint a levegő/légtér a nyílt tengerhez hasonlóan szabadon használható légi közlekedés céljaira. A fentiekkel szemben állt az a nézet, amely egyik képviselője *Westlake* vagy *Hazeltine* az abszolút nemzeti szuverenitásra helyezte a hangsúlyt a légtér tekintetében. A légtérre vonatkozó szuverenitást propagáló jogtudósokat elsősorban a gazdasági fejlődés és biztonsági megfontolások vezették. *Westlake* különbséget tett a levegő és a légtér között olyan formán, hogy az előbbi kategória megfoghatatlan, míg a légtér az, ami körülöttünk található. *Westlake* kifejtette, hogy két elvet kell összeegyeztetni egymással nevezetesen az államok létfenntartáshoz való jogát, valamint a békés áthaladás jogát. Véleménye szerint a létfenntartáshoz való jog élvez elsőbbséget és a békés áthaladás joga a kivétel. Ez a nézet ellentéte a *Fauchille* által képviselt nézetnek. A parti tenger vonatkozásában is a szuverenitás érvényesül, amely alól kivételt képez a békés áthaladás joga. Nem célszerű a légtérre vonatkozó szuverenitást korlátozni, mivel minél magasabbra megyünk annál veszélyesebbek a földfelszínre nézve a kidobott, vagy leeső tárgyak. *Westlake* a *cujus est solum* elvre is hivatkozott és konkrét szövegjavaslatot is

⁴⁹ GÁRDOS Péter - VÉKÁS Lajos (szerk.): Kommentár a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvényhez. Complex jogtár, Kommentár a Ptk 5:17 §-ához, az ingatlanon fennálló tulajdonjog terjedelme.

⁵⁰ SHREWSBURY: i.m. 13-14. o.

megfogalmazott a légtér-szuverenitásra vonatkozóan, amely kimondta a légtérre vonatkozó állami szuverenitást a békés áthaladás jogának fenntartása mellett.⁵¹ *Westlake* szövegjavaslatának elemei visszaköszönnek a nemzetközi légi közlekedésről 1919-ben elfogadott Párizsi Egyezményben. Voltak olyan nézetek is, amelyek vegyítették a spektrum két oldalán található megközelítést, és a légteret különböző zónákra osztották fel. Volt olyan teória is, amely funkcionális alapon a repülőgép fajtájától tette volna függővé a szuverén jogok gyakorlását, tehát például katonai repülőgép kizárólag az alul fekvő állam engedélyével használhatta volna a légteret.⁵²

Érdeemes *Fauchille* munkásságával hosszabban foglalkozni. A francia jogász 1902-ben és 1910-ben szabálytervezeteket fogalmazott meg, amelyeket a Nemzetközi Jogi Intézet számára terjesztett be. Külön szabályokat dolgozott ki béke és háború idejére, amelyek közül az előbbit vizsgáljuk meg.⁵³ *Fauchille* 1902-ben megkülönböztetett köz- és magánjellegű ballonokat,⁵⁴ amely felosztás hasonlít a jelenleg használt állami és polgári légi jármű szerinti csoportosításra. A közjellegű ballonokat katonai és polgári alcsoportokra osztotta, mindkét kategória az állam szolgálatában álló ballont jelentette. A köz és a magánjellegű ballonok közötti különbséget a tulajdoni viszonyok, valamint a szolgálat jellege alapján állapította meg.⁵⁵ A közjellegű ballonoknak külső megkülönböztető jelzést kellett használniuk, hogy ne legyenek összetéveszthetők a magánballonokkal. Minden ballonnak rendelkeznie kellett honossággal, de csak egy államhoz való tartozás volt megengedett.⁵⁶ Az egy állami honossággal kapcsolatos javaslat később a Párizsi Egyezményben és a Chicagói Egyezményben is megjelent. A közjellegű ballonok esetén egyszerű volt a helyzet, mivel azon államhoz tartoztak, amely állam szolgálatában álltak. A magánjellegű ballonok esetén a tulajdonos, a

⁵¹ Institut de droit international annuaire. Tome 21, 1906. 298-299 o. *Westlake* szövegjavaslata a következőképpen hangzott: L'Etat a un droit de souverainete sur l'espace aerien au-dessus de son sol, sauf un droit de passage inoffensif pour les ballons ou autres machines aeriennes et pour la correspondance telegraphique sans fil.

⁵² SHREWSBURY: i.m. 15-17. o.

⁵³ Annuaire 1902, Bruxelles Institut de droit international. III. Régime juridique des aérostats, Rapport de projet de résolutions de M. Paul Fauchille, premier rapporteur 19-58. o. (továbbiakban: *Annuaire 1902*)

⁵⁴ A ballonok kifejezést átfogó jelleggel használjuk, mivel *Fauchille* tervezeteiben olyan légi járművekkel foglalkozik, amelyek a levegőnél könnyebb gázok segítségével tudnak repülni (*aérostat*).

⁵⁵ *Annuaire 1902*: 25. o.

⁵⁶ Uo. 26-27.o.

kapitány és a személyzet nemzetisége határozta meg a ballon honosságát.⁵⁷ Az államok a honosságot nemzeti nyilvántartásban rögzítik és tartják nyilván. A ballonoknak meghatározott hivatalos dokumentumoka kell maguknál hordaniuk.

Fauchille megállapította, hogy a levegő/légtér szabad (*l'air est libre*), és az államoknak békeidőben és háborúban kizárólag arra van joguk, hogy saját létfenntartásukat biztosítsák (*droit de conservation*).⁵⁸ Az utóbbi jogok a kémkedés elleni fellépést, a vám-, és közegészségügyi szabályokat és a védelmi szükségleteket foglalják magukban. A levegő jellegzetességeinél fogva nem kisajátítható, nem képezheti sem szuverenitás sem tulajdon tárgyát érvelt *Fauchille*. A levegő feletti szuverenitás instabil lenne. A levegő senki tulajdonát nem képezi, annak az a rendeltetése, hogy mindenkit kiszolgáljon.⁵⁹ A levegő szabadsága nem jelenti azt, hogy a ballonok bármit megtehetnek. Az alul fekvő államnak ugyanis jogai vannak saját védelmének biztosítása érdekében. Ez azt jelenti, hogy az alul fekvő állam tiltásokat vezethet be a fegyverhasználat, a kémkedés megelőzése, a vám, a közegészségügyi szabályok végrehajtása céljából.⁶⁰ A fenti okokból a fel-, és leszállás kivételével a külföldi ballonok számára a repülés tiltott a tengerszinttől számított 1500 méteren belül, amely védelmi övezetnek tekinthető. *Fauchille* értékelése szerint a kémkedés jelenti a legnagyobb biztonsági kihívást az államok számára.⁶¹ Erre való tekintettel lett megállapítva az 1500 méter, amely figyelembe veszi, hogy fényképezőgéppel milyen messziről lehet használható felvételeket készíteni.⁶² A megállapított 1500 méter a vámszabályok és a közegészségügyi előírások érvényesítéséhez is megfelelő magasságnak tekinthető. A nyílt tenger feletti légtérben való repülés nem jelent nemzetbiztonsági veszélyt az államokra nézve, ezért ebben a légtérben megengedett a szabad mozgás. Minden olyan külföldi honosságú ballon, amely nem leszállás céljából berepül az 1500 méter magasságú övezetbe kémtevékenység folytatásával gyanúsítható.⁶³ Az alul fekvő államnak joga van leszállást követelni az ilyen ballonoktól, és ha azok a felszólításnak nem tesznek

⁵⁷ Uo. 28. o.

⁵⁸ Uo. 32. o.

⁵⁹ Uo. 32-33. o.

⁶⁰ Uo. 33-34. o.

⁶¹ Uo. 35. o.

⁶² Uo. 36. o.

⁶³ Uo. 42. o.

eleget, akkor tüzet lehet rájuk nyitni.⁶⁴ A leszállásra történő felszólítás ellenére menekülő ballonokat üldözni lehet addig, amíg azok be nem repülnek saját államuk, vagy egy másik állam védelmi övezetébe. A saját honosságú ballonok szabadon mozoghatnak a védelmi övezetben. A külföldi honosságú ballonok számára a védelmi övezeten való átrepülés felszállás és leszállás esetén engedélyezett. A felszállás és leszállás az állam által meghatározott helyről, illetve helyre történhet. A magánballonok szabadon leszállhatnak bármely állam területén, míg a közjellelű ballonok diplomáciai engedély birtokában szállhatnak le. Bármely típusú ballon szabadon szállhat le végszükség esetén.⁶⁵

A felszállási szándékot előre be kell jelenteni, hogy az állam szervei átvizsgálhassák a magánballont, illetve a közjellelű ballon esetében a kapitány becsületszavát adja arról, hogy nem szállítanak olyan berendezést, amely képes megsérteni az állam létfenntartásához való jogát (különösen olyan fényképezőgépet, amely 1500 méternél messzebről is tud képet készíteni). A nemzeti szabályok által meghatározott helyről szabad felszállni.⁶⁶ A meghatározott helyre való leszállás kötelezettségét akkor lehet érvényre juttatni a maga teljességében, ha a ballonok teljes mértékben irányíthatóvá válnak. A ballonokon elkövetett bűncselekményekkel kapcsolatban a ballon honossága szerinti állam rendelkezik büntető joghatósággal, mivel ilyen cselekmények általában nem érintik az alul fekvő állam létfenntartásra vonatkozó jogát. Ugyanakkor a tervezet nem zárta ki azt, hogy egy állam nemzetbiztonsága elleni bűncselekmények esetén (pl. pénzhamisítás) az érintett állam lépjen fel az elkövetőkkel szemben. Azon állam, ahol leszáll a ballon köteles kiadni az illetékes államnak a bűncselekmény elkövetésével gyanúsított személyt.⁶⁷ Ballonok közötti baleset esetén a ballonok honossága alapján érintett államok az illetékesek. A ballonon született gyermekek esetén az állampolgárságát a ballon honossága szerinti állam törvényei határozzák meg, mivel ebben az esetben sem merül fel az alul fekvő állam létfenntartásának kérdése. Nemzetközi szabályok határozzák meg a ballonok által használt útvonalakat, a jelzőlámpa használatát, az

⁶⁴ Uo. 43. o.

⁶⁵ Uo. 48. o.

⁶⁶ Uo. 46-47. o.

⁶⁷ Uo. 51-53. o.

egymás közötti és a földdel való kommunikációhoz használt jeleket, valamint a veszély esetén alkalmazandó segélyintézkedéseket.⁶⁸

Fauchille 1910-ben benyújtott tervezetében⁶⁹ az addig történt műszaki fejlődésre tekintettel (irányítható ballonok, a levegőnél nehezebb légi járművek megjelenése) a következőket változtatta korábbi tervezetével kapcsolatban. Javasolta egyrészt, hogy a szóban forgó szabályok államok közötti nemzetközi szerződés formájában lássák meg a napvilágot.⁷⁰ A szabad repülés elvét és az államok létfenntartásához való jogáról szóló álláspontját fenntartotta, azonban nem jelölt meg konkrét magasságú védelmi zónát, hanem az államokra bízta, hogy hol és milyen magasságig jelölnek a repülés számára tiltott zónákat. Ugyanakkor jelezte, hogy célszerű lenne, ha az államok közösen meg tudnának állapodni egy magassághatárban. *Fauchille* felvetette, hogy a kémkedés elleni fellépést el kellene választani a magasság meghatározástól, és ennek szellemében 500 méter lehetne az a határ, amely biztosítaná a lakosság védelmét (pl. zajkárosodástól).⁷¹ A kémkedés ellen pedig másfajta intézkedéseket javasolt, úgymint például meg kellene tiltani a fényképezőgépek szállítását, kivéve, ha az alul fekvő állam arra engedélyt ad, valamint megtiltani azt, hogy a légi járművek katonai létesítmények felett repüljenek.⁷²

A ballonokkal való gyakori légtér-incidensek miatt az államok 1910-ben egy konferencia keretében tettek kísérletet a légtér-szuverenitás meghatározására a nemzetközi jogban. Ez volt az első ilyen jellegű kísérlet. Az egyik oldalon Nagy-Britannia, az Osztrák-Magyar Monarchia, Oroszország a légtérre vonatkozó nemzeti szuverenitás irányába hajló álláspontot képviselt, míg a másik oldalon Franciaország és a Zeppelineket sikeresen gyártó Németország alapvetően a légtér szabad felhasználásáért szállt síkra.⁷³ A konferencia végül sikertelenül zárult, bár annyiban eredményt ért el, hogy egy nemzetközi fórumon sor kerülhetett a kérdés megtárgyalására. Az I. világháborút megelőző időszakban nemzeti szinten

⁶⁸ Uo. 56-58. o.

⁶⁹ *Annuaire 1910*, Paris Institut de droit international. VII. Régime juridique des aérostats, Projet de convention sur le régime des aérostats en temps de paix, Rapport de M. Paul Fauchille, rapporteur, 297-319 o. (továbbiakban: *Annuaire 1910*)

⁷⁰ *Annuaire 1910*: 298. o.

⁷¹ Uo. 302. o.

⁷² Uo. 303. o.

⁷³ MILDE (2012): i.m. 8. o.

szabályozták a légtér-szuverenitás kérdését, amely keretében Nagy-Britanniában, Oroszországban és az Osztrák-Magyar Monarchiában olyan törvényeket fogadtak el, amelyek kimondták az államterület feletti légtérre vonatkozó nemzeti suverenitást.⁷⁴ Az Osztrák-Magyar Monarchia az I. világháborút megelőzően katonai fontosságú körzeteit zárt övezetté nyilvánította.⁷⁵

Az I. világháború alaposan megváltoztatta a légtér-szuverenitással kapcsolatos vitát.⁷⁶ Az első és különösen a második világháború során nyilvánvalóvá vált, hogy a légtérnek fontos stratégiai szerepe van. Az I. világháborúban a semleges államok jelentették ki, hogy légterük nemzeti suverenitásuk alá tartozik, és ezért a harcoló felek légi járműveit nem engedték be saját légterükbe.⁷⁷ Az új technológiák térhódításával az állami suverenitás megsértésének újabb lehetőségei álltak elő. Mindennek az lett a következménye, hogy a tengerjogból is ismert opció, azaz a mindenki által szabadon használható státusz (*res communis omnium usus* vagy légijogban *a caelum liberum elve*)⁷⁸ a légtér tekintetében elfogadhatatlanná vált a suverenitásuk felett örökös államok számára. Helyette a légtérre vonatkozó nemzeti suverenitást előtérbe helyező álláspont győzedelmeskedett (*aer clausum*).

Az I. világháború követő békeszerződések korlátozták a vesztes államok légtér-szuverenitását.⁷⁹ Magyarország haderejének nem lehetett katonai vagy hadihajózási repülőszolgálat. Kormányozható léghajót nem volt szabad megtartani, a léghajózási személyzetet le kellett szerelni. Tilos volt továbbá a légi „járóművek” gyártása.⁸⁰ A Szövetséges és Társult Hatalmak kötelékébe tartozó

⁷⁴ Jacob M. DENARO: States' jurisdiction in aerospace under international law. *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 36, 1970. 691. o.

⁷⁵ GÁL (1964): i.m. 64. o.

⁷⁶ SHREWSBURY: i.m. 18. o.

⁷⁷ Major John T. PHELPS II: Aerial intrusions by civil and military aircraft in time of peace, *Military Air Review*, 1985. 268-269. o.

⁷⁸ A *res communis omnium usus* elve végül a nyílt tenger feletti légtér vonatkozásában valósult meg. Olyan szokásjogi elvről van szó, amelyet nemzetközi szerződések is kodifikáltak [Nyílt Tengerről szóló 1958-as Genfi Egyezmény 2. cikk, ENSZ Tengerjogi Egyezmény 87. cikk 1 b)] megerősítve a nyílt tenger feletti szabad repülés elvét. A Chicagói Egyezmény azt mondja ki, hogy a nyílt tenger feletti légtérre vonatkozó repülési szabályokat közvetlenül az ICAO fogadja el (nem pedig külön-külön az egyes pedigződő államok) a Chicagói Egyezmény 12. cikke alapján.

⁷⁹ SCHLADEBACH: i.m. 65. o.

⁸⁰ 1921. évi XXXIII. törvénycikk az Északamerikai Egyesült Államokkal, a Brit Birodalommal, Franciaországgal, Olaszországgal és Japánnal, továbbá Belgiummal, Kínával, Kubával, Görögországgal, Nikaraguával, Panamával, Lengyelországgal, Portugáliával, Romániával, a

légi járóművek Magyarország területén teljesen szabadon repülhettek, átrepülhettek és leszállhattak és általában véve ugyanazokat a kedvezményeket élvezték, mint a magyar légi járóművek. A magyarországi nyilvános repterek a Szövetséges és Társult hatalmak légi járóműveinek is rendelkezésére álltak, amelyek a magyar légi járóművekkel egyenlő elbánásban részesültek. A belföldi kereskedelmi forgalomban a Szövetséges és Társult Hatalmak kötelékébe tartozó légi járó művek Magyarországon a legnagyobb kedvezményt élvező nemzettel egyenlő elbánásban részesültek. A megszabott polgári repülési kötelezettségek 1923. január 1. napjáig maradtak érvényben, hacsak Magyarországot a Nemzetek Szövetségébe előbb fel nem veszik, vagy a Szövetséges és Társult Hatalmak Magyarországot fel nem hatalmazzák arra, hogy az említett hatalmak között a légi közlekedésre vonatkozólag kötött egyezményhez csatlakozhasson.⁸¹

A nemzetközi légi közlekedés szabályait először multilaterális formába öntő 1919. évi Párizsi Egyezmény (továbbiakban: Párizsi Egyezmény)⁸² 1. cikkében kodifikálták az alul fekvő állam felülfekvő légtérre vonatkozó teljes és kizárólagos szuverenitását. A szerződő államok elismerték a teljes és kizárólagos szuverenitást, tehát az már szokásjogi szabályként korábban is létezett. Fontos azonban, hogy az 1919-ben Párizsban elfogadott Egyezmény 2. cikke békeidőben biztosította a szabad áthaladás jogát az Egyezményben szerződő államok polgári légi járművei részére. Tehát ez a jog kizárólag a szerződő államok részére volt biztosítva. Árnyalta a képet a 15. cikk, amely lehetővé tette a szerződő államok számára, hogy általános biztonsági okokból megköveteljék az átrepülő repülőgépek leszállását. A menetrendszerű kereskedelmi járatokat nem illette meg a szabad áthaladás joga (15. cikk). A szuverenitás tekintetében releváns még, hogy 1919-ben még kifejezetten rendelkezni kellett az „anyaország” és a gyarmatok feletti

Szerb-Horvát-Szlovén Állammal, Sziámmal és Cseh-Szlovákiával 1920. évi június hó 4. napján a Trianonban kötött békeszerződés becikkelyezéséről. 128-130. cikkek.

⁸¹ Uo. 260-267. cikkek.

⁸² La Convention portant réglementation de la navigation aérienne, le 13 octobre 1919. Convention relating to the regulation of aerial navigation. Az Egyezmény kidolgozásában és aláírásában nem vettek részt az I. világháború vesztes hatalmai. Az aláíró államok a következők voltak: Egyesült Államok, Belgium, Bolívia, a Brit Birodalom, Kína, Kuba, Ecuador, Franciaország, Görögország, Guatemala, Hidzsázi Királyság, Haiti, Hondurasz, Olaszország, Japán, Libéria, Nicaragua, Panama, Peru, Lengyelország, Portugália, Románia, Szerb-Horvát-Szlovén Állam, Sziám, Csehszlovákia és Uruguay.

<https://web.archive.org/web/20120705050026/http://www.aviation.go.th/airtrans/airlaw/1914.html> és <https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3588&context=jalc> (2019. április 11.)

légtér jogi státuszáról, ezért erre kifejezetten utal a Párizsi Egyezmény 1. cikke. A Párizsi Egyezmény rendkívüli jelentősége abban van, hogy a szuverenitás elismerésével mintegy lezárta az erre épülő nemzetközi légi jog kialakulásának folyamatát.⁸³

A Párizsi Egyezmény végül nem vált univerzális hatályúvá, nem utolsósorban az Egyesült Államok ratifikációjának elmaradása miatt, valamint amiatt, hogy az eredeti megfogalmazás szerint a központi hatalmak csak bizonyos feltételek teljesítése esetén csatlakozhattak a Párizsi Egyezményhez.⁸⁴ Az Egyesült Államok az amerikai kontinensre irányította figyelmét, amelynek az ún. Havannai Egyezmény elfogadása lett az eredménye (1928). A két világháború között három regionális szerződéses rendszer élt egymás mellett, amelyek közül a Párizsi Egyezmény büszkélkedhetett a legtöbb ratifikációval.⁸⁵ A harmadik csoportot a latin-amerikai országokat és Spanyolországot tömörítő ún. Madridi Egyezmény jelentette, amely megfelelő számú ratifikáció hiányában nem lépett hatályba.⁸⁶ A transzatlanti légi közlekedés akkor még „gyermekcipőben járt”, így nem jelentett problémát a töredezett szabályozás. Egészen 1944-ig kellett várni a nemzetközi polgári légi közlekedés globális szintű szabályozására.

Érdemes megjegyezni, hogy a légi közlekedésről szóló első magyar jogszabály 1922-ben kimondta, hogy a magyar állam felségjoga a területe felett levő légtérre is kiterjed.⁸⁷

A nemzetközi légi fuvarozásról szóló 1929. évi varsói egyezményhez már szabadon lehetett csatlakozni minden államnak. Magyarország 1936-ban ratifikálta ezt a - nemzetközi légi közlekedés szempontjából fontos - nemzetközi magánjogi szabályokat kodifikáló szerződést.⁸⁸

⁸³ GÁL (1964): i.m. 67. o.

⁸⁴ Lásd Párizsi Egyezmény 41-42. cikk.

⁸⁵ P.P.C. HAANAPPEL: *The law and policy of air space and outer space. A comparative approach.* Kluwer law, The Hague, 2003. 15. o.

⁸⁶ Uo. 15. o.

⁸⁷ GÁL (1964): i.m. 68. o.

⁸⁸ 1936. évi XXVIII. törvény a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó 1929. évi varsói nemzetközi egyezmény becikkelyezéséről.

A Chicagói Egyezményt az 1944. november 1-től december 7-ig tartott nemzetközi konferencián dolgozták ki.⁸⁹ A tárgyalások során az Egyesült Államok és Nagy-Britannia között jelent meg jelentős véleménykülönbség a tekintetben, hogy mennyire legyen szabad a nemzetközi légi közlekedés. Az Egyesült Államok komoly katonai repülőgép gyártókapacitással rendelkezett, amelyet át lehetett alakítani polgári célokra is. Ezért nem meglepő, hogy amerikai részről azt támogatták, hogy a nemzetközi polgári kereskedelmi légi közlekedés legyen teljesen szabad, ne legyenek versenykorlátozó előírások. Ezen liberális megközelítéssel szemben a II. világháborúban jelentősen meggyöngült Nagy-Britannia nemzeti protekcionista módon azt akarta elérni, hogy a kereskedelmi repülés engedélyezését egy központi nemzetközi hatóság szabályozza. Végül egy kompromisszumos megoldás született, amely szerint a forgalmi szabadságjogokkal nem foglalkozik a Chicagói Egyezmény,⁹⁰ hanem azt különálló többoldalú egyezményekben szabályozzák.⁹¹ Végül többoldalú egyezményben⁹² sem sikerült a kérdést rendezni, hanem az államok a későbbiekben kétoldalú nemzetközi jogi szerződéseket kötöttek.

A Chicagói Egyezmény 82. cikke értelmében a szerződő államok tudomásul vették azt, hogy a jelen Egyezmény a közöttük fennálló s az Egyezmény rendelkezéseivel ellentétes minden kötelezettséget és megállapodást megszüntet. Kötelezték magukat továbbá arra, hogy ilyen (ellentétes) kötelezettséget nem vállalnak és ilyen megállapodást nem létesítenek (a jövőben).⁹³ Tehát a Chicagói Egyezmény megállapította saját maga elsődleges státuszát a nemzetközi légi jog területén.

⁸⁹ A résztvevő államok listája: Afganisztán, Ausztrália, Belgium, Bolívia, Brazília, Kanada, Chile, Kína, Kolumbia, Costa Rica, Kuba, Csehszlovákia, Dominika, Ecuador, Egyiptom, El Salvador, Etiópia, Franciaország, Görögország, Guatemala, Haiti, Honduras, Izland, India, Irán, Irak, Írország, Libanon, Libéria, Luxembourg, Mexico, Hollandia, Új-Zéland, Nicaragua, Norvégia, Panama, Paraguay, Peru, Fülöp-szigetek, Lengyelország, Portugália, Spanyolország, Svédország, Svájc, Szíria, Törökország, Dél-Afrika, Egyesült Királyság, Egyesült Államok, Uruguay, Venezuela, Jugoszlávia. <https://www.icao.int/ChicagoConference/Pages/chicago-conference-delegates.aspx> (2019. április 11.)

⁹⁰ Az Egyezmény 6. cikke kimondja, hogy a menetrend szerinti járatok működtetéséhez külön állami engedélyre van szükség. Ez a cikk a nemzeti szuverenitás megerősítését tükrözi. Lásd Stefan A. KAISER: *Sovereignty in the Air: From National Security to the Single European Sky. Annals of Air and Space Law* Vol. 35, no. 1 (2010). 163. o.

⁹¹ MILDE (2012): i.m. 14-15. o.

⁹² A szintén 1944-ben elfogadott többoldalú nemzetközi légi közlekedési megállapodást (*International Air Transport Agreement*) csak nagyon kevés számú állam írta alá, így az nem váltotta be a hozzáfűzött várakozásokat. Lásd KAISER (2010): i.m. 163-164. o.

⁹³ Loïc GRARD: *Le droit aérien*. Presses Universitaires de France, Paris, 1995. 9. o.

A második világháborút lezáró békeszerződésekben korlátozták a vesztes államok katonai légi járműveinek számát.⁹⁴ Említést érdemel, hogy a II. világháború során megsemmisült a teljes magyar repülőgép állomány. 1945-ben kezdődhetett el a hazai repülés újjászervezése, amely már figyelemmel volt a Párizsi és a Chicagói Egyezményekre is.⁹⁵ A Chicagói Egyezmény, amelyhez szintén csak feltételekkel lehetett csatlakozni,⁹⁶ 1947. április 4-én lépett hatályba, míg Magyarország 1969. október 30-ai hatállyal csatlakozott ahhoz.⁹⁷

2.3 A légtér-szuverenitás jelenkori fogalma

A ma is hatályos, 1944-ben elfogadott, mára már univerzális alkalmazásának tekinthető Chicagói Egyezmény 1. cikke a következőket mondja ki:

A Szerződő Államok elismerik, hogy minden Államot a területe fölötti légtérben teljes és kizárólagos szuverenitás illeti meg.

Az 1. cikkhez szorosan kapcsolódik a 2. cikk, amely az (alul fekvő) államterületet definiálja:

Az Egyezmény szempontjából az állam területe a szuverenitása, fennhatósága, védnöksége vagy megbízáson alapuló igazgatása alatt álló földterület és az ehhez tartozó területi vizek.

A Chicagói Egyezmény 1. cikke lényegében megismétli a Párizsi Egyezmény 1. cikkét.⁹⁸ A Chicagói Egyezményt előkészítő konferencia anyagaiból az derül ki, hogy az 1. cikk szövegezésével kapcsolatban nem merült fel érdemi vita. A szövegezésben résztvevő államok ugyanis, feltehetően már jól ismer(het)ték, és

⁹⁴ Magyarországon a Párizsi Békeszerződés becikkelyezéséről szóló 1947. évi XVIII. törvény 12. cikke rendelkezik a katonai légi járművek számának korlátozásáról.

⁹⁵ SZALAI Anikó: *A fegyveres összeütközések hatása a nemzetközi szerződésekre*. Doktori értekezés, Szegedi Tudományegyetem ÁJK, Doktori Iskola, 2012. 159. o.

⁹⁶ Chicagói Egyezmény 92. és 93. cikkek.

⁹⁷ <https://www.icao.int/publications/Documents/chicago.pdf> (2019. április 11.)

⁹⁸ A Párizsi Egyezmény szövegével kapcsolatban lásd 82. ljt.

belső jogukba átültették a Párizsi Egyezményben és más regionális légügyi egyezményekben deklarált meghatározást.⁹⁹

Az 1. cikkben foglalt alapelv - a fentiek szerint - nemcsak egy korábbi szerződésben lefektetett nemzetközi jogi szabály megisméltése, hanem a kialakult nemzetközi szokásjog kodifikációjának is tekinthető. A megfogalmazásban az „elismeri” ige is azt sugallja, hogy ezen alapelv az egyezmény létrehozásakor már létezett, nem az egyezmény hívta életre. Minden állam tekintetében elismerésre kerül a szuverenitás alapelve nemcsak a szerződő államok vonatkozásában. A hágai Nemzetközi Bíróság 1986-ban az ún. Nicaragua-ügyben - az ENSZ Alapokmányból levezetve érvelését – szögezte le, hogy e cikk régóta rögzült nemzetközi szokásjogi alapelvnek felel meg.¹⁰⁰ Ugyanebben az ügyben azt is megállapította a nemzetközi bírói testület, hogy a területi szuverenitás közvetlen megsértésének számít az, amikor egy állam légtérét egy másik állam kormányának szolgálatában lévő légi jármű átrepüli.¹⁰¹

Már az első világháborút követően elfogadott Párizsi Egyezményben is arra törekedtek az államok, hogy e szokásjogi szabályt írásban rögzítsék.¹⁰² Mint ahogyan erről korábban szó volt, a katonai megfontolásoknak kiemelkedő szerepe volt abban, hogy végül ez a koncepció rögzült a nemzetközi jogban.¹⁰³

Az Európai Unió Bírósága az *Air Transport Association of America és Társai* ügyben hozott ítéletében emlékeztetett arra, hogy a légtér feletti kizárólagos szuverenitás elve a légi szokásjog kifejeződésének tekinthető, amelyet a Chicagói

⁹⁹ ICAO: Proceedings of the International Civil Aviation Conference. Chicago, Illinois, November 1–December 7, 1944. 1380-1381. o. <https://www.icao.int/ChicagoConference/Pages/proceed.aspx> (2019. április 11.)

¹⁰⁰ Nicaraguai és ellene irányuló katonai és félkatonai tevékenységek ügye (Nicaragua v. Egyesült Államok). 1986. június 27., I.C.J. Reports 1986. 14. o., 111. o., 212. bekezdés. „.....The Court has no doubt that these prescriptions of treaty-law merely respond to firmly established and longstanding tenets of customary international law.”

¹⁰¹ DUPONT: i.m. 159. o. és Nicaraguai és ellene irányuló katonai és félkatonai tevékenységek ügye, (Nicaragua v. Egyesült Államok), 1986. június 27., I.C.J. Reports 1986. 14. o., 128. o. 251. bekezdés.

¹⁰² SHAWCROSS AND BEAUMONT (Peter Martin szerk.): *Air Law*. Fourth Edition Volume 1, General Text, London, Butterworths, 1977. 182. o.

¹⁰³ I.H.P.H. DIEDERIKS - VERSCHOOR: *An introduction to air law*. Ninth Revised Edition, Revised by Pablo Mendes de Leon in cooperation with Michael Butler, Wolters Kluwer, Alphen aan den Rijn, 2012. 10-11. o.

Egyezmény 1. cikke kodifikált.¹⁰⁴ A luxemburgi bírói testület ítéletében azt is megállapította, hogy a Chicagói Egyezmény nem kötelezi magát az Európai Uniót, mint nemzetközi szervezetet, annak ellenére, hogy annak minden tagállama részes fele. Az Unió jogi aktusainak érvényessége tehát nem vizsgálható a Chicagói Egyezmény tekintetében. Az Európai Unió ugyanakkor elismeri a nemzetközi szokásjogot (Chicagói Egyezmény 1. cikkében rögzített légtér-szuverenitás vonatkozásában is), és ezért saját aktusainak érvényességét vizsgálja a nemzetközi szokásjognak való megfelelés szempontjából.¹⁰⁵

A Chicagói Egyezmény 1. cikkében foglalt szuverenitási alapelv rendszeresen megismétlésre kerül különböző légügyi tárgyú nemzetközi jogi szerződésekben.¹⁰⁶

A kizárólagos szuverenitás a légi jogban ugyanazt jelenti, mint a nemzetközi jogban, tehát a szuverenitás gyakorlása a többi állam kizárásával történik. A teljes szuverenitás azt jelentheti egyrésztől, hogy a szuverenitás a teljes nemzeti légtérre kiterjed, míg másrésztől arra utalhat, hogy a légtér tekintetében is ugyanaz a függetlenség illeti meg az államot, mint az alul fekvő szárazföldi, vagy vízi területre vonatkozóan.¹⁰⁷ Mint ahogyan erről később szó lesz, a szuverenitás a légtér tekintetében sem mindig teljes, hiszen már a Chicagói Egyezmény - a jogok deklarálása mellett – légi jogi kötelezettségeket is megfogalmaz a szerződő államok számára. A polgári légi jármű elleni állami erőszak szabályozása is azt mutatja be, hogy a történeti fejlődés során ezen területen hogyan szorult vissza az államok mozgástere.

¹⁰⁴ A Bíróság C-366/10 sz., Air Transport Association of America és társai kontra Secretary of State for Energy and Climate Change ügyben 2011. december 21-én hozott ítélete. HL C 49., 2012.2.18., 7. o. 104. bekezdés.

¹⁰⁵ Uo. 110-111. bekezdés.

¹⁰⁶ Például: Közép-európai Funkcionális Légtérblokk létrehozásáról szóló Megállapodás 3. cikkében. Magyarországon kihirdetve 2011. évi LXV. törvényben [Magyar Közlöny 2011/66 (VI.17.)] EUROCONTROL Felülvizsgált Egyezmény (EUROCONTROL Revised Convention) II. cikk. Magyarországon nincs kihirdetve, csak megerősítve lásd 115/2004 (XI.10.) OGY Határozat.

¹⁰⁷ A Palmas-szigetek ügyben (1928) *Huber* választottbíró a következőképpen fogalmazta meg a szuverenitás és függetlenség kapcsolatát: A szuverenitás az államok közötti kapcsolatokban a függetlenséget jelenti. A földgolyó egy részéhez kapcsolódó függetlenség abban áll, hogy [az államnak] jogában áll ott más államok kizárásával állami funkciókat gyakorolni. Az utóbbi évszázadokban a nemzetközi szervezetrendszer fejlődése és annak következményeként a nemzetközi jog fejlődése rögzítette az állam saját területére vonatkozó kizárólagos kompetenciájának elvét oly módon, hogy az legyen a kiindulópontja a nemzetközi kapcsolatok kérdései java része rendezésének. In: KOVÁCS Péter: *Nemzetközi közjog*. Osiris kiadó, Budapest, 2011. 381. bekezdés.

A Chicagói Egyezmény 1. cikkével - a Chicagói Egyezmény által létrehozott - ICAO formálisan először 1974-ben foglalkozott, mégpedig az arab-izraeli konfliktus polgári repülésügyi összefüggései tekintetében.¹⁰⁸ A jeruzsálemi repülőtér státusza tárgyában Egyiptom és Marokkó kezdeményezésére elfogadott ICAO közgyűlési határozatok felszólították az ICAO tagállamokat arra, hogy ne üzemeltessenek olyan menetrendszerinti és/vagy nem menetrendszerinti légi járatokat, amelyek a szóban forgó repülőtérrel indulnak, vagy oda szállnak le. A határozat szerint az ún. megszállt területen fekvő jeruzsálemi repülőtérrel kapcsolatos szuverén jogok gyakorlására, konkrétan nemzetközi légi közlekedés engedélyezésére, nem Izrael, hanem Jordánia jogosult. A határozatot megszavazó államok tehát Jordánia joghatóságát, illetve az ún. „arab szuverenitást” ismerték el egy olyan terület felett, amely tekintetében a tényleges fennhatóságot (1967 óta) Izrael gyakorolta. A határozatokban a Jeruzsálem státuszáról szóló az ENSZ Biztonsági Tanács által elfogadott határozatra hivatkoztak,¹⁰⁹ valamint azt hangsúlyozták, hogy az ICAO hivatalos regionális léginnavigációs tervében¹¹⁰ Jordániához volt bejegyezve a kérdéses repülőtér. Az utóbbi érvnek az adta a súlyát, hogy az ICAO hivatalos regionális nyilvántartásának módosításához az összes érintett állam hozzájárulása szükséges, így a dokumentumnak a tényleges fennhatósági helyzetre való adaptálása nem jelent egyszerű feladatot. A szóban forgó repülőteret, annak közelmúltban történt bezárásáig Izrael belső járatforgalom céljaira használta. Említést érdemel, hogy az ICAO Közgyűlés határozatai általában politikai jellegű dokumentumnak tekinthetők, nem bírnak közvetlen kötelező jogi erővel. Az ICAO Közgyűlés, mint az ICAO egyik szerve, ugyanakkor, határozat formájában jogilag kötelező szabályokat is elfogadhat, például a Chicagói Egyezmény egyes cikkeinek módosításáról.¹¹¹ Az ENSZ Biztonsági Tanács esetében az ENSZ Alapokmány 25. és 48. cikke szolgál

¹⁰⁸ Ruwantissa ABEYRATNE: *Air Navigation Law*. Springer, Heidelberg, Dordrecht, London, New York 2012. 4-5. o. ICAO Közgyűlés vonatkozó határozatainak száma: A21-7; A-23-5. Az ICAO közgyűlési határozatok elérhetősége: http://www.icao.int/publications/Documents/9958_en.pdf (2019. április 11.) I-40-41 o.

¹⁰⁹ UNSC Resolution 478 (1980) of 20 August 1980.

¹¹⁰ ICAO: Middle East Air Navigation Plan. Elérhető: <http://www.icao.int/mid/Pages/default.aspx> (2019. április 11.)

¹¹¹ Chicagói Egyezmény 49. cikk j) pont.

iránymutatásul, amely kimondja, hogy a BT határozatok végrehajtásáról kötelesek gondoskodni a világszervezet részes államai.¹¹²

A Chicagói Egyezményben foglalt szuverenitás azt is jelenti, hogy a nemzetközi repülés az átrepült állam hallgatóságos beleegyezésén vagy kifejezett hozzájárulásán alapul.¹¹³ Más szóval a légi szuverenitás folyamánya, hogy minden állam maga szabja meg a területe feletti légi közlekedés rendjét, s az idegen légi járművek esetenkénti, vagy rendszeres átrepülésének engedélyezését.¹¹⁴

A légtérre vonatkozó szuverenitás *ratione loci* alapelve alapján foglalja magában a nemzeti államterület feletti teret és nem pedig *ratione materiae* alapelv alapján a levegőt, amely kitölti ezt a teret.¹¹⁵

2.4 A teljes és kizárólagos légtér-szuverenitás gyakorlásának szerződéses korlátai

A második világháború egyértelművé tette az államok számára, hogy a nemzetközi polgári repülés szabályozására nem elegendő egymás mellett működő regionális rendszereket életre hívni, hanem globális szintű szabályozásra van szükség. Az 1944-ben (tehát a még a második világháború idején) kidolgozott és elfogadott Chicagói Egyezményt ennek szellemében szövegezték, amely univerzális formában részletezi a - területük feletti légtérrel illetően szuverenitásukban megerősített - szerződő államok kölcsönös jogait, illetve kötelezettségeit. A jogok és kötelezettségek kölcsönös szabályozása elengedhetetlen feltétele a határokon átívelő nemzetközi polgári légi közlekedés biztosításának. A Chicagói Egyezményben foglalt, légtér-szuverenitást korlátozó szabályok nélkül¹¹⁶ veszélybe került volna a Chicagói Egyezmény célkitűzéseinek

¹¹² 1956. évi I. törvény az Egyesült Nemzetek Alapokmányának kihirdetéséről.

¹¹³ Bin CHENG: *The law of international air transport*. The London Institute of World Affairs, London, New York, 1962. 3 o.

¹¹⁴ GÁL (1964): i.m. 74. o.

¹¹⁵ CHENG (1962): i.m. 121-122 o.

¹¹⁶ SCHLADEBACH: i.m. 183-184. o.

végrehajtása, és egyébiránt a polgári légi közlekedés sem lehetne olyan, amilyenek ma ismerjük.¹¹⁷

A nemzeti szuverenitást korlátozza például a Chicagói Egyezmény 3bis cikke, amely a repülésben lévő polgári légi jármű elleni fegyverhasználat tilalmát mondja ki. A 3bis cikk elfogadása előtt a nemzeti szuverenitás alkalmazása ugyanis a nemzetbiztonság megsértésével gyanúsított polgári és állami légi járművek lelövéséhez vezetett.¹¹⁸ Minderről jelen értekezés későbbi részében lesz részletesen szó a harmadik fejezetben.

A Chicagói Egyezményből fakad az a szuverenitáskorlátozás is, amely lehetővé teszi a szerződő államok átrepülését és a szerződő államokban technikai célokból való leszállást a nem menetrendszerű járatok számára (lásd Chicagói Egyezmény 5. cikk első bekezdés).¹¹⁹

Szuverenitáskorlátozásként értelmezhető az ICAO szabványok és legjobb gyakorlatok elfogadása is, amelyekről később lesz szó részletesebben.

További kötelezettség a szerződő államok számára az, hogy a Chicagói Egyezmény 4. cikke alapján a polgári repülést nem használhatják fel az Egyezmény célkitűzéseivel ellentétes célra. Továbbá például a Chicagói Egyezmény 33. cikke alapján a lajstromozó Szerződő Állam által kiadott, illetőleg érvényesített légi alkalmassági bizonyítványokat, szakszolgálati engedélyeket és bizonyítványokat a többi Szerződő Állam érvényesnek ismeri el, feltéve, hogy e bizonyítványok és engedélyek kiadására, illetőleg érvényesítésére irányadó követelmények elérik azt a legkisebb mértéket, amelyet a Chicagói Egyezmény értelmében időszakonként meghatároznak.

Összességében tehát a fentiekből kitűnik, hogy a Chicagói Egyezmény egyrésztől megerősíti a légtér-szuverenitás kizárólagosságát, másrésztől viszont a kölcsönösség/viszonosság elvére építve rendelkezik a légtér-szuverenitás

¹¹⁷ Mark FRANKLIN: Sovereignty and Functional Airspace Blocks. *Air & Space Law*, 32 no.6. (2007). 426. o.

¹¹⁸ Hervé VERGUET: Espace et droit aérien. *Défense nationale, revue mensuelle*, février 2001. 127.

¹¹⁹ SCHLADEBACH: i.m. 185-187. o.

gyakorlásának - a nemzetközi együttműködéshez szükséges mértékű - korlátozásáról.

2.5 A légtérre vonatkozó szuverenitás megerősítése a Chicagói Egyezményben

A Chicagói Egyezmény 1. cikkén kívül számos más cikke is megerősíti az alul fekvő állam szuverenitását a nemzeti légtérre vonatkozóan. Például¹²⁰ először is a Chicagói Egyezmény 6. cikke rendelkezik a menetrendszeri repülésről:

6. cikk

Menetrendszerű légi járatok

A Szerződő Államok területe fölötti vagy területére irányuló menetrendszerű nemzetközi légi járat az illető Állam külön engedélyével vagy egyéb hozzájárulásával, valamint az engedély, illetőleg a hozzájárulás feltételeinek megfelelően tartható fenn.

A fenti rendelkezésből kitűnik, hogy a menetrendszerű nemzetközi légi járatokat kizárólag az érintett szerződő államok engedélyével lehet üzemeltetni.

A 9. cikk arról rendelkezik, hogy milyen esetekben tilthatják meg a szerződő államok a légterükben való repülést:

9. cikk

Tiltott övezetek

a) A Szerződő Államok katonai szükségből, illetőleg a közbiztonság érdekében korlátozhatják vagy egységesen eltilthatják más Államok légi járművét területük bizonyos övezetei fölötti repüléstől, feltéve, hogy e tekintetben nem tesznek különbséget a nemzetközi járatokat lebonyolító saját légi járművei és a többi Szerződő Állam hasonló járatokat lebonyolító légi

¹²⁰ MILDE (2012): i.m. 42-46. o.

járművei között. A tiltott övezet méreteit és elhelyezését olyan észszerűen kell kialakítani, hogy a repülést fölöslegesen ne nehezítse. A Szerződő Államok területén levő tiltott övezetek leírását, valamint azoknak minden későbbi módosítását mielőbb közölni kell a többi Szerződő Állammal és a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezettel.

b) A Szerződő Államok fenntartják maguknak azt a jogot, hogy kivételes körülmények között vagy szükségállapot idején, illetőleg a közbiztonság érdekében azonnali hatállyal ideiglenesen korlátozzák, vagy megtiltsák a repülést területük vagy annak bármely része fölött, azzal a feltétellel, hogy a korlátozást, illetőleg a tilalmat minden más Állam légi járművére - Állami hovatartozás szempontjából történő megkülönböztetés nélkül - alkalmazzák.

c) A Szerződő Államok szabályaikban - belátásuk szerint - megkövetelhetik az a) és a b) bekezdésben említett övezetekbe lépő légi járművektől, hogy a területükön levő meghatározott repülőtéren, amint lehetséges, azonnal szálljanak le.

A 9. cikk a légtér-szuverenitás megerősítése mellett korlátokat is szab, amikor az a) bekezdésben előírja, hogy a tiltott övezet méreteit és elhelyezését olyan módon kell kialakítani, hogy az a repülést fölöslegesen ne nehezítse.¹²¹ A 9. cikk értelmezésének kérdése az MH-17-es légi járáttal kapcsolatosan is felmerült (lásd a 3.14 pontban) olyan tekintetben, hogy a szóban forgó cikk kizárólag jogosultságot jelent, vagy kötelezettség is kiolvasható belőle a nemzeti légtér lezárására vonatkozóan.

Végül egy harmadik példa a nemzeti szuverenitás megerősítésére a 11. cikk, amely szerint a légi járművek belépésére, államterület feletti repülésére, valamint kilépésére vonatkozó nemzeti szabályokat be kell tartania a légi járműnek. A 11.

¹²¹ Malgorzata POLKOWSKA: State sovereignty in the Airspace: An Old Notion in a New Reality. *Annals of Air and Space Law*, Vol. XXXVI (2011). 583. o.

cikk alkalmazása sem korlátlan, mivel tilos államok közötti megkülönböztetést végrehajtani a szabályok alkalmazása során.¹²²

11. cikk

Repülési szabályok alkalmazása

Szerződő Államnak a nemzetközi légiforgalomban résztvevő légi járművek belépésére, illetőleg távozására vonatkozó szabályait, valamint az ilyen légi járműveknek a Szerződő Állam területe fölött végzett repülésére vonatkozó szabályait - az Egyezmény rendelkezéseitől függően - állami hovatartozás szempontjából történő megkülönböztetés nélkül minden Szerződő Állam légi járművére alkalmazni kell; e szabályokat a légi járművek a másik Államba történő belépés, az onnan távozás és a területén tartózkodás során kötelesek megtartani.

2.6 Összefoglaló légtér-szuverenitás definíció

Összegzésképpen jelen értekezés szerzőjének megítélése szerint az alábbi meghatározás szolgálhat a légtér-szuverenitás átfogó definíciójaként.

A szuverenitás a nemzetközi jogban az állam funkcióinak, a többi állam kizárásával történő, ellátását jelenti a világ egy adott területére vonatkozóan. Nyilvánvaló, hogy a szuverenitás kiterjed az állam területe feletti légtérre is. A nemzetközi légijogban a szuverenitás a kiindulási alap, amelyre tulajdonképpen a légijog egésze épül, mivel a nemzetközi repülés az

¹²² Uo. 583. o.

*átrepülni kívánt állam jóváhagyását igényli, amelyet általában szerződésben biztosítanak.*¹²³

Fontos kiegészítés, hogy a Chicagói Egyezmény 1. cikkében megerősített teljes és kizárólagos légtér-szuverenitás meghatározásának körébe azok az esetek tartoznak, amikor az alul fekvő terület felett az adott állam fennhatóságát elismerte a nemzetközi közösség egésze. Általános elismerés hiányában, (legalább) azon másik államnak kell az elismerést megtennie, amellyel való relációban a légtér-szuverenitás kérdése konkrétan felmerül.¹²⁴

2.7 Joghatóság a nemzetközi légijogban

A Chicagói Egyezmény kodifikálta a légtér-szuverenítésra vonatkozó szokásjogi szabályt.¹²⁵ Mint ahogyan korábban volt arról szó, a Chicagói Egyezmény 1. cikke elismeri, hogy minden állam (nemcsak a szerződő államok) teljes és kizárólagos szuverenitással rendelkezik a területe feletti légtér tekintetében. A Chicagói Egyezmény 2. cikke alapján az Egyezmény szempontjából az állam területe a szuverenitása, fennhatósága, védnöksége vagy megbízáson alapuló igazgatása alatt álló földterület és az ehhez tartozó területi vizek. A Chicagói Egyezmény az ún. területi alapú joghatóságon nyugszik.¹²⁶ A területi joghatóság alapján az érintett területi állam a területe feletti légtér vonatkozásában szabályokat fogadhat el és azoknak érvényt szerezhet, ami a légi közlekedés sajátos jellegzetességei miatt nem mindig egyszerű. Az előbbi jogköröket jogalkotói joghatóságnak

¹²³ SHAWCROSS-BEAUMONT: i.m. 15. o. Saját fordítás. Az eredeti szöveg a következő: „*Sovereignty in international law is the right to exercise the functions of a state to the exclusion of all other states in regard to a certain area of the world. It is clear that complete sovereignty extends to the airspace above the territory of the state. In international aviation the concept of sovereignty is the key stone upon which virtually all air law is built, since any flight in international aviation requires the prior consent of the state overflown, which is generally granted by treaty. ...*”.

¹²⁴ Uo. 184-185. o.

¹²⁵ Nicaraguai és ellene irányuló katonai és félkatonai tevékenységek ügye, (Nicaragua v. Egyesült Államok), 1986. június 27., I.C.J. Reports 1986. 14. o. 212. bekezdés.

¹²⁶ DIEDERIKS-VERSCHOOR: i.m. 14. o.

(másnéven *jurisdiction*), míg az utóbbiakat végrehajtói joghatóságnak (másnéven *jurisdiction*) hívjuk.¹²⁷

Természetesen a bemutatott előjogokat a Chicagói Egyezményrel összhangban lehet gyakorolni, hogy biztosítani lehessen a szabályok egységes alkalmazását és, hogy a külföldi államokkal szembeni megkülönböztetés tilalmának alapelve érvényesülni tudjon. A légijog ismer egy speciális joghatóság-fajtát is, amit kvázi területi joghatóságnak hívunk (*jurisdiction* és *jurisdiction* egyaránt beletartozik). A kvázi területi joghatóság a nemzeti lajstromozású hajó, vagy légi jármű vonatkozásában, illetve az annak fedélzetén található személy és áru vonatkozásában fennálló állami jogosítványok (*powers*) összessége.¹²⁸ A kvázi területi joghatóság a légijogban különösen a nyílt tenger és ahhoz hasonló jogállású területek feletti légtérben jut fontos szerephez. A kvázi területi joghatóság a nyílt tengeren kívül is szerepet kaphat, például a Chicagói Egyezménynek a különböző tanúsítványokra, engedélyekre vonatkozó rendelkezései tekintetében, amelyek alapján külföldi államban is el kell ismerni a lajstromozó állam által kiállított tanúsítványokat, illetve engedélyeket (lásd Chicagói Egyezmény 30-34., 39-42. cikkek).

A jogalkotói joghatóság legtöbb esetben versenyző jellegű, mivel az államok egyidőben fogadhatnak el szabályokat különböző joghatósági okok alapján. Szerződés, vagy egyéb egyhangú rendelkezés hiányában a területi végrehajtói joghatóság erősebb a kvázi területi és személyi végrehajtói joghatóságnál, míg a kvázi területi joghatóság megelőzi a személyi joghatóságot.¹²⁹

Az ADIZ szempontjából nagyon fontos megállapításnak számít az, hogy egyetlen állam sem vetheti érvényesen szuverenitása, vagy területi joghatósága alá a nyílt tengert, vagy az afelett található légtér.¹³⁰ A kvázi területi joghatóság is releváns témánk szempontjából, hiszen a nyílt tenger feletti légtérben végzett repülések esetében a légi járművet lajstromozó állam joga általában vonatkozni fog a szóban

¹²⁷ Bin CHENG: The extraterrestrial application of International Law. *Current Legal Problems*, Stevens & Sons, London, 1965. 136-138. o.

¹²⁸ Gbenga ODUNTAN: *Sovereignty and jurisdiction in the airspace and outer space*. Legal criteria for spatial delimitation. Routledge, Abingdon, Oxon, New York, 2012. 36. o.

¹²⁹ CHENG (1965): i.m. 140 o.

¹³⁰ ENSZ Tengerjogi Egyezmény 87. és 89. cikkek valamint a Chicagói Egyezmény 1. cikkéből következik.

forgó légi járműre.¹³¹ A nyílt tenger feletti légtérben tartózkodó légi jármű ugyanis általában a légi járművet lajstromozó állam kizárólagos joghatósága alatt áll.¹³²

A légi közlekedés tárgyában a Chicagói Egyezményen kívül elfogadott egyéb nemzetközi megállapodásokban foglalt joghatósági szabályok, mint például a légi jármű fedélzetén elkövetett bűncselekmények joghatósági szempontjai,¹³³ vagy a légi fuvarozók felelősségéről szóló Montreali Egyezményben¹³⁴ foglalt - az utasok jogainak érvényesítését biztosító - joghatósági szabályok, nem relevánsak jelen értekezés témája szempontjából, ezért azok bemutatására nem kerül sor.

2.8 A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által elfogadott szabványok és legjobb gyakorlatok (SARPs)

Az ADIZ-ról szóló 4. fejezet légijogi szempontból való megértéséhez nyújt segítséget az ICAO szabványok és legjobb gyakorlatok jogi kötőerejének elemzése.

Az ICAO Tanács hatásköreihez kapcsolódik az ICAO egyik legfontosabb feladata nevezetesen a nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok¹³⁵ elfogadása.

A harmonizált nemzetközi szabványok és eljárások hivatottak biztosítani, hogy minden állam által ismert, közösen kidolgozott és elfogadott, valamint - megkülönböztetés nélkül - végrehajtott szabályok mentén folyjon a nemzetközi

¹³¹ DIEDERIKS-VERSCHOOR: i.m. 14. o.

¹³² Nicholas GRIEF: *Public International Law in the Airspace of the High Seas*. Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht/Boston/London, 1994. 77-95. o.

¹³³ 1971. évi 24. törvényerejű rendelet a légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló Tokióban, az 1963. évi szeptember hó 14. napján kelt Egyezmény kihirdetéséről.

¹³⁴ 2005. évi VII. törvény a Montrealban, 1999. május 28-án kelt, a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló Egyezmény kihirdetéséről.

¹³⁵ Más néven SARPs: Standards and Recommended Practices. Említést érdemel még az ún. PANS (Procedures for Air Navigation), amelyek kiegészítő eljárási magyarázó szabályokat fogalmaznak meg a SARPs-okhoz kapcsolódóan. Jelenleg öt PANS létezik. Az ún. SUPP-ok (Regional Supplementary Procedures) egy adott ICAO régióban érvényesek. A SUPP-ok hasonlítanak a PANS-okhoz, viszont fontos különbség, hogy az utóbbi hatálya kiterjed az egész világra, míg az előbbi regionális szintű.

légi közlekedés. A nemzetközi légi közlekedés jellegéből adódik ugyanis, hogy szükséges a légi járművekre azok személyzetére, a légi útvonalakra és a kiegészítő szolgálatokra vonatkozó szabályok, szabványok, eljárások lehető legnagyobb egységességének biztosítása, és azok egységes végrehajtása feltételeinek megteremtése. A Chicagói Egyezmény 37. cikke írja elő a szerződő államok számára az együttműködést, amely alapján a szerződő államok vállalják, hogy közösen dolgoznak ki magukra nézve nemzetközi előírásokat.¹³⁶ Ugyancsak a 37. cikk rendelkezik arról, hogy az ICAO milyen tárgykörökben fogadhat el szabványokat és ajánlott gyakorlatokat.

Az ICAO függelékek nemzeti végrehajtásáról a Chicagói Egyezmény 12. cikkének első és második mondata rendelkezik:

12. cikk

Repülési szabályok

A Szerződő Államok intézkedéseket foganatosítanak annak biztosítására, hogy a területük fölött repülő vagy műveleteket végrehajtó légi járművek, valamint saját nemzetiségi jelüket viselő légi járművek bárhol tartózkodnak, megtartsák a repülésre és a repülési műveletekre vonatkozó helyi szabályokat és rendelkezéseket. A Szerződő Államok kötelezettséget vállalnak arra is, hogy saját hasonló tárgyú rendelkezéseiket a lehető legnagyobb mértékben összhangban tartják az Egyezmény értelmében időszakonként meghatározott rendelkezésekkel.

A nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok függelékben jelennek meg. E szabványok a Párizsi Egyezményben még az egyezmény szerves részét képezték, azonban a Chicagói Egyezmény esetében különálló függelékeket alkotnak.¹³⁷ A nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok ICAO Tanács részéről történő elfogadása az ebből a célból összehívott tanácsülésen a tagok kétharmadának a szavazatával történik. Ezt követően az ICAO Tanács a Függelék a Szerződő Államoknak megküldi. Az ilyen függelék vagy függelékmódosítás a szerződő

¹³⁶ MOYS: i.m. 103. o.

¹³⁷ A Chicagói Egyezmény tizenkilenc önálló függeléke tartalmazza a SARP-sokat.

államoknak való megküldésétől számított három hónapos, illetőleg az ICAO Tanács által meghatározott hosszabb határidő elteltével lép hatályba, feltéve, hogy időközben a szerződő államok többsége ellenvéleményét az ICAO Tanácsnál nem jelenti be. Általában körülbelül két évet vesz igénybe egy szabvány, vagy ajánlott gyakorlat elfogadása.¹³⁸

A Chicagói Egyezmény 38. cikke hivatott biztosítani a szerződő államok számára, hogy eltéréseket jelezenek az elfogadott szabványok és ajánlott gyakorlatok tekintetében, tehát ezáltal kivonhatják magukat az ICAO függelékek kötelező hatálya alól. A szerződő államoknak a szabvány elfogadását követően hatvan napjuk van arra, hogy értesítsék az ICAO Tanácsot arról, ha nem tudják, vagy nem kívánják bevezetni a szóban forgó szabványt. Egyben azt is szükséges az államoknak jelezniük, hogy várhatóan mennyi ideig áll fenn az eltérés.¹³⁹ Jelenleg az ICAO felé eddig közel 17.000 szerződő állami eltérés került bejelentésre,¹⁴⁰ míg egyes államok egyáltalán nem szoktak eltéréseket bejelenteni.¹⁴¹

A fentiekből kitűnik, hogy valójában a szerződő államoknak több lehetőségük is van arra, hogy megakadályozzák azt, hogy a nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok számukra kötelezővé váljanak. Amennyiben azonban az államok elfogadják a függelékeket és nem jeleznek eltérést, akkor ezáltal jogi kötelezettségeket vállalnak arra, hogy végrehajtják és érvényre juttatják az ICAO keretében elfogadott szabványokat és ajánlott gyakorlatokat. Fontos említést tenni arról, hogy az ICAO függelékek pontos jogi státusza nem teljesen egyértelmű, mivel azok egyes értelmezések szerint nem szükségképpen keletkeztetnek olyan jogi kötelezettségeket,¹⁴² mint maga a Chicagói Egyezmény, tehát egyfajta *soft*

¹³⁸ ICAO. How ICAO Develops Standards. <https://www.icao.int/about-icao/AirNavigationCommission/Pages/how-icao-develops-standards.aspx> (2019. április 11.)

¹³⁹ ERNSZT Ildikó: *A nemzetközi légitözlekedés védelme*. Pécsi Tudományegyetem ÁJK, Ph.D. dolgozat, 2007. 14. o.

¹⁴⁰ SIPOS (2018): 234. o.

¹⁴¹ Az Európai Unió elfogadott olyan jogi aktusokat, amelyek harmonizálják az egyes ICAO függelékekkel kapcsolatos tagállami eltéréseket. Az EU rendeletek közvetlen alkalmazhatóságuk révén az ICAO függelékek tagállami végrehajtását is segíthetik.

Lásd például ún. SERA rendelet: A Bizottság 923/2012/EU Végrehajtási Rendelete (2012. szeptember 26.) a közös repülési szabályok és a léginavigációs szolgáltatásokra és eljárásokra vonatkozó működési rendelkezések meghatározásáról, valamint az 1035/2011/EU végrehajtási rendelet és az 1265/2007/EK, az 1794/2006/EK, a 730/2006/EK, az 1033/2006/EK és a 255/2010/EU rendelet módosításáról. 5. cikk.

¹⁴² Jiefang HUANG: *Aviation safety through the rule of law. ICAOs mechanisms and practices*. Wolters Kluwer, Alphen aan den Rijn, 2009. 58-59. o.

law kategóriájába tartoznak.¹⁴³ Mindenesetre az mindenképpen elmondható, hogy a nemzetközi légi közlekedésben teljes körűen részt venni kívánó államok erősen motiváltak az ICAO függelékek minél alaposabb végrehajtásában.¹⁴⁴

Magyarországon az Alkotmánybíróság 2005-ös döntése¹⁴⁵ alapján törvényben kell kihirdetni az ICAO függelékeket, amelyek naprakész kihirdetése terén azonban elmaradások tapasztalhatóak.¹⁴⁶ Jelen értekezés szerzője egyetértve az ÁB értelmezésével úgy látja, hogy az olyan ICAO szabványok, amelyekkel kapcsolatban egy szerződő állam nem jelentett be eltérést azon állam tekintetében kötelező jogi erővel bírnak, mivel ez következik a repülésbiztonság követelményéből. Ellenkező esetben különböző szabványokat alkalmaznának az államok a gyakorlatban, ami könnyen repülésbiztonsági kockázatot jelentene.

Az ICAO a repülésbiztonsági és légi közlekedés-védelmi¹⁴⁷ tárgyú szabványok és ajánlott gyakorlatok végrehajtását nemzetközi audit program keretében ellenőrzi.¹⁴⁸

¹⁴³ Kardos Gábor kétfajta *soft law* kategóriát különböztet meg, egyrészt a nem kötelező erejű nemzetközi dokumentumokat, másrészt pedig az államközi egyezmények bizonytalan normatív tartalmú szabályait. Az ICAO függelékek esetében, ha azok *soft law*-nak minősülnek, minden bizonnyal a nem kötelező erejű nemzetközi dokumentumokról beszélhetünk. Lásd: KARDOS Gábor: Mi is az a nemzetközi *soft law*? *A Budapesti Eötvös Loránd Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Karának Actái*, XXX. Kötet, ELTE ÁJTK Budapest, 1988. 69. o., 71. o.

¹⁴⁴ MILDE (2012): i.m. 63. o., 175. o.

¹⁴⁵ 30/2005 (VII. 14.) AB határozat. Az Alkotmánybíróság megállapította, hogy a (Chicagói) Egyezmény függelékei az Egyezmény szerves részét képezik. Az Egyezményt egy törvényerejű rendelet hirdette ki, így a függelékek kihirdetésére törvény adott felhatalmazást. Az AB állandó gyakorlata a törvényerejű rendeletet törvénnyel azonos szintű jogszabályként ismeri el.

¹⁴⁶ 1971. évi 25. törvényerejű rendelet a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény és az annak módosításáról szóló jegyzőkönyvek kihirdetéséről. 2007. évi XLVI. törvény a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Függelékeinek kihirdetéséről. 2009. évi LXXXVIII. törvény a nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Függelékei módosításának kihirdetéséről. Látható tehát, hogy legutoljára 2009-ben kerültek ICAO szabványok és ajánlott gyakorlatok kihirdetésre Magyarországon. Azóta többek között egy teljesen új ICAO függelék (19. függelék) is elfogadásra került.

¹⁴⁷ ERNSZT Ildikó: ICAO, the Core Organization of Civil Aviation – as the main machinery of Security? *Jura, a Pécsi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Karának tudományos lapja*, 13. évf., 1. szám 2007. 83. o.

¹⁴⁸ USOAP Universal Safety Oversight Audit Programme. Continuous monitoring approach (CMA). Az egyes államok audit eredményeit a következő honlapon lehet megtekinteni: <https://www.icao.int/safety/Pages/USOAP-Results.aspx> (2019. április 11.)

Az ICAO-nak valójában nincsenek jogi eszközei az auditokon megállapított hiányosságok felszámolásának kikényszerítésére. A nyilvánosság ereje azonban komoly szerepet játszik abban, hogy a szerződő államok igyekeznek az ICAO által feltárt hiányosságokat orvosolni. Más a helyzet az EU (EASA) által végzett auditoknál, amelyek negatív eredménye akár kötelezettségszegési eljáráshoz is vezethet.

2.9 A légtérsértés szankciói

2.9.1 Általános észrevételek

A légtér jogosulatlan igénybevétele¹⁴⁹ több fajta szankciót vonhat maga után. A polgári légi jármű elleni fegyverhasználattal kapcsolatos nemzetközi jogi rendelkezések kialakulását és tartalmát, a nemzeti légtér-szuverenitással kapcsolatos összefüggéseit a harmadik fejezet tárgyalja. A polgári légi járművel¹⁵⁰ elkövetett légtérsértés elleni egyéb jellegű szankciók a következőkben kerülnek összefoglalásra.

2.9.2 Az elfogás

Az elfogás (*interception*) szabályait ICAO szabvány fekteti le, amelynek a tartalma korábban csak ajánlás jellegű volt, de az a KAL-007-es dél-koreai légi járat lelövését (1984) követően került átdolgozásra és vált kötelezővé.¹⁵¹ Az elfogás célja többek között a légi jármű azonosítása, követése, megsemmisítése, eltérítése, a légi járművel való kommunikáció létrehozása.¹⁵² Az ICAO szabályok

¹⁴⁹ A magyar légtér igénybeviteléről szóló 4/1998. (I.16.) Korm. rendelet 9. § (1) bekezdése a következőket mondja ki: „Jogosulatlanul veszi igénybe a magyar légtérrel az a légi jármű, amely az államhatár áttöréséhez szükséges, jogszabályban meghatározott engedéllyel, illetve feltételekkel nem rendelkezik.”

¹⁵⁰ Az állami légi járművel elkövetett légtérsértés a pilóta egyéni felelősségén kívül az állami légi járművet lajstromozó állam nemzetközi jogi felelősségét is felveti(het)i, amely összefüggések jelen értekezésben nem kerülnek bemutatásra. Az állami légi jármű általi légtérsértés nemzetközi jogi minősítéséről lásd Nemzetközi Bíróság Nicaragua-ügyben hozott ítéletét (lásd 100-101. l.).

¹⁵¹ Masahiko KIDO: The Korean Airlines incident on September 1, 1983, and some measures following it. *Journal of Air Law and Commerce*, Volume 62, Issue 4, 1997. 1067-1068. o. Érdekes, hogy 1986-ban az ICAO Tanácsban többek között a Szovjetunió és az Egyesült Államok sem szavazták meg az elfogásról szóló új ICAO szabályokat, mivel álláspontjuk szerint a Chicagói Egyezmény nem hatalmazza fel az ICAO-t arra, hogy az állami légi járművek számára kötelező szabályokat írjon elő.

¹⁵² Az Egyesült Államok által létrehozott ADIZ elemzése miatt különösen relevánsak az Egyesült Államok elfogásra vonatkozó szabályai. Lásd. https://www.faa.gov/air_traffic/publications/media/AIM_Basic_dtd_10-12-17.pdf (2019. április 11.) 5-6-13 Interception Procedures. Magyar jogszabályok tekintetében lásd 56/2016. (XII. 22.)

értelmében az elfogást kizárólag legutolsó eszközként szabad használni és az elfogásnak alapvetően a légi jármű azonosítását kell szolgálnia és csak kivételes esetben annak eltérítését.¹⁵³ Az elfogott légi jármű navigálása rádiókapcsolat fennállása esetén rádióon keresztül történik. Amennyiben az elfogott légi járműtől megkövetelik a leszállást akkor azt olyan repülőtéren kell végrehajtani, ahova biztonságosan le tud szállni az elfogott légi jármű.¹⁵⁴

2.9.3 Büntetőjogi szankciók

A nemzetközi jog nem határozza meg a légtérsértések esetén alkalmazható büntetőjogi szankciórendszert. Elsősorban a légtér szerinti államnak van joghatósága a légtérsértések esetén büntetőjogi eszközökkel fellépni az elkövetővel szemben. A Chicagói Egyezmény 12. cikke alapján, ugyanakkor, minden részes állam intézkedéseket fogantatosít azért, hogy a szóban forgó állam által lajstromozott polgári légi járművek - bárhol is tartózkodjanak - betartsák az ott hatályban lévő repülési szabályokat betartsák. A 12. cikk azt is kimondja, hogy a rendelkezéseket megszegő személyek üldözéséről a részes államoknak gondoskodniuk kell. Mindebből az következik, hogy nemcsak a légtér szerinti állam, hanem a polgári légi jármű lajstromozása szerinti állam is jogosult lehet eljárni a légtérsértést elkövető pilótákkal szemben.

Történelmi érdekességet jelent a légi incidens részben is megemlített magyar vonatkozású eset, amikor a Magyar Népköztársaság büntetőjogi szempontból felelősségre vonta a Magyarország területén 1951-ben leszállásra kényszerített Egyesült Államokban lajstromozott állami légi jármű személyzetét. Az Egyesült Államok szerint véletlenül tévedt a légi jármű a magyar légtérbe. Az Egyesült Államok a Nemzetközi Bíróság elé vitte az ügyet többek között azért, mert álláspontjuk szerint a személyzet ellen katonai bíróság előtt folyt büntetőeljárás

NFM rendelet a Magyarország légtérében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól. Polgári légi járművek elfogásának szabályai. 69-74. §.

¹⁵³ Az elfogásról lásd részletesen SIPOS (2018): i.m. 74. o.

¹⁵⁴ A nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény 2. függelék: Repülési szabályok. Tizedik kiadás, 2005. július. Appendix 2 Interception of Civil Aircraft.

során magyar részről még a legalapvetőbb eljárási garanciákat sem biztosították (pl. anyanyelv használat, konzulhoz való fordulás joga, ügyvéd igénybevételének joga stb.). A Magyar Népköztársaság később elengedte az Egyesült Államok légi járművének személyzetét, de a lefoglalt légi járművet nem adta vissza.¹⁵⁵

A hatályos magyar Büntető Törvénykönyvben (2012. évi C. törvény) nincsen kifejezett tényállás a légtér jogosulatlan igénybevételének szankcionálására vonatkozóan. Vélelmezhetően a Büntető Törvénykönyv vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetéséről szóló rendelkezése (2010. évi C. törvény 233. §.) kerülhet alkalmazásra ilyen esetekben - szintén vélelmezhetően - a pilótával szemben.¹⁵⁶ A légtérsértés megzavarja a légi közlekedés előre megtervezett menetét és nagy eséllyel magában hordozza az egyéb légi járműveken utazó személyek életének, vagy testi épségének veszélyeztetését. A szabálysértési alakzat esetében nincsen szükség mások életének vagy testi épségének veszélyeztetésére, elég a repülésbiztonsági szabályok megsértése a szankcionálásához (a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény).¹⁵⁷

2.9.4 Egyéb szankciók

Egyéb típusú szankciót jelent a légtérsértés tekintetében a felmerült költségek megfizetésének kötelezettsége a légi jármű üzemeltetője számára olyan

¹⁵⁵ Az Egyesült Államok légi járművével és személyzetével Magyarországon való bánásmód (Egyesült Államok v. Magyar Népköztársaság), (Egyesült Államok v. Szovjetunió), ICJ 1954. További részletekért lásd Oliver J. LISSITZYN: *The Treatment of Aerial Intruders in Recent Practice and International Law*. 47 *Am. J. Int'l L.* 559, 1953. 581-585 o. Az Egyesült Államok beadványa hiányosan szerepel a Nemzetközi Bíróság honlapján, ezért Lissitzynre kell támaszkodni, aki szerint az amerikai személyzetet nem a légiközlekedési szabályok megsértése, hanem a szigorúbb határátlépési rendelkezések szándékos megsértésével vádolták meg Magyarországon.

¹⁵⁶ „233. § (1) Aki a vasúti, a légi vagy a vízi közlekedés szabályainak megszegésével más vagy mások életét vagy testi épségét veszélyezteti, büntetett miatt három évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő. (2) ...”

¹⁵⁷ „228. § (1) Aki a légiközlekedés biztonságát vagy védelmét szolgáló szabályokat megszegi vagy a repülés biztonságát szolgáló létesítmények, illetőleg berendezések működését zavarja, szabálysértést követ el. (2) ...”

esetben, amikor a légi közlekedési szabályok megsértése miatt kellett riasztani a légvédelmi készenléti szolgálatot.¹⁵⁸

2.10 Nemzetközi jogi szolgalmak a légtérben

A nemzeti légtér-szuverenitást korlátozó nemzetközi jogi szolgalom jellegű rendelkezést a Chicagói Egyezmény is tartalmaz. A Chicagói Egyezmény 5. cikke ugyanis biztosítja a nem menetrendszerű repülés számára az (külföldi) állam átrepüléséhez való jogot. Hasonló átrepülési jogokat állapít meg a menetrendszerű járatok számára a Nemzetközi Légijáratok Átmenő Forgalmáról szóló Megállapodás (IASTA) is.¹⁵⁹

Az egyik közismert történelmi jelentőséggel bíró légtérrel kapcsolatos szolgalom a Nyugat-Berlin és a Német Szövetségi Köztársaság között fennállt három légi folyosó volt,¹⁶⁰ amelyek a Nyugat-Berlint sújtó szovjet blokádnak idején légihídként funkcionáltak a közel két millió főt számláló nyugat-berlini lakosság ellátásának biztosítása céljából (1948-1949).¹⁶¹

¹⁵⁸ A légvédelmi készenléti szolgálat riasztásából eredő költségek megtérítéséről szóló 221/2018. (XI.29.) Korm. rendelet.

¹⁵⁹ Kihirdetve 1973. évi 15. törvényerejű rendelet.

¹⁶⁰ A megszállt Berlint irányító ún. Szövetséges Ellenőrző Tanács 1945. november 30-án döntött a Nyugat-Berlint és a Német Szövetségi Köztársaságot összekötő légi folyosók létrehozásáról (Nyugat-Berlin-Hamburg, Nyugat-Berlin-Frankfurt, Nyugat-Berlin-Hannover), amelyek először a nyugati szövetségesek katonai szükségleteinek ellátását szolgálták, majd fokozatosan a polgári légi közlekedés (elsősorban nyugati államok légitársaságai) számára is nyitva álltak egészen 1990-ig. A légi folyosók és Nyugat-Berlin feletti légtér légiforgalmi irányítása a Szovjetunió részvétele nélkül történt. Az 1949-ban létrejött Német Demokratikus Köztársaság tudomásul vette légi-szuverenitásának fent ismertetett korlátozását. A kérdésről lásd részletesen: Julian André FINKE: *Hüter des Luftraumes? Die Luftstreitkräfte der DDR im Dienstabenden System des Warschauer Paktes*. Ch. Links Verlag, Berlin. 2010. 45-48. o. <https://books.google.hu...> (2019. március)

¹⁶¹ <http://www.alliiertenmuseum.de/themen/berliner-luftbruecke.html> (2019. április 11.)



A Német Demokratikus Köztársaság légtérében található három légi folyosó (1945-1990).¹⁶²

Jelenkori szolgálat jellegű kötelezettségvállalásra példa a Bosznia-Hercegovina feletti légtér státusza, amelyben a NATO és EUFOR kötelékébe tartozó légi járművek szabad átrepülési jogokat élveznek.¹⁶³ Az előzményekhez tartozik, hogy a daytoni békemegállapodás 1995-ben az IFOR misszió parancsnokára ruházta a Bosznia-Hercegovina feletti légtérre vonatkozó rendelkezési jogokat,¹⁶⁴ majd az EUFOR misszió 2007-ben „adta vissza” a légtérrel Bosznia-Hercegovinának.¹⁶⁵

¹⁶² Forrás GHDI térkép. ghdi.ghi-dc.org

¹⁶³ NATO Regulations for aircraft operating as general air traffic (GAT) in the Balkans (NATO SPINS). 2014. április 3. 1.3.1 pont. <https://ais.hungarocontrol.hu/download/442ebdd092ad2769702a5e2ad3579d48.pdf> (2019. április 11.)

¹⁶⁴ Daytoni békemegállapodás. The General Framework Agreement for Peace in Bosnia Hercegovina. Párizs, 1995. december 14. Annex 1A (Agreement on military aspects of peace settlement). 9. b. pont. http://www.ohr.int/?page_id=63245 (2019. április 11.)

¹⁶⁵ ICAO EURNAT News Archives. Párizs, 2007. április 20. https://www.icao.int/EURNAT/News_Archives/2007/20070420-transfer_of_Bosnia_and_Hercegovina_Airspace_Control.pdf (2019. április 11.)

3. fejezet. A polgári légi jármű ellen állam által alkalmazott fegyveres erőszak szabályai

Jelen fejezet az erőszak tilalmának általános nemzetközi jogi szabályozásának rövid ismertetését követően a polgári légi jármű elleni állami fegyverhasználat speciális légijogi és emberi jogi, illetve humanitárius jogi szabályainak kialakulását, és jelenlegi tartalmát, illetve a légtér-szuverenitással kapcsolatos összefüggéseit mutatja be. Az első részben (3.2 - 3.15 pontok) a békeidőben, míg a második részben (3.16 - 3.19 pontok) a fegyveres összeütközés során alkalmazandó nemzetközi jogi szabályok kerülnek bemutatásra és elemzésre.

A fejezet terjedeleme szempontjából jelentős figyelmet szentel a Chicagói Egyezmény 3bis cikk értelmezésének, mivel jelen értekezés szerzőjének véleménye szerint a 3bis cikk értelmezése, tartalmának kifejtése kulcsfontosságú a témakör szempontjából nemcsak békeidőben, hanem fegyveres összeütközés során történő fegyverhasználat esetén is.

3.1 Az erőszak tilalma a nemzetközi jogban

A múltban a háború a nemzetközi vitarendezés egyik módja volt. Az erőszak tilalmának első nemzetközi szintű tilalma az 1907. évi Drago-Porter Egyezményben jelent meg. A Népszövetség bár korlátozta, de nem zárta ki teljesen a háborúindítás jogát. Az 1928-ban elfogadott Briand-Kellogg paktum aláírói elítélték a háborúindítást, mint a nemzetközi nézeteltérések rendezésének módját, és vállalták, hogy a vitarendezést békés eszközökkel oldják meg. A háborúnak nem minősülő fegyveres konfliktusokat azonban ez a megállapodás sem tiltotta meg. Hiányosságai ellenére is a Briand-Kellogg paktum bizonyos szempontból az Egyesült Nemzetek Alapokmánya 2 cikk (4) bekezdése előfutárának tekinthető.¹⁶⁶ A hatályos nemzetközi jogban az államok közötti

¹⁶⁶ James CRAWFORD SC, FBA: *Brownlie's Principles of Public International Law*. Oxford University Press, 2012. 744-745. o.

nemzetközi kapcsolatokban az ENSZ Alapokmány 2. cikk (4) bekezdése mondja ki az erőszak, vagy azzal való fenyegetés alkalmazásának általános tilalmát. Ez a cikk nem vonatkozik a kizárólag az államon belüli erőszak alkalmazására.¹⁶⁷

A hatályos szabályozást szokták *jus contra bellum*-nak is minősíteni, de kérdés, ugyanakkor, hogy mennyiben valósult meg a háború törvényen kívül helyezése és az erőszak alkalmazásának gyakran előforduló esetei hogyan értelmezhetők az erőszak tilalma fényében.¹⁶⁸

A 2. cikk (4) bekezdés szövege mint ismeretes a következőképpen hangzik:

*A Szervezet összes tagjainak nemzetközi érintkezéseik során más Állam területi épsége, vagy politikai függetlensége ellen irányuló vagy az Egyesült Nemzetek céljaival össze nem férő bármely más módon nyilvánuló erőszakkal való fenyegetéstől vagy erőszak alkalmazásától tartózkodniok kell.*¹⁶⁹

A beavatkozás tilalma minden állam szuverenitáshoz, területi integritáshoz és politikai függetlenséghez való jogából ered.¹⁷⁰ Amennyiben a beavatkozás fegyveres erőszak alkalmazásával jár, akkor az megsérti az ENSZ Alapokmány 2. cikke (4) bekezdését.

A nemzetközi jogban az a legelfogadottabb nézet, hogy az erőszak alkalmazása közvetlen, vagy közvetett fegyveres erőszak alkalmazására vonatkozik, tehát nem tartozik ebbe a kategóriába a politikai, vagy gazdasági jellegű nyomásgyakorlás.¹⁷¹

A szakirodalomban általánosan elfogadott nézet és a Nemzetközi Bíróság megállapítása szerint is az erőszak általános tilalma nemzetközi szokásjogi

¹⁶⁷ Bruno SIMMA (szerk.): *The Charter of the United Nations. A Commentary*. Second Edition, Oxford University Press, Vol. I, 2002. 121. o.

¹⁶⁸ BRUHÁCS János: Jus contra bellum – Glosszák az erőszak nemzetközi jogi tilalmához. In *Acta Universitatis Szegediensis: Acta juridica et politica*, Tom 77, 2014. 69. o.

¹⁶⁹ ENSZ Alapokmány kihirdetve Magyarországon 1956. évi I. törvényben.

¹⁷⁰ Robert JENNINGS - Arthur WATTS: *Oppenheim's International Law*. Ninth Edition, Harlow, Essex, England, 2008. 428.o.

¹⁷¹ CRAWFORD: i.m. 747. o.

státusszal bír.¹⁷² Az erőszak tilalma a nemzetközi jog feltétlen alkalmazást igénylő szabálya¹⁷³ (*jus cogens*).¹⁷⁴

Az *jus cogens* szabályok - döntően - szokásjogi eredetűek, így a *jus cogens* nem más, mint a szokásjogi úton kialakuló normák speciális karaktere,¹⁷⁵ amely a többi nemzetközi jogi norma felé emelkedik. Az általános erőszaktilalmat az államok többsége a *jus cogens* archetípusának tekinti, az első számú leginkább elismert, példát a feltétlen alkalmazást igénylő normára.¹⁷⁶

A fenti általános tilalom alóli kivételeket szűkítően kell értelmezni. A nemzetközi jog két kivételt ismer, az egyik az ENSZ Alapokmány VII. fejezete alapján az ENSZ Biztonsági Tanács határozatában adott felhatalmazás az erőszak alkalmazására. A másik kivétel az ENSZ Alapokmány 51. cikkében foglalt önvédelemhez való jog, amely alapvetően az ENSZ Alapokmányban került szabályozásra az alábbiak szerint:

A jelen Alapokmány egyetlen rendelkezése sem érinti az Egyesült Nemzetek valamelyik tagja ellen irányuló fegyveres támadás esetében az egyéni vagy kollektív önvédelem természetes jogát mindaddig, amíg a Biztonsági Tanács a nemzetközi béke és biztonság fenntartására szükséges rendszabályokat meg nem tette. A tagok az önvédelem e jogának gyakorlása során foganatosított rendszabályaikat azonnal a Biztonsági Tanács tudomására tartoznak hozni és ezek a rendszabályok semmiképpen sem érintik a Biztonsági

¹⁷² SIMMA: i.m. 133. o. Továbbá Nicaraguai és ellene irányuló katonai és félkatonai tevékenységek ügye, (Nicaragua v. Egyesült Államok), 1986. június 27., I.C.J. Reports 1986. 14. o., 292 (4) és 292 (6) bekezdések.

¹⁷³ A szerződések jogáról szóló, Bécsben az 1969. évi május hó 23-án napján kelt szerződés (kihirdetve: 1987. évi 12. törvényerejű rendelet) 53. cikke a következőket mondja ki: A szerződés semmis, ha megkötésének időpontjában az általános nemzetközi jog valamely feltétlen alkalmazást igénylő szabályába ütközik. Ezen egyezmény alkalmazási körében az általános nemzetközi jog feltétlen alkalmazást igénylő szabálya olyan normát jelent, amelyet az államok nemzetközi közössége, mint egész, olyanként fogadott el és ismert el, mint amelytől nem lehet eltérni és amelyet csak a nemzetközi jognak az ugyanilyen jellegű későbbi szabályával lehet megváltoztatni.

¹⁷⁴ Nicaraguai és ellene irányuló katonai és félkatonai tevékenységek ügye, (Nicaragua v. Egyesült Államok), 1986. június 27., I.C.J. Reports 1986. 14. o., 190. bekezdés. A Nemzetközi Bíróság a Nemzetközi Jogi Bizottságra hivatkozott.

¹⁷⁵ KAJTÁR Gábor: Jus Cogens a 21. század nemzetközi jogában – az általános erőszaktilalom feltétlen alkalmazandósága. *Jogtudományi Közlöny*, 7-8. szám, 2016. 404. o.

¹⁷⁶ Uo. 406. o.

Tanácsnak a jelen Alapokmány értelmében fennálló hatáskörét és köteleességét abban a tekintetben, hogy a nemzetközi béke és biztonság fenntartása vagy helyreállítása végett az általa szükségesnek tartott intézkedéseket bármikor megtegye.

Az önvédelem természetes joga feltételezi, hogy az nemzetközi szokásjogi normaként is létezik. A Nemzetközi Bíróság megállapította, hogy a vonatkozó szerződéses jog és a nemzetközi szokásjog egymás mellett létezik, és az ENSZ Alapokmány nem írja felül a nemzetközi szokásjogot. A két jogforrás tartalmilag nagyon hasonló, de nem minden tekintetben fedik le egymást. Az ENSZ Alapokmány nem törekedett arra, hogy kimerítően rendezze az önvédelem természetes jogát. Így például az ENSZ Alapokmány nem rendelkezik arról, hogy az önvédelem joga gyakorlásának előfeltétele a szükségesség és arányosság alapelveinek alkalmazása, amelyek a nemzetközi szokásjogban meggyökeresedett fogalmak.¹⁷⁷ A szükségesség alatt általában azt értjük, hogy nem áll fenn egyéb alternatív lehetőség. Az arányosság a válaszlépés méretére, tartamára és célpontjára vonatkozik, de ezek a szempontok a szükségesség esetén is relevánsak.¹⁷⁸ Az ENSZ Alapokmány sem és más nemzetközi szerződéses jog sem határozza meg például a fegyveres támadás fogalmát.

A fegyveres támadásnak mennyiségi és minőségi ismérvei vannak,¹⁷⁹ az előbbi egy bizonyos fokú súlyossági szintet követel meg, míg az utóbbinak feltétele az államnak való betudhatóság. Különösen az utóbbi kérdése releváns témánk szempontjából, mivel a fegyveres támadás fennállása alapozza meg az önvédelemhez való jogot, amely a Chicagói Egyezmény 3bis cikkében foglalt általános fegyverhasználati tilalom alóli főkivételt jelenti.

¹⁷⁷ Nicaraguai és ellene irányuló katonai és félkatonai tevékenységek ügye, (Nicaragua v. Egyesült Államok), 1986. június 27., I.C.J. Reports 1986. 14. o., 175-176. bekezdések.

¹⁷⁸ Christine GRAY: *International Law and the Use of Force*. Oxford University Press, Third Edition, 2013. 150. o.

¹⁷⁹ KAJTÁR Gábor: *A nem állami szereplők elleni önvédelem a nemzetközi jogban*. ELTE Eötvös Kiadó Kft., Budapest. 2015. 73. o., 82.o.

A fentiekből kitűnik, hogy az önvédelem joga a nemzetközi jogban az államok közötti kapcsolatban értelmezhető. A tisztán nem állami szereplők elleni (állami) önvédelem jogát kizárja a hatályos nemzetközi jog.¹⁸⁰

Amennyiben egy államot megtámadnak, annak joga van a szükségesség fennállása miatt fegyveres erőszakot alkalmazni, hogy megvédje magát a támadással szemben, hogy visszaverje a támadókat és kiűzze azokat területéről. A fegyveres támadás fogalmába nem tartozik bele például egy külföldi állam által az ellenzéki csoportok fegyverekkel, pénzzel való ellátása, mivel ilyen esetekben jogellenes beavatkozásról, vagy az erőszak alkalmazása tilalmának megsértéséről beszélhetünk.¹⁸¹

Önvédelem céljából fegyveres erőszakot kizárólag az ENSZ Alapokmány 51. cikkében meghatározott szigorú keretek között lehet használni. Ezen meghatározott kereteken kívül egy állam nem alkalmazhat erőszakot biztonsági érdekeinek védelme érdekében. Ilyen esetben más eszközök állnak egy állam rendelkezésére például az ENSZ Biztonsági Tanácshoz való fordulás lehetősége.¹⁸²

A klasszikus önvédelem egy már bekövetkezett fegyveres támadásra reagál. Az ún. megelőző önvédelem egy még be nem következett támadás ellen irányul és két alosztala van. Az egyik a fegyveres támadás közvetlen bekövetkezése elleni ún. *preemptív önvédelem*, a másik pedig a fegyveres támadás nem közvetlen bekövetkezése ellen irányuló *preventív önvédelem*. Míg a preemptív önvédelem kérdésében a nemzetközi dokumentumok megengedőbbek, addig a preventív önvédelem koncepcióját nem fogadják el.¹⁸³

Jennings és *Watts* úgy vélik, hogy jogos önvédelemnek minősül az a fegyveres erőszak-alkalmazás, amely

- a) az állam területe, vagy csapatai ellen elindított, vagy azonnal fenyegető fegyveres támadásra reagál;

¹⁸⁰ Uo. 406. o.

¹⁸¹ JENNINGS-WATTS: i.m. 417-418 o.

¹⁸² Kongói területén való fegyveres tevékenységek (Kongói Demokratikus Köztársaság v. Uganda) érdemi ítélet 2005. december 19. I.C.J. Reports 2005. 168. o. 148. bekezdés

¹⁸³ KAJTÁR (2015): i.m. 99-100. o.

- b) sürgős szükségesség áll fenn a támadás elleni védelmi intézkedések tekintetében;
- c) nincsen praktikus alternatívája az önvédelemnek;
- d) az önvédelem keretében tett intézkedések arra korlátozódnak, ami szükséges a jogellenes cselekmény megállításához, vagy megelőzéséhez,
- e) kollektív önvédelem esetén a fegyveres támadás áldozata kért segítséget.¹⁸⁴

A fenti értelmezésben visszaköszön az ún. *Carolina-ügyel* kapcsolatban megfogalmazott azonnaliság, arányosság, szükségesség alapelve.¹⁸⁵ Megjegyzendő, hogy a Carolina-incidens történelmi összefüggéseiben vizsgálva inkább a szükséghelyzetre lehet példa nem pedig az önvédelem jogára.¹⁸⁶

Végezetül érdemes néhány szót az agresszióról szólni, amely a jogellenes fegyveres erőszak legsúlyosabb formája,¹⁸⁷ ezért nehéz amellet érvelni, hogy az agresszió minősülő tevékenységek nem minősülnek fegyveres támadásnak.¹⁸⁸ Az agresszió az ENSZ Alapokmány 39. cikke alapján az ENSZ Biztonsági Tanács kollektív biztonsági feladatai összefüggésében nyer értelmet, míg a fegyveres támadás az államok egyéni, vagy kollektív önvédelmét alapozhatja meg. Az agresszióról szóló 3314 (XXIX) számú ENSZ Közgyűlési határozat 3. cikkében felsorolt agresszió minősített tevékenységek között két utalás történik légi járművekre. Egyrészt a (d) bekezdés szerint a légierő elleni támadás minősül érthető okokból agresszióknak, míg ugyanezen (d) bekezdés alapján egy másik állam polgári légi flottája elleni támadás szintén agresszióknak minősül. Ezen utóbbi kitétel kicsit nehezebben érthető, hiszen a polgári légi flottákat általában gazdasági társaságok üzemeltetik, ezért ebben az esetben állami érdeksérelem tulajdonképpen csak közvetett módon merülhet fel. Talán jobban érthetővé válik a jogalkotó eredeti szándéka, ha tudjuk, hogy a flottára való utalás alapvetően a

¹⁸⁴ JENNINGS-WATTS: i.m. 422. o.

¹⁸⁵ Webster amerikai külügyminiszter az Egyesült Államok területén elpusztított kanadai gőzhajó kapcsán az önvédelmi helyzetet olyan azonnali mindent elsöprő szükségszerűségnek írta le, amely más (békés) eszközök igénybevételére nem hagy lehetőséget és megfontolásra sincsen idő.

¹⁸⁶ NAGY Károly: Önvédelem és jogos védelem a mai nemzetközi jogban. In: *Acta Universitatis Szegediensis: Acta juridica et politica*. (3) 1990. 181. o.

¹⁸⁷ 3314 (XXIX) az agresszió fogalmáról szóló ENSZ Közgyűlési határozat preambulum.

¹⁸⁸ Stanimir A. ALEXANDROV: *Self-defense against the use of force in international law*. Kluwer Law International, The Hague/London/Boston, 1996. 114. o.

tengeri flották miatt került beszűrésre, mivel egyes tengeri államok (elsősorban pl. Japán, Indonézia) aggodalmukat fejezték ki a tengeri flották elleni esetleges erőszakos fellépés súlyos gazdasági következményei miatt, illetve nem akarták, hogy a parti vizeiken a külföldi lajstromozású egyes halászhajók elleni fellépésük agresszióknak minősüljön.¹⁸⁹

Végezetül a légi közlekedés tekintetében a Nemzetközi Bíróság egyik ítéletének hadihajókkal kapcsolatos megállapítása analógia alkalmazásával akként is értelmezhető, hogy egy katonai légi jármű elleni támadás is fegyveres támadásnak minősülhet.¹⁹⁰

3.2 A polgári légi jármű elleni állami erőszak tilalma a nemzetközi jogban különös tekintettel a nemzetközi légijogra

A következő rész (3.2 – 3.15 pontok) célja, hogy bemutassa és elemezze a békeidőben alkalmazandó nemzetközi légijog polgári légi jármű elleni erőszak tilalmáról szóló rendelkezéseit. A fegyveres összeütközések joga e részben nem kerül tárgyalásra, mivel azzal a 3.16 – 3.19 pontok foglalkoznak. Természetesen a nemzetközi jog egyéb szorosan kapcsolódó területeiről, különösen a nemzetközi emberi jogok védelméről is lesz említés. A főhangsúly azonban a nemzetközi légijogi szabályok értelmezésére kerül. Az elemzés fő tárgyát az 1944-ben elfogadott, mára már univerzális alkalmazásúnak tekinthető Chicagói Egyezmény 3bis cikke képezi, amelynek megszületése szorosan összefügg a KAL-007-es dél-koreai légi járat 1983-ban bekövetkezett tragikus sorsával.

A következő pontok bemutatják a 3bis cikk elfogadását kiváltó eseményeket, a cikk szövege kidolgozásának körülményeit, valamint tartalmazzák a végeredmény értelmezését is. Egyben kísérlet történik a 3bis cikk minősítésére az ENSZ Alapokmányban foglalt általános erőszak tilalma szempontjából. Továbbá szó

¹⁸⁹ Defining international aggression. The search for world peace a documentary history and analysis by Benjamin B. Ferencz. Part Four: Aggression defined by consensus (1974). <http://www.derechos.org/peace/dia/Vol2.html#PartIV> (2019. április 11.)

¹⁹⁰ Olajfűrótorony-ügy (Egyesült Államok v. Irán) ítélet 2003. november 6. I.C.J. Reports 2003. 161. o. 72. bekezdés.

lesz az emberi jogi vonatkozásokról, illetve a nemzetközi polgári repüléssel történő visszaélés eseteiről, köztük a 2001. szeptember 11-én történt terrorcselekmények során alkalmazott elkövetési módokról és ezeknek a Chicagói Egyezmény 3bis cikkében foglalt általános fegyverhasználati tilalommal való kapcsolatáról. A 3bis cikk elfogadását kiváltó KAL-007-es légi járat lelövésén kívül szó lesz egyéb légi incidensek köztük az MH-17 légi járat lelövésének részletes bemutatásáról és elemzéséről is. A békeidőben alkalmazandó szabályok ismertetése keretében végezetül bemutatásra kerül a 3bis cikkben kimondott fegyverhasználati tilalom és a légtér-szuverenitás kapcsolata, illetve a 3bis cikk területi hatályáról is szó esik.

3.2.1 A Chicagói Egyezmény 3bis cikke elfogadásának távoli előzményei

1973. február 21-én, az akkor még megszállt izraeli területnek számító Sínai-félsziget felett izraeli vadászgépek lelőtték a Libyan Arab Airlines Tripoli és Kairó között közlekedő polgári kereskedelmi járatát. A légi jármű valószínűleg navigációs hiba következtében repült be a Sínai-félsziget feletti légtérbe, és repült át egy tiltott katonai övezet felett. A polgári légi jármű már az egyiptomi határ közelében ereszkedésben volt a kairói repülőtér irányába, amikor lelőtték.¹⁹¹ A légi jármű lelövése következtében összesen százhat személy vesztette életét. Az ICAO Közgyűlése az 1973. február 27. és március 12. között New Yorkban tartott 19. Rendkívüli Ülésén tárgyalta a légi incidenst. A Rendkívüli Ülést amúgy más okból hívták össze.

A Rendkívüli Ülésen felszólaló államok egyöntetűen megdöbbenésüket fejezték ki a történetek miatt és nagy többségben elítélték Izraelt. Az arab államok felszólalásaikban a közel-keleti helyzetre is tettek utalást, és emlékeztettek Izraelnek a bulgáriai légi incidens kapcsán benyújtott írásos beadványában foglaltakra, amelyekben Izrael elítélte a polgári légi jármű elleni fegyveres

¹⁹¹ John V. AUGUSTIN: *ICAO and the use of force against civil aerial intruders*. Thesis, McGill University, 1988. 55.o.
http://digitool.library.mcgill.ca/R/?func=dbin-jump-full&object_id=21674&local_base=GEN01-MCG02 (2019. április 11.)

erőszak alkalmazását.¹⁹² Érdeemes utalni a jogi összefüggések miatt a jugoszláv felszólalásra, amely azt fejtette ki, hogy a polgári légi jármű lelövése ellentétben van a nemzetközi joggal és az emberiség szabályaival, mivel a nemzetközi jog alapján semmilyen körülmények között nem megengedett megsemmisíteni egy polgári légi járművet.¹⁹³ Izrael felszólalásában sajnálkozását fejezte ki és felelősség elismerése nélküli *ex gratia* kompenzációt ajánlott fel az elhunytak hozzátartozóinak, amelyet aztán kifizetett.¹⁹⁴

Izraeli részről kifejtették, hogy az izraeli katonai légi járművek nemzetközi előírásokkal összhangban arra akarták rábírní a líbiai légi járművet, hogy az szálljon le egy repülőtéren. A harci légi járművek figyelmeztető lövéseket is leadtak, de ezekre sem reagált a líbiai légi jármű. Ekkor született az a döntés, hogy lövések leadásával fogják leszállásra kényszeríteni, és ekkor érték a polgári légi járművet a végzetes lövések. Izrael is hivatkozott arra, hogy az eset megítélésénél a közel-keleti helyzetet is figyelembe kell venni, különösen az Izraelt ért terrorista támadásokat, valamint a terrorista fenyegetéseket, amelyek szerint arab terroristák robbanóanyagokkal teli polgári légi járművet akartak Tel-Aviv-i célpontok ellen irányítani. Arra is hivatkoztak izraeli részről, hogy a repülésbiztonság területén Egyiptom hibája miatt nem volt együttműködés Izrael és Egyiptom között. Felhívták továbbá arra a figyelmet, hogy a Közgyűlés az eset kivizsgálása előtt már el akarja ítélni Izraelt.¹⁹⁵ Az ICAO Közgyűlés Rendkívüli Ülése végül határozatban ítélte el Izraelt, amelyben a légi incidenst a repülésbiztonság szempontjából tartották aggályosnak.¹⁹⁶

A Chicagói Egyezmény 3bis cikkének fontos előzménye az a tény, hogy az izraeli légi incidens hatására Svájc, Franciaország, Egyesült Királyság - az ICAO Közgyűlés Rómában 1973. augusztus 28. és szeptember 21. között sorra került 20.

¹⁹² Resolutions and Minutes ICAO Assembly Nineteenth Session (Extraordinary) DOC 961 A19-Res. Min.

¹⁹³ Uo. 39-40. o.

¹⁹⁴ SIPOS Attila: A polgári légi jármű státusza. *Repüléstudományi Közlemények*, 2017/3. 283. o.

¹⁹⁵ Resolutions and Minutes ICAO Assembly Nineteenth Session (Extraordinary) DOC 961 A19-Res. Min. 49-54. o.

¹⁹⁶ RESOLUTION A19-1: Shooting down of a Libyan civilain aircraft by Israeli fighters on 21 February 1973.

Rendkívüli Közgyűlésén - a következő szövegjavaslatot nyújtották be a Chicagói Egyezmény módosítása érdekében:

Figyelemmel az ENSZ Alapokmány, jelen Egyezmény, vagy az államok közötti bármely megállapodás rendelkezéseire, minden Szerződő Állam kötelezi magát arra, hogy erőszakkal, vagy erőszakkal való fenyegetéssel nem avatkozik közbe egy másik állam légi járművével kapcsolatban. Jelen cikk semmilyen esetben sem jelent a nemzetközi jogot sértő módon történő erőszak, vagy erőszakkal való fenyegetés alkalmazására való felhatalmazást.¹⁹⁷

A javaslat végül nem kapott kellőszámú támogatást a Chicagói Egyezmény szerződő államai részéről. Újabb légi incidensnek kellett történnie tíz évvel később, nevezetesen a dél-koreai légitársaság KAL-007-es járata lelövésének ahhoz, hogy megszülethessen a nemzetközi légijogban a repülésben lévő polgári légi jármű elleni fegyverhasználat tilalma.

3.2.2 A Chicagói Egyezmény 3bis cikke elfogadásának közvetlen előzménye

A Korean Airlines dél-koreai légitársaság KAL 007-es (vagy KE-007) járatát egy Szu-15 típusú szovjet katonai légi jármű helyi idő szerint 1983. szeptember 1-én hajnalban lelőtte, egyes feltételezések szerint nyílt tenger feletti nemzetközi légtérben.¹⁹⁸ A nemzetközi közösség megdöbbent a történeten. Válaszként számos állam egyoldalú szankciókat léptetett életbe a Szovjetunióval szemben, köztük Japán, Kanada és az Egyesült Államok.¹⁹⁹ Az országok egy csoportja kísérletet tett arra, hogy az ENSZ Biztonsági Tanács határozatban ítélje el a

¹⁹⁷ A20-WP/15 Amendment to A20-WP/4 proposed by France, Switzerland and the United Kingdom (05/09/73): „Subject to the provisions of the Charter of the United Nations, of this Convention and of any agreement between the States concerned, each Contracting State undertake not to interfere by force or threat of force with an aircraft of another State. Nothing in this Article shall be taken to authorize the use of force or threat of force in any circumstances in breach of the rules of international law.”

¹⁹⁸ MILDE (2012): i.m. 54. o.

¹⁹⁹ Gerald F. FITZGERALD: The use of Force against Civil Aircraft: The Aftermath of the KAL Flight 007 Incident. *Canadian Yearbook on International Law*, 1984. 293. o.

polgári légi jármű lelövését, valamint nemzetközi kivizsgálásra kerüljön sor.²⁰⁰ A szovjet vétó azonban megakadályozta az ENSZ Biztonsági Tanács keretében határozat elfogadását. Ekként nyilvánvalóvá vált, hogy az ICAO maradt az egyetlen megoldás a nemzetközi multilaterális fellépésre.²⁰¹

Fontos kérdés, hogy a szovjet légtérsérelem időtartamát az határozza meg, hogy a KAL-007 által átrepült Ohotszki-tengernek mi a nemzetközi jogi státusza. Szovjet részről ugyanis megfogalmazták azt az álláspontot, hogy a szóban forgó tenger nem nyílt tenger, hanem szovjet beltenger, ezért, ha ezt az értelmezést elfogadjuk, akkor a KAL-007 által elkövetett szovjet légtérsértés időtartama jelentősen megnövekszik.

A légi incidens utóéletéhez tartozik, hogy az Egyesült Államok saját maga (utasok állampolgársága alapján), illetve Dél-Korea nevében a Szovjetunió nemzetközi jogi felelősségére hivatkozva kártérítést követelt Moszkvától az emberéletek és az anyagi kár miatt. A Szovjetunió azonban elutasította a kérést arra való hivatkozással, hogy a légi jármű lelövése nem volt jogellenes, mivel az összhangban volt a szuverenitás és a területi sérthetlenség alapelvével. Tehát a szovjetek még a felelősség elismerése nélkül ún. *ex gratia* alapon sem fizettek kártérítést, úgy ahogy az a légi incidens ügyekben korábban szokás volt.²⁰² Arról nincs információ, hogy a hozzátartozók fordultak-e közvetlenül kártérítési igénnyel a Szovjetunióval szemben. Ami biztos, hogy a hozzátartozók a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó 1929. évi Varsói Egyezmény²⁰³ alapján az Egyesült Államokban sikeresen érvényesítettek kártérítési igényt a dél-koreai légitársasággal szemben.²⁰⁴

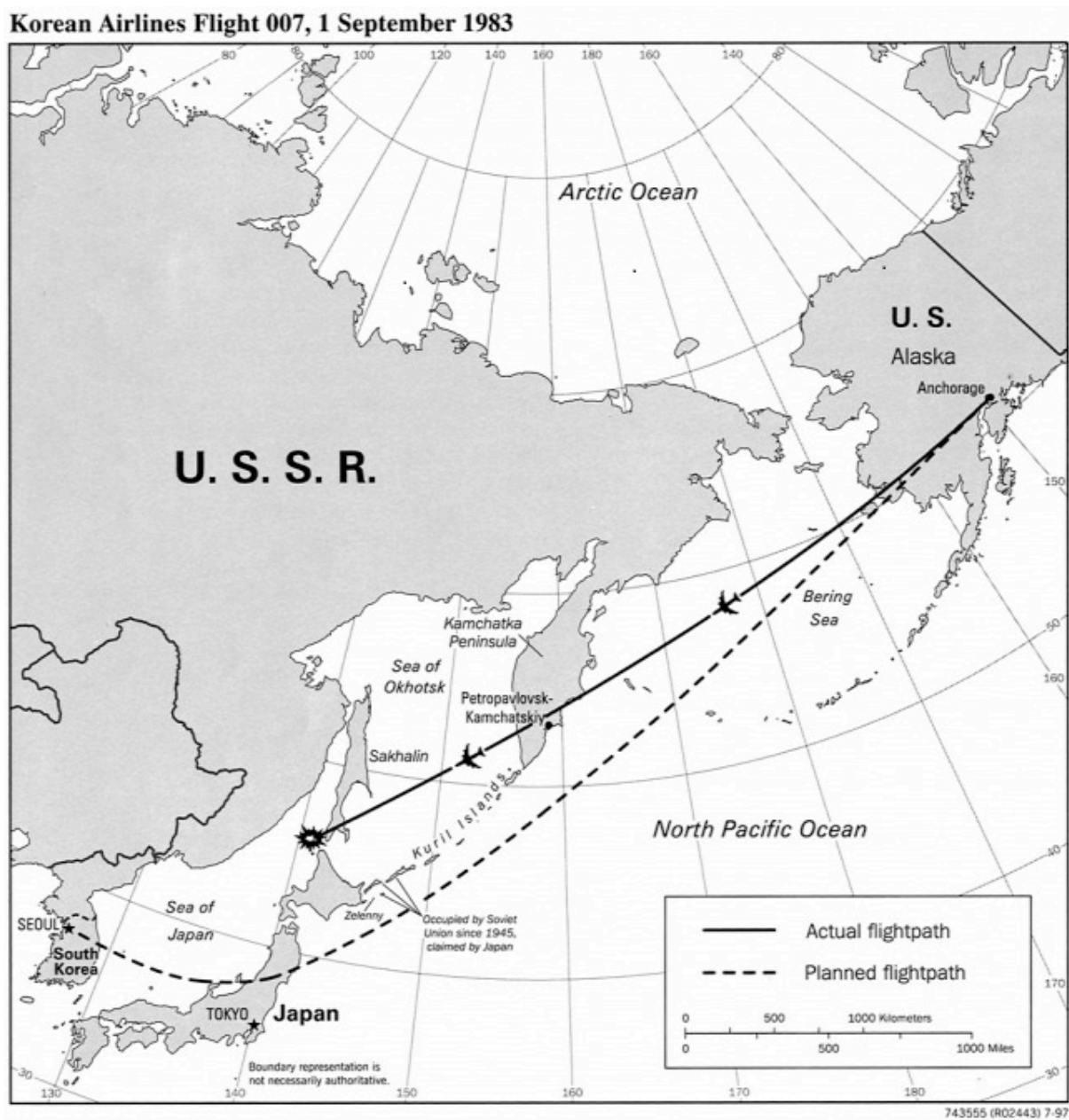
²⁰⁰ United Nations Security Council Draft Resolution S/15966, 8 September 1983 (Australia, Canada, Fiji, France, Japan, Malaysia, Netherlands, New Zealand, United Kingdom, United States).

²⁰¹ FITZGERALD: i.m. 292. o.

²⁰² Az 1955-ben Bulgária légtérében történt légi incidenst (izraeli légi járművének lelövése) követően Bulgária *ex gratia* alapon ajánlott fel kártérítést. Az Egyesült Királyság és Észak-Írország Kormányának memoranduma 1958. augusztus 28. 357 o. 63 bekezdés. Izrael Kormányának memoranduma 1958. június 2. (SECTION B PLEADINGS) 81 o. 54 bekezdés. Hasonlóan járt el Izrael az 1973-as légi incidenst követően, amikor Izrael egy líbiai légi járművet lőtt le a Sínai-félsziget felett. Lásd még AUGUSTIN: i.m. 58. o.

²⁰³ Magyarországon kihirdetve 1936. évi XXVIII. törvény.

²⁰⁴ Suzette V. SUAREZ: Korean Air Lines Incident. (1983) In: *Max Planck Encyclopedia of Public International Law* [MPEPIL]. December 2007. 4. o.



KAL-007-es járat valós és tervezett útvonala²⁰⁵

²⁰⁵ Forrás: www.origo.hu

3.2.3 A KAL 007-es járat lelövése és az ICAO

Az ICAO Tanácsa - dél-koreai kezdeményezésre - két héttel a katasztrófát követően 1983. szeptember 15-16. között tartotta meg rendkívüli ülését. Ezen ülésen elfogadott tanácsi határozat felhatalmazást adott az ICAO Főtitkára számára a légi incidens pontos körülményeinek feltárására. A jelentést 1983. decemberben tették közzé, amelynek főbb pontjai a következő alpontban kerülnek ismertetésre. Az ICAO Tanácsa megbízta az ICAO Léginavigációs Bizottságát, hogy vizsgálja meg a Chicagói Egyezményt és függelékeit abból a szempontból, hogy mit szükséges módosítani a tragikus kimenetelű légi incidensek megelőzése érdekében. Ez a munka az elfogás szabályainak átdolgozására koncentrált, amely témakör jelen értekezésben nem kerül ismertetésre. A Rendkívüli Tanács ülésén francia javaslatra arról is döntöttek, hogy a Chicagói Egyezmény módosítása érdekében legkésőbb 1984 első negyedév végéig összehívják az ICAO Közgyűlés Rendkívüli Ülésszakát.²⁰⁶

3.2.4 A légi incidens ismertetése az ICAO Tényfeltáró Bizottság következtetései alapján²⁰⁷

1983. augusztus 31-én a Korean Airlines Boeing 747 típusú repülőgépe a légitársaság KAL 007 menetrendszerinti járata felszállt New Yorkból a John F Kennedy repülőtérrel. A célállomás a szöuli Kimpo nemzetközi repülőtér volt, egy megállással az alaszakai Anchorage városában. Anchorage-ban a repülőgépet feltöltötték üzemanyaggal, illetve ellátták az egyéb szükséges szolgáltatásokkal, valamint a személyzetet is lecserélték. A repülőgép a greenwichi idő szerint augusztus 31-én 13:00-kor szállt fel Anchorage-ban, hogy tudja tartani a menetrendszerinti érkezési időt Szöulban, amely helyi idő szerint hajnali 6:00 óra volt. A fedélzeten összesen 269 személy tartózkodott. A felszállást követően nem sokkal a járat elkezdett észak irányba eltérni. Este 18:20 órakor a Szakhalin sziget

²⁰⁶ AUGUSTIN: i.m. 72. o.

²⁰⁷ Report of the ICAO Fact-finding investigation. December 1983, Summary of findings and conclusions. International Legal Materials, Volume XXIII number, 4 July, 1984. 867-869. o.

közelében egy szovjet harci repülőgép elfogta a KAL 007-es járatot, majd 18:27 perckor a repülőgépet legalább egy levegő-levegő rakéta eltalálta, amelyet az egyik szovjet elfogó repülőgép lőtt ki a szárazföldi parancsnokság utasítása alapján. A találat következtében a repülőgép lezuhant és elmerült a Japán-tengerben, a Szakhalin szigettől délnyugatra. A katasztrófát senki nem élte túl, a repülőgépből csak kis fragmentált darabokat, a személyes holmijkból pedig keveset sikerült fellelni.

Az ICAO vizsgálat során nem került elő olyan bizonyíték, amely azt támasztotta volna alá, hogy a személyzet bármikor is felismerte volna az útvonaltól való eltérést, annak ellenére, hogy az eltérés időtartama öt óra huszonhat percet tett ki. Az ICAO kivizsgálás összefoglalója nem említi, de azért az egy fontos körülmény, hogy a dél-koreai légi jármű viszonylagos közelében egy amerikai elektronikai felderítő gép is repült, amely hozzájárulhatott a szovjet szervek megtévesztéséhez. Az összefoglaló nem utal arra sem, hogy a dél-koreai polgári légi jármű katonailag érzékeny szovjet területek felett repült át úgymint olyan helyek felett, ahol a szovjetek rakétakísérleteket hajtottak végre, továbbá a légi jármű számos radarállomás, valamint a petropavlovszki tengeralattjáró dokkok felett is áthaladt.²⁰⁸

Az ICAO vizsgálat több lehetséges forgatókönyvet állapított meg a katasztrófa lehetséges okait illetően. Minden egyes forgatókönyv jelentős fokú éberség és figyelem hiányt feltételezett az egész személyzet részéről, de nem olyan mértékben, amely szokatlan lenne a nemzetközi polgári repülésben.²⁰⁹

3.2.5 Az eredeti szovjet álláspont

A szovjet baleset-kivizsgáló szerv jelentésében azt állította, hogy a KAL-007-es járat útvonaltól való eltérése előre eltervezett hírszerzési és provokációs célból történt, amely stratégia fontosságú szovjet területek felett repült át. A KAL-007-es

²⁰⁸ ERNSZT (2007): i.m. 70. o.

²⁰⁹ Uo. 869. o. „Each of the scenarios assume a considerable degree of lack of alertness and attentiveness on the part of the entire flight crew but not to a degree that is unknown in international civil aviation.”

járáttal állítólag együttműködött egy RC-135 típusú felderítő légi jármű is. A szovjet harci gépek szabályosan elfogták a dél-koreai légi járművet, amely azonban nem reagált az elfogásra. A szovjet harci gépek a szovjet szabályok szigorú betartásával jártak el,²¹⁰ azonban valószínűbb, hogy a szovjet elfogó légi járművek a megsemmisítés előtt elmulasztották a légi jármű azonosságát megállapítani, és az ilyen helyzetekre előírt nemzetközi és belső jogi szabályokat betartani.²¹¹

3.2.6 A légi incidens kivizsgálásának folytatása a kilencvenes évek elején²¹²

Az ICAO 1992-ben folytatta az eset tényfeltáró kivizsgálását, miután az Oroszországi Föderáció számos új bizonyítékot bocsátott rendelkezésére, így a pilótafülke hangfelvételeit (*cockpit voice recorder*), a digitális repülési adat adathordozót (*digital data flight recorder*), az elfogást végző szovjet katonai légi jármű és a légiforgalmi irányítás közötti kommunikációt, valamint a szovjet belföldi irányító-központok közötti kommunikációt.

Az ICAO megállapította, hogy az Anchorage-ból való felszállást követően került sor az autópilóta aktiválására 245 fokos iránnyal, amely egészen a légi jármű elfogásáig tartott. Az irányváltoztatás hiánya a személyzet hibájának tudható be, ugyanakkor nem merült fel arra utaló jel, hogy az állandó iránytartást a személyzet szándékosan alkalmazta volna. A légi jármű navigációs rendszerei nem voltak hibásak a támadást megelőzően. A Kamcsatka félszigettől észak-keletre található térségben a KAL 007-es járat közelében egy amerikai felderítő légi jármű repült, amely hozzájárult ahhoz, hogy a szovjet hatóságok összetévezzék egymással a két légi járművet. Az is megállapításra került, hogy szovjet részről nem tettek kimerítő kísérletet a légi jármű azonosítására, az elfogó szovjet katonai légi jármű nem tartotta be az ICAO polgári légi járművek elfogására vonatkozó szabályait és javasolt gyakorlatát. Egy Szu-15 típusú szovjet

²¹⁰ PHELPS II: i.m. 258-260. o.

²¹¹ SIPOS (2018): i.m. 98. o.

²¹² ICAO News Release PIO ICAO Completes Fact-Finding Investigation, 8/93.

elfogógép lőtt ki levegő-levegő rakétákat, amelyekből legalább az egyik eltalálta a dél-koreai légi járművet, amely a találat következtében jelentős sérülést szenvedett, többek között súlyosan érintve a gép irányíthatóságát. A légi jármű a tengerbe való becsapódáskor semmisült meg.

3.3 A Chicagói Egyezmény 3bis cikkének elfogadása az ICAO Közgyűlés 25. Rendkívüli Ülésén

A Chicagói Egyezmény 3bis cikkét az ICAO Közgyűlés 25. Rendkívüli Ülésén dolgozták ki és hosszú viták után végül konszenzussal fogadták el a konferencia résztvevői (Montreal, 1984. április 24 - május 10.).²¹³ A módosítás 1998. október 1-jén lépett hatályba. Jelen állás szerint 154 állam ratifikálta a módosítást, de többek között az Egyesült Államok nincs közöttük.²¹⁴

A konferencián a megválasztott elnök, Assad Kotaite bevezető szavaiban arra hívta fel a figyelmet, hogy a polgári légi jármű elleni erőszak nemzetközi szokásjogi szabályozása az emberiség, a repülésbiztonság és az emberi élet védelmének alapelvein alapul. A kodifikálás előnye abban áll, hogy a szokásjog esetében fennálló esetleges bizonytalanságokat tisztáz.²¹⁵ A Rendkívüli Közgyűlésen több szövegjavaslat közül végül a munka egy közös francia-osztrák javaslat mentén folyt. Ezen közös javaslat lényegi elemei a következők voltak: a polgári légi jármű elleni erőszak tilalmának kimondása az ENSZ Alapokmány rendelkezéseire figyelemmel, különösen az önvédelemhez való joggal foglalkozó 51. cikkre tekintettel. A javaslat tartalmazta továbbá a nemzeti légtér-szuverenitás megerősítését annak a jognak a biztosításával, hogy az alul fekvő állam követelheti a külföldi lajstromozású polgári légi jármű leszállását.²¹⁶

²¹³ Doc 9437 A25-Res., P-Min. Assembly 25th Session (Extraordinary) Montreal, 24 April - 10 May 1984, Plenary Meeting Resolutions and Minutes. 95. o.

²¹⁴ [https://www.icao.int/secretariat/legal/List of Parties/3bis_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/3bis_EN.pdf) (2019. április 11.)

²¹⁵ Doc 9437 A25-Res., P-Min. Assembly 25th Session (Extraordinary) Montreal, 24 April - 10 May 1984, Plenary Meeting Resolutions and Minutes. 20. o.

²¹⁶ FITZGERALD: i.m. 297. o. Valamint Doc 9437 A25-Res., P-Min. Assembly 25th Session (Extraordinary) Montreal, 24 April - 10 May 1984, Plenary Meeting Resolutions and Minutes. 43. o.

Az első csoportban azokat az állami észrevételek kerülnek ismertetésre, amelyek közös jellemzője az, hogy a légtérre vonatkozó szuverenitás elvére helyezik a hangsúlyt, illetve emlékeztetnek a polgári repüléssel való visszaélés tilalmára. Vélhetően történt előzetes egyeztetés a volt szocialista országok és szövetségeseik között az ülésen képviselendő álláspontot illetően.

A Rendkívüli Ülésen a Szovjetunió azzal érvelt, hogy nincs szükség a Chicagói Egyezmény törzsszövegének módosítására, mivel a nemzetközi jog, beleértve az ENSZ Alapokmányt megfelelően rendezi a polgári légi jármű elleni erőszak tilalmát, a szuverenitás védelmét, illetve a polgári repülés illegális célokra történő alkalmazásának tiltását.²¹⁷ Ugyanakkor szovjet részről elvileg nem zárták ki a Chicagói Egyezmény módosítását, amennyiben a résztvevő államok többsége azt kívánja. Világossá tették azonban, hogy a Chicagói Egyezmény műszaki előírásait tartalmazó függelékek módosítását tudják csak elképzelni. Végül a szovjetek nyújtottak be javaslatot a Chicagói Egyezmény módosítására, amely ugyan kimondta a fegyveralkalmazás tilalmát, de az alól kivételt engedett a szuverenitás és a biztonság védelme érdekében.²¹⁸ Szovjet megítélés szerint a repülésbiztonságot a polgári repüléssel való visszaélés, a járatok tervezésekor elkövetett súlyos hibák, valamint a nem megfelelő légiforgalmi irányítás és a légiforgalmi irányítási (ATC) központok közötti együttműködés hiánya, valamint az okozza, hogy a személyzet nem tudja korrigálni a (légtér)sértést.²¹⁹

A Szovjetunió megkérdőjelezte az ENSZ Alapokmány 51. cikkére való utalás szükségességét, mivel álláspontja szerint ez erősen korlátozza az állam jogát abban a vonatkozásban, hogy fellépjen a szuverenitását megsértő légi járművel szemben. A közös osztrák-francia javaslat szerint ugyanis akkor lehetett csak fellépni a légi járművel szemben, ha a légi jármű fegyveres támadást követ el. Szovjet megítélés szerint az ENSZ Alapokmány 51. cikkén kívüli egyéb rendelkezései alig alkalmazandók abban az esetben, amikor egy légi jármű

²¹⁷ Doc 9437 A25-Res., P-Min. Assembly 25th Session (Extraordinary) Montreal, 24 April - 10 May 1984, Plenary Meeting Resolutions and Minutes. 25. o.

²¹⁸ Doc 9438, A25-EX Assembly 25th Session (Extraordinary) Montreal, 24 April - 10 May 1984, Executive Committee Meeting Resolutions and Minutes. 174. o.

²¹⁹ Uo. 26. o.

megsérti egy állam légtér-szuverenitását.²²⁰ A Szovjetunió azt is hangsúlyozta, hogy egyensúlyt kell találni a nemzeti szuverenitás védelme és a repülésbiztonság védelme között. Emlékeztettek, hogy a nemzeti légtér-szuverenitás védelmét a Chicagói Egyezmény mondja ki. A Szovjetunió azon a véleményen volt, hogy a mérgező anyagok szétszórása, a kémkedés, a csempészet, zsoldosok szállítása, a kábítószer-kereskedelem mind olyan tevékenységnek minősül, amely ellen érvényesítési eszközökkel kell rendelkeznie az államoknak. Ezeket a cselekményeket ugyanis a megítélésük szerint magán/polgári légi járművek követik el, amely illegális tevékenységek védelme nem fogadható el. Szovjet részről nem tudták elfogadni azt a nézetet, hogy a körülményektől függetlenül, minden esetben tilos legyen a (polgári) légi jármű elleni erőszak alkalmazása. Támogatták továbbá a 3bis cikk kiegészítését a polgári repüléssel való visszaélésről szóló rendelkezésekkel (lásd később lengyel felszólalás).²²¹

Kuba a rendkívüli ülésen három egymással szorosan összefüggő alapelvet állapított meg:

- (1) Légtér-szuverenitás elve (Chicagói Egyezmény 1. cikk);
- (2) A polgári repülés Chicagói Egyezménnyel össze nem egyeztethető célokra való használata tilalmának elve (Chicagói Egyezmény 4. cikk);
- (3) Az erőszak alkalmazásának tilalma, amely összefügg a Chicagói Egyezmény azon céljával, hogy támogassa a biztonságos légi közlekedés fejlődését.

Kuba szerint azon polgári légi járműveket nem illeti meg a védelem, amelyek a Chicagói Egyezménnyel össze nem egyeztethető célokat szolgálnak, úgymint kémkedés, fizikai agresszió (ültetvények, erőművek, gyárak felgyújtása, hajók megtámadása), vírusok és egyéb kártékony anyagok szétszórása, vagy a lajstromozó állam által büntetendő tevékenységek végzése, mint kábítószer-, vagy fegyverkereskedelem folytatása.²²² Kuba felszólalásában elmondta továbbá, hogy a Chicagói Egyezmény 4. cikke arra az esetre vonatkozik, ha egy szerződő állam a polgári repülést a Chicagói Egyezmény céljaival ellentétes célokra használja.

²²⁰ Doc 9438, A25-EX Assembly 25th Session (Extraordinary) Montreal, 24 April - 10 May 1984, Executive Committee Meeting Resolutions and Minutes. 15. o.

²²¹ Uo. 65-66. o., 133. o.

²²² Doc 9437 A25-Res., P-Min. Assembly 25th Session (Extraordinary) Montreal, 24 April - 10 May 1984, Plenary Meeting Resolutions and Minutes. 37. o.

Álláspontja szerint ugyanakkor a polgári légi közlekedéssel visszaélhetnek természetes személyek is, ami igen gyakori és, amelyeknek Kuba áldozatául esik.

A havannai kormány szerint a Chicagói Egyezmény 4. cikkét tágan kell értelmezni akként, hogy beleférjenek a fent ismertetett esetek is. A lajstromozó állam kötelezettsége, hogy megakadályozza az általa lajstromozott polgári légi járművel való visszaélést, a sértett államnak ugyanis - erőforrás hiányában - sokkal nehezebb fellépnie a szabályt sértő légi járművekkel szemben. Feltették a kérdést, hogy mi történik akkor, és mit tehet a sértett állam, ha egy polgári repülőgép patogén anyagokat leszórva bakteriológiai támadást hajt végre, amely a nemzetközi jog értelmében nem minősül fegyveres támadásnak.²²³

A kubai felszólaláshoz hasonlóan Peru előadta, hogy nagy kiterjedésű sivatagos és őserdő jellegű elhagyatott területekkel rendelkezik, amely adottságot kihasználnak nemzetközi polgári repüléssel össze nem egyeztethető módon (az úgynevezett) polgári légi járművek kábítószer-kereskedelem, fegyverkereskedelem, emberkereskedelem, bakteriális anyagok szétszórása céljából. Ezen tevékenységeket nem fedi le sem a Chicagói Egyezmény, sem az ENSZ Alapokmánya. Kérdésként tették fel, hogy mit tehet ilyenkor az érintett állam, különösen akkor, ha a szóban forgó polgári légi jármű nem tesz eleget a jogsértés befejezésére irányuló felszólításnak.²²⁴

Csehszlovákia rámutatott, hogy az állami szuverenitás alapelvéből fakad az, hogy a polgári repülést nem szabad a Chicagói Egyezmény céljaival ellentétes módon felhasználni. A tárgyalt tervezetekben az erőszak alkalmazása alá lett rendelve az ENSZ Alapokmány 51. cikkének. Mindez a csehszlovákok szerint nem ad megfelelő válaszokat a polgári légi jármű által történő szuverenitás-sértésekre, amely utóbbi alapelv védelmét az ENSZ Alapokmány is rögzíti. A légteret megsértő légi jármű elleni erőszak alkalmazásának abszolút tilalma ezért nem volt elfogadható a csehszlovák delegáció számára.²²⁵

²²³ Doc 9438, A25-EX Assembly 25th Session (Extraordinary) Montreal, 24 April - 10 May 1984, Executive Committee Meeting Resolutions and Minutes. 62-63. o.

²²⁴ Uo. 84-85. o.

²²⁵ Uo. 26. o.

Lengyelország álláspontja az volt, hogy az ENSZ Alapokmány alapelveire és különösen az 51. cikkre való utalás nem elegendő a részes államok számára. A 3bis cikk alapján védelmet élvező polgári lajstromozású légi járművet katonai célokra, vagy bűncselekmény elkövetéséhez is fel lehet használni.²²⁶ Lengyelország egy új (d) pont beszúráására tett javaslatot, amely a nemzetközi polgári repüléssel való visszaélés elleni fellépést kívánta előírni az államok számára. A cikk a polgári légi jármű tekintetében deklarált általános erőszak tilalmát volt hivatott ellensúlyozni.²²⁷

A Magyar Népköztársaság is amellet szállt síkra, hogy a Chicagói Egyezmény ne kerüljön módosításra. A magyar delegáció megállapította, hogy a Chicagói Egyezmény már tartalmazta a polgári légi jármű elleni erőszak alkalmazásának tilalmát, amennyiben a légi járművet megfelelő célokra használják (lásd különösen Chicagói Egyezmény 3 cikk d) pont).²²⁸ A Magyar Népköztársaság főlegesennek tartotta az ENSZ Alapokmányára való utalást, mivel annak 103. cikke szerint az Alapokmány megelőzi a Chicagói Egyezmény rendelkezéseit. Támogatta továbbá a 3bis cikkben a (d) bekezdés beszúrást, amely a polgári repülésnek a Chicagói Egyezmény céljaival összeegyeztethetetlen célokra való használata elleni fellépésről szólt.²²⁹

Kína arra hívta fel a figyelmet, hogy a Chicagói Egyezmény egyik legnagyobb vívmánya az, hogy megfelelő egyensúlyt tudott kialakítani két alapelv között, nevezetesen a nemzeti légtér sérthetlensége és a repülésbiztonság védelme között. A kínai álláspont szerint a probléma nem a nemzetközi légijogi szabályok hiányából, hanem azok nem megfelelő végrehajtásából fakad.²³⁰

²²⁶ Uo. 25. o.

²²⁷ Uo. 114. o.

²²⁸ Doc 9437 A25-Res., P-Min. Assembly 25th Session (Extraordinary) Montreal, 24 April - 10 May 1984, Plenary Meeting Resolutions and Minutes. 47-48. o. A Chicagói Egyezmény hivatkozott 3 cikk d) bekezdése a következőképpen hangzik: A Szerződő Államok kötelezik magukat arra, hogy az állami légi járművekre vonatkozó rendelkezések kiadásánál szem előtt tartják a polgári légi járművek biztonságos repülését.

²²⁹ Doc 9438, A25-EX Assembly 25th Session (Extraordinary) Montreal, 24 April - 10 May 1984, Executive Committee Meeting Resolutions and Minutes. 122. o.

²³⁰ Doc 9437 A25-Res., P-Min. Assembly 25th Session (Extraordinary) Montreal, 24 April - 10 May 1984, Plenary Meeting Resolutions and Minutes. 36. o.

Vietnám és Algéria a Chicagói Egyezmény két fontos alapelvét, a légtérre vonatkozó szuverenitás kimondását és a repülésbiztonság fenntartását emelte ki. Vietnámi részről a polgári repüléssel való visszaélés tilalmát is felsorolták, mint a szuverenitáshoz kapcsolódó szabályt, míg az erőszak alkalmazásának tilalmát a repülésbiztonsághoz kapcsolták. Vietnám nem tartotta szükségesnek a Chicagói Egyezmény módosítását.²³¹ Álláspontjuk az volt, hogy az ICAO Közgyűlés Rendkívüli Ülésén tárgyalt javaslatok szerint a polgári repüléssel való visszaéléssel elkövetett légtér-szuverenitás megsértése vagy a nemzetbiztonság sérelme esetén a sértett állam nem tud fellépni a légi járművel szemben, mivel erőszak alkalmazására csak fegyveres agresszió elkövetése esetén volna lehetőség. Mindez vietnámi értelmezés szerint gyengíti a szuverenitás megvédésének lehetőségét és legalizálja a polgári repüléssel való visszaélést, ezáltal felborul a repülésbiztonság védelme és a nemzeti szuverenitás megfelelő védelmének egyensúlya.²³²

A következő államok felszólalásaikban azokkal a helyzetekkel foglalkoztak, amikor a polgári légi jármű elveszti polgári légi jármű minősítését.

Pakisztán képviselője elmondta, hogy azon polgári légi jármű, amely szándékosan sérti meg egy állam légterét és nem hajtja végre a felszólításokat, nem jogosult a Chicagói Egyezményben foglalt védelemre. Ilyen rendkívüli esetekben legutolsó megoldásként arányos erőszak alkalmazására is sor kerülhet.²³³ Pakisztáni értelmezés szerint a szuverenitást szándékosan megsértő figyelmeztetések és leszállásra való felszólítás ellenére, érzékeny létesítmények felé haladó légi jármű ellen az ENSZ Alapokmány 51. cikke alapján van lehetőség fellépni.²³⁴

Jamaica emlékeztetett, hogy a polgári légi járművet katonai vagy egyéb agresszív célokra is fel lehet használni, amely esetekben az már nem tartozik a polgári

²³¹ Uo. 72. o., 81. o.

²³² Doc 9438, A25-EX Assembly 25th Session (Extraordinary) Montreal, 24 April - 10 May 1984, Executive Committee Meeting Resolutions and Minutes. 71. o.

²³³ Doc 9437 A25-Res., P-Min. Assembly 25th Session (Extraordinary) Montreal, 24 April - 10 May 1984, Plenary Meeting Resolutions and Minutes. 83. o.

²³⁴ Doc 9438, A25-EX Assembly 25th Session (Extraordinary) Montreal, 24 April - 10 May 1984, Executive Committee Meeting Resolutions and Minutes. 33. o.

kategória alá. Ezért azt javasolták, hogy a 3bis szövegezése során a Chicagói Egyezmény 4. cikkére is figyelemmel olyan légi járművekről legyen szó, amelyek polgári repülést hajtanak végre (*civil aircraft engaged in civil aviation*). Ez alapján a polgári légi jármű elleni erőszak tilalma olyan polgári légi járműre vonatkozna, amely polgári repülést hajt végre. Jamaica álláspontja szerint amennyiben a polgári légi járművet nem a Chicagói Egyezmény céljaival összhangban használják fel, akkor az már nem minősül polgári légi járműnek.²³⁵

Ghána arra hívta fel a figyelmet, hogy az Alapokmány 51. cikkére felesleges utalni, az ugyanis kizárólag akkor kerül alkalmazásra, ha egy civil légi jármű fegyverekkel van felszerelve és készen áll a támadásra. Egy felfegyverzett polgári légi jármű katonai légi járműnek minősül, amely már nem tartozik a Chicagói Egyezmény hatálya alá. Ebben az esetben le lehet lőni az akkor már katonai légi járműnek minősülő légi járművet.²³⁶

A következőkben azok az állami észrevételek kerülnek ismertetésre, amelyek a légtér-szuverenitással szemben a polgári légi jármű elleni erőszak tilalmát hangsúlyozták. Ebben az esetben is vélhetően volt előzetes egyeztetés NATO és/vagy EK szinten és szövetségi körben a képviselendő álláspontot illetően.

Az Egyesült Királyság kifejtette, hogy amilyen mértékben a polgári légi jármű elleni erőszak a nemzetközi kapcsolatokban történő erőszak alkalmazásának számít, az az ENSZ Alapokmányának az erőszak alkalmazását megtiltó 2. cikk (4) bekezdésébe ütközik, mivel az Alapokmány egyik célja az emberi jogok előremozdítása, különösen az élethez való jog védelme.²³⁷ Brit részről kifejtették továbbá, hogy az önvédelem természetes joga szabályainak alkalmazását a mai napig a *Carolina*-ügyben megállapított kritériumok határozzák meg. A polgári légi jármű esetére lefordítva ez azt jelenti, hogy kizárólag akkor alkalmazható békeidőben erőszak egy polgári légi jármű ellen, amikor az támadást hajt végre, vagy azt akar végrehajtani például azáltal, hogy katonákat dob ki. Ilyen esetben a

²³⁵ Uo. 22-23. o.

²³⁶ Uo. 78. o.

²³⁷ Doc 9437 A25-Res., P-Min. Assembly 25th Session (Extraordinary) Montreal, 24 April - 10 May 1984, Plenary Meeting Resolutions and Minutes. 28. o.

polgári légi jármű átminősül katonai légi járműnek, és a fedélzeten kívüli emberéletek is veszélybe kerülnek, ami alátámaszthatja a légi jármű ellen való fegyveres erőszak alkalmazását. Tehát akármennyire is visszataszító, elítélendő az, ha például egy polgári légi járművet hírszerzési célokra használnak, a szóban forgó légi járművet ebben az esetben is megilleti a védelem. Ilyen esetben a mérleg egyik oldalán az áll, hogy egy állam meg kívánja védeni magát az idézett jogellenes tevékenységekkel szemben, míg a másik oldalon az emberiség megfontolások szerepelnek, ahogyan azt a Nemzetközi Bíróság is kimondta. Brit részről nem értettek egyet azzal, hogy több száz ember életét lehet veszélyeztetni csak azért, mert egy polgári légi jármű egy állam szuverenitását megsértette. Az Egyesült Királyság a Korfu-csatorna ügyre, a *Garcia és M.A. Garza* ügyre és az *I'm Alone* nemzetközi ügyekre is hivatkozott.²³⁸

Franciaország felszólalásában elmondta, hogy a Chicagói Egyezmény megalkotói számára kizárt volt a polgári légi jármű elleni erőszak alkalmazása, mivel az ellentétes az általános nemzetközi joggal. Ez a tiltás/tilalom később kodifikálásra került egyrészt az ENSZ Alapokmány 2 cikk (4) bekezdésében, másrészt a Nemzetközi Bíróság is kimondta azt a Korfu-csatorna ügyben. Francia részről az ülés elnökének felszólalására utalva támogatták azt, hogy szokásjog helyett írott jog rendezze a polgári légi jármű elleni erőszak tilalmának kérdéskörét.²³⁹ Franciaország elmondta, hogy a 3bis első bekezdésében eredetileg használt *use of force* kifejezést az ENSZ Alapokmányának 2. cikkéből kölcsönözték. Az ENSZ Alapokmány 51. cikkére való utalás célja az volt, hogy a polgári légi jármű elleni erőszak tilalma ne tudja megváltoztatni az ENSZ Alapokmány hatályát, különös tekintettel az egyéni és kollektív önvédelemről szóló 51. cikkre, amelyre való utalás az államok kérésére került be a szövegbe. A szövegezésnél igyekeztek ENSZ forrásokból meríteni, úgymint többek között az államok közötti baráti kapcsolatokról és együttműködésről szóló nyilatkozatból.²⁴⁰ Francia részről megerősítették, hogy az ENSZ Alapokmány rendelkezései, beleértve az 51.

²³⁸ Uo. 29-31. o.

²³⁹ Uo. 43. o.

²⁴⁰ Nyilatkozat az államoknak az Egyesült Nemzetek Alapokmányával összhangban levő baráti kapcsolatai és együttműködését szabályozó nemzetközi jogi elvekről. Az ENSZ Közgyűlésének 2625 (XXV.) számú, 1970. október 24-i határozata.

cikket, felülírják a 3bis cikk tervezetét, ezért kérdés, hogy kell-e egyáltalán az első bekezdésben utalni az ENSZ Alapokmányra.²⁴¹

Ausztria azt emelte ki, hogy a 3bis cikk második bekezdése volt hivatott a (légtérre vonatkozó) szuverenitás kérdését rendezni, ezáltal megteremteni az egyensúlyt az első bekezdésben foglalt erőszak tilalmával.²⁴²

Kanada felszólalásában elmondta, hogy az ENSZ Alapokmányban foglalt általános erőszak tilalma az államok nemzetközi kapcsolataiban értelmezhető, amelynek egyik fontos megjelenési formája a polgári légi közlekedés. A nemzeti szuverenitás védelme nem hatalmazhat fel a nemzetközi jog megsértésére és emberéletek veszélyeztetésére, a légtérsértések elleni fellépésre számos más mód kínálkozik. Véleményük szerint a szuverenitás védelme és a repülésbiztonság közötti egyensúly felborult az utóbbi hátrányára. Nem megengedhető, hogy az elfogással kapcsolatos függelékek (elfogással kapcsolatos) technikai módosítása elterelje a figyelmet a Chicagói Egyezmény törzsszövegének szükséges módosításáról.²⁴³ Kanada álláspontja az volt, hogy a 3bis cikk szerinti védelem akkor is meg kell, hogy illesse a polgári légi járművet, ha az (külföldi) légteret sért, vagy azt a Chicagói Egyezménnyel ellentétes célra használják fel. Az egyedüli kivétel az erőszak alkalmazásának tilalma alól az önvédelemhez való jog. Megengedhetetlen, hogy az ártatlan utasok fizessék meg egy pilóta tévedésének árát. Kanada nem támogatta a polgári repülést végrehajtó polgári légi járműről szóló - Jamaica által benyújtott - javaslatot, továbbá feleslegesnek tartotta jogi szempontból a 3bis cikkben az ENSZ Alapokmányára való utalást.²⁴⁴

Új-Zéland arra hívta fel a figyelmet, hogy az ENSZ Alapokmány 51. cikkére való hivatkozásnak nincs értelme, hiszen egy fegyveres támadást végrehajtó polgári légi jármű már nem polgári repülést hajt végre és ezért a szóban forgó légi járműre már nem vonatkoznak a Chicagói Egyezmény rendelkezései.

²⁴¹ Doc 9438, A25-EX Assembly 25th Session (Extraordinary) Montreal, 24 April - 10 May 1984, Executive Committee Meeting Resolutions and Minutes. 7-8. o.

²⁴² Uo. 9. o.

²⁴³ Doc 9437 A25-Res., P-Min. Assembly 25th Session (Extraordinary) Montreal, 24 April - 10 May 1984, Plenary Meeting Resolutions and Minutes. 68-69. o.

²⁴⁴ Doc 9438, A25-EX Assembly 25th Session (Extraordinary) Montreal, 24 April - 10 May 1984, Executive Committee Meeting Resolutions and Minutes. 30-31. o.

Szövegjavaslatot is megfogalmaztak az erőszak alkalmazásának tilalmára az alábbiak szerint: „A polgári repülést végző polgári légi jármű ellen erőszak nem alkalmazható.”²⁴⁵ Álláspontjuk szerint a polgári légi jármű elleni tilalom főforrása az ENSZ Alapokmánya. Értelmezésük szerint a polgári légi közlekedés nem hozhat létre olyan helyzetet, amely az önvédelmet jogossá teszi, hiszen az önvédelmi helyzet fegyveres támadást feltételez. Polgári repülést végrehajtó légi jármű tehát nem tud fegyveres támadást végrehajtani, vagy abban részt venni. Álláspontjuk szerint az ENSZ Alapokmány már megtiltja a polgári légi jármű elleni erőszak alkalmazását, ezért az arra való utalás csak még erősebben hangsúlyozza ezt a tilalmat.²⁴⁶

Dél-Korea is nyújtott be szövegjavaslatot a Chicagói Egyezmény módosítására vonatkozóan, amelynek lényege az volt, hogy meg kell állapítani az erőszakot alkalmazó állam nemzetközi jogi felelősségét és az ilyen államok ellen szankciókat kell alkalmazni, mint például az ICAO-ból való kizárás. Dél-Korea álláspontja szerint a fegyvertelen polgári légi jármű elleni, ártatlan emberek halálát okozó erőszak alkalmazásának tilalma egy *jus cogens* státuszú nemzetközi jogi norma.²⁴⁷

Ausztrália kifejtette, hogy az erőszak alkalmazása tilalmának nemcsak a szerződő államok egymás közötti viszonyában kell érvényesülnie, hanem minden állam tekintetében. Üdvözölte, hogy az erőszak alkalmazásának lehetősége csak az ENSZ Alapokmány 51. cikkével összefüggésben valósulhat meg.²⁴⁸

Az Egyesült Államok is nyújtott be szövegjavaslatot a Chicagói Egyezmény módosítására vonatkozóan, amely hasonlított a francia-osztrák javaslatához.²⁴⁹ Az Egyesült Államok emlékeztetett, hogy a Rendkívüli Ülés célja nem új szabályok alkotása, hanem meglévő szabályok kodifikálása. Amerikai álláspont szerint az a - Jamaica által benyújtott - javaslat, amely a polgári repülést folytató polgári légi

²⁴⁵ „Force must not be used against aircraft engaged in civil aviation.”

²⁴⁶ Doc 9437 A25-Res., P-Min. Assembly 25th Session (Extraordinary) Montreal, 24 April - 10 May 1984, Plenary Meeting Resolutions and Minutes. 60-61, 106-107. o.

²⁴⁷ Doc 9438, A25-EX Assembly 25th Session (Extraordinary) Montreal, 24 April - 10 May 1984, Executive Committee Meeting Resolutions and Minutes, 19. o.

²⁴⁸ Uo. 36. o.

²⁴⁹ Uo. 165. o.

járművekre korlátozná a 3bis cikk hatályát, szubjektív értelmezésekre ad alapot. Az Egyesült Államok jelezte továbbá, hogy elfogadja azt, ha az Alapokmány 51. cikkére való utalást törlik a 3bis szövegéből, bár nem tartaná haszontalannak egy ilyen utalást.²⁵⁰

3.4 A Chicagói Egyezmény 3bis cikke és annak nyelvtani, valamint elfogadásának körülményeit figyelembe vevő értelmezése

A 3bis cikk (a) bekezdése a következőképpen hangzik:²⁵¹

(a) A Szerződő Államok elismerik, hogy mindegyik Államnak tartózkodnia kell a repülésben lévő polgári légi jármű elleni fegyverhasználat alkalmazásától, és hogy elfogás esetén a fedélzeten lévő emberek életét és a légi jármű biztonságát sem veszélyeztethetik. Ez a rendelkezés nem értelmezhető úgy, hogy bármi módon módosítaná az Államoknak az Egyesült Nemzetek Alapokmányában rögzített jogait és kötelezettségeit.

Az (a) bekezdés a 3bis cikk legfontosabb rendelkezése, amely a polgári légi jármű elleni fegyverhasználat általános tilalmát mondja ki, valamint megerősíti, hogy elfogás esetén nem szabad veszélyeztetni a fedélzeten lévő személyek életét. Az (a) bekezdés kiemelt szerepét mutatja, hogy a (b) és (d) bekezdésben foglalt kötelezettségek is alá lettek rendelve az (a) bekezdésben foglalt tilalomnak, tehát a 3bis cikkben nincs olyan rendelkezés, amely felülírná a fegyverhasználat tilalmát. Az elismerni ige (*recognise*) azt erősíti meg, hogy egy már létező nemzetközi szokásjogi jellegű tilalmat kodifikáltak a szerződő államok.

A tilalom a repülésben lévő polgári légi jármű elleni fegyverhasználatra vonatkozik, tehát a nem repülésben lévő polgári légi járműveket nem részesíti védelemben a 3bis cikk. Ez vélhetően egy utolsó pillanatban történt módosítás

²⁵⁰ Uo. 44. o.

²⁵¹ Kihirdetve Magyarországon a 2007. évi X. törvényben.

eredménye, amellyel azt akarták kizárni, hogy a 3bis cikk hatálya kiterjedjen olyan esetekre, amikor földön tartózkodó eltérített légi járművet ér támadás. Irán például az ICAO Közgyűlés 25. Rendkívüli Ülésén azt szorgalmazta, hogy a polgári repülőterekre is terjedjen ki a 3bis cikk védelmének hatálya, azonban ez nem járt sikerrel.²⁵² Ugyanakkor úgy tűnik, hogy nem történt kísérlet a repülésben lévő kifejezés meghatározására.²⁵³

Az eredeti francia-osztrák szövegjavaslat az ENSZ Alapokmány 2 cikk (4) bekezdésén alapult és azt tartalmazta, hogy más szerződő állam légi járműve ellen tilos az erőszak alkalmazása. Az egyeztetések során törlésre került a más szerződő államban lajstromozott jelző, mivel az erőszak alkalmazásának tilalmát a nem szerződő államokban lajstromozott légi járművekre is ki kívánták terjeszteni. A fenti módosítás folytán olyan olvasata is elképzelhető a 3bis cikkben foglalt tiltásnak, hogy az a saját lajstromozású polgári légi járműre is vonatkozik.²⁵⁴ Ezen értelmezés megcáfolható azáltal, hogy a Chicagói Egyezmény a nemzetközi repülést szabályozza, tehát nem terjedhet ki a szerződő állam és a szerződő állam által lajstromozott légi jármű közötti kapcsolatra.²⁵⁵ Ugyanakkor relevánsnak tekinthető azon értelmezés is, amely szerint a Chicagói Egyezmény hatálya a belföldi légi forgalomra nem terjed ki,²⁵⁶ tehát így a 3bis cikk a belföldi légi járatokat nem védi. Feltehető, hogy a két nézet összedolgozását követően az a helyes értelmezés, hogy a 3bis cikk a belföldi forgalomban közlekedő saját lajstromozású repülésben lévő polgári légi járműre nem terjed ki, mivel ilyen esetben mindenfajta külföldi elem hiányzik. Nehéz lenne azzal érvelni,

²⁵² Doc 9438, A25-EX Assembly 25th Session (Extraordinary) Montreal, 24 April - 10 May 1984, Executive Committee Meeting Resolutions and Minutes. 121-122. o.

²⁵³ Bin CHENG: The destruction of KAL Flight KE 007 and Article 3bis of the Chicago Convention. In: *Air worthy - Liber Amicorum Honouring Professor Dr. I.H. PH. Diederiks-Verschoor*. Kluwer Law and taxation, Deventer, Boston, 1985. 64. o.

Milde azt írja, ugyanakkor, hogy összhangban egyéb nemzetközi multilaterális szerződésekkel (különösen az 1963-ban elfogadott Tokiói egyezmény a légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről) a repülésben lévő kifejezés onnan kezdődik, hogy a hajtóművet a felszálláshoz szükséges teljesítményre állítják, mindaddig, amíg a leszállási művelet befejeződik (*power is applied for the purpose of take-off*) és (*until when the landing run ends*). MICHAEL MILDE: Interception of Civil Aircraft vs. Misuse of Civil Aviation (Background of Amendment 27 to Annex 2). *Annals of Air and Space Law*, Vol XI, 1986. 126. o.

²⁵⁴ CHENG (1985): i.m. 63. o.

²⁵⁵ MILDE (1986): 126. o.

²⁵⁶ SIPOS Attila: Az uni- és multilaterális szabályozói szerep a légi közlekedésben. Az egység illúziója. Ph.D. értekezés, ELTE ÁJK Doktori Iskola, 2017. november. 51. o. Ph.D. értekezés védésének időpontja: 2018. szeptember 21.

ugyanakkor, hogy a belföldi légi forgalomban közlekedő saját lajstromozású polgári légi jármű alacsonyabb védelmi szintben részesülhet, mint egyéb polgári légi jármű.²⁵⁷ A nemzetközi emberi jogok szabályai biztosíthatják, hogy a polgári légi jármű a légi járat nemzetközi jellegétől függetlenül megfelelő védelemben részesüljön.²⁵⁸

Az erőszak alkalmazása elleni tilalom azért változott a szövegezés során - szovjet javaslatra - fegyverhasználat elleni tilalomra, mert bizonyos mértékű erőszak alkalmazása megengedett a polgári légi járművel szemben, például az elfogás végrehajtása során.²⁵⁹ Természetesen ilyen esetben sem szabad a fedélzeten tartózkodó személyek életét veszélyeztetni.

Az Egyesült Nemzetek Alapokmányában rögzített jogokra és kötelezettségekre való utalás felesleges, ahogyan ezt több részes állam ki is fejtette, hiszen az ENSZ Alapokmány 103. cikke alapján, amennyiben az Egyesült Nemzetek tagjainak a jelen Alapokmányból folyó és bármely egyéb nemzetközi megállapodásból eredő kötelezettségei összeütköznenek, az Alapokmányból folyó kötelezettségeiket illeti meg elsőbbség. A szöveg-tervezetek tárgyalása során egyértelmű volt, hogy a szerződő államok az egyéni és kollektív önvédelem természetes jogára gondoltak az ENSZ Alapokmányára való utalással (51. cikk). Végül azonban nem maradt az 51. cikkre való kifejezett utalás a szövegben.

A 3bis cikk (a) bekezdése az előzetes várakozásokhoz képest meglepően szigorúan állapította/állapítja meg a polgári légi jármű elleni fegyverhasználat szabályait.

A 3bis cikk (b) bekezdése a következőképpen hangzik:

²⁵⁷ MILDE (2012): i.m. 58. o.

²⁵⁸ Robin GEIB: Civil aircraft as weapons of large-scale destruction: Countermeasures, Article 3bis of the Chicago Convention, and the newly adopted German „Luftsicherheitsgesetz”, *Michigan Journal of International Law*, 227, 2005-2006. 251. o. Geiß emlékeztet, hogy a saját lajstromozású polgári légi jármű elleni erőszak szabályait az érintett állam nemzeti jogszabályai, a nemzetközi emberi jogok és a humanitárius jog határozzák meg.

²⁵⁹ Doc 9438, A25-EX Assembly 25th Session (Extraordinary) Montreal, 24 April - 10 May 1984, Executive Committee Meeting Resolutions and Minutes. 65. o.

(b) A Szerződő Államok elismerik, hogy szuverenitásának gyakorlásaként minden Állam jogosult a területe felett felhatalmazás nélkül repülő polgári légi jármű leszállásának követelésére valamely kijelölt repülőtéren, vagy ha megalapozott okból arra a következtetésre jut, hogy azt az Egyezmény célkitűzéseivel összeegyeztethetetlen célra használják; az ilyen légi járműnek bármely egyéb utasítást adhat, amellyel véget vet az ilyen jogsértéseknek. E célból a Szerződő Államok bármely alkalmas eszközt felhasználhatnak, amelyek összeegyeztethetők a nemzetközi jog vonatkozó szabályaival, beleértve az Egyezmény vonatkozó rendelkezéseit, különösképpen a jelen cikk (a) bekezdését. Minden egyes Szerződő Állam egyetért, hogy a polgári légi járművek elfogásáról szóló hatályos rendelkezéseit közzéteszi.

Az (a) bekezdéssel való egyensúly kialakítása érdekében a nemzeti légtérre vonatkozó szuverenitás megerősítésére kerül sor ebben a (b) bekezdésben. A bekezdés az alul fekvő állam jogait sorolja fel arra vonatkozóan, hogy mit tehet a nemzeti légtérrel megsértő, vagy a polgári légi jármű Chicagói Egyezményben foglaltakkal összeegyeztethetetlen használata esetén. A jogsértés megszüntetésére bármely utasítást adhat az érintett állam, de az nem ütközhet az (a) bekezdésben foglalt fegyverhasználati tilalomba, vagy nem veszélyeztetheti az elfogás során a fedélzeten tartózkodó személyek életét. Kérdésként merül fel, hogy az elfogáson kívül, illetve a nemzeti légtér elhagyásának követelésén kívül milyen más eszközök állnak rendelkezésére az alul fekvő államnak ahhoz, hogy véget vessen a jogsértésnek. A tapasztalat azt mutatja, hogy a leszállás követelésén, a nemzeti légtérből való kivezetésén, illetve utólagos diplomáciai tiltakozáson kívül nem igen van más mód a jogsértés elleni fellépésre. A fegyverhasználat alkalmazása ugyanis kizárt az (a) bekezdés alapján. A (b) bekezdésben foglalt, a Chicagói Egyezménnyel összeegyeztethetetlen használat nemcsak az egyik állam által a másik állam nemzetbiztonságát sértő cselekményeket foglalja magában (Chicagói Egyezmény 4. cikk), hanem a büntetőjogban ismert bűncselekmény kategóriákat

is (pl. kábítószer-kereskedelem).²⁶⁰ A bekezdés nem rendelkezik arról, hogy mi történik akkor, amikor a polgári légi jármű nem tesz eleget a légtér szerinti állam utasításainak, ezáltal nyitva hagyva ezt a kérdést. Természetesen az a) bekezdés miatt fegyverhasználat ilyen esetben sem jöhet szóba, kivéve, ha valamelyik kivétel alkalmazásra kerülhet.

A 3bis cikk (c) bekezdése a következőképpen hangzik:

(c) Minden polgári légi jármű köteles eleget tenni a jelen cikk (b) bekezdésének megfelelően kiadott utasításnak. Evégett, minden egyes Szerződő Állam köteles megalkotni nemzeti törvényeiben és rendeleteiben minden szükséges rendelkezést, amely által az abban az Államban lajstromozott polgári légi járműre, vagy olyan üzemben tartó által üzemeltetett polgári légi járműre, amelynek fő üzletviteli helye vagy állandó tartózkodási helye abban az Államban van, kötelezővé teszi e megfelelést. Minden egyes Szerződő Állam köteles súlyosan büntethetővé tenni ezen alkalmazandó törvények és rendeletek bárminemű megsértését, és az ügyet törvényei és rendeletei szerint köteles az illetékes hatósága elé terjeszteni.

A nemzeti légtér-szuverenitás megerősítése történik azáltal, hogy ezen bekezdés első mondata előírja azt, hogy a polgári légi jármű köteles eleget tenni az előző (b) bekezdésben foglalt - a légtérre vonatkozóan szuverenitással bíró állam által megfogalmazott - utasításnak. Természetesen az utasítás nem veszélyeztetheti a fedélzeten található személyek életét.

A (c) bekezdés összhangban a Chicagói Egyezményben foglalt egyéb rendelkezésekkel, a lajstromozó, illetve az üzembentartó székhelye szerinti államnak ír elő kötelezettségeket, mivel ezen állam van abban a (jogi) helyzetben, hogy azokat érvényesíteni tudja saját polgári légi járműveivel szemben.

²⁶⁰ MILDE (1986): i.m. 125. o.

A 3bis bekezdés (d) bekezdése a következőképpen hangzik:

(d) Minden egyes Szerződő Állam köteles megfelelő lépéseket tenni annak megtiltására, hogy az abban az Államban lajstromozott polgári légi járművet, vagy olyan üzemben tartó által üzemeltetett polgári légi járművet, amelynek fő üzletviteli helye vagy állandó tartózkodási helye abban az Államban van, előre megfontoltan az Egyezmény célkitűzéseivel összeegyeztethetetlen célokra használják. E rendelkezés nem lehet kihatással a jelen cikk (a) bekezdésére, vagy nem korlátozhatja a (b) és (c) bekezdést.

A Chicagói Egyezmény céljaival ellentétesen használt polgári légi jármű kérdése megosztotta a szerződő államokat a szövegjavaslatok tárgyalása során. Hamar nyilvánvalóvá vált, hogy több állam a polgári repüléssel való visszaélés tilalmát az Egyezmény egyik alapelveként tekinti a nemzeti szuverenitás védelme, illetve a polgári légi jármű elleni erőszak tilalmának kimondása mellett.

Az egyeztetések végső stádiumában Lengyelország által javasolt szöveg eredetileg nem tartalmazott utalást az (a) bekezdésre, ezért az elfogadása esetén a fegyverhasználat tilalmának hatályát erősen lerontotta volna. Végül belekerült az a rendelkezés, hogy a (d) bekezdés nem lehet kihatással az (a) bekezdésre, ilyen módon tehát megerősítésre került a fegyverhasználat tilalmát kimondó (a) bekezdés elsőbbsége. A (c) bekezdéshez hasonlóan jelen esetben is a lajstromozó állam, illetve az üzembentartó székhelye szerinti állam van a legjobb helyzetben ahhoz, hogy a (d) bekezdésben megfogalmazott tiltásnak érvényt tudjon szerezni.

3.5 A 3bis cikk nemzetközi szokásjogi jellege

Érdeemes a 3bis cikk szokásjogi helyzetéről is néhány szóban említést tenni. A Chicagói Egyezmény 3bis cikke nemzetközi jogi szokásjogi szabálynak számít.²⁶¹ Mint ahogyan erről már volt korábban szó a 3bis cikk (a) bekezdésében az államok „elismerik” (*recognise*), hogy tartózkodniuk kell a repülésben lévő légi jármű elleni fegyver alkalmazásától. Az ENSZ Biztonsági Tanács Kubát elítélő 1067 (1996) számú határozatának hatodik pontja is kimondja, hogy a 3bis cikk szokásjogi norma kodifikációját jelenti.²⁶² A szakirodalomban vita tárgyát képezi, hogy a kodifikálás szűkebb vagy tágabb értelemben szabályozta a kérdést, mint az adott időszakban fennálló szokásjog.²⁶³ Az ICAO Közgyűlés 25. Rendkívüli Ülésén folytatott heves viták arra engednek következtetni, hogy a szokásjog pontos tartalmát illetően nem voltak azonos állásponton az államok. Különösen a polgári repüléssel való visszaélés és az erőszak alkalmazásának kérdése körüli vita (lásd erről később részletesen) sugallja azt, hogy a 3bis cikk végül szűkebben állapította meg a fegyverhasználat tilalma alóli kivételek körét, mint az a szokásjogban akkor elfogadott volt.

3.6 A Chicagói Egyezmény 89. cikke

A Chicagói Egyezmény 89. cikke a következőket mondja ki:

89. cikk

²⁶¹ MILDE (1986) : i.m. 125-126 o., FITZGERALD: i.m. 305 o., Jean-Claude PIRIS: L’interdiction du recours à la force contre les aéronefs civils, l’amendement de 1984 à la Convention de Chicago. In: *Annuaire français de droit international*. Volume 30, 1984. 721. o.

²⁶² „6. Condemns the use of weapons against civil aircraft in flight as being incompatible with elementary considerations of humanity, the rules of customary international law as codified in article 3 bis of the Chicago Convention,”

²⁶³ Amir A MAJID.: Treaty Amendment Inspired by Korean Plane Tragedy: Custom Clarified or Confused. *German Yearbook of International Law*, Vol. 29, 1986. 206 o. 223. o. Majid szerint a kodifikálás enyhébb értelmezést adott az erőszak tilalmának, mint a szokásjog, tehát a fennálló állami gyakorlat szűkebb hatályú kimentési okokat ismert. AUGUSTIN: i.m. 213. o. Augustin szerint a kodifikáció az államok szempontjából szigorúbban állapította meg az erőszak tilalmának szabályát, mint az államok valós gyakorlata.

Háború és szükséghelyzet

Háború esetén 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 nyilvánítja magát, és ezt a tényt a Tanács tudomására hozza.

A Chicagói Egyezmény eredeti angol nyelvű szövegében a második mondatban a (*state of national emergency*) szerepel, tehát elképzelhető, hogy magyar fordításban a szükséghelyzet helyett szerencsésebb a szükségállapot kifejezés használata. Az elfogadás körülményeiről annyit lehet tudni, hogy Kanada javaslatára került a Párizsi Egyezmény alapján a háborúra való hivatkozás a 89. cikkbe, míg az Egyesült Királyság javasolta a szükséghelyzet/szükségállapot fordulat alkalmazását.²⁶⁴

A szakirodalomban megfogalmazott álláspont szerint lehetetlen az, hogy a 3bis cikkben foglalt alapelv ne bírjon hatással a légi hadviselés jogára.²⁶⁵ Az államok gyakorlata tekintetében említést érdemel, hogy 1988-ban a Perzsa-öböl feletti légi incidens során az Egyesült Államok a Nemzetközi Bírósághoz beadott állami beadványaiban nem kérdőjelezte meg azt, hogy az általa nemzetközi fegyveres összeütközésnek minősített helyzetben a Chicagói Egyezmény 3bis cikke alkalmazható. Mindezekre tekintettel - a 89. cikkben foglaltak ellenére - a 3bis cikkben foglalt tilalom a fegyveres összeütközés során is feltehetően hatályos rendelkezésnek számít. Vélelmezhető, hogy amennyiben fegyveres összeütközés során nem függeszthető fel a 3bis cikk, akkor ugyanez a helyzet nemzeti szükséghelyzet/szükségállapot esetében is. Máskülönben a 89. cikkre való hivatkozás jelentősen legyengítené a 3bis cikk hatályát, kiüresítve azt.

²⁶⁴ Appendix 2 Commentary on the development of individual articles of the Convention on International Civil Aviation. 1395. o. <https://www.icao.int/ChicagoConference/Pages/proceed.aspx> (2019. április 11.)

²⁶⁵ Marco GESTRI: The Chicago Convention and Civilian Aircraft in Time of War. In: *The law of air warfare contemporary issues*. Essential air and space law. Eleven International publishing, Utrecht, 2006. 149. o.

Említést érdemel, hogy a szakirodalomban van olyan álláspont, amely szerint a 3bis cikkben foglalt tilalom azért kerülhet alkalmazásra háború, vagy szükségállapot során, mivel a 3bis cikk szokásjogi nemzetközi jogi szabályt állapít meg.²⁶⁶

Amennyiben mégis elfogadnánk, hogy a 3bis cikk felfüggeszthető szükséghelyzet/szükségállapot esetén, akkor sem valószínű, hogy a - légi jármű elleni fegyverhasználatról szóló döntés során - rendelkezésre álló rövid idő alatt az ICAO Tanács értesítésére sor kerülhet, mint ahogyan azt a 89. cikk előírja a szerződő államok számára.

3.7 A polgári légi jármű elleni erőszak tilalmának jellegzetes vonásai

A légi incidensek kezdeti szakaszában az ötvenes évek folyamán az is kérdés volt, hogy egyáltalán államok közötti nemzetközi ügy-e egy polgári légi jármű lelövése, vagy tisztán belügről van szó.²⁶⁷ A későbbiekben fokozatosan egyre inkább államok közötti nemzetközi üggyé vált a polgári légi jármű elleni erőszak alkalmazása, amelyet a kétoldalú diplomáciai kapcsolatokon kívül az érintett államok befolyásának függvényében különböző nemzetközi multilaterális fórumokon is megvitattak (pl. ICAO, ENSZ Biztonsági Tanács). A legérintettebb államok az erőszakot alkalmazó állam, a lajstromozás szerinti állam, illetve az áldozatok állampolgársága szerinti államok voltak. A KAL-007 és a később tárgyalandó légi incidensek általában megőrizték a fent ismertetett államközi

²⁶⁶ HUANG (2009): i.m. 96-97. o. Lásd továbbá SZALAI: i.m. 129-130. o. Szalai Anikó az általa megvizsgált nemzetközi szerződéstípusok elemzése alapján megállapítja, hogy fegyveres összeütközések során többek között a szokásjogot, vagy kógens normákat kodifikáló szerződéstípusok maradnak hatályban. A 3bis cikk egyelőre nem tekinthető *jus cogensnek*, bár szorosan kapcsolódik az ENSZ Alapokmány 2. cikk (4) bekezdésében foglalt erőszaktilalomhoz. Az viszont biztosan kijelenthető, hogy szokásjogi szabály. Kérdés, ugyanakkor, hogy a polgári légi jármű elleni állami fegyverhasználati tilalom jelenlegi szokásjogi tartalma hogyan viszonyul a 3bis cikkben foglalt nemzetközi szerződéses tilalomhoz.

²⁶⁷ Lásd részletesen 3.12 pont. A Bulgária felett 1955-ben lelőtt EL-AL polgári repülőgép esetében Szófia például kifejtette, hogy a nemzetközi jog szabályai nem alkalmazhatók az incidensre és a gép lelövése összhangban van a joggal, aminek következtében nem merül fel Bulgária felelőssége. Lásd Az Egyesült Királyság és Észak-Írország Kormányának memoranduma 1958. augusztus 28, 356 o. 61-62. bekezdés. Izrael Kormányának memoranduma 1958. június 2. (SECTION B PLEADINGS) 79. o. 51. bekezdés.

jelleget.²⁶⁸ A 3bis cikkben foglalt fegyverhasználati tilalom a nemzetközi jogban foglalt általános (államok közötti) erőszak tilalommal is hasonlóságokat mutat, ami kihatással volt a 3bis cikk szerinti fegyverhasználati tilalom alóli kivételi kör megállapítására is.

A másik jellemzője a légi incidenseknek, hogy emberiség szempontok miatt fokozatosan felmerült az erőszakot alkalmazó államnak az utasokkal, mint emberekkel szemben fennálló felelőssége is, tehát az állam és egyén közötti viszony. Mára megfigyelhető, hogy egyre fontosabbak az emberi jogi megfontolások, különösen az élethez való jog és az emberi méltósághoz való jog tekintetében. Ennek a fejlődésnek fontos mérföldköve volt a német Alkotmánybíróság 2006-ban hozott ítélete, amelyről egy későbbi pontban lesz szó részletesebben (lásd 3.10.2.2 pont).

A két fent ismertetett szempont (erőszaktilalom államközi jellege és emberi jogok) kifejtésére a következő pontokban kerül sor.

3.8 A 3bis cikk értelmezése az ENSZ Alapokmányban foglalt erőszak tilalma szempontjából

A polgári légi jármű elleni erőszak kérdését a Chicagói Egyezmény szerződő államai hozzászólásaikban többször az erőszak tilalmát deklaráló ENSZ Alapokmány 2. cikk (4) bekezdés szerinti esetnek írták le. Mint ahogy korábban említésre került, a 3bis szövegezése mintájául is az Alapokmány 2. cikke szolgált. Ezen lehetséges értelmezés mellett szól az is, hogy a 3bis cikk a fegyverhasználat elleni erőszak alóli kivételnek az ENSZ Alapokmányban foglalt jogokat és kötelezettségeket jelöli meg, amely azonban az egyeztetések során szinte kivétel nélkül egyet jelentett az ENSZ Alapokmány 51. cikkével. Kanada a Rendkívüli

²⁶⁸ Az ENSZ Biztonsági Tanácsban a szovjet vétó miatt elbukott KAL-007-es határozati javaslat például úgy fogalmazott, hogy a nemzetközi polgári repülés elleni fegyveres erőszak összeegyeztetetlen a nemzetközi magatartást szabályozó normákkal, és csak ezután mondja ki, hogy az emberiség szempontokba is ütközik. S/15966 2. bekezdés.

Ülésen úgy nyilatkozott, hogy az ENSZ Alapokmányban foglalt általános erőszak tilalma az államok nemzetközi kapcsolataiban értelmezhető, amelynek egyik fontos megjelenési formája a polgári légi közlekedés.²⁶⁹ A Chicagói Egyezmény az a kapocs, amely azt biztosítja, hogy az egyik államban lajstromozott légi jármű ellen egy másik állam által alkalmazott erőszak esetén az államok közötti nemzetközi ügyről legyen szó. Releváns az is, hogy a nemzetközi kereskedelmi repülés nemzetközi légügyi egyezményeken alapul, amelyeket államok kötnek egymással abból a célból, hogy kijelöljék a járatok üzemeltetésére jogosultsággal rendelkező légitársaságokat. A polgári légi járműveket nemzeti szinten lajstromozzák és a Chicagói Egyezmény alapján a lajstromozó állam kötelezettsége (a többi állammal szemben) annak biztosítása, hogy a légi jármű megfeleljen a Chicagói Egyezményben foglalt műszaki és egyéb jellegű követelményeknek.

Vannak azonban az ENSZ Alapokmányban foglalt erőszaktilalom alkalmazhatósága ellen szóló érvek is. A polgári repülőgép, ellentétben az állami repülőgéppel semmilyen esetben sem tekinthető egy másik állam területének, így nem élvez extraterritoriális státuszt.²⁷⁰ Az a tény, hogy egy polgári légi jármű a Chicagói Egyezmény alapján egy szerződő államban lett lajstromozva, nem jelenti automatikusan azt, hogy a szóban forgó - általában kereskedelmi alapon üzemeltetett - légi jármű működése betudható lenne a lajstromozó államnak.²⁷¹ A nemzetközi jogi szakirodalom sem tekinti az illegálisan külföldi államterületre belépő és ott tartózkodó polgári légi jármű elleni erőszak kérdését az ENSZ Alapokmány 2 cikk (4) bekezdése szerinti esetnek.²⁷²

²⁶⁹ Lásd 243. lj.

²⁷⁰ Ming-Min PENG: *Le statut juridique de l'aéronef militaire*. Martinus Nijhoff-La Haye, 1957. 53. o. A szerző szerint a katonai légi jármű a nyílt tenger feletti légtérben extraterritoriális státusszal bír.

²⁷¹ Tom RUYTS: „*Armed Attack*” and Article 51 of the UN Charter. Cambridge University Press, 2013. 204. o. Ruys ingóvagyonnak minősíti a polgári légi járművet, amelynek kevés kapcsolata van a lajstromozó állammal. Ezzel szemben a katonai légi jármű a lajstromozó állam területének kvázi kiterjesztését jelenti.

²⁷² Lásd például Oscar SCHAHTER: The right of state to use armed force. *Michigan Law Review*, 1983-1984. 1626. o., KAJTÁR (2015) i.m. 46 o., Olivier CORTEN: *Le droit contre la guerre. L'interdiction du recours à la force en droit international contemporain*. Editions Piedone, Paris, 2008. 77-86. o. Corten két szabályrendszeret különböztet meg. Az egyik a rendészeti intézkedések (*mesures de police*), amelyek ha nem érnek el egy bizonyos súlyossági szintet, akkor nem tekinthetők a másik kategóriának, amely a nemzetközi kapcsolatokban való erőszak alkalmazása. A két rendszer nem átjárható, és különböző szabályok vonatkoznak rájuk. Az első kategóriát a

A légijogi szakirodalom is megosztott ebben a kérdésben. Az egyik oldalon az került megfogalmazásra, hogy a polgári légi jármű elleni erőszak alkalmazásának tilalma nem tartozik az ENSZ Alapokmány 2 cikk (4) bekezdése alá, mivel ez utóbbi az államok közötti kapcsolatokat érinti. Ezért a 2. cikk (4) bekezdés nem szabályozza azt, hogy az állam saját területén belül hogyan bánik állampolgáraival vagy külföldi állampolgárokkal, illetve polgári légi járművekkel.²⁷³ Az ellentétes nézet szerint az Alapokmány 2 cikk (4) bekezdése alkalmazandó, mivel a nemzetközi repülés esetén államok közötti kapcsolatról van szó. Az emberi élet tiszteletben tartása az ENSZ Alapokmány egyik célja és ezen alapelv az, amely megteremti a kapcsolatot az Alapokmány 2. cikk (4) bekezdésével, amely tiltja az Egyesült Nemzetek céljaival össze nem férő erőszak alkalmazását.²⁷⁴

Összességében tehát megállapítható, hogy a nemzetközi polgári repülés és a polgári légi jármű speciális nemzetközi státusza miatt nem egyszerű feladat a polgári légi jármű pontos besorolása az államok közötti kapcsolatban értelmezhető erőszak alkalmazása szempontjából. Természetesen a 3bis cikk rendelkezései nem írhatják felül a *jus cogens* normának tekinthető ENSZ Alapokmány 2. cikk (4) bekezdésben foglalt tilalmat. Amennyiben elfogadjuk, hogy a polgári légi jármű elleni erőszak a 2. cikk (4) bekezdése szerinti erőszaktilalom alá esik, akkor tulajdonképpen felmerül, hogy nincs is szükség 3bis cikkre, mivel önmagában a 2. cikk (4) bekezdés is biztosítja a polgári légi jármű védelmét.

Jelen értekezés szerzőjének álláspontja szerint a vita kimenetele nem változtat azon a tényen, hogy függetlenül a polgári légi jármű elleni erőszak tilalmának

nemzetközi légijog (pl. elfogás szabályai) szabályozza, míg a második esetben az ENSZ Alapokmány szabályai (*jus contra bellum, jus in bello*) az irányadók. A Chicagói Egyezmény szabályai (3bis cikk) nem tekinthetők az ENSZ Alapokmány 2. cikk (4) bekezdés *lex specialis* szabályának. A légtérbe behatoló légi jármű státuszát az első kategóriába esik, azaz a belső jogon alapuló rendészeti intézkedések szabályozzák, amely nemzetközi jogi háttérét a nemzetközi légijogi szabályok adják.

²⁷³ CHENG (1985): i.m. 70-71. o. Cheng a Garcia és M.A. Garza nemzetközi ügyet hozza fel példának.

²⁷⁴ MAJID: i.m. 195. o.

pontos minősítésétől, ez a tilalom, mint nemzetközi jogi szerződéses szabály, valamint mint nemzetközi szokásjogi szabály érvényes és alkalmazásra kerül egy állam és egy külföldi lajstromozású polgári légi jármű illetve az állam és a nemzetközi forgalomban résztvevő saját lajstromozású légi jármű közötti kapcsolat vonatkozásában. Az államok a 3bis cikkben fegyverhasználati tilalmat a polgári légi járművek vonatkozásában vállalták függetlenül attól, hogy a szóban forgó légi járműnek egy természetes személy, vagy éppen egy másik állam az üzemeltetője/tulajdonosa (utóbbi esetben a 3bis cikk szerinti védelem fennállásának további feltétele az is, hogy a szóban forgó légi jármű az adott időpontban polgári célú repülést végezzen). A nemzetközi jogban megfogalmazott 3bis cikk felülírja a szerződő államok nemzeti jogában a hivatalos szervek számára meghatározott erőszakalkalmazási szabályokat is. A tilalom alól kivételt kizárólag az állam önvédelemhez való joga jelenthet, amiről majd később lesz szó.

3.9 Emberiességi megfontolások és az emberi jogi szempontok korai megjelenése

Az emberiességi szempontok képezik a polgári légi jármű elleni erőszak megítélésének egy fontos aspektusát, amely figyelembe veszi azt is, hogy az erőszak alkalmazása esetén nemcsak egy államokat érintő nemzetközi ügyről van szó, hanem, hogy a légi járművön hús-vér emberek utaznak.

Elsősorban a Nemzetközi Bíróságnak a Korfu-szoros ügyben hozott ítélete érdemel említést e tekintetben.²⁷⁵ A Korfu-szoros ügye már a Bulgária légterében 1955-ben történt légi incidenst követően is megjelent a három felperes állam, Izrael, az Egyesült Államok és az Egyesült Királyság írásos beadványaiban.²⁷⁶ Az ügy előzménye, hogy 1946-ban két angol hadihajó aknára futott a Korfu-csatorna albán parti tengernek számító részében. A baleset következtében számos tengerész

²⁷⁵ Lásd Egyesült Királyság felszólalása az ICAO Közgyűlés 25. Rendkívüli Ülésén, Lásd 238. lj.

²⁷⁶ Izrael Kormányának memoranduma. 1958. június 2. (SECTION B PLEADINGS). 53 o. 15. bekezdés, 71 o. 42. bekezdés, 84 o. 61. bekezdés. Az Egyesült Királyság és Észak-Írország Kormányának memoranduma. 1958. augusztus 28., 358 o. 67-68. bekezdés. Az Egyesült Államok Kormányának memoranduma. 1958. december 2. 240 o. I bekezdés.

életét vesztette és komoly anyagi kár is keletkezett. A Nemzetközi Bíróság az emberiség elemi szempontjaira hivatkozással marasztalta el Albániát azért, mert az nem tartotta szem előtt a hajózás biztonságát és a brit hadiflotta számára nem jelezte előre a parti tengerében található aknamezőt. A Nemzetközi Bíróság szerint az említett emberiségi követelmények békeidőben nagyobb súllyal esnek latba, mint háború során.²⁷⁷

A másik gyakran idézett nemzetközi ügy a *García és M.A. Garza* ügy (1926), amelyben a közös mexikói-amerikai követelést elbíráló bizottság megállapította, hogy a nemzetközi jog megsértésének számít az, ha a közös határt illegálisan átlépő mexikói állampolgárok ellen halállal járó erőszakot alkalmaz az Egyesült Államok egyik határőre.²⁷⁸ A bizottság ítéletében megállapította, hogy a civilizált nemzetek közötti viszonyban létezik egy olyan (nemzetközi jogi) standard, amely az emberi élet elvételére vonatkozik. A bizottság megállapította továbbá, hogy a határon a fegyverhasználatnak négy konjunktív feltétele van:

- a) akkor lehet tüzelni, ha a szabálysértés megállapítható;
- b) ha a szabálysértés megelőzésére vonatkozó érdek észszerű arányban áll az élet veszélyeztetésével;
- c) nem szabad tüzelni, ha bármely más praktikus mód van a szabálysértés megelőzésére;
- d) megfelelő elővigyázatossággal kell eljárni.

Az a tény, hogy léteznek tiltást kimondó törvények, még nem jogosít fel automatikusan a fegyver használatára. Az amerikai határőr eljárását aránytalannak ítélte a bizottság, és kártérítésre kötelezte az Egyesült Államokat.²⁷⁹

²⁷⁷ Korfú-szoros ügy. I.C.J. Reports 1949. 4. o., 22. o.

²⁷⁸ Az ügyre az Egyesült Királyság nemcsak a 3bis cikk tárgyalása során, hanem már az 1995-ös Bulgária feletti légtérben történt légi incidens során is hivatkozott. Lásd az Egyesült Királyság és Észak-Írország Kormányának memoranduma 1958. augusztus 28. 362. o. 76. bekezdés.

A García és M.A. Garza ügy megtalálható: 1926-9 Reports of International Awards – recueil des sentences arbitrales Teodoro Garcia and M.A Garza United Mexican States v. United States of America 3 December 1926 Volume IV. 119-134 o. http://legal.un.org/riaa/cases/vol_IV/119-134.pdf (2019. április 11.)

²⁷⁹ *García és M.A. Garza ügy*: 120-123. o.

A harmadik ügy az *I'm Alone* ügy, amelyben az Egyesült Államok parti tengerészetének egyik hajója elsüllyesztett egy szeszcsempészettel gyanúsított kanadai hajót. A választott bírúk megállapították, hogy a nemzetközi joggal (egy Egyesült Államok és Nagy-Britannia közötti szeszcsempészet elleni egyezményrel) ellentétes volt a kanadai hajó szándékos elsüllyesztése. A nemzetközi joggal összhangban az lett volna a helyes lépés, ha az átkutatás vagy kikötőbe való vontatás érdekében eszközölt szükséges és ésszerű erőszak alkalmazásának mellékes eredménye lett volna a hajó elsüllyedése.²⁸⁰

A fent ismertetett nemzetközi ítéletek jelentősége az, hogy előkészítették a terepet az emberi jogi szempontok alkalmazásának. Nem volt ugyanis magától értetődő a légi jog fejlődése során, hogy a polgári légi jármű elleni fegyverhasználatot a nemzetközi emberi jogi szabályok határozzák meg, mivel azt a kezdeti időszakban elsősorban az erőszakot alkalmazó államot és a lelőtt légi jármű lajstromozása szerinti államot, illetve az utasok állampolgársága szerinti államot érintő, államok közötti kérdésnek tekintették. A főhangsúly a légtér-szuverenitás védelmén, illetve az erőszak alkalmazás jogosságának értelmezésén volt, az emberességi megfontolások pedig háttérbe szorultak.²⁸¹

3.10 A polgári légi jármű elleni erőszak tilalma alóli kivételek

Jelen pontban az lesz a vizsgálat tárgya, hogy milyen kivételek lehetnek a 3bis cikkben foglalt erőszak-tilalom alól. Ennek jegyében ez a pont először a polgári repüléssel való visszaélést tekinti át, majd tárgyalja azt is, hogy mi történik akkor, ha az ENSZ Alapokmányban foglalt önvédelem jogát tágan értelmezve a 3bis

²⁸⁰ Az ügyről lásd: Reports of International Arbitral Awards S.S. „I'm Alone” (Canada, United States) 30 June 1933 and 5 January 1935 Volume III 1609-1618. o., 1615. o.

²⁸¹ A bolgár légtérben lelőtt izraeli kereskedelmi járat esetében például Izrael bocsánatot kért Bulgáriától annak ellenére, hogy egy polgári repülőgépről volt szó, amely cselekményei nem voltak betudhatók az izraeli állami szerveknek. Továbbá ezt támasztják alá a Nemzetközi Bírósághoz benyújtott brit nemzeti beadványban az ENSZ Alapokmány 2. cikk (4) bekezdésére való utalás is. Ugyanebben a légi incidens ügyben a Nemzetközi Bírósághoz beterjesztett kérelmek alapján az erőszakot alkalmazó Bulgária állt szemben a gép lajstromozása szerinti Izraellel, valamint a személyzet és az utasok állampolgársága szerinti államokkal az Egyesült Királysággal és az Egyesült Államokkal.

cikk alóli kivételek körét különböző értelmezések kibővítik, illetve szó lesz az ún. Renegade koncepcióról és a szeptember 11-i terrorcselekmények 3bis cikk szerinti minősítéséről.

3.10.1 A polgári és a katonai légi jármű közötti különbség

A továbbiak megértéséhez szükséges a polgári és a katonai légi jármű közötti különbséggel röviden foglalkozni.²⁸²

A különbségtételnek abból a szempontból is van jelentősége, hogy a katonai (állami) légi járműveknek minden esetben előzetes külön engedélyre van szükségük ahhoz, hogy berepüljenek egy idegen állam területére.²⁸³ A légi jármű fogalmát az ICAO meghatározáson alapulva a magyar légügyi törvény a következőképpen határozza meg: „bármely szerkezet, amelynek légkörben maradása a levegővel való olyan kölcsönhatásból ered, amely más, mint a földfelszínre ható légerők hatása.”²⁸⁴ Ez a meghatározás kizárja a légi járművek köréből az ún. légpárnás járműveket, amelyek az ún. párnahatást használják ki, mint például a *Hovercraft* néven ismert járművet, bár annak előrehaladását is légcsvár biztosítja.²⁸⁵

A nemzetközi jogban nincs univerzálisan elfogadott világos definíciója az állami (katonai) légi járműnek.²⁸⁶ Általában más-más megoldást választanak a légijog területén elfogadott multilaterális egyezmények. Minden állami légi járművet a szuverén állam kiterjesztésének lehet tekinteni, amely az állam nemzetiségét

²⁸² Itt érdemes megjegyezni, hogy a légi járműveket már Fauchille is csoportosította, ún. köz és magánjellegű ballonokat különböztetett meg. Lásd *Annuaire 1902*: 25. o.

²⁸³ Lásd Chicagói Egyezmény 3. cikk c) bekezdés. Már Fauchille is 1902-ből származó javaslatában azt fogalmazta meg, hogy az állami ballonoknak diplomáciai engedélyre van szükségük a berepüléshez. *Annuaire 1902*: 46. o.

²⁸⁴ 1995. évi XCVII. törvény a légiközlekedésről 71. § 5. pont.

²⁸⁵ MOYS: i.m. 59. o.

²⁸⁶ Jan-Verhoeven WOUTERS - Sten VERHOEVEN: State aircraft. In: *Max Planck Encyclopedia of Public International Law* [MPEPIL]. July 2008. 4 o.

viseli.²⁸⁷ A katonai légi jármű a vám- és rendőri szervek céljára szolgáló légi járműveknél is jobban megtestesíti egy állam szuverén hatalmát.²⁸⁸ Az állami (katonai) légi jármű meghatározására több megközelítés létezik. Az egyik szerint a tulajdoni szerkezet, a másik szerint pedig a felhasználás módja az, ami meghatározza egy légi jármű minősítését.²⁸⁹ Van azonban olyan értelmezés is, amely vegyíti az előbbi két kritériumot.²⁹⁰ Az egyik közelmúltbeli meghatározás szerint a katonai légi jármű:

- a) egy állam hadserege által üzemeltetett légi jármű, amely
- b) magán hordozza a szóban forgó állam jelzését és
- c) a haderő tagja irányítja és
- d) a személyzet a katonai szabályzat hatálya alatt áll.²⁹¹

A Chicagói Egyezmény kizárólag a polgári légi járművekre vonatkozik, az állami, köztük a katonai légi járművekre nem alkalmazható.²⁹² A 3. cikk b) bekezdése szerint a „katonai, a vám- és a rendőri szervek céljára szolgáló légi járművet” kell állami légi járműnek tekinteni.²⁹³ Az ICAO Főtitkárság értelmezése szerint²⁹⁴ tehát a Chicagói Egyezmény alapján a légi jármű felhasználása dönti el annak minősítését (*functional criterion of usage*), amely során a járat összes körülményét figyelembe kell venni. Vannak olyan kiegészítő szempontok, amelyek segíthetnek a használat jellegének megállapításában, úgymint a lajstromozás, a rakomány jellege, a tulajdoni viszonyok, az üzemeltető jellege, a felségjelzés, a járat titkossága, a személyzet jellege, a fedélzeti dokumentáció, a működés helyszíne stb. Később, a kubai incidenst követően az ICAO Főtitkárság egy nem nyilvános dokumentumban a lajstromozás jellegét jelölte meg a legfontosabb

²⁸⁷ P. Duncan BLAKE - Ian S. HENDERSON: Military use of civil registered aircraft. 36 *Annals Air and Space Law*, (2011). 149. o.

²⁸⁸ ICAO Secretariat Study on „civil/state aircraft”. (presented by the Secretariat) LC/29-WP/2-1, 1993. 2.1.3. pont. (továbbiakban: *ICAO Tanulmány „polgári/állami légi jármű”*)

²⁸⁹ WOUTERS-VERHOEVEN: i.m. 1. o.

²⁹⁰ Jiri HORNIK: Article 3 of the Chicago Convention. *Annals of Air and Space Law*, 109 (2001). 120-121. o.

²⁹¹ HPCR Manual on International Law Applicable to Air and Missile Warfare. Bern, 2009. (x) pontja, definíciós rész.

²⁹² A Chicagói Egyezmény egy helyen közvetetten kötelezettségeket ír elő az állami légi járművek számára is, amikor kimondja 3 cikk (d) bekezdésében, hogy a Szerződő Államok kötelezik magukat arra, hogy az állami légi járművekre vonatkozó rendelkezések kiadásánál szem előtt tartják a polgári légi járművek biztonságos repülését.

²⁹³ Angolul: aircraft used in military, customs and police services.

²⁹⁴ *ICAO Tanulmány „polgári/állami légi jármű”: 5.3.2.-5.3.*

szempontnak a polgári jelleg megállapítása terén. Megállapították továbbá, hogy minden esetben meg kell vizsgálni, hogy polgári, vagy állami légi járműről van-e szó, amennyiben a használat szemmel láthatóan ellentmond a lajstromozás jellegének.²⁹⁵ Tehát az általánosan elfogadott értelmezés szerint a Chicagói Egyezmény alapján a légi jármű felhasználása, vagy más szóval a légi jármű adott időpontban kifejtett tevékenységének jellege határozza meg a légi jármű minősítését (*functional approach*).²⁹⁶ A fentiekből az következik, hogy egy állam polgári légi járművet is használhat katonai célokra, ilyen esetben azonban a polgári légi jármű átminősül katonai légi járműnek.²⁹⁷ Fontos megjegyezni, hogy a Chicagói Egyezmény 3. cikkének több fajta értelmezése létezik,²⁹⁸ és ezért az is könnyen előfordulhat, hogy egy adott légi járművet (járatot) az egyes államok különbözőképpen minősítenek.²⁹⁹ Különösen az vethet fel értelmezési kérdéseket, hogy a 3 cikk b) bekezdésben az állami légi járművekhez használt felsorolás kimerítő jellegű-e,³⁰⁰ illetve, hogy hogyan minősül az állami légi jármű abban az esetben, amikor azt polgári célokra használják,³⁰¹ de az úgynevezett vegyes helyzetek (polgári légi jármű lát el állami feladatot) megítélése sem egyértelmű.

Említést érdemel továbbá a légi járművek minősítése tekintetében a Nemzetközi Bíróság előtt folyt ún. légi permetezés ügy, amelyben Ecuador hivatkozott a Nicaragua-ügy azon megállapítására, hogy a kormány ellenőrzés alatt álló légi

²⁹⁵ ICAO Working paper: Misuse of civil aviation (Request from Cuba). Presented by the Secretary General C-WP/10588, 1997. 5. o.

²⁹⁶ MILDE (2012): i.m.. 73. o. Lásd továbbá MOYS: i.m. 61. o.

²⁹⁷ WOUTERS-VERHOEVEN: i.m. 3 o.

²⁹⁸ 2015-ben Magyarország is csatlakozott ahhoz a Chicagói Egyezmény szerződő államai egy csoportja által jegyzett - ICAO Jogi Bizottsághoz benyújtott - írásos beadványhoz, amely - az ICAO Főtitkárság 2013-as jogi elemzésére hivatkozással (lásd 288. lj.) - a légi jármű minősítéséből származó jogbizonytalanságokra hívja fel a figyelmet, köztük az ún. vegyes helyzetekre is (polgári légi jármű állami feladatot is ellát). Lásd ICAO LC/36-WP62-6. 29/9/15. Working paper. Legal Committee 36th Session. State/civil aircraft definition and its impact on aviation (Presented by Poland, Bulgaria, the Czech Republic, Cyprus, Greece, Lithuania, Romania, Slovakia, Slovenia and Hungary). https://www.icao.int/Meetings/LC36/Working_Papers/LC_36_-_WP_2-6.en.pdf (2019. április 11.). Az ICAO szerződő államok téma iránti érdeklensége miatt azonban 2018-ban lekerült a kérdés az ICAO Jogi Bizottság napirendjéről. Lásd ICAO Legal Committee – 37th Session, Working paper, LC/37-WP/2, 12/7/18. 2-3. o. https://www.icao.int/Meetings/LC37/Documents/LC_37-WP_2_EN.pdf (2019. április 11.)

²⁹⁹ HORNIK: i.m. 130. o. Magyarországon a következő fogalom meghatározás található a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 71. § 2. pontban: „állami légi jármű: a honvédelmi, vámhatósági, rendőrségi és határőrizeti szervek céljára szolgáló légi jármű.” Látható, hogy a Chicagói Egyezmény megfogalmazását követjük azzal az eltéréssel, hogy a határőrizeti szerveket is tartalmazza a felsorolás.

³⁰⁰ HORNIK: i.m. 138. o.

³⁰¹ Uo. 141 o.

járművek légtér-szuverenitás megsértését követik el, ha engedély nélkül berepülnek egy másik állam légterébe.³⁰² Az ecuadori beadvány szerint kolumbiai légi permetező légi járművek megsértették az ecuadori légteret is miközben kokacserje-ültetvényeket permeteztek Kolumbiában a levegőből.³⁰³ Kolumbia elismerte, hogy a légi permetezésre használt kolumbiai légi járművek nem jogosultak - engedély nélkül - egy másik állam légterében átrepülni.³⁰⁴ Az ügy érdekessége légijogi szempontból az, hogy mindezzel párhuzamosan Kolumbia azt is kifejti, hogy a légi permetezésre kifejezetten e célra tervezett légi járműveket használtak (feltehetőleg tehát polgári légi járműveket), amelyeket polgári pilóták vezettek.³⁰⁵ Tehát kolumbiai részről elfogadták azt az ecuadori álláspontot, hogy a szóban forgó alapvetően polgári légi járművek - felhasználásuk miatt - állami légi járműnek minősülnek és ezért légtér-szuverenitást sértenek, amennyiben engedély nélkül berepülnek egy másik állam légterébe.

3.10.2 Nemzetközi polgári repülésnek a Chicagói Egyezményrel ellentétes célokra való használata

A Chicagói Egyezmény nem határozza meg kifejezetten a céljait, hanem csak az ICAO céljai vannak meghatározva a 44. cikkben, illetve a preambulumban történik utalás a nemzetközi repülés közös céljaira, köztük a repülésbiztonságra.³⁰⁶ A polgári légi járművel való visszaélést elkövetheti egy

³⁰² Lásd 101. lj.

³⁰³ Légi permetezés ügy (Ecuador v. Kolumbia). I.C.J. Ecuador beadványa, Volume I., 2009. április 28. 265-266. o.

³⁰⁴ Légi permetezés ügy (Ecuador v. Kolumbia). I.C.J. Kolumbia válasza, Volume I., 2010. március 29. 34. o., 365-366. o.

³⁰⁵ Uo. 134-145. o.

³⁰⁶ Chicagói Egyezmény preambuluma: „...az alulírott kormányok megegyeztek bizonyos elvekben és szabályokban, annak érdekében, hogy a nemzetközi polgári repülést biztonságos és rendszeres módon fejlesszék,..”

állam (pl. kémkedés),³⁰⁷ vagy természetes személyek, függetlenül az államtól (pl. kábítószer-kereskedelem).³⁰⁸

3.10.2.1 A nemzetközi repülésnek a Chicagói Egyezmény céljaival ellentétes használata: például kémkedés, kábítószer-kereskedelem és a jog lehetőségei

A 3bis cikk tárgyalása során számos szerződő állam, így például a Szovjetunió, Kuba, Peru fejezte ki aggodalmát a polgári repülés Chicagói Egyezménnyel össze nem egyeztethető használata miatt. Példaként a kémkedési tevékenységet, a mérgező anyagok szétszórását, zsoldosok szállítását, fegyver-, és kábítószer-kereskedelem folytatását sorolták fel. Annak az aggodalmuknak adtak hangot, hogy ilyen esetekben nem áll fenn fegyveres támadás esete, ezért a 3bis cikk szerint nem alkalmazható a polgári légi jármű ellen fegyver, illetve az elfogás során nem veszélyeztethető a fedélzeten lévő személyek élete. Ezekben az esetekben tehát tiltott a fegyveralkalmazás a polgári légi járművel szemben, annak ellenére, hogy ezek a cselekmények valós nemzetbiztonsági érdekeket sértenek. E helyzetek kezelésére valójában más megoldások állnak a sértett állam rendelkezésére, úgymint a leszállás követelése, vagy utólag diplomáciai úton történő tiltakozás, esetleg a lajstromozás szerinti állam felelőssége megállapításának kezdeményezése. A leszállás követelése (elfogás) azonban nem veszélyeztetheti a fedélzeten található személyek életét. Amennyiben a fenti illegális tevékenységeket, mint például kémkedés, egy másik állam végzi (annak érdekében történik), akkor a polgári légi jármű akár katonai légi járműnek minősülhet, és ezáltal kikerül a Chicagói Egyezmény hatálya alól (lásd részletesebben ennek az alpontnak a végén).

A mai napig kérdés az erőszak tilalma és a polgári légi jármű nem megfelelő célokra való alkalmazása közötti megfelelő egyensúly megállapítása. 1996-ban

³⁰⁷A Chicagói Egyezmény 4. cikke tiltja az államok számára a nemzetközi repüléssel való visszaélést, amely így hangzik: „A Szerződő Államok egyetértenek abban, hogy a polgári repülést nem használják fel az Egyezmény célkitűzéseivel ellentétes célra.”

³⁰⁸ Lásd Chicagói Egyezmény 3bis cikk (b) pontban foglalt visszaélés.

Kuba nemzetközi légtérben - figyelmeztetés és elfogás nélkül - lelőtt két amerikai lajstromozású Cessna típusú polgári légi járművet, amely újra előtérbe állította ezt a vitát. A légi járműveket az ún. *Brothers in Rescue* menekülteket segítő amerikai NGO üzemeltette. A légi incidensben négy személy vesztette életét. Az ICAO kivizsgálás nem tudta megállapítani teljes bizonyossággal, hogy a légi járművek berepültek-e kubai légtérbe, mivel ellentmondtak egymásnak a Kuba és az Egyesült Államok által rendelkezésre bocsátott adatok.³⁰⁹ Kuba azzal védekezett, hogy nagyon gyakoriak voltak az Egyesült Államokban lajstromozott polgári légi járművekkel Kuba légtér-szuverenitása ellen elkövetett légtérsértések, amelyek megelőzése érdekében nem tett semmit az Egyesült Államok. Kubai álláspont szerint kérdéses volt a légi járművek polgári jellege is.³¹⁰ Az ICAO Tanács is elítélte a légi járművek lelövését és egyben emlékeztetett a szerződő államok azon kötelezettségére, hogy tiltsák meg az általuk lajstromozott polgári légi járműveknek a Chicagói Egyezményvel ellentétes célokra való felhasználását. Tehát az ICAO Tanács részéről nem a Chicagói Egyezmény 4. cikkére gondoltak, amelyben foglalt visszaéléseket kizárólag államok követhetik el, hanem a 3bis cikk b) és d) pontjára, amely már magában foglalja a természetes személyek által elkövethető visszaéléseket is. Az utóbbi esetben a 3bis cikk alapján a lajstromozó állam kizárólag azért felelős, hogy jogszabályaiban tiltsa meg az általa lajstromozott (polgári) légi járművekkel (külföldön) való visszaélést.

Az ENSZ Biztonsági Tanácsa előtti vitában végül Oroszország és Kína tartózkodott a Kubát elítélő 1067. (1996) számú határozat elfogadásától. A Biztonsági Tanács előtti vitában Kuba azzal védekezett, hogy a polgári légi járművek polgári jellege kérdéses volt. Emlékeztettek, hogy a Cessna repülőgépek polgári és katonai célokra egyaránt felhasználhatók. Kuba szerint az Egyesült Államok nem tett meg mindent, hogy megakadályozza a szóban forgó polgári légi járművek Chicagói Egyezményvel ellentétes célokra való felhasználását. Az Oroszországi Föderáció arra hívta fel a figyelmet, hogy a *Brothers in Rescue* szervezet céljai nem voltak összeegyeztethetők a Chicagói Egyezmény céljaival. Azt nehezményezték továbbá, hogy a határozat-tervezet nem alakított ki

³⁰⁹ UN Security Council Press release. 1996. július 27. <http://www.un.org/press/en/1996/19960727.sc6247.html> (2019. január)

³¹⁰ AUGUSTIN: i.m. 93 o., 95 o., 99 o., 108. o.

megfelelő egyensúlyt a polgári légi jármű elleni erőszak tilalma, illetve a polgári légi járművek nem megfelelő célokra történő alkalmazása között. Kína arra hívta fel a figyelmet, hogy az erőszak alkalmazásának tilalma mellett a területi szuverenitás sérthetlensége, valamint a polgári légi közlekedéssel való visszaélés alapelveit is tiszteletben kell tartani.³¹¹

A kubai légi incidens másik jellegzetessége, hogy azt az Amerika-közi Emberi Jogi Bizottság is tárgyalta. A Bizottság ítéletében megállapította, hogy Kuba megsértette a négy légi incidensben elhunyt személy élethez való jogát, valamint a hozzátartozók tisztességes eljáráshoz való jogát, mivel nem vizsgálta ki az ügyet az elkövetők felelősségre vonása érdekében és nem biztosított kártérítést a halálesetekkel kapcsolatban.³¹²

A polgári légi járművel való állami kémkedés esetében olyan értelmezés is elképzelhető, hogy a kémkedés ténye katonai tevékenység, amely katonai légi járművé minősíti a polgári légi járművet, megfosztva azt a Chicagói Egyezményben biztosított védelemtől. A békeidőben egy állam javára való kémkedésre való hivatkozással azonban könnyen vissza lehet élni, ezért nem javasolt ezen érvrendszer elfogadása. A polgári légi járművön utazó ártatlan utasok életének védelmében is célszerű olyan értelmezést elfogadni, amely nem minősíti katonai légi járműnek a békeidőben kémkedést végző polgári légi járművet.³¹³ Hasonlóan nehéz értelmezési kérdéseket vet fel például az utasokat szállító polgári légi járművel történő fegyverszállítás békeidőben.³¹⁴ Ebben az esetben is a légi jármű kettős funkciót lát el (ún. vegyes helyzet), mivel egyrészt utasokat, másrészt hadianyagot szállít.

Jelen értekezés szerzőjének értelmezése szerint az ártatlan utasok védelmében célszerű azt az értelmezést elfogadni, hogy egy állam megbízásából fegyvert

³¹¹ UN Security Council Press release 1996. július 27.

³¹² Inter-American Commission on Human Rights Organization of American States. Report No. 86/99 Case 11.589 Armando Alejandro Jr., Carlos Costa, Mario De La Pena, and Pablo Morales Cuba September 29, 1999. 53-54. bekezdések. <https://www.cidh.oas.org/annualrep/99eng/Merits/Cuba11.589.htm> (2019. április 11.)

³¹³ Lásd Egyesült Királyság és Kanada felszólalását. Lásd 238. lj. és 244. lj.

³¹⁴ A Chicagói Egyezmény 35. cikk a) bekezdése nem tiltja a hadianyag polgári légi járművel történő szállítását, de annak engedélyezését az átrepült szerződő állam hozzájárulásához köti.

szállító, vagy kémkedést végrehajtó polgári légi jármű nem minősül katonai légi járműnek, hiszen nem hajt végre fegyveres támadást. A polgári légi jármű által történő fegyverszállítás fegyveres összeütközés során is felmerülhet (lásd 3.18 pontban). Amennyiben egy légi jármű a Chicagói Egyezmény alapján katonai légi járműnek minősül az nem jelenti, ugyanakkor, automatikusan azt, hogy azt le lehet lőni (állami légi jármű elleni fegyverhasználatról lásd. 3.13.2 pontot).

3.10.2.2 A nemzetközi repülésnek a Chicagói Egyezmény céljaival ellentétes használata: polgári légi jármű fegyverként való használata emberéletek kioltása céljából – ahogy a német Alkotmánybíróság látta

Az ICAO Közgyűlés 25. Rendkívüli Ülésén elhangzott állami felszólalásokból az derül ki, hogy a jelenlévők nem számoltak a 2001. szeptember 11-én használt elkövetési móddal. Jelen értekezés szerzőjének értelmezése szerint a polgári légi járműnek terroristák által földi célpontok ellen fegyverként való használata esetén a légi jármű nem veszti el automatikusan polgári légi jármű minősítését a Chicagói Egyezmény alapján, mivel a szóban forgó légi jármű nem egy másik állam szolgálatában áll.³¹⁵ A Chicagói Egyezmény két típusú légi járművet ismer, nevezetesen a polgári és az állami légi járművet. Az állami (katonai) légi jármű definíciójának része, hogy az az államhoz kapcsolódik, az az állam szolgálatában áll (lásd részletesen a 3.10.1 pontban). Amennyiben például terroristák eltérítenek egy polgári légi járművet azért, hogy azt fegyverként használják fel földi célpontok, köztük a fedélzeten nem tartózkodó emberek ellen, akkor az a légi jármű nem válik automatikusan katonai légi járművé a Chicagói Egyezmény értelmében. Mindez azt jelenti, hogy a Chicagói Egyezmény és annak 3bis cikke továbbra is vonatkozik rá. Fontos ugyanakkor megjegyezni, hogy az ismertetett esetek megítélésében a nemzetközi emberi jogi szabályok is kitüntetett szerepet játszanak. Így például, amennyiben az eltérített polgári légi jármű esetén kizárólag

³¹⁵ Hasonló álláspontról más gondolatmenet alapján lásd GEIB: i.m. 242. o. Lásd még SIPOS (2018): i.m. 93. o.

terroristák tartózkodnak a légi járművön, akiknek a tevékenysége nem tudható be egy másik államnak, akkor más (harmadik) személyek jogtalan erőszakkal szembeni védelme érdekében - a lenn ismertető német alkotmánybíróági ítélet szerint képviselt álláspont szerint - lelőhető a támadó célra felhasznált polgári légi jármű. Minthogy az emberi jogok - jelen esetben a földön tartózkodó potenciális áldozatok élethez való jogának - védelme az államoknak az ENSZ Alapokmányából származó kötelezettsége, ekként a lelövés nem sérti a Chicagói Egyezmény 3bis cikkét.³¹⁶ Ugyanakkor olyan értelmezés is elképzelhető, hogy ebben az esetben (azaz amikor csak terroristák vannak a légi járművön) a lelövés ellentétes a Chicagói Egyezmény 3bis cikkében foglalt általános fegyverhasználati tilalommal. Ezen utóbbi értelmezés szerint tehát szembekerül egymással a légi jogi és az emberi jogi értelmezés.

Az emberi jogi vonatkozások előtérbe kerülésének egyik jelentős példája a német Alkotmánybíróság 2016. február 15-én hozott ítélete.³¹⁷ A taláros testület azt vizsgálta, hogy jogszerű-e azon német jogszabály, amely legvégső esetben³¹⁸ lehetővé tette volna fegyveres erőszak alkalmazását olyan ártatlan embereket szállító légi jármű ellen, amelyet emberéletek kioltására akarnak felhasználni (*Gesetz zur Neuregelung von Luftsicherheitsaufgaben*).³¹⁹ Az alkotmányos panaszt megfogalmazók azt rótták a törvény számlájára, hogy az lehetővé teszi az állam számára a bűncselekmény elkövetésében vétlen személyek szándékos megölését.³²⁰ Továbbá kifejtették, hogy az állam nem védheti az állampolgárok többségét úgy, hogy közben szándékosan megöli az állampolgárok egy kisebb

³¹⁶ SÜLYOK Gábor: A terrorcselekmény elkövetéséhez használt polgári légi jármű lelövésének nemzetközi jogi és alkotmányjogi megítélése. *Fundamentum*, 3 szám, 2005. 343. o.

³¹⁷ A magyar nemzetközi jogi szakirodalomban már a német alkotmánybíróági ítéletet megelőzően megjelent olyan tanulmány, amely megelőlegezve a német Alkotmánybíróság későbbi következtetéseit felhívta a figyelmet az utasok emberi jogainak meghatározó szerepére. Lásd SÜLYOK Gábor: A terrorcselekmény elkövetéséhez használt polgári légi járművek lelövésének ...

³¹⁸ Leszállásra kényszerítés, figyelmeztető lövések leadása és egyéb lépéseket követő legvégső esetben.

³¹⁹ Judgment of the First Senate of 15 February 2006 on the basis of the oral hearing of 9 November 2005 – 1 BvR 357/05. 8. pont, 26. pont. A német törvény szóban forgó 14 (3) cikke a következőképpen hangzott: The direct use of armed force is permitted only if, considering the circumstances, it appears that the aircraft is intended to be used for the killing of human beings, and if that use of armed force is the only available means to avert that present danger.

http://www.bverfg.de/entscheidungen/rs20060215_1bvr035705en.html (2019. április 11.)

³²⁰ Uo. 34. pont.

csoportját, jelen esetben az ártatlan személyzetet és az utasokat.³²¹ A *Bundesrat* és a szövetségi kormány álláspontja az volt, hogy csak a legvégső esetben alkalmazandó jogszabállyal nagyobb számú ember életét lehet megmenteni, mint a légi járművön utazó utasok száma. Véleményük az volt, hogy nem a törvény, hanem a gépeltérítők fosztják meg az utasokat emberi méltóságuktól, az utasok a fegyverként használt légi jármű részét képezik, amely kockázatot vállalják azért, hogy repülőre szállnak. Emlékeztettek arra, hogy az utasokat amúgy sem lehet megmenteni. Hangsúlyozták továbbá, hogy az állam nemcsak az utasok életének biztosításáért felelős.³²²

A német Alkotmánybíróság egyáltalán nem analizálta a 3bis cikket, hanem német belső hatásköri kérdések vizsgálata mellett³²³ emberi jogi szempontból is elemezte a jogszabály jogszerűségét. Az ítélet vélhetően polgári légi jármű elleni fegyveres erőszak alkalmazásáról szól, mivel az érvelés a békeidőben hatályban lévő jogszabályokat veszi alapul.

Ítéletében a karlsruhei testület kimondta, hogy a jogszabály ellentétes a német alaptörvény élethez való jogot kimondó 2.2 cikkével, valamint az alaptörvény emberi méltóság garantálását kimondó 1.1 cikkével.³²⁴ Amennyiben pilóta nélküli a légi jármű, vagy csak az elkövetők tartózkodnak rajta, akkor nem ellentétes a német Alkotmánnyal a légi jármű elleni fegyveres erőszak alkalmazása, mondta ki az Alkotmánybíróság.³²⁵ Ugyanakkor az utóbbi esetben figyelemmel kell lenni arra is, hogy a lelövessel fenyegetett légi jármű lezuhanó roncsai ártatlan személyek életét veszélyeztethetik.³²⁶ Az Alkotmánybíróság ítéletében megállapította, hogy az emberi élet védelme módjának meghatározása az állami szervek felelőssége, amelynek keretében eldönthetik, hogy melyik, az Alkotmánnyal összhangban lévő megoldást választják. A légi jármű lelövését lehetővé tevő törvényi rendelkezés azonban nem tartozik az Alkotmánnyal

³²¹ Uo. 35. pont.

³²² Uo. 44-45. pontok, 51. pont, 53. pont.

³²³ A főkérdés az volt, hogy természeti vagy egyéb katasztrófa bekövetkezése, vagy annak küszöbön állása esetén a szövetségi hadsereg nyújthat-e olyan segítséget a tartományi rendőrségeknek, amely során katonai fegyvereket használ. Az Alkotmánybíróság válasza nemleges volt. Ítélet 105. pont, 114. pont.

³²⁴ Judgment of the First Senate of 15 February 2006 on the basis of the oral hearing of 9 November 2005 – 1 BvR 357/05. 116. pont.

³²⁵ Uo. 116. pont, 118. pont, 140. pont. Lásd továbbá SÜLYÖK (2005): i.m. 43. o.

³²⁶ Uo., 144. pont, 151. pont.

összhangban lévő megoldási módok közé, ugyanis az államnak az ártatlan utasok életét is védenie kell.

Az a tény, hogy a légi jármű lelövésével más emberek életét lehet megmenteni, még nem változtat azon, hogy a légi jármű lelövését lehetővé tevő törvény szerinti eljárás sérti az élethez való jogot és az emberi méltóságot.³²⁷ Az utasok élethez való jogát nem korlátozhatja azon érvelés, hogy az utasok amúgy is a légi járműből létrejött fegyver „részét képezik”, ugyanis ezen érvelés megfosztja az ártatlan utasokat emberi méltóságuktól és emberi minőségüktől, és már nem tekinti e személyeket embernek, hanem csupán tárgyakká. Ez nem fér össze az alaptörvény ember koncepciójával, és azzal az elképzeléssel, hogy az ember szabadon határozza meg önmagát.³²⁸ Azért is ellentétes ez a jogszabály az élethez való joggal és az emberi méltósággal, mert olyan embereket érint, akik semmilyen befolyással nem bírtak az őket érintő helyzet kialakulására. Ezek az emberek kétségbeejtő helyzetben vannak, képtelenek elmenekülni és nem képesek önállóan irányítani sorsuk alakulását. E személyek nem csupán a bűncselekmény áldozatai, hanem az állami fellépés elszenvedői is lesznek, mivel tárgyként kezelik őket megfosztva emberi méltóságuktól és alapvető jogaiktól.³²⁹

Az Alkotmánybíróság emlékeztetett arra, hogy a vitatott német törvény által kezelni kívánt esetekben nehéz pontos képet kialakítani az adott helyzetről, és megállapítani a repülőgépet eltérítő személyek pontos szándékát. Így könnyen előfordulhat, hogy tények helyett csak feltételezéseken alapulhat az erőszak alkalmazásáról szóló döntés. Mivel a német légtér viszonylag kicsi, a döntéshozók hatalmas időnyomásban lennének döntésük meghozatalánál és fennállna annak a veszélye, hogy nem megalapozott döntést hoznak.³³⁰ Az Alkotmánybíróság utalt rá, hogy nem vizsgálta a kérdés büntetőjogi vetületeit.³³¹

A német Alkotmánybíróság ítéletét kritizáló vélemények általában arra szokták felhívni a figyelmet, hogy a döntés mögött az állt, hogy német értelmezés szerint

³²⁷ Uo. 135-137. pontok. Hasonló következtetés tekintetében lásd SÜLYÖK (2005): i.m. 43. o.

³²⁸ Uo. 134. pont.

³²⁹ Uo. 122-124. pontok.

³³⁰ Uo. 125-129. pontok. Lásd még SÜLYÖK: i.m. 34 o.

³³¹ Uo. 130. pont.

az eltérített légi jármű által keletkeztetett veszély nem honvédelmi, hanem belbiztonsági kérdés,³³² és a német hadsereg pedig nem alkalmazhat fegyveres erőszakot belföldön.³³³ Érdeemes arra utalni, hogy a hatásköri kérdések nem érintik a karlsruhei testület emberi jogi megállapításait. Vannak azonban emberi jogi, büntetőjogi és morális-filozófiai fenntartások is a német Alkotmánybíróság ítéletével kapcsolatban, amelyek általában azt hangsúlyozzák, hogy a karlsruhei testület emberi méltóság értelmezése nem helyes, az állam alkalmazhat arányosságot, és ennek jegyében az állam pozitív kötelezettsége (földön tartózkodó személyek megvédése) felülírhatja a negatív kötelezettséget (a fedélzeten tartózkodó személyek élete elvételének tilalma).³³⁴

2008-ban a lengyel Alkotmánybíróság a német Alkotmánybírósághoz hasonló szellemben nyilvánította alkotmányellenesnek az élethez való jogra és az emberi méltóságra hivatkozással azt a lengyel törvényt, amely a terroristák által hatalomba kerített légi jármű lelövését engedélyezte volna.³³⁵ A lengyel testület többek között megállapította, hogy nem lehet azért megölni embereket, hogy azáltal mások életét védjük. Az emberi életet nem lehet összehasonlító analízisnek alávetni.³³⁶

³³² Loïc GRARD: Le droit et l'exercice de la souveraineté dans l'espace aérien. *Les Ateliers du CESA*, 2006. 29. o. és Anne DE LUCA: L'emploi de la force aérienne contre les aéronefs civils. Du terrorisme aérien à la légitime de défense. *ASPJ Afrique & Francophonie* – 3^e trimestre 2012. 54. o.

³³³ A helyzet azonban a közelmúltban változott. A német Alkotmánybíróság 2012-ben hozott ítéletében ugyanis engedélyezte kivételes esetekben a német Kormány testületi döntése alapján a német hadsereg fegyveres belföldi bevetését terrortámadások esetén. Az ítélet, ugyanakkor, nem írta felül a légi jármű elleni fegyverhasználat tárgyában 2006-ban hozott német AB ítéletben foglaltakat.

https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Entscheidungen/EN/2012/07/up20120703_2pbvu000111en.html (2019. április 11.)

³³⁴ Például Lukas Frederik MÜLLER: Identifying German approaches to terror – How the Constitution shapes legislation allowing the shooting down of a hijacked plane. 19 *German Law Journal*, No. 1 (2018). 134. o., Tatjana HÖRLE: Shooting down a hijacked plane – the German discussion and beyond. *Criminal law and philosophy*, 3:111-131 (2009). 128. o., ZAKARIÁS Kinga Rita: *Az emberi méltósághoz való alapjog. Összehasonlító jogi elemzés a német és a magyar alkotmánybírósági gyakorlat tükrében*. Doktori értekezés. Pázmány Péter Katolikus Egyetem, Budapest, 2017. 264-266. o.

³³⁵ <http://trybunal.gov.pl/en/case-list/judicial-decisions/art/6144-permissibility-of-shooting-down-a-passenger-aircraft-in-the-event-of-a-danger-that-it-has-been-used/> (2019. április 11.)

³³⁶ POLKOWKA: i.m. 593-594. o.

3.10.2.3 Az egyéni vagy kollektív önvédelem természetes jogának kiterjesztő jellegű értelmezése

Egy állam által egy másik állam ellen elkövetett fegyveres támadás esetén a fegyveres támadáshoz felhasznált polgári légi jármű már nem polgárinak, hanem államinak (katonainak) minősül, ezért erre a légi járműre már nem alkalmazhatók a Chicagói Egyezményben foglaltak.³³⁷ Ilyen esetben ugyanis az állam és a légi jármű szoros kapcsolatba kerül egymással és ennek során a légi jármű alkalmazása betudható lesz az államnak.

A fegyveres támadás fogalmának tág értelmezésével a 3bis cikkben alkalmazott tiltások kivételi körének hatályát is ki lehet bővíteni. Az eltérő értelmezés egyik példája a 25. Rendkívüli Közgyűlés során a pakisztáni álláspont, amelyben azt fejtették ki, hogy a szuverenitást szándékosan megsértő és figyelmeztetések ellenére érzékeny létesítmények felé haladó (polgári) légi jármű ellen az ENSZ Alapokmány 51. cikke alapján van lehetőség fellépni. Ezen értelmezés nem biztos, hogy összhangban van a fegyveres támadás nemzetközi jogban általánosan elfogadott értelmezésével. A kivételi kört tágíthatja az is, ha egy állam fegyveres támadásnak minősíti a nem állami szereplők által, polgári légi járművel elkövetett támadást. Egy ilyen érvelés szerint a nem állami szereplők elleni fellépés a nemzetközi jog alapján jogossá válik, ami kivételt jelent a 3bis cikkben foglalt erőszak alkalmazásának tilalom alól.³³⁸

³³⁷ Lásd Egyesült Királyság felszólalása az ICAO Közgyűlés 25. Rendkívüli Ülésén lásd: 238. lj. , Ghána felszólalása ugyanott lásd 236. lj., Új-Zéland felszólalása ugyanott lásd 245. lj. AUGUSTIN: i.m. 212. o.

³³⁸ Anthony AUST: *Handbook of International Law*. Cambridge University Press, 2011. 326. o. Aust szerint az ENSZ Alapokmány 51. cikke lehetőséget biztosít arra, hogy a terroristák által eltérített polgári légi jármű ellen fegyveres erőszakot alkalmazzon egy állam a nagyobb számú potenciális földi áldozat megmentése érdekében. Ezért a szeptember 11-én eltérített polgári légi járműveket is le lehetett volna lőni, ha az Egyesült Államoknak előzetesen tudomására jut a géptérítők valódi szándéka. Lásd még SHREWSBERRY: i.m. 152-153. o. Shrewsbery szerint valódi lehetőség az, hogy a szeptember 11-i események következtében csökkent az a nemzetközi küszöb, amely a polgári légi járművek elleni erőszak alkalmazására vonatkozik. Néhány állam most már afelé hajlik, hogy a nemzetközi harag ellenére is fegyveres erőszakot alkalmazzon egy másik állam légi járműve ellen, ha azt fegyverként használják. A 3bis cikk jövője is kétséges. A 3bis cikkben a tartózkodnia kell kifejezést úgy kell módosítani, hogy az megengedje az állam általi erőszak alkalmazását olyan légi jármű ellen, amellyel kapcsolatban alapos joggal merül fel, hogy fegyverként használják az állam ellen. Mindenesetre az világos, hogy ilyen esetekben az Egyesült Államok készen áll fegyveres erőszakot alkalmazni, függetlenül attól, hogy vannak-e utasok a fedélzeten.

Megjelenik továbbá az indokok között a szükséghelyzet is (*necessity*),³³⁹ mint a nemzetközi jogi felelősség alóli mentesítést biztosító körülmény. Itt szükséges megjegyezni, hogy jelen értekezés szerzője szerint az államok nemzetközi jogi felelőssége alóli kimentést biztosító szükséghelyzet nem írhatja felül a légijogban meghatározott fegyverhasználati tilalmat még akkor sem, ha nem mutatkozik más megoldás az eltérített légi jármű elleni fellépésre, csak a lelövés. A humanitárius intervenció és a szükséghelyzet összehasonlítása során is megállapításra került, hogy a fegyveres erőszak felhatalmazás nélküli alkalmazása ellentétes egy állam és a nemzetközi közösség érdekeivel,³⁴⁰ aminek következtében az nem felel meg a szükséghelyzet kimentési feltételeinek.³⁴¹

Fontos azonban látni, hogy a fent ismertetett relatíve szélsőséges értelmezés esetében is legvégső megoldásként az emberi jogi normák és a nemzetközi humanitárius jog védelmet biztosít az ártatlan utasok számára.³⁴²

A 3bis cikk egy másik lehetséges megkerülése az lehet, ha az ENSZ Alapokmányban foglalt szuverenitás elvére hivatkozik egy állam, ami kivételt jelenthet a 3bis cikkben foglalt általános fegyverhasználati tilalom alól.³⁴³ Ilyen

Lásd még Brian F. FOONT: Shooting down civil aircraft: Is there an international law? *Journal of Air Law and Commerce*, 695 (2007). 724-725. o. Foont szerint a nemzetközi jognak nincsenek kifejezett és univerzálisan elfogadott rendelkezései a légi jármű elleni erőszak korlátozására vonatkozóan. Csak olyan elég széles körben elfogadott szabályok vannak, amelyek eléggé korlátozzák az erőszak alkalmazását a légtér-szuverenitást megsértő légi járművel szemben. Foont egy kritérium rendszert dolgozott ki, amely az erőszak alkalmazását határozza meg. Szerinte ez a kritériumrendszer visszatartja az erőszak alkalmazását addig, amíg kiderül, hogy katonai fenyegetésről, vagy ahhoz nagyon hasonló helyzetről van szó, amely terrorista eredetű és emberek életét veszélyezteti. Ezen utóbbi esetben hasonló válasz adható, mint a fegyveres fenyegetés esetén.

³³⁹ DE LUCA: i.m. 53-55. o. De Luca értelmezése szerint a nemzetközi jogban a szükséghelyzet az, amely a békés megoldások kimerítése után lehetőséget biztosít a terroristák által eltérített polgári légi jármű lelövésére.

³⁴⁰ SÜLYOK Gábor: *A humanitárius intervenció elmélete és gyakorlata*. Ph.D. értekezés, Miskolci Egyetem ÁJK, Miskolc, 2003. 156. o.

³⁴¹ „Az állam nem hivatkozhat a szükséghelyzetre (...) kivéve, ha és következik a két konjunktív feltétellel megvalósuló korlátozásából:

- i) nemzetközi kötelezettségének megsértése az egyetlen eszköz az állam számára lényeges érdekének súlyos és közvetlen veszély elleni megvédésére, és
- ii) nem csorbítja súlyosan azon államnak, vagy államoknak, vagy a nemzetközi közösségnek mint egésznek lényeges érdekét, amelyekkel szemben a kötelezettség fennáll.” Lásd BRUHÁCS János: *Nemzetközi Jog I*. Dialóg Campus Kiadó, Nordex Kft., Budapest, 2014. 180. bekezdés, 6. pont.

³⁴² SÜLYOK (2005): i.m. 30-56 o.

³⁴³ GEIB: i.m. 255. o.

értelmezés esetleges elfogadása esetén is meg kell jegyezni, hogy a belső jogon alapuló intézkedések nem kerülhetik meg a nemzetközi emberi jogi szabályokat, úgymint az élethez való jog és az emberi méltósághoz való jog védelmét.

3.10.3 NATO Renegade koncepció és annak magyarországi végrehajtása

A NATO a 2001. szeptember 11-i terrortámadásokra válaszul fogadta el az ún. Renegade műveleti tervet a terroristák által eltérített polgári légi járművek elleni hatékony fellépés céljából. A terv nem nyilvános, de a nyilatkozatokból kikövetkeztethető, hogy legvégső esetben a légi jármű megsemmisítése is engedélyezett.³⁴⁴ Magyarországon a honvédelemről és a Magyar Honvédségről, valamint a különleges jogrendben bevezethető intézkedésekről szóló 2011. évi CXIII. törvény³⁴⁵ 62 § (3) bekezdése mondja ki a polgári légi jármű

³⁴⁴ <https://honvedelem.hu/cikk/renegade> (2019. április 11.)

³⁴⁵ 40. A légiereőre vonatkozó különös fegyverhasználati szabályok

62. § (1) A Magyarország légtérének oltalmazásában részt vevő szövetségi és nemzeti légvédelmi készenléti erők feladatköre a légtérrel megsértő, vagy jogosulatlanul igénybe vevő, az azonosítatlan, ismeretlen szándékkal repülést végző vagy ott ellenséges tevékenységet folytató, repülési szabályt sértő, továbbá a bajbajutott légi járművekre terjed ki.

(2) A szövetség által meghatározott NATO felelősségi körzet légtérének oltalmazásában részt vevő, NATO műveleti alárendeltségű légvédelmi készenléti erők a stratégiai parancsnok alárendeltségében, a NATO regionális illetékes parancsnokának irányítása alatt teljesítik szolgálatukat.

(3) A Magyarország légtérének oltalmazásában részt vevő nemzeti és szövetséges légvédelmi készenléti erők fegyvereivel figyelmeztető vagy megsemmisítő tűz nyitható az ország légtérében tartózkodó légi járműre, ha az

a) fedélzeti fegyverzetét alkalmazza, vagy

b) más módon fegyverrel vagy eszközzel az élet- és vagyónbiztonságot veszélyeztető súlyos, erőszakos cselekményt követ el, illetve katasztrófát idéz elő, vagy

c) egyértelműen arra lehet következtetni, hogy az a) vagy a b) pont szerinti cselekmény elkövetésére törekszik, és a légvédelmi készenléti erők felszólításának szándékosan nem tesz eleget.

(4) Az (3) bekezdés c) pontja szerinti esetben a felszólítás, és a figyelmeztető tűz mellőzhető, ha az eset összes körülményei folytán arra már nincs idő, és a késedelem az élet- és vagyónbiztonság sérelmével járna.

(5) A NATO műveleti alárendeltségében levő magyar vagy a szövetség más tagállama légvédelmi készenléti erői magyar légtérben történő figyelmeztető vagy megsemmisítő tüze kiváltására vonatkozó parancs végrehajtására csak a Honvédség légiereő ügyeletes parancsnokának megerősítésével kerülhet sor.

(6) A nemzeti alárendeltségű légvédelmi készenléti szolgálatot ellátó erők figyelmeztető vagy megsemmisítő tüze kiváltására vonatkozó parancsot a Honvédség légiereő ügyeletes parancsnoka adhat.

(7) Az elfogást végrehajtó repülőgép vezetője az ellene irányuló közvetlen támadás elhárítása érdekében - azonnali jelentési kötelezettség mellett - saját elhatározása alapján tüzet nyithat.

(8) A (3)-(7) bekezdés szerinti eseményekről haladéktalanul jelentést kell tenni a honvédelemért felelős miniszternek, aki tájékoztatja a miniszterelnököt. Az eseményről és a

megsemmisítésének lehetőségét.³⁴⁶ Erre többek között abban az esetben kerülhet sor, amikor a légi jármű más módon (azaz nem fedélzeti fegyver alkalmazásával) élet- és vagyonbiztonságot veszélyeztető erőszakos cselekményt követ el, vagy annak elkövetésére törekszik és nem tesz eleget a felszólításnak. A tűzparancsot a nemzeti alárendeltségű légvédelmi készenléti szolgálatot ellátó erők részére a Honvédség légierő ügyeletes tábornoka adhatja ki, amelyről a honvédelmi minisztert haladéktalanul tájékoztatni kell, aki a miniszterelnököt tájékoztatja. A honvédelemről szóló törvény fenn idézet szakasza szorosan kapcsolódik az Alaptörvény váratlan támadásról szóló 52. cikkéhez. Létezik továbbá egy Kormányhatározat a Renegade műveleti terv hazai végrehajtásával kapcsolatos feladatok meghatározásáról.³⁴⁷

3.10.4 A 2001. szeptember 11-i terrorcselekmények során a polgári légi járművek ellen alkalmazott fegyveres erőszak jogszerűsége

Általánosan elfogadott feltevés, hogy az egyik 2001. szeptember 11-én eltérített légi jármű az utasok hősiességé miatt semmisült meg a földbe zuhanva. Így ebben az esetben a 3bis cikk alkalmazásának kérdése sem merülhet fel, mivel nem volt állami fegyverhasználat a légi jármű ellen.

Amennyiben az amerikai légierő 2001. szeptember 11-én lelőtte volna az eltérített polgári légi járműveket, akkor nem merült volna fel a Chicagói Egyezmény 3bis cikkének alkalmazhatósága, mivel belföldi amerikai lajstromozású légi járművekről volt szó. Amennyiben nemzetközi légi járatról lett volna szó a Chicagói Egyezmény 3bis cikke alkalmazásra került volna, mivel az szokásjogi szabály és köti az azt nem ratifikáló Egyesült Államokat is. A 3bis cikk alapján jogos lett volna a fegyveres erőszak alkalmazása, ha az Egyesült Államokat

megtett intézkedésekről a Kormány az Országgyűlést és a köztársasági elnököt haladéktalanul tájékoztatja.

³⁴⁶ A Renegade műveleti terv hazai végrehajtásának részletes és átfogó kifejtéséről lásd SÜLYÖK Gábor: A terrorcselekmények elkövetéséhez használt polgári légi jármű lelövésének alkotmányjogi megítélése az új szabályozási környezetben. In: BARTKÓ Róbert (szerk.): *A terrorizmus elleni küzdelem aktuális kérdései a XXI. században*. Gondolat Kiadó, Budapest, 2019. 35-60. o.

³⁴⁷ 3008/2004 (III.10.) Korm. határozat.

fegyveres támadás éri, és így az Egyesült Államok az Egyesült Nemzetek Alapokmányának 51. cikke alapján önvédelmi helyzetbe kerül. A 2001. szeptember 11-i támadás pontos minősítése többfajta értelmezésre ad okot, különösen a külföldi államnak való betudhatóság kérdésében, mivel a szeptember 11-i támadások a terroristákat befogadó tálibokhoz volt kapcsolható. Amennyiben elfogadjuk azt az értelmezést, hogy a 2001. szeptember 11-i támadás fegyveres támadás volt az Egyesült Államok ellen,³⁴⁸ akkor a Chicagói Egyezmény 3bis cikk alapján jogszerű lett volna a polgári légi járművek elleni fegyver alkalmazása. Kérdés, ugyanakkor, hogy hogyan lehet megállapítani a néhány percnyi rendelkezésre álló idő alatt, hogy a polgári utasokkal teli polgári légi járművet olyan terroristák vezetnek, akik tevékenysége betudható egy idegen államnak. Megjegyzendő végül, hogy a légi járművek lelövése belső járatok esetében is ellentétben áll a (nemzetközi) emberi jogi szabályokkal, amennyiben elfogadjuk a vonatkozó emberi jogi értelmezést.

3.11 Összegzés

Hosszú viták után az ICAO Közgyűlés 25. Rendkívüli Ülése konszenzussal fogadta el a Chicagói Egyezmény 3bis cikkét. A végkimenetel sokáig kérdéses volt, hiszen a Szovjetunió és szövetségesei azt is megkérdőjelezték, hogy szükség van-e egyáltalán a Chicagói Egyezmény törzsszövegének módosítására. A 3bis cikk szigorúan tiltotta meg polgári légi jármű elleni fegyverhasználatot. Mai napig kérdés ugyanakkor, hogy a korabeli szokásjogot megszorítóan, vagy tágan értelmezte-e a 3bis cikk. Az ICAO Közgyűlés 25. Rendkívüli ülésén lefolytatott viták arra engednek következtetni, hogy a 3bis cikk szűkebben állapította meg az erőszak alkalmazása alóli kivételi köröket, mint a korabeli szokásjog.

³⁴⁸ VALKI László: A szeptember 11-i terrortámadás és a nemzetközi jog. In: *Válaszok a terrorizmusra avagy van-e út az afganisztáni „vadászattól” a fenntartható globalizációig*. SVKH-CHARTAPRESS, Budapest, 2002. 116. o., 119. o. Valki László többek között megállapítja, hogy a szeptember 11-én végrehajtott terrortámadás agresszió volt, és az Egyesült Államok jogszerűen élhetett az önvédelem jogával a terroristákat befogadó és azokat támogató állammal szemben.

Függetlenül attól, hogy a 3bis cikkben foglaltakat az ENSZ Alapokmány 2. cikk (4) bekezdés szerinti erőszak tilalomnak tekintjük vagy sem, a 3bis cikkben foglalt fegyverhasználati tilalom érvényes egy állam és egy külföldi lajstromozású polgári légi jármű, illetve a nemzetközi forgalomban résztvevő saját lajstromozású légi jármű viszonylatában. Akkor szűnik csak meg a 3bis cikk szerinti védelem, ha az adott légi jármű állami feladatot lát el és ezért állami légi járműnek minősül. A másik kivétel a fegyverhasználati tilalom alól a fegyveres támadás esetén fennálló állami önvédelmi jog. A nemzetközi jogban az önvédelemhez való jog alkalmazásának feltétele a fegyveres támadás. Amennyiben a fegyveres támadást az egyik állam légi járművel hajtja végre, akkor az a légi jármű már azon állam nevében fellépő állami (katonai) repülőgéppnek minősül, így nem alkalmazható rá a Chicagói Egyezményben foglalt védelem. Az egyéb lehetséges kivételek az állami fegyverhasználati tilalom alól, mint például

- Chicagói Egyezmény 89. cikkének alkalmazása;
- szükséghelyzet, végszükség;
- a polgári légi jármű Chicagói Egyezmény céljaival ellentétes használata

jelen értekezés szerzőjének álláspontja szerint nemzetközi jogilag nem alátámaszthatók.

A Chicagói Egyezmény céljaival való - magánszemélyek által elkövetett - visszaélés eseteiben, úgymint kábítószer-, és fegyverkereskedelem, röplapok terjesztése, és egyéb polgári légi járművel elkövetett erőszakos cselekmények esetén nem szabad fegyvert alkalmazni a polgári légi jármű ellen, hiába sértenek ezek a tevékenységek valós nemzetbiztonsági érdekeket. Az értelmezési vita azonban nem zárult le ebben a kérdésben, ahogyan azt az 1996-ban történt kubai légi incidens körüli állami megnyilvánulások is jól mutatták.

A 3bis cikk által biztosított védelem megszűnhet, ha a légi járművet olyan célra használják fel, amely következtében a fedélzeten nem tartózkodó személyek élete is közvetlen veszélybe kerül. De még ekkor sem minden esetben, hanem csak egy állam által egy másik állam ellen elkövetett fegyveres támadás esetén. Nehéz értelmezési kérdéseket vet fel a légi jármű minősítését illetően az ún. vegyes helyzetekben, amikor például egy állam kémkedési, vagy fegyverszállítási céllal

használ egy ártatlan utasokat szállító polgári légi járművet. Jelen értekezés szerzőjének véleménye szerint ilyen esetekben is polgári légi járműnek kell tekinteni a szóban forgó légi járművet.

Az államok ismertetett felszólalásaiból az derül ki, hogy a 3bis cikk megalkotói nem számoltak azzal az eshetőséggel, hogy a polgári légi közlekedéssel való visszaélést úgy hajtják végre, hogy terroristák egy polgári légi járművet eltérítenek, és azt fegyverként használják fel földi célpontok, köztük a földön tartózkodó emberek ellen. Ilyen esetben jelen értekezés szerzőjének értelmezése szerint a szóban forgó légi jármű nem minősül katonai légi járműnek, mivel hiányzik a légi jármű és az állam közötti kapcsolat létrejötte. A légi jármű viszont nem kerülhet jogi vákuumba, azaz szükséges azt besorolni a két lehetséges kategória közül a polgári légi jármű vagy az állami (katonai) légi jármű kategóriájába. Ilyen esetben tehát a légi jármű polgárinak minősül és a 3bis cikkben foglalt fegyverhasználati tilalom is vonatkozik rá.

A nemzetközi légijog szerencséje, hogy a nemzetközi emberi jogok segítségével siet, és hasonló következtetésekre jut a légi jármű, illetve annak utasai védelme tekintetében, bár eltérő lehet a két eltérő természetű jogszabálykomplexum között az értelmezés olyan kiélezett esetek megítélésében, mint amikor a polgári légi járművet fegyverként használják földi célpontok ellen. A nemzetközi emberi jog a saját államban lajstromozott és belföldi légi forgalomban közlekedő polgári légi járművek, illetve olyan más esetekben is a légijog segítségével siet, amikor a Chicagói Egyezmény nem alkalmazható.

3.12 A nemzetközi jog polgári légi jármű elleni erőszakról szóló szabályainak államok által történő értelmezése a Nemzetközi Bíróság előtti ügyekben

Jelen pont általános észrevételeket tartalmaz az ún. légi incidensekkel kapcsolatban, majd egyrészt egy polgári légi jármű - békeidőben - bolgár

légtérben való lelövéséről lesz szó (1955), amely az egyik első jelentős és jól dokumentált esete volt polgári légi jármű elleni fegyveres erőszaknak.

A bolgár esetet két másik említésre méltó polgári légi incidens előzte meg. 1952-ben szovjet MIG típusú harci gépek a berlini légi folyosón a Német Demokratikus Köztársaság feletti légtérben egy Air France légi járatot támadtak meg. A francia légi jármű az utolsó pillanatban sikeresen kényszerleszállást hajtott végre, de három utas még így is megsérült. Franciaország arra hivatkozott, hogy a francia légi jármű nem lépett be szovjet légtérbe, vagy érdekszférába, mégis lövések érték. Szovjetunió azzal védekezett, hogy nem állt szándékában a légi jármű lelövése, csak figyelmeztető lövéseket adott le.³⁴⁹ 1954-ben pedig kínai harci gépek a Cathay Pacific menetrendszerű járatát lőtték le Hong Kong közelében kínai légtérben. Kína, amely elismerte felelősségét, a brit légi járművet ellenséges kínai nacionalista légi járműnek hitte.³⁵⁰

A bolgár légi incidensen kívül egy másik légi incidens is bemutatásra kerül (1988), amely során egy iráni polgári légi járművet lőtték le a Perzsa-öböl felett iráni légtérben, miközben egy nemzetközi fegyveres összeütközés folyt a térségben. Az iráni légi incidensre a Chicagói Egyezmény 3bis cikkének aláírása, de annak hatálybalépése előtt került sor. A Montreáli Egyezmény a polgári repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről szóló 1971. szeptember 23-án elfogadott egyezményre utal.³⁵¹

3.12.1 A légi incidens ügyekkel kapcsolatos általános észrevételek

A Nemzetközi Bíróság elé beterjesztett ún. légi incidens ügyeket a következőképpen lehet definiálni:

³⁴⁹ ERNSZT (2007): i.m. 69. o., 74. o.

³⁵⁰ További részletekről lásd William J. HUGHES: Aerial intrusions by Civil Airliners and the use of force. 45 *J.Air L. & Com.* 595, 1979-1980. 600-602 o.

³⁵¹ Kihirdetve Magyarországon az 1973. évi 17. törvényerejű rendeletben.

Amikor egy állam halállal végződő, vagy halállal nem végződő fegyveres erőszakot alkalmaz egy olyan - általában, de nem kizárólag - katonai légi jármű ellen, amely másik államban van lajstromozva.

Különösen a hidegháború idején, az 1950-es években számos légi incidens ügy került a Nemzetközi Bíróság elé.³⁵² Magyar szempontból történelmileg érdekes az a légi incidens, amely korábban részletesen kifejtésre került. Mint ismeretes, annak során egy Egyesült Államokban lajstromozott állami légi jármű lefoglalása és a személyzettel való bánásmód volt az eljárás tárgya. Ebben az ügyben a magyar hatóságok által az amerikai személyzettel szemben kezdeményezett nemzeti (büntető) eljárással kapcsolatos amerikai panaszok képezték a beadvány fő tárgyát.³⁵³

A légi incidens ügyek nem kizárólag az erőszak alkalmazásával kapcsolatosak, hanem más típusú viták alapját is képezhetik, mint például a Nemzetközi Bíróság és az ENSZ Biztonsági Tanács közötti hatáskörmegosztás kérdése (lásd az ún. Lockerbie ügy).³⁵⁴ Jelen fejezet kizárólag azokkal az ügyekkel foglalkozik, amelyekben egy állam által fegyveres erőszak alkalmazására került sor egy polgári légi járművel szemben. Említést érdemel, hogy vannak olyan Nemzetközi Bíróság által tárgyalt nem légi incidens ügyek, amelyek relevánsak jelen fejezet tárgya tekintetében. A szóban forgó ügyekben ugyanakkor a polgári légi jármű elleni erőszak sohasem játszott jelentős szerepet és a légi incidens ügyekhez hasonlóan a Nemzetközi Bíróság nem hozott érdemi ítéletet.³⁵⁵

³⁵² Például 1953. március 10-i légi incidens (Egyesült Államok v. Csehszlovákia) 1954. szeptember 4-i légi incidens (Egyesült Államok v. Szovjetunió). A hidegháborút követő időszakban felmerült légi incidensre példa: 1999. augusztus 10-i légi incidens (Pakisztán v. India).

³⁵³ Lásd 155. lj.

³⁵⁴ Az 1971-ben elfogadott Montreali Egyezmény értelmezésének és végrehajtásának kérdései a Lockerbie-i légi incidens kapcsán (Líbia v. Egyesült Államok) I.C.J. Reports 1998. 115. o. és az 1971-ben elfogadott Montreali Egyezmény értelmezésének és végrehajtásának kérdései a Lockerbie-i légi incidens kapcsán (Líbia v. Egyesült Királyság) I.C.J. Reports 1998. 115. o.

³⁵⁵ A Kongói Demokratikus Köztársaság azt állította, hogy Uganda (és/vagy Burundi és/vagy Ruanda) 1998. október 9-én Kindunál lelőtte a Congo légitársaság Boeing 727 típusú repülőgépét, amely következtében negyven ember életét veszítette. Lásd: Nemzetközi Bíróság előtt kereset benyújtva 1999. június 23-án: Kongó területén való fegyveres tevékenységek (Kongói Demokratikus Köztársaság v. Uganda). 17 o. A Nemzetközi Bíróság nem vizsgálta érdemben a kongói állításokat. A szóban forgó incidensről a Kongói Demokratikus Köztársaság nem tett említést az eljárás későbbi szakaszai során. Elképzelhető, hogy bizonyítékok hiánya miatt tekintett el a kongói fél a légi incidensre való hivatkozástól. A Nemzetközi Bíróság ítéletében kifejtette, hogy nem áll rendelkezésre alapos bizonyíték arra, hogy 1998. októberben az ugandai csapatok elfoglalták Kindu városát. Lásd Kongó területén való fegyveres tevékenységek (Kongói

A légi incidensek tényállása és különösen az erőszak alkalmazásának körülményei vita tárgyát szokták képezni az érintett felek között. A sérelmet szenvedett fél általában azért nyújt be keresetet a Nemzetközi Bírósághoz, mivel olyan jogerővel bíró döntést akar elérni, amely egy vagy több nemzetközi jogi kötelezettség megsértését, illetve kártérítést állapít meg. Mindezekre tekintettel az államok beadványaikban túlmennek szimpla politikai nyilatkozatok kinyilvánításán és a beadványaikban, illetve az eljárás során jogi érveket sorakoztatnak fel. Természetes a szóban forgó jogviták nem egy légüres térben találhatók, hanem egy konkrét politikai és tényhelyzet összefüggésében léteznek. Mindez rányomja a bélyegét a Nemzetközi Bírósághoz benyújtott írásos beadványokra is.

A Nemzetközi Bíróság két ok miatt nem tudott érdemi ítéletet hozni a légi incidens ügyekben. Egyrészt, vagy nem volt meg a szükséges joghatósága, vagy peren kívüli megegyezés született és végső soron a felperes állam visszavonta keresetét. Mindezekre tekintettel a Nemzetközi Bíróság eljárása joghatósági kérdések megvizsgálására korlátozódott, különösen az Alapszabály 36. cikkének értelmezésére. A jelen fejezetben tárgyalt légi incidens ügyek mégis relevánsak, mert hozzájárulnak a nemzetközi szokásjog és szerződéses jog megértéséhez és ezáltal segítséget nyújthatnak a jelenkori fejlemények és kihívások megértéséhez.

A légi incidensek nem kizárólag emberélete(ke)t követelnek, hanem államközi vitákhoz is vezethetnek az erőszakot alkalmazó állam és a megtámadott légi járművet lajstromozó állam között és az áldozatok állampolgársága szerinti állam között. Az áldozatok szerinti állam általában a diplomáciai védelem nyújtásán keresztül vesz részt állampolgárai nevében az eljárásban.

Az ENSZ Közgyűlés már korán megállapította, hogy az emberélet-veszteség és annak az államközi kapcsolatokra gyakorolt hatása általános nemzetközi

Demokratikus Köztársaság v. Uganda) érdemi ítélet I.C.J Reports, 2005. 168.o., 208 o. 83. bekezdés. 2001-ben a Kongói Demokratikus Köztársaság v. Burundi és a Kongói Demokratikus Köztársaság v. Ruanda ügyek a Kongói Demokratikus Köztársaság kérelme alapján megszüntetésre kerültek. 2002-ben a Kongói Demokratikus Köztársaság újabb keresetet nyújtott be Ruanda ellen és újra azt állította, hogy 1998. október 9-én lelövésre került a kongói polgári légi jármű Kindunál. A Kongói Demokratikus Köztársaság az Egyesült Nemzetek Alapokmánya, a Chicagói Egyezmény és a Montreali Egyezmény megsértésének minősítette az esetet. 2006-ban a Nemzetközi Bíróság ítéletében megállapította, hogy nem rendelkezik joghatósággal a Kongói Demokratikus Köztársaság által 2002-ben benyújtott kereset tekintetében. Lásd Kongó területén való fegyveres tevékenységek. Új kereset (Kongói Demokratikus Köztársaság v. Ruanda) joghatóság és befogadhatóság, ítélet I.C.J Reports 2006. 6. o.

aggodalomra ad okot (*matter of general international concern*).³⁵⁶ A tapasztalat azt mutatja, hogy az Egyesült Nemzetek különböző szervei, úgymint a Biztonsági Tanács, a Közgyűlés, a Nemzetközi Bíróság, valamint szakosított intézmények szervei, úgymint az ICAO Tanács, ICAO Közgyűlés foglalkoztak a légi incidensekkel nem egy esetben egymással időben párhuzamosan. Az eljárások végkimenetelére meghatározó befolyással bírt az államok közötti erőviszonyok alakulása, így például a Biztonsági Tanácsban nagyon kivételes esetben ítélték el a polgári légi jármű lelövését.³⁵⁷

A vizsgálat tárgyát képező két légi incidens közül az egyik 1955. július 27-én történt. Ebben az esetben a fő kérdés az volt, hogy milyen nemzetközi szokásjogi szabályok vonatkoznak arra az esetre, ha egy állam erőszakot alkalmaz egy területére véletlenül berepülő polgári légi jármű ellen. A második esetben az 1988. július 3-án történt légi incidenst illetően az volt a kérdés, hogy miképpen értelmezhető a nemzetközi jog abban az esetben, amikor egy állam egy nemzetközi fegyveres összeütközés során állítólagos önvédelmi helyzetben alkalmaz erőszakot egy polgári légi járművel szemben.

3.12.2 Az 1955. július 27-i légi incidens ügye

Tényállás: 1955. július 27-én az EL-AL izraeli légitársaság Bécs és Lod (Lydda) között közlekedő menetrendszerinti járatát Bulgária feletti légtérben a bolgár biztonsági erők lelőtték. Az ötvenegy különböző állampolgárságú utas és a hétfős

³⁵⁶ 927 (1955) ENSZ Közgyűlés határozata, amelynek címe a nemzetközi határ közelében repülő, vagy azon véletlenül átrepülő kereskedelmi repülőgépek biztonságának kérdése. A Közgyűlés szóban forgó határozatát a bolgár légtérben történt légi incidenst követően fogadták el.

³⁵⁷ Talán az egyedüli eset, amikor az ENSZ Biztonsági Tanács polgári repülőgép lelövését elítélte, akkor történt, amikor 1996. február 24-én Kuba két Egyesült Államokban lajstromozott polgári repülőgépet lőtt le. Lásd S/RES/1067 (1996). Részletesebben kifejtve a 3.10.2.1 pontban. Az Iran Air járat lelövése miatt az ENSZ Biztonsági Tanács nem ítélte el az Egyesült Államokat, hanem csak mély együttérzést (*deep distress*) és mély sajnálatot (*profound regret*) fejezett ki. Lásd ENSZ Biztonsági Tanács 616 (1988) számú 1988. július 20-án kelt határozat. A Szovjetuniót az ENSZ Biztonsági Tanács állandó tagját soha nem ítélte el a Biztonsági Tanács polgári repülőgép lelövése miatt (például KAL-007 tragédia kapcsán).

személyzet életét vesztette.³⁵⁸ A felperes államok állítása szerint - Bulgária állításaival ellentétben - a fegyveres erőszak alkalmazása előtt nem került sor figyelmeztetésre, valamint a repülőgépek nem engedték meg, hogy elhagyja a Bulgária légterét és megakadályozták, hogy kényszerleszállást hajtson végre.³⁵⁹

Izrael és Bulgária között elhúzódó sikertelen kétoldalú diplomáciai tárgyalásokat követően Izrael 1957-ben a Nemzetközi Bírósághoz fordult. Elhunyt állampolgáraik hozzátartozói nevében diplomáciai védelem alapján az Egyesült Államok és az Egyesült Királyság is keresetet nyújtott be a Nemzetközi Bíróságon Bulgáriával szemben. A három felperes állam a Nemzetközi Bíróság joghatóságát arra alapozta, hogy Bulgária 1921. július 29-én az Állandó Nemzetközi Bíróság joghatóságát alávetési nyilatkozatában elfogadta. A Nemzetközi Bíróság ebben a légi incidens ügyben az Állandó Nemzetközi Bíróság részére tett kötelező nyilatkozatok érvényességével és alkalmazhatóságával összefüggő olyan problémákat tisztázott, amelyekkel kapcsolatban sem az Alapokmányban, sem az Alapszabályban nem találunk kielégítő rendelkezéseket. A Nemzetközi Bíróságnak lényegében a Nemzetközi Bíróság Alapszabályának 36. cikkének 5. bekezdését kellett értelmeznie, amely így szól:

Az Állandó Nemzetközi Bíróság Alapszabályainak 36. cikke értelmében tett nyilatkozatokat, amennyiben azok még hatályban vannak, az Alapszabályokban részes Államok között arra az időre, amelyre hatályuk még fennáll és rendelkezéseiknek megfelelően a Nemzetközi Bíróság kötelező joghatóságának elfogadása gyanánt kell tekinteni.

A Nemzetközi Bíróság a szűkebb értelmezést elfogadva kimondta, hogy a 36 cikk 5. bekezdés csak azoknak az államoknak még érvényben lévő kötelező joghatósági nyilatkozataira vonatkozik, amely államok az Állandó Nemzetközi Bíróság megszűnte előtt váltak a Nemzetközi Bíróság Alapszabályának részesévé. Bulgária nem esett ebbe a kategóriába, mivel nem volt alapító tagja az ENSZ-nek.

³⁵⁸ Eljárást kezdeményező beadvány Izrael Kormánya nevében 1957. október 16. 1955. július 27-i légi incidens ICJ. Előterjesztések (Pleadings), Szóbeli érvek, Dokumentum. 5 o.

³⁵⁹ Lásd például az Egyesült Államok által benyújtott memorandum (1958. december 2.). 177-183 o. 207. bekezdés, 204 és 219 o., Izrael Kormányának memoranduma (1958. június 2., SECTION B PLEADINGS). 94-95. o., 80-83. bekezdések.

Mindez azt jelentette a gyakorlatban, hogy az Állandó Nemzetközi Bíróság joghatóságát elismerő bolgár nyilatkozatra alapított joghatósági indok nem került elfogadásra. A Nemzetközi Bíróság nem tartotta szükségesnek, hogy a Bulgária által beterjesztett további négy pergátló kifogással foglalkozzon.³⁶⁰ A pergátló kifogásokkal kapcsolatos döntést követően a felperes államok kezdeményezték az eljárás megszüntetését.

Az érintett államok által benyújtott érdemi írásos előterjesztések: A felperes államok azt állították, hogy nemzetközi jog megsértését jelenti az, ha egy állam békeidőben egy olyan fegyvertelen, világos azonosító jellel rendelkező polgári légi járművet lő le, amely nem szándékosan (pl. végszükség /*distress*/ miatt)³⁶¹ repül be külföldi légterébe.³⁶² Ezen államok Bulgária elítélése kapcsán több alkalommal az államok alapvető emberiességi kötelezettségeire hivatkoztak és e tekintetben utaltak a Nemzetközi Bíróság Korfu-szoros ügyben hozott ítéletére.³⁶³ A tengerjoggal való analógiával élve a végszükségben lévőknek való segítségnyújtás kötelezettségére is hivatkoztak, amely a Chicagói Egyezmény végszükségről szóló 25. cikkén alapszik.³⁶⁴ Az állami gyakorlat alátámasztotta azt, hogy az államok elfogadhatónak, jogi úton igazolhatónak tartották a légtér megsértését végszükség esetében akár a rossz időjárási viszonyoknak köszönhetően akár műszaki, vagy egyéb hiba fennállása esetén.³⁶⁵ Az Egyesült Királyság kifejtette, hogy egy külföldi lajstromozású repülőgép, vagy hajó ellen kizárólag jogszerű önvédelem esetében alkalmazható fegyveres erőszak. Ezen

³⁶⁰ LAMM Vanda: *A Nemzetközi Bíróság ítéletei és tanácsadó véleményei 1945-1993*. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1995. 115. o., 119 o.

³⁶¹ Érdemes megjegyezni, hogy már 1902-ben Fauchille is azon az állásponton volt tervezetében, hogy végszükség esetén a ballon szabadon szállhat le az állam területére. Lásd *Annuaire 1902*: 46. o.

³⁶² Izrael Kormányának memoranduma 1958. június 2. (SECTION B PLEADINGS). 85. o. 63 bekezdés, 87. o. 66. bekezdés.

Az Egyesült Államok Kormányának memoranduma 1958. december 2. 237. o., 240-241. o. 6. bekezdés.

Az Egyesült Királyság és Észak-Írország Kormányának memoranduma 1958. augusztus 28. 354. o. 55. bekezdés, 356 o. 59. bekezdés, 358 o. 66. bekezdés 365-366. o. 81. bekezdés.

³⁶³ Izrael Kormányának memoranduma 1958. június 2. (SECTION B PLEADINGS). 53. o. 15. bekezdés, 71 o. 42. bekezdés, 84 o. 61. bekezdés.

Az Egyesült Királyság és Észak-Írország Kormányának memoranduma 1958. augusztus 28. 358. o. 67-68. bekezdés.

Az Egyesült Államok Kormányának memoranduma 1958. december 2. 240 o. I. bekezdés.

³⁶⁴ Az Egyesült Államok Kormányának memoranduma 1958. december 2. 222-227 o.

Az Egyesült Királyság és Észak-Írország Kormányának memoranduma 1958. augusztus 28. 358-361 o., 68-72. bekezdések.

³⁶⁵ ERNSZT (2007): i.m. 76. o.

alapelv kifejtésre került az Egyesült Nemzetek Alapokmányának 2. cikk (4) bekezdésében, amely kimondja, hogy az államok közötti kapcsolatok során tilos az erőszak alkalmazása. Az Egyesült Királyság a Korfu-szoros ügyre hivatkozva azt állította, hogy a nemzetközi jog elítéli azon államokat, amelyek békeidőben egy másik állam polgárait vagy javait szükségtelenül és gondatlanul (*recklessly*) veszélyeztetik.³⁶⁶ Az Egyesült Királyság más esetjogra is hivatkozott, ami azt jelzi, hogy a polgári repülőgépek elleni erőszak alkalmazása nem kizárólag az államközi kapcsolatokban fennálló erőszak alkalmazás tilalmáról szól, hanem van egy másik dimenziója is, mégpedig az államok azon kötelezettsége, hogy megvédjék a természetes személyek életét. Az ún. *García és M.A. Garza* ügyről (1926) van szó, amelyben a közös mexikói-amerikai követelést elbíráló bizottság megállapította, hogy a nemzetközi jog megsértésének számít az, ha a közös határt illegálisan átlépő mexikói állampolgárok ellen halállal járó erőszakot alkalmaz az Egyesült Államok egyik határőre.³⁶⁷ Az Egyesült Királyság beadványában azt állította továbbá, hogy a Chicagói Egyezmény 9. cikk c) bekezdése nem engedi meg erőszak alkalmazását olyan légi járművel szemben, amelyek tiltott, vagy korlátozott légtérben repülnek, tehát ebből az következik, hogy nem támadható meg az olyan légi jármű, amely a tiltott, vagy korlátozott légtéren kívül repül.³⁶⁸

Említést érdemel, hogy az Egyesült Államok és Izrael olyan megjegyzéseket tett írásbeli előterjesztéseiben, amelyeket olyképpen lehet értelmezni, hogy az erőszak alkalmazása nem kizárólag a szűk értelemben vett önvédelmi helyzetben alkalmazható. Az Egyesült Államok azt hangsúlyozta, hogy a nemzetközi jog alapján különböző szélsőséges helyzetben biztonsági és speciális biztonsági megfontolások alapján nem maradhat más választás, mint a repülőgép lelövése.³⁶⁹ Izrael elismerve, hogy az államoknak jogos érdekük fűződik nemzeti szuverenitásuk megvédésére, azt állította, hogy a Bulgária által alkalmazott erőszak

³⁶⁶Az Egyesült Királyság és Észak-Írország Kormányának memoranduma 1958. augusztus 28. 358. o. 66. bekezdés.

³⁶⁷Az Egyesült Királyság és Észak-Írország Kormányának memoranduma 1958. augusztus 28., 362. o. 76. bekezdés. A *García és M.A. Garza* ügygel kapcsolatos további részletekért lásd 3.9 pont.

³⁶⁸Az Egyesült Királyság és Észak-Írország Kormányának memoranduma 1958. augusztus 28. 363-364 o. 78. bekezdés.

³⁶⁹ Az Egyesült Államok Kormányának memoranduma 1958. december 2. 239. o. (v)-(vi) albekezdések, 24. o. 3. bekezdés.

mértéke nem volt arányos, illetve meghaladta azt a fenyegetettségi szintet, amelyet a szóban forgó polgári légi jármű jelentett Bulgária számára.³⁷⁰

Az Egyesült Államok ismertetett egy olyan hipotetikus helyzetet, amikor az államnak nem marad más választása, mint a légi jármű megsemmisítése. E szerint egy katonai légi jármű engedély nélkül, előzetes bejelentés nélkül nagy sebességgel halad és megtagadja a légiforgalmi irányítás észszerű utasításának figyelemmel követését, illetve azok végrehajtását. Másik eset olyan harci gépre vonatkozik, amely nem azonosítja magát, nem rendelkezik világos azonosító jellel, és amely jellegénél és magatartásával fogva minden objektív bizonyíték alapján világosan láthatóan ellenséges szándékkal bír és kitérők nélkül egyenesen egy különösen érzékeny biztonsági övezet (*high security area*) felé halad.³⁷¹

Izrael és az Egyesült Államok azt állították, hogy a civilizált nemzetek gyakorlata szerint (nemzetközi szokásjog alapján) egy államnak, amely egy nem szándékos légtérsértést elkövető, világosan felismerhető polgári légi járművel áll szemben, két opciója van:

- a) diplomáciai csatornákon keresztül felveti az ügyet a légi jármű lajstromozása szerinti államnál,
- b) biztonsági szabály megsértése esetén azt kéri, hogy a repülőgép megfelelő helyen szálljon le.³⁷²

Az Egyesült Államok kifejtette, hogy erőszak alkalmazása helyett a polgári légi járműnek biztonságos alternatívát kell kínálni. A biztonságos alternatíva azt jelenti, hogy a légi járművel közlik, hogy eltért útvonalától, majd visszakísérik Jugoszláviába, vagy tovább kísérik Görögországba, vagy biztonsági aggodalmak esetén leszállást követelnek meg.³⁷³

³⁷⁰ Izrael Kormányának memoranduma 1958. június 2. (SECTION B PLEADINGS). 84-86. o. 60-65. bekezdés.

³⁷¹ Az Egyesült Államok Kormányának memoranduma 1958. december 2. 239. o.

³⁷² Izrael Kormányának memoranduma 1958. június 2. (SECTION B PLEADINGS) 86-87. o. 66. bekezdés.

³⁷³ Az Egyesült Államok Kormányának memoranduma 1958. december 2. 210. o.

Tekintettel arra, hogy Bulgária ekkor még nem volt a Chicagói Egyezmény szerződő állama, ezért Izrael csak olyan mértékben támaszkodott a szóban forgó szerződésre, amilyen mértékben az nemzetközi szokásjogot kodifikált.

Először, a tragédiát közvetlenül követően Bulgária elismerte felelősségét és vállalta, hogy az elkövetőket felelősségre vonja és fizet kártérítést. Elismerte, hogy fegyveres erői „elhamarkodottan” cselekedtek és nem tettek meg mindent a repülőgép leszállásának kikényszerítése érdekében.³⁷⁴ 1957-ben ugyanakkor a bolgár kormány megváltoztatta korábbi álláspontját és jószándékának bizonyítékaként *ex gratia* alapon, azaz felelősség elismerése nélkül tett ajánlatot a hozzátartozók kártérítésére. Bulgária tehát humanitárius megfontolásokból fizetett volna kártérítést az elhunytak hozzátartozóinak és a légi fuvarozók felelősségének egységesítéséről szóló ún. Varsói Egyezményre hivatkozott a kártérítés összegének megállapítása céljából.³⁷⁵ Bulgária a felajánlott kártérítést arra a Varsói Egyezményre alapozta, amely a légi fuvarozó és az utasok közötti jogviszonyt rendezi. Mind Izrael, mind az Egyesült Királyság elutasították ezt az értelmezést.³⁷⁶ Szófiának az volt az álláspontja, hogy a vita belső nemzeti hatáskörbe tartozik, és az áldozatok családtagjai nem merítették ki a belső jogorvoslati lehetőségeket.³⁷⁷ Szófia kifejtette, hogy a nemzetközi jog szabályai nem alkalmazhatók jelen incidensre és a gép lelövése összhangban van a joggal, aminek következtében nem merül fel Bulgária felelőssége.³⁷⁸ Bulgária nem hivatkozott saját nemzeti előírásaira, amelyek megengedték volna a légi jármű

³⁷⁴ Izrael Kormányának memoranduma 1958. június 2. (SECTION B PLEADINGS). 56-60. o. 24-28. bekezdések.

³⁷⁵ Az Egyesült Királyság és Észak-Írország Kormányának memoranduma 1958. augusztus 28. 357. o. 63. bekezdés. Izrael Kormányának memoranduma 1958. június 2. (SECTION B PLEADINGS). 81 o. 54. bekezdés.

³⁷⁶ Izrael Kormányának memoranduma 1958. június 2. 105. o. 100. bekezdés. Az Egyesült Királyság és Észak-Írország Kormányának memoranduma 1958. augusztus 28. 357. o. 63. bekezdés.

³⁷⁷ A Bolgár Népköztársaság pergátló kifogásai. Joghatóság kifogásolása. 1958. december 4. (Izrael v. Bulgária). 132. o.

³⁷⁸ Az Egyesült Királyság és Észak-Írország Kormányának memoranduma 1958. augusztus 28. 356 o. 61-62. bekezdés.

Izrael Kormányának memoranduma 1958. június 2. (SECTION B PLEADINGS). 79. o. 51. bekezdés.

lelövését,³⁷⁹ helyette a légitársaságot hibáztatta, mivel az előzetes értesítés nélkül (*sans preavis*) hatolt be Bulgária légterébe.³⁸⁰

3.12.2.1 Közbenső következtetések

A szóban forgó légi incidens az érintett államok részéről különböző reakciókat váltott ki. Egyik részről a felperes államok meg voltak győződve, hogy a vita nemzetközi jellegű, amely a nemzetközi jog megsértését veti fel. Bulgária részéről, ugyanakkor, egy tisztán nemzeti hatáskörbe tartozó ügyként tekintettek a repülőgép lelövésére. A három felperes állam azt állította, hogy békeidőben nem alkalmazható erőszak olyan felismerhető jelzéssel rendelkező polgári légi jármű ellen, amely nem szándékosan sérti meg egy másik állam szuverenitását (pl. végszükség /distress/ miatt). A három állam alapvető emberiességi megfontolásokra, többek között a Nemzetközi Bíróság Korfu-szoros ügyben hozott ítéletére hivatkozott. A három felperes állam jogértelmezése szerint a hatályban lévő nemzetközi szokásjog alapján a polgári légi jármű elleni erőszak alkalmazása szinte teljes körűen tiltva van, amely alól egyedül az Egyesült Nemzetek Alapokmányában foglalt természetes önvédelemhez való jog, illetve egyéb megszorítóan értelmezhető esetek jelenthetnek kivételt.

Ami az utóbbi egyéb eseteket jelenti, az Egyesült Államok speciális biztonsági megfontolásokra, míg Izrael az arányosság elvére hivatkozott. Az Egyesült Államok - mint, ahogy arról szó volt - leírt egy olyan hipotetikus esetet, amikor megengedett egy légi jármű megsemmisítése. Ugyanakkor a példa egy ellenséges szándékokkal rendelkező katonai légi járműre vonatkozott.

A három felperes közül az Egyesült Királyság ítélte el a legkategorikusabban az erőszak alkalmazását, és a kivételek tekintetében kizárólag az Egyesült Nemzetek Alapokmányában foglalt természetes önvédelemhez való jogot ismerte el.³⁸¹ A

³⁷⁹ Az Egyesült Államok Kormányának memoranduma 1958. december 2. 237-240. o.

³⁸⁰ Az Egyesült Királyság és Észak-Írország Kormányának memoranduma 1958. augusztus 28. 347. o. 41. bekezdés, 348. o. 43. bekezdés.

³⁸¹ HUGHES: i.m. 608. o., 615-617. o.

három államnak nemzetközi szokásjogra kellett keresetét alapoznia, mivel Bulgária az események időpontjában még nem volt a Chicagói Egyezmény szerződő állama.

Az államok államközi ügynek tekintették a légi incidenst annak ellenére, hogy az izraeli repülőgépet egy légitársaság üzemeltette. A következők támasztják alá a fenti értelmezést: Izrael bocsánatot kért Bulgáriától annak ellenére, hogy egy polgári repülőgépről volt szó, amely cselekményei nem tudhatók be izraeli állami szerveknek.³⁸² Továbbá az Egyesült Királyság beadványában az Alapokmány erőszak alkalmazásának tilalmáról szóló 2. cikk (4) bekezdésére utalt. Az Egyesült Királyság, ugyanakkor, a *García és M.A. Garza* ügyre (1926) is hivatkozott, amely felveti a légi incidens emberi jogi vonatkozásait.

3.12.3 Az 1988. július 3-i légi incidens ügye

Ténybeli háttér: 1988. július 3-án az Iran Air Bandar Abbas és Dubai között közlekedő 655 számú menetrendszerinti járatát a USS Vincennes amerikai hadihajóról kilőtt föld-levegő rakéta megsemmisítette. A repülőgép lelövése iráni légtérben történt. Kettőszázkilencven utas és a személyzet vesztette életét.³⁸³ Az incidensre Irán és az Egyesült Államok közötti fegyveres cselekmények során került sor.³⁸⁴ Irán először az ICAO Tanácsa elé terjesztette be az ügyet, majd 1989. május 17-én a Nemzetközi Bírósághoz fordult. Az Egyesült Államok pergátló kifogásokkal élt. 1996-ban - a felek közös kérelmére - az eljárás megszüntetésre került, miután a két kormány peren kívül megegyezett egymással.³⁸⁵ Az elején az Egyesült Államok - ellentétben a dél-koreai KAL-007-

³⁸² Izrael Kormányának memoranduma 1958. június 2. (SECTION B PLEADINGS). 87-88. o. 67. bekezdés.

³⁸³ Eljárást kezdeményező beadvány Iráni Iszlám Köztársaság nevében, 1989. május 17. 1988. július 3-i légi incidens (Iráni Iszlám Köztársaság v. Egyesült Államok) 4. o. Iráni Iszlám köztársaság memoranduma 1988. július 3-i légi incidens ügye (Iráni Iszlám Köztársaság v. Egyesült Államok). 1990. július 24. I. kötet 1. o.

³⁸⁴ Pergátló kifogások Egyesült Államok az 1988. július 3-i légi incidens ügye (Iráni Iszlám Köztársaság v. Egyesült Államok). 1991. március 4. II. kötet [9].

³⁸⁵ 1988. július 3-i incidens (Iráni Iszlám Köztársaság v. Egyesült Államok). Végzés 1996. február 22. I.C.J. Reports 1996. 9. o.

es járat Szovjetunió általi lelövését követően képviselt álláspontjával - nem gondolta, hogy kötelezettsége állna fenn a hozzátartozók kártérítésére vonatkozóan.³⁸⁶ Az Egyesült Államok végül a felelőssége elismerése nélkül *ex gratia* alapon fizetett kártérítést a hozzátartozóknak, a repülőgéperért való kártérítést viszont megtagadta.³⁸⁷ Az Egyesült Államok magatartása összhangban volt a katonai műveletekből származó károk megtérítésére vonatkozó szabályok amerikai értelmezésével, amely magában foglalja a felelősségtől független, a felelősséget el nem ismerő *ex gratia* fizetést.³⁸⁸ Az eset jelen keretek között való leírása Iráni Iszlám Köztársaság 1990. július 24-i memorandumán, valamint az Egyesült Államok 1991. március 4-i keltezésű pergátló kifogásain alapul. A leírás nem tartalmazza az amerikai pergátló kifogásokkal kapcsolatban 1992. szeptember 9-én tett iráni megjegyzéseket.

Az érintett felek által benyújtott érdemi írásos előterjesztések: Irán beadványában azt állította, hogy az Egyesült Államok megsértette az Egyesült Nemzetek Alapokmányának erőszak tilalomról szóló 2. cikk (4) bekezdését, az erőszak tilalomról szóló nemzetközi szokásjogot, Irán szuverenitását, a be nem avatkozás általános elvét, a Chicagói és Montreáli Egyezményeket, a fegyveres összeütközés során való semlegesség szabályait, a tengerjogot, a barátságról szóló kétoldalú egyezményt. Az ICAO Tanács 1989. március 17-én hozott határozata hibás volt, és az Egyesült Államok nemzetközi büntetést követett el.³⁸⁹ Irán az ENSZ Főtitkárhoz írt levelében szándékos agresszióknak minősítette az incidenst, amely különösen a Chicagói Egyezmény légtér-szuverenitásról szóló 1. és 2. cikkeibe ütközik.³⁹⁰ Továbbá, Irán területi szuverenitása elleni fegyveres támadásnak is minősítette a repülőgép lelövését.³⁹¹ A korábbi gyakorlatból kiindulva Irán azt szerette volna elérni, hogy az ICAO Tanács ítélje el az Egyesült Államokat a repülőgép megsemmisítése miatt, amire azonban nem került sor. Irán kettős mérce

³⁸⁶ Kay HAILBRONNER - Daniel HEILMANN: Aerial cases before International Courts and Tribunals. In: *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, March (2009). 17. bekezdés.

³⁸⁷ Uo. 20. bekezdés.

³⁸⁸ FOONT: i.m. 172. o.

³⁸⁹ Iráni Iszlám köztársaság memorandumuma 1988. július 3-i légi incidens ügye (Iráni Iszlám Köztársaság v. Egyesült Államok). 1990. július 24. I. kötet 2-3. o., 99-100. o., 237-238. o., 244. o., 258. o., 273. o. és 292. o.

³⁹⁰ Uo. 187. o.

³⁹¹ Uo. 136. o., 291-294. o.

alkalmazását látta az elítélés elmaradásában.³⁹² Irán álláspontja szerint az Egyesült Államok a Chicagói Egyezmény 1, 2, 3bis, 44a), 44h) cikkeit, valamint a 2., 11. és 15. függelékét sértette meg.³⁹³ Irán azt állította, hogy a repülőgép lelövése az általános (nemzetközi) biztonságra is veszélyt jelent(ett).³⁹⁴ Teherán úgy érvelt, hogy a Chicagói Egyezmény repülőgép elleni fegyverhasználat tilalmáról szóló 3bis cikke nemzetközi szokásjognak tekinthető.³⁹⁵ Iráni részről összekötötték a 3bis cikket az Alapokmány *jus cogens* státusszal bíró erőszak elleni tilalmat kimondó 2. cikk (4) bekezdésével.³⁹⁶ Irán értelmezése szerint az Egyesült Államok gondatlanul veszélyeztette ártatlan emberek életét (*recklessly risked the lives of innocent persons*) és veszélyeztette a polgári repülést is. Utóbbi állítását Irán a Nemzetközi Bíróság Korfu-csatorna ítéletére, a bolgár légi incidens során tett brit írásbeli észrevételekre, valamint a *García és M.A. Garza* ügyre alapozta.³⁹⁷

Irán értelmezése szerint a Perzsa-öbölben való amerikai jelenlét, beleértve az amerikai hadihajók iráni parti tengerbe való behatolását, közrejátszott a légi jármű lelövésében és a polgári repülés veszélyeztetésében.³⁹⁸ Az Egyesült Államok nem alkalmazta a polgári és katonai együttműködés bevett eljárásait.³⁹⁹ Egy harmadik állam fegyveres erőinek nincsenek jogai egy olyan repüléstájékoztatási körzetben (FIR), amelyben a FIR állama által jogszerűen kijelölt polgári légi irányítás működik.⁴⁰⁰ Irán előadta azt, hogy a repülőgép lelövését megelőző időszakban az Egyesült Államok a Perzsa-öbölre vonatkozóan a hadihajói tekintetében ún. „mozgó védelmi ellenőrzési zóna” (*floating defence identification zone*) létrehozásáról NOTAM-ot adott ki, amely eljárás jogellenes és *ultra vires* hatályú,

³⁹² Iráni Iszlám Köztársaság memoranduma 1988. július 3-i légi incidens ügye (Iráni Iszlám Köztársaság v. Egyesült Államok) 1990. július 24. I. kötet. 106. o., 110. o., 259. o., 261-262. o. és 292. o. az ICAO Tanács 1989. március 17-i határozata sajnálatát fejezte ki a tragikus incidens miatt, amely során a repülőgép hibás azonosítása („*events and errors in identification*”) vezetett a repülőgép véletlen baleset miatti megsemmisítéséhez („*accidental destruction*”). A határozat teljes terjedelmében az Iráni Iszlám Köztársaság memoranduma 106. oldalán található.

³⁹³ Iráni Iszlám Köztársaság memoranduma 1988. július 3-i légi incidens ügye (Iráni Iszlám Köztársaság v. Egyesült Államok). 1990. július 24. I. kötet 141. o.

³⁹⁴ Uo. 143. o.

³⁹⁵ Uo. 147-152. o., 154. o.

³⁹⁶ Uo. 185-187. o.

³⁹⁷ Uo. 188-190. o., 216. o., 236-237. o., 258. o. és 265-266. o.

³⁹⁸ Uo. 209-216. o., 259.o., 293. o.

³⁹⁹ Uo. 238. o.

⁴⁰⁰ Uo. 159-160. o.

mivel az nem volt összhangban az ICAO szabályokkal és gyakorlatokkal. Teherán emlékeztetett, hogy kizárólag egy szabályosan kijelölt légiforgalmi szolgálatot ellátó (ATS) hatóságnak van joga az adott állam FIR-jére vonatkozóan NOTAM-ot kibocsátania.⁴⁰¹

Irán azzal érvelt, hogy nem csupán természetes személyek, hanem kormányok és fegyveres erők is elkövethetik a Montreáli Egyezményben tiltott polgári légi közlekedés elleni cselekményeket, különösen az állami terrorizmus tekintetében.⁴⁰² Az önvédelmi helyzetre vonatkozó amerikai állásponttal szemben Irán megjegyezte, hogy polgári légi jármű nem képes fegyveres támadás végrehajtására. Amennyiben az amerikai hadihajó valóban önvédelmi helyzetben volt, ami nem igaz, a válaszlépésnek meg kellett volna felelnie a szükségesség és arányosság alapelveinek.⁴⁰³ Irán azt állította, hogy az Egyesült Államok megsértette a semlegességre vonatkozó nemzetközi szokásjogot és szerződéses jogot beleértve az 1907. évi Hágai Egyezményt, mivel az Irán és Irak közötti összeütközés során Irakot támogatta. Mindez ahhoz vezetett, hogy az Iran Air járatát ellenséges repülőgéppnek tekintették amerikai részről és megsemmisítették azt.⁴⁰⁴ Irán a USS Vincennes hadihajó fejlett műszaki képességeire való hivatkozással visszautasította a véletlen balesetre vonatkozó amerikai érveket.⁴⁰⁵ Teherán emlékeztetett arra, hogy a korábbi légi incidens ügyekben az Egyesült Államok rendre vehemensen elítélte a polgári légi jármű elleni erőszak alkalmazását.⁴⁰⁶ Az iráni kormány büntetési jellegű kártérítést követelt figyelemmel az eset büntetőjogi jellegére (*criminal nature of the act*).⁴⁰⁷ Irán kritikával illette az incidens kivizsgálásáról szóló ICAO jelentést is.⁴⁰⁸

Az Egyesült Államok azzal érvelt, hogy a repülőgép megsemmisítését nem lehet elvonatkoztatni a lelövést megelőző eseményektől. Ellenséges helyzet alakult ki Irán cselekményeinek köszönhetően, ideértve azokat a támadásokat, amelyeket

⁴⁰¹ Iráni Iszlám Köztársaság memoranduma 1988. július 3-i légi incidens ügye (Iráni Iszlám Köztársaság v. Egyesült Államok) 1990. július 24. I. kötet 170-171. o., 210. o., 217-227. o.

⁴⁰² Uo. 174-177. o., 246. o., 256-257. o.

⁴⁰³ Uo. 200-205. o., 247-251. o.

⁴⁰⁴ Uo. 206. o., 208. o., 211. o., 230-235. o.

⁴⁰⁵ Uo. 240-244. o.

⁴⁰⁶ Uo. 252-255. o.

⁴⁰⁷ Uo. 275. o., 283-284. o., 294. o.

⁴⁰⁸ Uo. Appendix.

Irán követett el a Perzsa-öbölben közlekedő kereskedelmi hajókat védelmező amerikai hadihajók ellen. A USS Vincennes az iráni motorcsónak támadások miatt kényszerült arra, hogy önvédelmi helyzetben fellépjen. Ezen összetűzések közepette ellenséges katonai légi járműnek érzékelték egy olyan közeledő légi járművet, amely nem válaszolt az ismételt figyelmeztetésekre. (Katonai) szükségesség fennállása miatt tüzelt a USS Vincennes a légi járműre (*as a matter of necessity*). Az Egyesült Államok azonnal sajnálatát fejezte ki a történetek miatt és ígéretet tett a hozzátartozók kártérítésére.⁴⁰⁹ Az Egyesült Államok által kezdeményezett vizsgálat megállapította Irán társfelelősségét azért, mert az veszélyeztette a polgári légi jármű biztonságát azáltal, hogy megengedte, hogy az viszonylagos alacsony magasságú útvonalon folyamatban lévő harci cselekmények közelében repüljön. A vizsgálat eredménye, amelyre az ICAO jelentés is nagyban támaszkodott, megállapította, hogy az Iran Air 655 számú járat lelövése nem jelentette az érintett amerikai személyzet gondatlan vagy szándékos magatartását (*was neither result of any negligent nor any culpable conduct*).⁴¹⁰ Az Egyesült Államok kategorikusan elutasította azt a vádat, hogy nemzetközi bűncselekményt követett el, emlékeztetve arra, hogy a Nemzetközi Bíróság nem büntetőbíróság.⁴¹¹

Az Egyesült Államok hosszasan magyarázta, hogy az iráni követeléseknek nincs semmi közük a Montreáli Egyezményhez. Amerikai részről kifejtették, hogy a Montreáli Egyezmény nem alkalmazható a repülőgép ellen államok által elkövetett erőszak eseteire, különösen nem a fegyveres erők cselekményeire. Ellenvéleményük szerint a szóban forgó incidensre, így az Egyesült Államok cselekményeire a fegyveres összeütközések joga alkalmazandó. Az önvédelemhez való jog (ENSZ Alapokmány 51. cikk) magában foglalja a katonai egységek természetes jogát arra, hogy megvédjék magukat.⁴¹² A légi incidenst megelőzően az iráni fegyveres erőkkel történt ellenséges incidensek tekintetében az Egyesült Államok következetesen a fegyveres összeütközések jogára hivatkozott, beleértve

⁴⁰⁹ Pergátló kifogások Egyesült Államok az 1988. július 3-i légi incidens ügye (Iráni Iszlám Köztársaság v. Egyesült Államok) 1991. március 4. II. kötet [10-11], [42], [227-228]. o.

⁴¹⁰ Uo. [53-55] o.

⁴¹¹ Uo. [86] o.

⁴¹² Uo. [4] o., [147] o., [201-202] o.

az 1949-ben elfogadott Genfi Egyezményeket.⁴¹³ Álláspontjuk szerint a cselekmények nem személyeknek tudhatók be, mint ahogyan azt a Montreáli Egyezmény előírja, hanem az Egyesült Államoknak. Itt nem volt arról szó, hogy terroristákat titkosan egy állam irányított vagy segített cselekményük végrehajtásában.⁴¹⁴ Az Egyesült Államok kifejtette, hogy a Montreáli Egyezmény nem szolgált soha alapul ahhoz, hogy az ICAO elítélje a polgári repülőgép ellen állami repülőgép által alkalmazott fegyveres erőszakot.⁴¹⁵ Washington szerint Irán akkor vette elő a Montreáli Egyezményt, amikor eldöntötte, hogy a Nemzetközi Bírósághoz fordul és szüksége volt jogalapra.⁴¹⁶

Az Egyesült Államok egyrészt a memorandum egyik lábjegyzetében azt állította, hogy a Chicagói Egyezmény nem alkalmazható az incidensre, mivel a szóban forgó egyezmény nem terjed ki (hadi)hajók aktív fegyveres cselekményeire. E tekintetben a Chicagói Egyezmény 3. és 89. cikkeire hivatkoztak,⁴¹⁷ másrészt viszont arra hívták fel a figyelmet, hogy a Chicagói Egyezmény ENSZ Alapokmány önvédelem jogára hivatkozó 3bis cikke kivételt jelent az általános erőszak tilalom alól, és a szóban forgó cikk megalkotóinak azon szándékát mutatja, hogy a 3bis cikk által szabályozni akarták a fegyveres erők fegyveres összeütközés során végrehajtott cselekményeit (is).⁴¹⁸ Az Egyesült Államok nemtetszésének adott hangot amiatt, hogy az Iráni Iszlám Köztársaság Kormánya nem kereste meg közvetlenül az Egyesült Államok Kormányát, hanem helyette egyből arra törekedett, hogy elérje az ENSZ Biztonsági Tanács és ICAO által Washington politikai elítélését.⁴¹⁹ Amerikai részről kifejtették, hogy amennyiben a Chicagói Egyezmény szerződő feleinek (az Egyezmény végrehajtásával kapcsolatban) vitájuk merül fel, akkor vagy az Egyezmény 84. cikkében leírt vitarendezési eljárást alkalmazzák, vagy azt kérik az ICAO Tanácstól, hogy az politikai és műszaki szempontból vitassa meg a témát az Egyezmény 54-55. cikkei alapján. A két opció kizárja egymást. A Nemzetközi Bíróság nem bír joghatósággal arra vonatkozóan, hogy az ICAO Tanács politikai

⁴¹³ Pergátló kifogások Egyesült Államok az 1988. július 3-i légi incidens ügye (Iráni Iszlám Köztársaság v. Egyesült Államok) 1991. március 4. II. kötet [202-204] o.

⁴¹⁴ Uo. [172] o., [209-210] o.

⁴¹⁵ Uo. [174] o.

⁴¹⁶ Uo. [163] o.

⁴¹⁷ Uo. [91] o.

⁴¹⁸ Uo. lábjegyzet [91] oldalon, valamint lásd [205] o.

⁴¹⁹ Uo. [42] o., [56-60] o.

és műszaki tárgyú határozatait felülvizsgálja. A Nemzetközi Bíróság az ICAO Tanács azon határozatait vizsgálhatja felül, amelyek a Chicagói Egyezmény 84. cikke alapján kerültek elfogadásra.⁴²⁰

Az Egyesült Államok emlékeztetett arra, hogy Washington az ICAO szabályokkal összhangban a Perzsa-öböl érintett államait megkérte arra, hogy tegyék közzé az Egyesült Államok NOTAM-ot, amely védelmi felhívásokat tartalmazott. Irán ugyanakkor elutasította és jogellenesnek ítélte az Egyesült Államok által kiadott NOTAM-ot. Irán megtagadta teljesíteni azon kötelezettségét, hogy figyelmeztesse a veszélyekről a polgári légi közlekedést. Irán nem működött együtt azokkal a katonai szervekkel, amelyek tevékenysége befolyásolhatta a polgári légi közlekedést a Perzsa-öböl térségében. A fentiekre tekintettel az Egyesült Államoknak nem maradt más választása, mint hogy saját maga tegye közzé a NOTAM-ot. Végül 1989. március 1-én az Egyesült Államok visszavonta azt a NOTAM-ot, amelyet a Perzsa-öbölre tett közzé és újra megkérte a régió államait, hogy azt tegyék közzé. Szinte mindegyik érintett térségbeli állam teljesítette az amerikai kérést.⁴²¹ Az Egyesült Államok hangsúlyozta, hogy az ICAO Léginavigációs Bizottsága megvizsgálta az incidensről szóló ICAO jelentést, amely nagy részben az amerikai kivizsgáláson alapult és arra a következtetésre jutott, hogy az incidensre tekintettel semmilyen jelentős módosítás nem szükséges az ICAO szabványok és ajánlott gyakorlatok tekintetében.⁴²²

3.12.3.1 Közbenső következtetések

A szóban forgó légi incidens volt az első, amely a Chicagói Egyezmény polgári légi jármű elleni fegyverhasználatot tiltó 3bis cikkének elfogadását követően történt, habár a 3bis cikk még nem volt hatályban a légi incidens időpontjában. Fontos említést tenni arról, hogy az Egyesült Államok az (állam és katonai egység) önvédelem jogára hivatkozott, amely közül az állam önvédelmi joga az

⁴²⁰ Uo. [108] o., [132-137] o.

⁴²¹ Uo. Annex 2 [1-7] o.

⁴²² Uo. Annex 2 [67] o.

egyedüli kivétel a 3bis cikkben lefektetett polgári légi jármű elleni fegyveralkalmazás tilalma alól.⁴²³ Az Egyesült Államok a nemzetközi jogban ismert állami felelősséget hangsúlyozta az egyénekre vonatkozó büntetőjogi felelősséggel szemben, amely utóbbi a Montreali Egyezményben van megállapítva. Az Egyesült Államok azon az állásponton volt, hogy a nemzetközi fegyveres összeütközésekre vonatkozó nemzetközi jogot kell alkalmazni a szóban forgó esetre. Elképzelhető, hogy e mögött az állt, hogy amerikai részről úgy értékelték, hogy fegyveres összeütközés során, illetve békeidőben különböző szabályok, és különböző küszöbértékek alkalmazandók a polgári légi jármű elleni erőszak tekintetében. Megnyugtató azonban konstatálni, hogy az Egyesült Államok nem kérdőjelezte meg a 3bis cikk szokásjogi jellegét, és valószínűleg azt sem, hogy az alkalmazandó fegyveres összeütközés esetén is. Irán is elismerte, hogy a 3bis cikk nemzetközi szokásjogi normának tekinthető. Feltételezhető, hogy Irán azért kapcsolta össze a 3bis cikket az ENSZ Alapokmány erőszak tilalmáról szóló 2. (4) cikkével, mert a légi járművet iráni légtérben lőtték le.

Az önvédelemre való hivatkozás mellett az azonosításkor elkövetett tévedés vagy hiba is fontos szerepet játszott a jogi érvek során, amellyel a felelősség alóli mentességet kívánták alátámasztani az Egyesült Államok részéről. Egy idevonatkozó tanulmány szerzője szerint a tévedést vagy hibát nem, vagy csak nagyon kivételes esetekben szabad elfogadni, mint a nemzetközi jogi felelősség alóli mentesítést, mert különben az ártatlan utasok viselik egy állam jogellenes tevékenységének vagy éppen mulasztásának kockázatát.⁴²⁴

A mai napig nagyon időszerű kérdés a katonai-polgári együttműködés a légi közlekedés terén a nemzetközi, vagy nem nemzetközi fegyveres összeütközés során. Különösen akkor nehéz ez a kérdés, amikor nem állami szereplők is részt vesznek a fegyveres összeütközésben, mivel a nem állami szereplők nem válnak automatikusan a nemzetközi jogi szabályok, így a Chicagói Egyezmény kötelezettjeivé. 2014-ben a Malaysian Airlines MH-17 járatának Ukrajna feletti

⁴²³ Lutz HORN: *Die Anwendung militärischer Gewalt auf zivile Passagierflugzeuge im Friedensvölkerrecht und ihre Rechtsfolgen*. Europäische Hochschulschriften – Reihe II, Broschiert, Frankfurt, 1992. 183. o., 221. o.

⁴²⁴ Jelen incidens és a tévedés vagy hiba összefüggéseinek részletes vizsgálatát lásd az alábbiakban: David K. LINNAN: *Iran Air Flight 655 and Beyond: Free Passage, Mistaken self-defence, and State Responsibility*. 16 *Yale J. Int'l L.*, 245 (1991).

légtérben történt tragédiája újfent emlékeztetett arra, hogy a polgári légi közlekedés számára mennyire életbevágó a fegyveres összeütközés során a katonai-polgári együttműködés megfelelő működése (részletesen lásd 3.14 pont).

3.12.4 A légi incidensek jelentőségének értékelése az értekezés témája szempontjából

A Nemzetközi Bíróság hatáskörének hiánya miatt soha nem hozott érdemi ítéletet az ún. légi incidens ügyekben, mivel nincsen általánosan kötelező nemzetközi jogi bíraskodás, hanem csak a kötelező bíraskodásnak egy rendkívül szövevényes és fragmentált rendszere áll fenn,⁴²⁵ vagyis a joghatóság feltételei közül valamelyik mindig hiányzott. A Nemzetközi Bíróság elé került légi incidensben érintett államok közül egyetlenegy sem ismerte el felelősségét.⁴²⁶ Helyette a felelősség elismerése nélkül úgynevezett *ex gratia* alapú pénzügyi kompenzációkra került sor. Ugyanakkor az érintett államoknak a Nemzetközi Bírósághoz intézett írásos beadványai értékes információval szolgálnak arról, hogy mi volt az adott állam értelmezése a polgári légi jármű elleni erőszak szabályaival kapcsolatban. Az első vizsgált légi incidens ügyben a felperes államok kijelentették, hogy a nemzetközi szokásjog szűk kivételekkel tiltja a polgári légi jármű elleni erőszak alkalmazását. A három felperes állam ugyanakkor különbözőképpen értelmezte a kivételek körét. Bulgária maga részéről tagadta, hogy a polgári légi jármű elleni erőszak nemzetközi jog által szabályozott nemzetközi ügy lenne.

Az a tény, hogy az első légi incidens ügy a nemzeti légtér sima megsértése volt, nem merült fel a tiltott terület feletti átrepülés, vagy kémtevékenység, minden bizonnyal hozzájárult ahhoz, hogy a fegyverhasználatot a három felperes állam kategorikusan elutasította. Mindenesetre a három állam írásos beadványai korukhoz képest előremutatóak voltak. Sajnos azonban a nemzetközi jog általuk történt értelmezése nem felelt meg az 1950-es évek és az azt követő évtizedek

⁴²⁵ LAMM Vanda: A kötelező nemzetközi bíraskodás kilenc évtizede. *Jog - Állam - Politika*, VI. évfolyam 24, 2014. 24. o.

⁴²⁶ Fontos megemlíteni, hogy Kína 1954-ben elismerte felelősségét a Cathay Pacific légi járat lelövéséért. Lásd HUGHES: i.m. 601-602. o.

állami gyakorlatának. Például a bolgár légi incidenst követően elfogadott ENSZ Közgyűlési határozat a légi jármű megsemmisítését kizárólag humanitárius szempontból vizsgálta, anélkül hogy feszegette volna a felelősség, vagy az elkövető elítélésének kérdését.⁴²⁷ Valójában bizonyos államok számára a légtér-szuverenitás védelme és a polgári légi közlekedéssel való visszaéléstől való félelem fontosabb volt a humanitárius megfontolásoknál (lásd KAL-007 tragédia). Az emberi élet elvételt nem tekintették aránytalan lépésnek a - fegyveres támadásnak nem minősülő - valós, vagy vélt nemzetbiztonsági veszélyekkel való összehasonlítás során.⁴²⁸

Témánk szempontjából az is releváns, hogy a három felperes közül két állam - ugyan más körülmények között - de alkalmazott fegyveres erőszakot polgári légi jármű ellen (1973-ban Izrael, és 1988-ban az Egyesült Államok). Mindenesetre a három állam írásos beadványainak fő elemei különösen az Egyesült Királyság által képviselt kifejezett elutasítás végül megjelent a Chicagói Egyezmény 3bis cikkében, amelyet a KAL-007-es járat lelövését követően fogadott el az ICAO Rendkívüli Közgyűlése.⁴²⁹

Említést érdemel, hogy a második légi incidens ügyben az Egyesült Államok az ENSZ Alapokmányban lefektetett önvédelem jogára támaszkodott, amely az egyedüli kivételt jelenti a polgári légi jármű elleni fegyverhasználat tilalma alól. Az egyik oka annak, hogy az Egyesült Államok hivatkozott a fegyveres összeütközések jogára az lehet, hogy a szóban forgó különleges szabályok vélelmezhetően megengedőbben szabályozzák a polgári légi jármű elleni erőszak szabályait, mint a békeidőben alkalmazandó jogi rendszer (erről a témáról lásd részletesen a későbbiekben részletesen a 3.16 – 3.19 pontokban). Az Egyesült Államok, amely nem ratifikálta a 3bis cikket, beadványaiban nem kérdőjelezte meg a 3bis cikk szokásjogi jellegét, valamint annak fegyveres összeütközés során való alkalmazhatóságát.⁴³⁰ Az önvédelemhez való jognak több értelmezése is

⁴²⁷ Kay HAILBRONNER: *Der Schutz der Luftgrenzen im Frieden*. C. Heymann, Köln, 1972. 35 o. és LUTZ: i.m. 169-172. o.

⁴²⁸ Az arányossági alapelvről lásd részletesebben LUTZ: i.m. 92-102. o.

⁴²⁹ LUTZ: i.m. 179. o.

⁴³⁰ [https://www.icao.int/secretariat/legal/List of Parties/3bis_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/3bis_EN.pdf) (2019. április 11.)

Irán 1994. június 17-én helyezte letétbe ratifikációs okiratát, tehát a légi incidens időpontjában nem volt hatályban vonatkozásában a 3bis cikk.

lehet abból a szempontból, hogy mi tekinthető fegyveres támadásnak (súlyosság mértékének kérdése, az államnak való betudhatóság, az időfaktor). Mint ahogyan az a második légi incidens ügyben kiderült, az Egyesült Államok az ENSZ Alapokmány szerinti önvédelmi helyzetnek minősítette katonai egységei eljárását.

3.13 Egyes egyéb légi incidensek és az állami gyakorlat a Chicagói Egyezmény 3bis cikke elfogadását megelőzően és azt követően

Érdemes röviden és összefoglaló jelleggel megvizsgálni az ismertetett és az eddig még nem ismertetett légi incidensek alapján azt, hogy a Chicagói Egyezmény 3bis cikk elfogadását (1984) megelőzően és azt követően milyen fontosabb légi incidensek során alkalmaztak az államok fegyveres erőszakot polgári légi járművek ellen.

A polgári légi járművekkel kapcsolatos 1984-et megelőző légi incidensek közül említést érdemel egy 1978-as eset, amikor a Korean Airlines Párizs és Szöul között közlekedő járatát kényszerítették kényszerleszállásra szovjet harci gépek Murmanszk közelében. A dél-koreai légi jármű katonai szempontból érzékeny területek felett repült át és állítólag nem engedelmeskedett a repülőtéren való leszállásra történő felszólításnak, ezért lőttek rá. A halálos áldozatokkal is járó incidens érdekessége abban van, hogy egyetlen állam sem ítélte el a Szovjetuniót,⁴³¹ mivel elfogadták, hogy valódi biztonsági „szükséghelyzet” állt fenn és a szovjetek - a repülőtérré való leszállás megkövetelésével - biztonságos alternatívát is felkínáltak a dél-koreai gépnek.⁴³² Mindez azért érdekes, mert az 1973-a líbiai légi incidens esetében, amely során szintén sor került katonai létesítmények feletti átrepülésre és állítólag leszállás megkövetelésére is, az államok mégis elítélték Izraelt. Ennek oka talán abban keresendő, hogy a líbiai légi incidens során lelövésre került a polgári légi jármű, míg az 1978-ban a dél-koreai járat ügyében „csak” rálőttek a légi járműre, és kevés halálos áldozat volt.

⁴³¹ PHELPS II: i.m. 290 o.

⁴³² HUGHES: i.m. 619. o.

Egyes szerzők szerint az 1980-ig terjedő időszakban úgy foglалható össze az állami gyakorlat a polgári légi járművek elleni fegyveres erőszak alkalmazásának szabályaival kapcsolatban, hogy csak szűk körben alkalmazható fegyver a légtérbe belépő polgári légi jármű ellen. Ilyen eset például az, ha a légtérbehatolást elszenvedett állam biztonsága is sérült és ezért szükséges a légi jármű leszállásának elérése, illetve a légtérsérelem abbahagyása és minden egyéb a légtérsérelem abbahagyását célzó eszköz kimerítésre került és a behatoló légi jármű nem hajlandó visszatérni az engedélyezett útvonalához, vagy nem hajlandó leszállni a kijelölt repülőtérre.⁴³³

Másképpen megfogalmazva az 1984 előtti gyakorlatot, a KAL-007-es járat lelövése akár jogszerű is lehetett volna, ha

- a dél-koreai járatot megfelelően figyelmeztetik (pl. leszállásra utasítják) és
- a légi jármű figyelmen kívül hagyja a figyelmeztetést és
- alaposan feltételezhető, hogy a légi jármű komoly nemzetbiztonsági veszélyt jelent a Szovjetunió számára.⁴³⁴

3.13.1 Légi incidensek a Chicagói Egyezmény 3bis cikkének elfogadását (1984) követően

Kuba 1996-ban lelőtt két amerikai kisrepülőgépet (erről lásd a 3bis cikket bemutató részben: 3.10.2.1 pont). Kuba az amerikai kisrepülőgépek állítólagos jogsértő magatartására és korábbi légtérsértésekre hivatkozva igyekezett mentesíteni magát a felelősség alól. Ez a kísérlet azonban nem járt sikerrel, az ENSZ Biztonsági Tanács és az ICAO is elítélte Kubát. A Kongói Demokratikus Köztársaság a Nemzetközi Bírósághoz intézett beadványaiban azt állította, hogy Uganda (és/vagy Burundi és/vagy Ruanda) 1998. október 9-én Kindunál lelőtte a Congo légitársaság Boeing 727 típusú repülőgépét, amely következtében negyven ember életét vesztette (lásd részletesen 355. l.). Nem derült azonban fény arra,

⁴³³ HUGHES: i.m. 620. o. Itt érdemes megjegyezni, hogy Fauchille 1902-es tervezetében azt fogalmazta meg, hogy a jogellenesen légtérbe bepülő ballont először figyelmeztetni kell, és, ha arra nem reagál, akkor lehet csak rá tüzet nyitni. ANNUAIRE 1902. 41. o.

⁴³⁴ Farooq HASSAN: A legal analysis of the shooting of Korean Airlines flight 007 by the Soviet Union. *Journal of air law and commerce*, 1983-1984. 586. o.

hogy mely állam, vagy lázadó csoport volt az elkövető.

2001-ben Ukrajna tévedésből lelőtte a Siberian Air légitársaság Tel-Aviv és Novosibirsk között közlekedő járatát. Ukrán részről először tagadták felelősségüket, de aztán később elismerték azt, és kártérítést is fizettek az utasok hozzátartozóinak.⁴³⁵

A 2014-ben Ukrajna felett lelőtt Malaysian Airlines MH-17-es járat (lásd esetbemutatót részletesen a 3.14 pontban) esetében a mai napig nem ismert bizonyossággal az elkövető kiléte. A légi incidens kapcsán egyik fél sem próbálta megkérdőjelezni azt, hogy a Chicagói Egyezmény 3bis cikke alapján tilos fegyvert használni légi jármű ellen.

A Malév Budapest és Bejrút között közlekedő 240-es számú járatának 1975-ben történt katasztrófájának oka a mai napig ismeretlen. Szintén tisztázatlanok Dag Hammarskjöld volt ENSZ Főtitkár Kongóban 1961-ben történt repülőgép balesetének körülményei.⁴³⁶ Az ENSZ Főtitkár megbízottja legújabb 2017-ben megjelent jelentésében elképzelhetőnek tartotta a külső erőszakos beavatkozást (külső támadást vagy fenyegetést), vagy a pilóta hibáját, míg műszaki meghibásodást nem valószínűsített. Egyben kért minden államot, amely információkkal rendelkezik a légi incidenssel kapcsolatban, különösen a légi jármű rádiókommunikáció tekintetében, hogy ossza meg azokat a teljes körű tényfeltárás érdekében.⁴³⁷

Nem csak államok, hanem különböző felkelői csoportok is alkalmaztak fegyveres erőszakot polgári légi járművek ellen. 1994-ben a ruandai mészárlás kirobbantásához vezetett a ruandai és burundi elnököt szállító repülőgép

⁴³⁵ FOONT: i.m. 715-716. o.

⁴³⁶ <http://www.un.org/depts/dhl/dag/bio.htm> (2019. április 12.)

⁴³⁷ Investigation into the conditions and circumstances resulting in the tragic death of Dag Hammarskjöld and of the members of the party accompanying him. United Nations General Assembly A/71/1042, 5 September 2017. 9/63-11/63. o. http://www.hammar skjold inquiry.info/pdf/ham_150_Othman_report_251017.pdf (2019. április 12.)

lelövése.⁴³⁸ Továbbá 1978-ban zimbabwei felkelők az Air Rhodesia légitársaság repülőgépét, 1993-ban abház felkelők a Transair Georgia repülőgépét, míg 2007-ben a szómáliai felkelők belorusz légitársaság repülőgépét lőtték le.⁴³⁹

Megállapítható tehát, hogy a Chicagói Egyezmény 3bis cikkének elfogadása óta eltelt időben a kubai incidenstől eltekintve nem került sor a 3bis cikkben foglalt fegyverhasználati tilalom megkérdőjelezésére.

3.13.2 Állami légi járművek elleni erőszak-alkalmazás

A katonai (állami) légi járművekre nem terjed ki a Chicagói Egyezmény, hanem helyette szokásjogi, illetve nemzeti szabályok kerülnek alkalmazásra. A katonai légi járművekkel kapcsolatos állami gyakorlat tekintetében a következő eseteket célszerű megemlíteni.

1946-ban Jugoszlávia két alkalommal lőtt le fegyverzet nélküli amerikai katonai szállító légi járművet, amelyek amerikai állítás szerint az időjárás viszonyok miatt kényszerültek a jugoszláv légtérbe való berepülésre. A fegyveres erőszak alkalmazásának halálos áldozatai is voltak. Diplomáciai egyeztetéseket követően Tito marsall arról tájékoztatta a belgrádi amerikai nagykövetet, hogy utasítást adott arra, hogy (katonai) szállító légi járművekre többet nem lőhetnek, még akkor sem, ha a szóban forgó légi jármű szándékosan repül be a jugoszláv légtérbe. Ilyen esetekben leszállásra kell felszólítani a légi járművet, és amennyiben az a leszállást megtagadja, akkor a légtérsértő légi jármű azonosító adatainak birtokában a szükséges lépéseket megfelelő csatornákon keresztül lehet megtenni.⁴⁴⁰ A jugoszláv légi incidenseknek tehát az a konklúziója, hogy a fegyverzet nélküli katonai légi jármű légtérsértése nem vonja maga után automatikusan fegyver alkalmazását a légtérsérelmet elszenvedő állam részéről. Az más kérdés, hogy nem minden állam tartotta maga számára kötelezőnek a

⁴³⁸ https://en.wikipedia.org/wiki/Assassination_of_Juvénal_Habyarimana_and_Cyprien_Ntaryamira (2019. április 12.)

⁴³⁹ http://www.lemonde.fr/international/article/2014/07/18/en-40-ans-une-dizaine-d-avions-civils-ont-ete-abattus-en-vol_4459433_3210.html (2019. április 12.)

⁴⁴⁰ LISSITZYN: i.m. 569-573. o.

jugoszláv értelmezést. Például a szovjet szabályok szerint a légtér megsértése esetén leszállásra kényszerítendők a szovjet légtérbe berepült külföldi légi járművek és, ha ennek a parancsnak nem tesznek eleget, akkor a szovjet katonai repülőgépek tüzet nyithatnak.⁴⁴¹

A második eset egy U-2-es típusú amerikai felderítő gép figyelmeztetés nélküli lelövése 1960-ban a Szovjetunió felett Szverdlovszk (ma Jekatyerinburg) közelében. Az eset jelentőségét az adja, hogy az Egyesült Államok nem tiltakozott a légi jármű lelövése és a pilóta bebörtönzése ellen. Tehát amerikai részről elfogadták azt, hogy a bizonyítottan külföldi légtérben végzett ellenséges felderítő tevékenység esetén figyelmeztetés nélkül is alkalmazható fegyveres erőszak katonai légi jármű ellen.⁴⁴²

Harmadik eset a Sidra öbölben történt, amelyre Líbia szuverenitás igényt jelentett be 1973-ban. Az Egyesült Államok 1981-ben nagyszabású tengeri hadgyakorlatot tartott a térségben, hogy ellenkezését fejezze ki a líbiai követeléssel szemben. A hadgyakorlat keretében két líbiai Szu-22 vadászbombázó a Líbiát megközelítő F-14-es típusú amerikai katonai repülőgépeket támadott meg, amelyek viszonozták a tüzet és lelőtték a két líbiai katonai légi járművet, amelyek egyik pilótája életét vesztette. A nemzetközi közösség tagjai bár bírálták az amerikai katonai műveletet, de nem emeltek kifogást az ellen, hogy az F-14-esek önvédelmi célból fegyvert alkalmaztak a líbiai vadászbombázók ellen.⁴⁴³

Negyedik esetben 1999-ben az indiai légierő lelőtt egy pakisztáni haditengerészeti repülőgépet, amely támadásnak tizenhat halálos áldozata volt ezért Pakisztán a Nemzetközi Bírósághoz benyújtott beadványában azt kifogásolta, hogy a szóban forgó fegyvertelen légi járművet figyelmeztetés nélkül Pakisztán területén lőtték le.⁴⁴⁴ A Nemzetközi Bíróság joghatóság hiányában nem tárgyalta érdemben a légi incidens ügyet. India védekezésében azt állította, hogy a pakisztáni repülőgép

⁴⁴¹ Uo. 575-576. o.

⁴⁴² PHELPS II: i.m. 287.o.

⁴⁴³ Steven R. RATNER: The Gulf of Sidra incident of 1981: The study of the lawfulness of peacetime aerial engagements. *Yale Journal of International Law*, 59, 1984. 59. o., 63. o. 72-73. o.

⁴⁴⁴ Eljárást kezdeményező beadvány Pakisztáni Iszlám Köztársaság nevében, 1999. szeptember 21. 1999. augusztus 10-i légi incidens ügy (Pakisztán v. India).

megsértette az indiai légteret és az hírszerzési tevékenységet végzett. A pakisztáni repülőgépeknek állítólag jelezték, hogy szálljon le, amire az támadó pozíciót vett fel.⁴⁴⁵

Ötödik esetben 2012-ben a szíriai légtérvédelem egy F-4 típusú török katonai repülőgépet lőtt le a szíriai parti tenger felett. Damaszkusz később közölte, hogy sajnálatos módon a török légi járművet egy támadó izraeli katonai légi járműnek hitték, és ezért gondolták azt, hogy nemzetközi jogi értelemben önvédelmi helyzetben vannak.⁴⁴⁶

Hatodik eset a közelmúltból, 2015-ből, amikor egy orosz légi járművet török vadászipülőgép lőtt le a török-szíriai határ közelében, mivel az állítólag megsértette a török légteret. Moszkva tagadta, hogy határsértés történt, és gazdasági ellenlépéseket vezetett be Törökország ellen.⁴⁴⁷ Erdogan török elnök végül bocsánatot kért az orosz katonai repülőgép légi jármű lelövése miatt.⁴⁴⁸

A katonai légi jármű elleni békeidőben történő fegyveres erőszak alkalmazásának szabályai a következőképpen foglalhatók össze: A légtérsértést elkövető idegen katonai légi járműre először figyelmeztető lövésekkel kell figyelmeztetni. Alkalmazni kell továbbá az arányosság alapelvét, azaz össze kell mérni a légtérsértés súlyát és az alkalmazni kívánt intézkedést. Humanitárius megfontolásoknak is van szerepük, mivel a katonai repülőgépet is emberek vezetik, azon is emberek utaznak. A fenti szempontok figyelembe vétele esetén legutolsó megoldásként lelőhető a katonai légi jármű.⁴⁴⁹ Az összegyűjtött incidensek alapján tehát megállapítható, hogy katonai légi járművet sem megengedett lelőni egy véletlen légtérsértés esetén. A katonai légi jármű azonban nem élvezi ugyanazt a védelmet, mint a polgári légi jármű, mivel az utóbbit kizárólag akkor lehet lelőni, ha az fegyveres támadást hajt végre, és ezáltal

⁴⁴⁵ <http://www.independent.co.uk/news/16-dead-as-india-shoots-down-pakistani-naval-plane-1112052.html> (2019. április 12.)

⁴⁴⁶ SCHLADEBACH: i.m. 276-277. o.

⁴⁴⁷ Chronique des faits internationaux. *Revue générale de droit international public*, Tome 120, No. 1, 2016. 129. o. A témáról részletesebben lásd Etienne HENRY: The Sukhoi Su-24 Incident between Russia and Turkey. *Russian Law Journal* 8 (2016). 8-25. o.

⁴⁴⁸ <http://www.bbc.com/news/world-europe-36643435> (2019. április 12.)

⁴⁴⁹ SCHLADEBACH: i.m. 259. o., 277. o.

elveszti polgári légi jármű besorolását (lásd részletesen a KAL-007-es légi incidensről szóló részben). A fenti incidensek alapján megállapítható, hogy katonai légi jármű esetén a fegyveres támadás végrehajtásán kívül is lehetnek olyan okok, amelyek alátámasztják a fegyveres erőszak alkalmazását, ilyen lehet a külföldi légtérben a kémkedés végzése.

3.14 A Chicagói Egyezmény 3bis cikke és a MH-17 légi járat katasztrófája



Az MH-17 tragédiájának helyszíne⁴⁵⁰

⁴⁵⁰ Forrás: www.economist.com

2014. július 17-én a Malaysian Airlines MH-17-es járatszámú nemzetközi légi folyosón 10 000 méter magasban Amszterdamból Kuala Lumpurba repülő Boeing 777-es légi járművét Ukrajna légterében lelőtték, amely következtében kétszáznyolcvan utas és a tizenöt fős személyzet életét veszítette. Legnagyobb részt holland állampolgárok veszítették életük. A térségben 2014. április óta fegyveres összeütközés zajlott az ukrán kormányerők és a donyECKI szakadárok között, amely fokozatosan kiterjedt a légtérre is. Ukrajna csak egy bizonyos magasságig, konkrétan először 26.000 láb (7925 méter), majd 32.000 láb (9750 méter) zárta le a légterét a nemzetközi polgári repülés előtt. A tragédia a le nem zárt magas légtérben történt.

Az ENSZ Biztonsági Tanács a tragédiát követően határozatot fogadott el, amely többek között támogatta független vizsgálat létrehozását a nemzetközi repülési iránymutatásokkal összhangban.⁴⁵¹ Ukrajna Hollandiát kérte fel arra, hogy folytassa le a légi incidens baleseti kivizsgálását. A holland repülésbiztonsági kivizsgáló hatóság 2015. október 22-én megjelent jelentésében többek között a következőket állapította meg:⁴⁵² Egy Buk föld-levegő rakétarendszerekből kilőtt rakétafej robbant fel a légi jármű pilótafülkéjéhez közel és a szétrepülő repeszdarabok okozták a pilótafülkében tartózkodó személyek halálát és a légi jármű megsemmisülését. A rakétát Ukrajna keleti részén található 320 négyzetméteres területen belülről lőtték ki. További kutatásra van szükség a kilövés helyének pontos megállapításához, amely elvégzésére azonban a holland hatóság már nem illetékes. Ukrajnának elegendő információ állt rendelkezésére ahhoz, hogy elővigyázatosságból lezárja a fegyveres összeütközés felett található légterét. Ugyanakkor azt is tudni kell, hogy egyetlen egy külföldi állam⁴⁵³ vagy nemzetközi szervezet (különösen ICAO) sem adott ki a tragédiát megelőzően figyelmeztetést az ukrán légtérrel kapcsolatban, vagy nem kérdőjelezte meg az ukrán helyzetfelmérés pontosságát. A repülési iparág és az államok nemzetközi összefogására van szükség ahhoz, hogy a jövőben elkerülhetők legyenek az ilyen jellegű tragédiák, amelyek egy légtér repülésbiztonsági szempontból történő

⁴⁵¹ UNSC Resolution 2166 (2014). Harmadik operatív bekezdés.

⁴⁵² <https://www.onderzoeksraad.nl/en/page/3546/crash-mh17-17-july-2014> (2019. április 12.)

⁴⁵³ Lásd ugyanakkor SIPOS (2018): i.m. 73. o. Az Egyesült Államok adott ki figyelmeztetést Kelet-Ukrajna légtérére vonatkozóan.

minősítéséhez kapcsolódnak. A jelentés számos ajánlást fogalmazott meg e célból.

A légi incidenst egy több államból álló vizsgálóbizottság is vizsgálta (Joint investigation team, JIT), amelybe Hollandia, Ausztrália, Malajzia, Belgium, Ukrajna delegált tagokat. A vizsgálóbizottság, amely a büntetőjogi felelősség szempontjából vizsgálja az incidenst, 2016. szeptemberben hozta nyilvánosságra előzetes konklúzióit.⁴⁵⁴ E szerint a malajziai légi járművet egy orosz gyártmányú föld-levegő Buk típusú rakéta lőtte le, amelyet az orosz barát szakadárak által ellenőrzött területről lőttek ki. A rakétát állítólag Oroszországból szállították a kilövési helyére, majd oda szállították vissza. Az elkövetők pontos kiléte egyelőre nem ismert, de a JIT folytatja e tekintetben is a vizsgálódást. Oroszország megkérdőjelezte a JIT állításait, különösen, ami a kilövés helyét illeti.⁴⁵⁵ Oroszország részéről nem működtek együtt konstruktívan az eset feltárása és a felelősök megbüntetése érdekében. Az ENSZ Biztonsági Tanácsban az orosz vétó miatt hiúsult meg az a malajziai javaslat, hogy nemzetközi büntetőbíróság kerüljön felállításra az elkövetők felelősségre vonása céljából.⁴⁵⁶ Hollandia felkészült arra, hogy az elkövetőket nemzeti szinten vonja felelősségre és e tekintetben Ukrajnával is folytatott tárgyalásokat.⁴⁵⁷

Az elhunytak hozzátartozóinak egy csoportja az Emberi Jogok Európai Bíróságán keresett, vagy tervez keresni jogorvoslatot egyrésről Ukrajna ellen a légtér le nem zárása miatt, másrésről Oroszország ellen a légi jármű lelövése miatt.⁴⁵⁸

Ukrajna 2017. januárban eljárást kezdeményezett Oroszország ellen a Nemzetközi Bíróságnál. Ukrán részről az MH-17-es járat lelövése tekintetében a terrorizmus

⁴⁵⁴ <https://www.om.nl/onderwerpen/mh17-crash/> (2019. április 12.)

⁴⁵⁵ Chroniques des faits internationaux. *Revue Générale de Droit International Public*, Tome 121, No. 2, 2017. 461-462. o.

⁴⁵⁶ Chronique des faits internationaux. *Revue Générale de Droit International Public*, Tome 120, No. 1, 2016. 79. o.

⁴⁵⁷ F. Pinar ÖLCER: The downing of MH17: Fact-finding and constructing a legal response. *Air & Space Law*, 42, no. 2 (2017). 157. o.

⁴⁵⁸ Chronique des faits internationaux. *Revue Générale de Droit International Public*, Tome 120, No. 1, 2016. 462. o. Ioppa v. Ukrajna (73776/14) és 973/15, 4407/15, 4412/15. Emberi Jogok Európai Bírósága: Ioppa v. Ukrajna No. 73776/14 és három másik beadvány 973/15, 4407/15, 4412/15. Sajtóhírek szerint az Oroszországi Föderáció ellen az MH-17 légi járat lelövése tárgyában legutóbb 2018. november 23-án nyújtottak be keresetet az Emberi Jogok Európai Bíróságán. Korábbi beadvány: Ayley v. Oroszország No. 25714/16. Forrás: www.whathappenedtoflightmh17.com (2019. április 12.)

finanszírozásáról szóló egyezmény megsértésével vádolják Oroszországot.⁴⁵⁹ Ukrajna Nemzetközi Jogi Bírósághoz beadott beadványában azt állítja, hogy az Oroszországi Föderáció nemzetközi jogsértést követett el a terrorizmus finanszírozása elleni többoldalú ENSZ egyezmény⁴⁶⁰ megsértésével, amelyre - többek között - azáltal került sor, hogy Moszkva fegyverekkel látta el az Ukrajnában harcoló terrorista fegyveres csoportokat. Tehát Ukrajna szerint az Oroszországi Föderáció nemzetközi jogi szempontból felelős az MH-17 légi járat lelövéséért, mivel felel az Ukrajnában harcoló katonai egységek (*proxy*) terrorista tevékenységéért.⁴⁶¹ Az ügy folyamatban van, a legújabb fejlemény szerint az Oroszországi Föderáció, mint az várható volt, előzetes kifogást nyújtott be a Nemzetközi Bíróság joghatóságával kapcsolatban.⁴⁶²

A fentiekén kívül a Nemzetközi Büntetőbíróságon (ICC) is folyik előzetes információgyűjtés a Kelet-Ukrajnában elkövetett háborús bűncselekmények köztük az MH-17-es járat lelövése tárgyában.⁴⁶³

A korábban tárgyalt légi incidensektől eltérő módon jelen esetben nem lehet teljes bizonyossággal megállapítani az elkövető kilétét. A korábbi légi incidens ügyekben, amelyek általában légtér-szuverenitás megsértéséhez kapcsolódtak mindig lehetett tudni, hogy a szuverenitás-sértéssel érintett állam áll a fegyveres erőszak alkalmazása mögött. Jelen esetben két eset lehetséges: vagy az ukrán kormányservek, vagy a donyecki szakadárok felelősök a tragédiáért. Jelen értekezés szerzőjének álláspontja szerint az MH-17 légi incidens ügyben is releváns lehet a Chicagói Egyezmény 3bis cikke annak ellenére, hogy a légi jármű

⁴⁵⁹ Nemzetközi Bíróság előtt való eljárás kezdeményezéséről szóló ukrán beadvány. Terrorizmus finanszírozása és faji megkülönböztetés Ukrajnában. (Ukrajna v. Oroszországi Föderáció). 2017. január 16.

⁴⁶⁰ 2002. évi LIX. törvény a terrorizmus finanszírozásának visszaszorításáról, New Yorkban, az Egyesült Nemzetek Közgyűlésének 54. ülészakán, 1999. december 9-én elfogadott nemzetközi Egyezmény kihirdetéséről.

⁴⁶¹ Terrorizmus finanszírozása és faji megkülönböztetés Ukrajnában. (Ukrajna v. Oroszországi Föderáció). Ukrajna beadványa. 2017. január 16. 40-41. o. Kérdésként merül fel, hogy a finanszírozás ténye, ha bebizonyosodik, keletkeztethet-e nemzetközi jogi felelősséget egy állam számára a finanszírozott csoportok tevékenységéért. Lásd Nemzetközi Bíróság Nicaragua-ügy 115. bekezdésében foglaltak, amely szerint az Egyesült Államok nem volt nemzetközi jogi értelemben felelős az általa finanszírozott kontrák emberi jogi jogsértéséért, mivel nem gyakorolt azok tevékenysége felett hatékony ellenőrzést.

⁴⁶² <https://www.icj-cij.org/files/case-related/166/166-20181001-PRE-01-00-EN.pdf> (2019. április 12.)

⁴⁶³ https://www.icc-cpi.int/itemsDocuments/2017-PE-rep/2017-otp-rep-PE-Ukraine_ENG.pdf 23. o. (2019. április 12.)

lelövésére egy fegyveres összeütközés során került sor. E tekintetben a Chicagói Egyezmény 89. cikkével kapcsolatos álláspontot lásd 3.6 pontban.

A Chicagói Egyezmény 3bis cikkével kapcsolatban - annak nyelvtani értelmezése és az elfogadás körülményeinek ismerete alapján - megállapítható, hogy a 3bis cikk az államok általi fegyverhasználatot tiltja meg. A rakéta ukrán hadsereg által történt kilövése esetén viszonylag egyszerű helyzet áll elő, mivel megállapítható, hogy Ukrajna megsértette a Chicagói Egyezmény 3bis cikkét. Amennyiben kiderül, hogy a szakadárok lőtték ki a rakétát, akkor kicsit bonyolultabb a helyzet.

Mi lehet a Nemzetközi Bíróság kiindulópontja? Hasonló volt a helyzet a Nicaragua-ügyben,⁴⁶⁴ amikor a Nemzetközi Bíróság államfelelősség szempontjából vizsgálta a kontrák által elkövetett humanitárius jogi és emberi jogi szabálysértéseket és az Egyesült Államok állami felelősségének fennállását.⁴⁶⁵ A Nemzetközi Bíróság megállapította, hogy nem elegendő az Egyesült Államok nemzetközi jogi felelősségének megállapításához az a tény, hogy Washington részt vett a kontrák finanszírozásában, kiképzésében, célpontjaik kiválasztásában, műveleteik megtervezésében. Az Egyesült Államok említett tevékenységei, illetve a kontrák feletti általános ellenőrzés ténye nem jelentik önmagukban azt, hogy az Egyesült Államok irányította vagy megerősítette a kontrák által elkövetett emberi jogokat és humanitárius jogot sértő cselekményeket. Az Egyesült Államok nemzetközi jogi felelősségének megállapításához azt kell megállapítani, hogy az Egyesült Államok hatékony ellenőrzést gyakorolt a kontrák által elkövetett katonai műveletek felett.⁴⁶⁶

A Nemzetközi Bíróság a népirtás megelőzéséről szóló egyezmény alkalmazhatóságáról szóló ítéletében⁴⁶⁷ megerősítette a hatékony ellenőrzés elvét kifejtve, hogy azt kell bizonyítani, hogy a személyek egy állam utasítására cselekedtek, vagy annak hatékony ellenőrzése alatt álltak. Az utasításnak és a

⁴⁶⁴ *Legal remedies for downing MH-17*. White Paper by Public International Law & Policy Group and VU University Amsterdam, 2016. 35-36. o. (továbbiakban: *Az MH-17 légi járat lelövésével kapcsolatos jogorvoslati lehetőségek*)

⁴⁶⁵ Nicaraguai és ellene irányuló katonai és félkatonai tevékenységek ügye, (Nicaragua v. Egyesült Államok), érdemi ítélet 1986. június 27., I.C.J. Reports 1986. 14. o.

⁴⁶⁶ Uo. 63-65. o. 113-116. bekezdés

⁴⁶⁷ A népirtás megelőzéséről és megtorlásáról szóló egyezmény alkalmazhatóságának ügye (Bosznia-Hercegovina v. Szerbia és Montenegró) érdemi ítélet 2007. február 26., I.C.J. Reports 2007. 43. o., 168-169. o. 398-400. bekezdések.

hatékony ellenőrzésnek minden egyes olyan művelet tekintetében fenn kell állnia, ahol az állítólagos jogsértésre sor került, tehát nemcsak e személyek tevékenységének átfogó ellenőrzéséről van szó.

Figyelemmel arra, hogy a donyecki szakadárok nem tekinthetők *de jure* vagy *de facto* orosz állami szervnek, ezért az orosz állam felelősségét a Chicagói Egyezmény 3bis cikk megsértése miatt kizárólag abban az esetben⁴⁶⁸ lehet megállapítani, ha bizonyítást nyer, hogy

- a szakadárok katonai tevékenysége és kifejezetten a légi jármű lelövése felett Moszkva hatékony ellenőrzést gyakorolt, vagy
- a szakadárok Moszkvától kifejezett utasítást kaptak a légi jármű lelövésére, vagy
- a szakadárok tevékenységét Moszkva irányította a légi jármű lelövése tekintetében.⁴⁶⁹

A fenti kapcsolat fennállását nagyon nehéz lesz bizonyítani. Továbbá eljárási akadályt képezhet az a tény, hogy a Nemzetközi Bíróság még soha nem hozott érdemi ítéletet légi incidens ügyben a 3bis cikk megsértése tárgyában.

3.14.1 A légtér lezárásának kérdése

Az ukrán légtér lezárásának kérdésében a Chicagói Egyezmény nem tartalmaz olyan kifejezett állami kötelezettséget, hogy egy szerződő államnak le kell zárnia a nemzeti légtérét, amennyiben a repülésre veszélyes tevékenység, például harci cselekmények folynak a szárazföldön. A tiltott övezetekről szóló 9. cikkben az állami szuverenitás megerősítéseként az államoknak joguk (és nem kötelezettségük) van arra, hogy katonai szükségesség, vagy közbiztonság érdekében vagy szükségállapot miatt korlátozzák, vagy megtiltsák a repülést

⁴⁶⁸ Az MH-17 légi járat lelövésével kapcsolatos jogorvoslati lehetőségek: 36. o.

⁴⁶⁹ Az államok nemzetközi jogi jogsértés miatti felelősségéről szóló cikktervezetek. (2001). 8. cikk.

nemzeti légterükben, vagy annak egy részében.⁴⁷⁰ A 9. cikk alapján történő légtérlezárás ismertebb esetei az amerikai légtér részleges lezárása a szeptember 11-i terrortámadásokat követően, vagy a hamufelhő miatt lezárt európai légtér 2010-ben.⁴⁷¹ Tehát ez egy jogosultság és nem egy kötelezettség.⁴⁷²

A nemzetközi légi közlekedés zavartalan működésének ugyanakkor a repülésbiztonság megléte az egyik elsődleges feltétele. A Chicagói Egyezmény szerződő államai az egyezmény preambuluma szerint azért hozták létre az egyezményt, hogy a nemzetközi légi közlekedés biztonságosan tudjon fejlődni. A Chicagói Egyezményben megfogalmazott kötelezettségek között is felmerül a repülésbiztonság, így például a 28. cikkében meghatározott légiforgalmi irányításra vonatkozó nemzetközi jogi kötelezettség elsődleges célja a légi járművek közötti ütközések elkerülése.⁴⁷³ Az ICAO is fogad el - a Chicagói Egyezmény függelékéeként megjelenő - szabványokat és legjobb gyakorlatokat a szerződő államok számára a repülésbiztonság terén is.⁴⁷⁴

A fentiekre tekintettel a Chicagói Egyezményből és a függelékekből közvetett módon levezethető,⁴⁷⁵ hogy a repülésbiztonságot a nemzeti légtérben az illetékes államnak biztosítani kell, amely magában foglalja azt, hogy az érintett szerződő állam megfelelő információk birtokában figyelmeztetést ad ki⁴⁷⁶ és akár az is

⁴⁷⁰ Stefan A. KAISER: Legal considerations about the loss of Malaysia Airlines Flight MH 17 in Eastern Ukraine. *Air & Space Law*, 40. no. 2 (2015). 115. o.

⁴⁷¹ Brian F. HAVEL - Gabriel S. SANCHEZ: *The principles and practice of international aviation law*. Cambridge University Press, 2014. 43. o.

⁴⁷² Van olyan értelmezés is, amely szerint a 9. cikk alapján egy szerződő állam a nemzetközi joggal ellentétesen jár el, amennyiben a feltételek fennállása esetén nem zárja le légtérét. Lásd Elmar GIEMULLA - Peter KORTAS: Die internationale Zivilluftfahrt im Zeitalter der „Konfliktzonen“. *Zeitschrift für Luft-, und Weltraumrecht*, 64 ZLW 431 (2015). 433. o.

⁴⁷³ A nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény 11. függelék: Nemzetközi repülésről szóló Egyezmény Tizenharmadik kiadás 2001. július. 2-1. o.

⁴⁷⁴ Az ICAO célkitűzései között szerepel a légi közlekedés biztonságának elősegítése. Lásd Chicagói Egyezmény 44. cikk (a) és (h) bekezdések.

⁴⁷⁵ Az MH-17 légi járat lelövésével kapcsolatos jogorvoslati lehetőségek: 37. o. A tanulmány szerint a gondos eljárás követelménye (*due diligence obligation*) követeli azt meg, hogy egy állam biztosítsa a repülésbiztonságot légtérében. A tanulmány arra is utal, hogy vannak olyan értelmezések, amelyek szerint nem állt fenn nemzetközi jogi kötelezettség a légtér lezárására. A holland repülésbiztonsági hatóság jelentésében (lásd 454. lj.) például arra emlékeztet, hogy a fegyveres összeütközések során az érintett államok ritkán szokták légtérüket lezárni. A jelentés javasolja, hogy a fegyveres összeütközés során az államnak a légtér lezárására vonatkozó (nemzetközi jogi) kötelezettség világosan kerüljön kimondásra. 8. o.

⁴⁷⁶ Az AIS a Chicagói Egyezmény szerződő államai által történő biztosításának kötelezettsége a Chicagói Egyezmény 28. cikkéből vezethető le és a Chicagói Egyezmény 15. függelékének 2-1

elvárható lehetne az érintett államtól, hogy a legvégső esetben a konfliktus zónák felett lezárja a légtérét. A légtér lezárását ugyanis csak azon állam tudja végrehajtani, amely nemzeti légtéréről szó van, amely azzal rendelkezik a Chicagói Egyezmény 1. cikke értelmében.

Természetesen az nagyon nehéz kérdés, hogy milyen tartalmú és milyen forrásból származó információk alapján zárható le a légtér. A korlátozott ukrán légtérlezárás a MANPAD-ek ellen nyújtott védelmet. A holland repülésbiztonsági szerv vizsgálata konklúzióiban azt állította meg, hogy Ukrajnának a magas légtérben lelőtt ukrán katonai légi járművekre tekintettel elég információ áll rendelkezésére ahhoz, hogy lezárja teljes légtérét. A jelentés megjegyzi azt is, ugyanakkor, hogy jelenleg a repülésbiztonságot garantáló felelősségi rendszer nem tudja kezelni a konfliktus zónák feletti repülés kockázatait. A kockázatfelmérésnek nem szabad csak a létező kockázatokra koncentrálnia, hanem a bizonytalan kockázatokra is ki kell terjednie, áll a jelentésben.⁴⁷⁷

2014. július 24-én az MH-17 tragédiáját követően az ICAO Titkárság főtitkára levélben fordult az ICAO tagállamokhoz, és a következő alapelveket erősítette meg a fegyveres összeütközés által érintett légtérben folyó polgári légi közlekedés biztonsága tekintetében:

A polgári-katonai együttműködés kezdeményezése annak az államnak a feladata, amely fegyveres ereje részt vesz a fegyveres összeütközésben. A nemzetközi légi közlekedés biztonságának garantálásához szükséges intézkedések kezdeményezése annak az államnak a feladata, amely a fegyveres összeütközéssel érintett légtérben a légiforgalmi szolgálatot ellátja (ATS). A rendelkezésre álló információk alapján a légiforgalmi szolgálatot ellátó állam feladata a légi

pontja mondja ki azt kifejezetten. Az AIS tevékenység keretében kerül kiadásra a NOTAM és AIP. Az egésznek az alapját az képezi, hogy ahhoz, hogy a légi közlekedés nap mint nap folyamatosan és biztonságosan bonyolódjon, elengedhetetlenül szükségesek azok a tájékoztatások, térképek és kiadványok, amelyek egyebek mellett segítik a légi jármű-vezető biztonságos navigációját. Lásd PALIK: i.m. 93. o.

⁴⁷⁷<https://www.onderzoeksraad.nl/en/page/3546/crash-mh17-17-july-2014> (2018. április 12.) 253-254. o.

közlekedés biztonságát veszélyeztető kockázatok felmérése és annak megállapítása, hogy a polgári légi közlekedés folytatható-e az adott légtérben.⁴⁷⁸

A fentiekből az állapítható meg, hogy Ukrajnának kötelezettsége lett volna a légtérét lezárni a felmerülő kockázatok értékelését követően. Árnyalja azonban a helyzetet, hogy különösen egy nem nemzetközi fegyveres összeütközés során a polgári-katonai együttműködés, illetve információáramlás nagyon nehézkesen működhet. A Kelet-Ukrajnában harcoló szakadár erők valószínűleg nem tájékoztatták Ukrajnát arról, hogy éppen milyen fegyverrendszerekkel rendelkeznek. Nehezíti a helyzetet továbbá, hogy a nem reguláris erők, ha akarnak, sem tudnak (nem jogosultak) NOTAM-ot kiadni⁴⁷⁹ a légtérrel érintő veszélyekről. Mint ismeretes az Egyesült Államok fegyveres összeütközés során szokott NOTAM-ot kiadni (lásd 1988-as Iran Air légi incidens), még ha az amerikai NOTAM kiadás jogi alapját az adott légtérben légiforgalmi szolgálatot ellátó államok meg szokták kérdőjelezni (pl. Irán is ezt tette).⁴⁸⁰

A fentiekre tekintettel megfontolandó a légijogban, vagy humanitárius jogban szabályozni a nem állami szereplők nem nemzetközi fegyveres összeütközés során fennálló tájékoztatási kötelezettségét.

Az MH-17 lelövését követően egyebek mellett nemzetközi adatbázisok létrehozására is sor került a válságkövetkeztékkel kapcsolatos információk közzététele érdekében. Az ICAO a veszélyfelmérés, kockázatértékelés és

⁴⁷⁸ ICAO State letter. Subject: safety and security of civil aircraft operating in airspace affected by conflict. Ref.: AN 13/4.2-14/59. 24 July 2014. <https://www.icao.int/Newsroom/NewsDoc2014/059e.pdf> (2019. április 12.). A kérdéstről lásd részletesebben: Francis SCHUBERT: *Le droit aérien*. Schulthess, Éditions Romandes, Zurich, 2017. 57-59. o. valamint ICAO Doc. 10084 Risk Assessment Manual for Civil Aircraft operations over or near Conflict Zones. Second Edition, 2018. Roles of the Parties concerned. The State that manages the Airspace. 3.1 bekezdés.

⁴⁷⁹ A NOTAM kiadása az AIP-hez hasonlóan állami feladat, amely a Chicagói Egyezmény 28. cikkéből vezethető le. Az állam delegálhatja ezeket a feladatnak ellátását magánjogi szereplőkre, mint például a légiforgalmi irányító szolgálatot biztosító társaságra. A NOTAM és AIP kiadásának szabályait a Chicagói Egyezmény 15. Függeléke állapítja meg. ABEYRATNE: i.m. 218. o.

⁴⁸⁰ Lásd 401. ljt.

hatékony információáramlás biztosításához szükséges ICAO szabályok kialakításán dolgozik (lásd Chicagói Egyezmény függelékeinek módosítása).⁴⁸¹

Tekintettel arra, hogy a légtér lezárása valószínűleg nem lesz jogilag kötelező formában előírva a közeljövőben sem, kérdés, hogy az államok mennyire lesznek hajlandóak fegyveres összeütközés során - a nemzeti légtér feletti ellenőrzés elvesztését beismerve - légterüket lezárni. Nem kizárt, hogy a légi fuvarozók lesznek érzékenyebbek a kérdés iránt, és a már bevezetett intézkedések és a készülő szabályozás következtében egyre jobban és nagyobb mértékben rendelkezésre álló információk alapján egyszerűen el fogják kerülni a veszélyes légtereket.

3.15 A polgári légi jármű elleni fegyverhasználat és a nemzeti légtér-szuverenitás kapcsolata

A polgári légi jármű elleni fegyverhasználat nemzetközi jogi szabályainak (Chicagói Egyezmény 3bis cikk és nemzetközi emberi jogi szabályok) elemzéséből kitűnik, hogy a fegyverhasználatra vonatkozó tiltó rendelkezéseknek köszönhetően az állam cselekvési képessége jelentősen szűkül a nemzeti légtérre vonatkozóan. Másképpen fogalmazva jelentősen korlátozódik az állam légtér-szuverenitása.

A 3bis cikkben foglalt nagyon szigorú fegyverhasználati tilalom következtében békeidőben a polgári légi járművekre, pontosabban azok polgári utasaira vonatkozó speciális védelmi szabályok a fegyverhasználatról való tartózkodást írják elő a légtér szerinti állam részére. Mindez olyan helyzetekre is vonatkozik, amikor a polgári légi járművet földi célpontok elleni támadásra használják fel

⁴⁸¹ ICAO Conflict Zones Risk Information. (Az értekezés írásakor nem volt működőképes) <https://www.icao.int/czir/Pages/posts.aspx?state=default> (2019. április 12.), és EASA Conflict Zone Information Bulletin <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/air-operations/czibs> (2019. április 12.). A legfrissebb fejleményekkel kapcsolatban lásd a holland repülésbiztonsági hatóság 2019. februárban megjelent jelentését, illetve javaslatait. https://www.onderzoeksraad.nl/en/media/attachment/2019/2/28/20194452_interactieve_rapportage_opvolging_aanbevelingen_mh17_2019_eng_190227.pdf (2019. április 16.)

olyan nem állami szereplők, amelyek nincsenek kapcsolatban egy másik állammal. Ezen utóbbi fegyverhasználati és ezáltal légtér-szuverenitási korlátozás már több állam számára elfogadhatatlan mértékű, amely ahhoz vezetett, hogy ezen államok speciális rendelkezéseket hoztak az ilyen rendkívüli helyzetek kezelésére (lásd NATO Renegade műveleti terv).

3.15.1 A 3bis cikkben foglalt fegyverhasználati tilalom területi hatálya

Felmerül kérdésként, hogy a 3bis cikkben foglalt fegyverhasználati tilalomnak mi a területi hatálya. A 3bis cikk (a) bekezdésének nyelvtani értelmezése arra utal, hogy a fegyverhasználati tilalom nincsen területileg korlátozva, tehát nemcsak a nemzeti légtérben alkalmazandó. A történeti példák ellenére a 3bis cikk elfogadásakor elhangzott ICAO szerződő állami hozzászólásokból sem lehet arra következtetni, hogy a szerződő államok a nemzeti légtérre akarták volna korlátozni a fegyverhasználati tilalmat. A nemzetközi gyakorlatból említést érdemel, hogy az 1988. július 3-i légi incidens kapcsán az Egyesült Államok nem ellenkezett a 3bis cikk Irán által történt behivatkozása ellen azon az alapon, hogy az Iran Air repülőgépének lelövése az iráni légtérben történt. A légi jogi szakirodalomban is található olyan nézet, amely a 3bis cikkben foglalt fegyverhasználati-tilalom földrajzilag korlátlan jellegét hangsúlyozza.⁴⁸²

A 3bis cikk (b)-(d) pontjai tekintetében már felmerülhet, hogy e szabályok kizárólag a nemzeti légtérben kerülnek alkalmazásra, mivel például a 3bis cikk (b) pontban kifejezetten említésre kerül a nemzeti szuverenitás gyakorlása és a repülőtéren való leszállásra való kötelezettség is vélhetően csak a nemzeti repülőterek tekintetében értelmezhető.

⁴⁸² Lars SCHÖNVALD: Der Abschuss von Zivilflugzeugen als ultima ration zur Abwehr von sogenannten Renegades aus völkerrechtlicher Sicht. *Archiv des Völkerrechts*, 50. Bd. , No: 1 März 2012. 77. o.

3.16 A polgári légi jármű ellen állam által alkalmazott fegyveres erőszak szabályai a nemzetközi fegyveres összeütközések során

3.16.1 Alapvetések

A következő pontok célja, hogy megvizsgálják azt, hogy a nemzetközi humanitárius jog és a nemzetközi légijog hogyan szabályozza - nemzetközi fegyveres összeütközés során - a polgári légi jármű ellen, egy állam által elkövetett fegyveres erőszakot. Végezetül pedig elemzésre kerül a nemzetközi fegyveres összeütközés során alkalmazandó nemzetközi jogi szabályok és a légtér-szuverenitás kapcsolata.

Az értekezés nagy hangsúlyt fektet a légi hadviselés összegyűjtött nemzetközi jogi szabályainak ismertetésére. Ennek az az oka, hogy e szabályok részletes rendelkezéseket tartalmaznak a polgári légi jármű ellen állam által elkövetett fegyveres erőszak tárgyában. Természetesen nem kizárólag a légi hadviselés szabályait szükséges vizsgálni, mivel a légi hadviselés joga nem a légüres térben található, hanem a Genfi Egyezmények és az 1977. évi I. Kiegészítő Jegyzőkönyvben megállapított szokásjogi erővel bíró rendelkezések is irányadók rá. A légi és tengeri hadviselés összegyűjtött nemzetközi joga azért is fontos, mert magában a szerződéses nemzetközi humanitárius jogban csak elvétve találunk utalást légi járművekre vonatkozóan.⁴⁸³

A háborúk borzalmainak következményeként a hadviselés jogának kialakulása és kezdeti kodifikálása a XIX. század végére és a XX. század elejére tehető. A XX. század eleje óta a hadviselés jogában hagyományosan hágai és genfi szabályokra osztják a szabályozást. A hágai jog azt tartalmazta, hogy a hadműveletek során milyen alapelveket kell a parancsnoknak és katonáinak szem előtt tartaniuk. Ezzel szemben a genfi jog a háború áldozatainak védelmére koncentrált. A hágai és genfi jog egyaránt a hadviselés során alkalmazandó szabályokat (*jus in bello*) jelenti. A Nemzetközi Bíróság 1996-ban a nukleáris fegyverekkel való

⁴⁸³ Különösen az egészségügyi légi járművek működése került szabályozásra a Genfi Egyezményekben és az I. Kiegészítő Jegyzőkönyvben (pl. I. Kiegészítő Jegyzőkönyv 24-31. cikkek).

fenyegetésnek vagy ezek alkalmazásának jogszerűségéről szóló tanácsadó véleményében kimondta, hogy a fegyveres összeütközés során alkalmazandó két jogterület (a hágai és a genfi jog) olyan szoros kapcsolatba kerültek egymással, hogy fokozatosan egy összetett rendszert hoztak létre, amelyet ma nemzetközi humanitárius jogként ismerünk. Az 1977-ben elfogadott Kiegészítő Jegyzőkönyvek rendelkezései jelenítik meg e jog egységét és összetett voltát.⁴⁸⁴ Mint ismeretes, a nemzetközi humanitárius jog lényege, hogy egyensúlyt igyekszik alkotni a katonai szükségesség és a humanitárius megfontolások között. Az arányosság alapelvének alkalmazása segíthet a katonai szükségesség és az emberiség elve közötti egyensúly kialakítása során.⁴⁸⁵

A *jus in bello* normákat meg kell különböztetni a *jus ad bellum* normáktól. Míg az első kategória alá tartozó rendelkezések a fegyveres összeütközés során a felek magatartását szabályozzák, addig a második kategória normái arról rendelkeznek, hogy az államok milyen okból indíthatnak háborút vagy milyen esetekben folyamodhatnak (jogszerűen) fegyveres erőszak alkalmazásához. A nemzetközi humanitárius jog megfeleltethető a *jus in bello* szabályoknak. A következő pontokban a nemzetközi humanitárius jog alatt a nemzetközi fegyveres összeütközésekre vonatkozó jogot, másnéven a *jus in bello*-t fogjuk érteni, amely magában foglalja a korábbi genfi jogot és a hágai jogot egyaránt. A *jus ad bellum* és *jus in bello* egyszerre kerül alkalmazásra, amint a fegyveres összeütközés kezdetét veszi. Azok a cselekmények, amelyek a *jus ad bellum* alapján jogszerűek nem biztos, hogy megfelelnek a *jus in bello* szabályoknak, és ez fordítva is igaz.⁴⁸⁶ A *jus in bello* normák függetlenek a *jus ad bellum* szabályoktól, mivel a

⁴⁸⁴ A nukleáris fegyverekkel való fenyegetésnek vagy ezek alkalmazásának jogszerűségéről szóló 1996. július 8-i tanácsadó vélemény. I.C.J. Reports 1996. 226. o., 75. bekezdés. A tanácsadó vélemény a környezetvédelmi jog területén is fontos megállapításokat tett. Lásd részletesen: KECSKÉS Gábor: A Nemzetközi Bíróság ítélkezési gyakorlata a környezeti tárgyú ügyekben. *Állam-, és Jogtudomány*, 56 (3) 2015. 62-63. o.

⁴⁸⁵ LATTMANN Tamás: Fegyveres konfliktusok és az emberi jogok – miért nehéz kérdés? In: Elspeth GUILD: *Mikor bűncselekmény a háború? Biztonság és európai emberi jogok: az egyéni jogok védelme szükséghelyzet és fegyveres összeütközés idején*. L'Harmattan, Budapest, 2009. 21. o.

⁴⁸⁶ Jasmine MOUSSA: Can jus ad bellum override jus in bello? Reaffirming the separation of the two bodies of law. *International Review of the Red Cross*, Volume 90 Number 872, December 2008. 968. o.

fegyveres erőszak alkalmazásának jogszerűsége nem befolyásolja a *jus in bello* szabályok alkalmazását.⁴⁸⁷

A nemzetközi humanitárius jog a fegyveres összeütközések tekintetében ismer nemzetközi és nem nemzetközi fegyveres összeütközést. Mindennek jelentősége abban áll, hogy más-más szabályrendszer érvényesül attól függően, hogy nemzetközi, vagy nem nemzetközi fegyveres összeütközésről beszélünk. A nemzetközi fegyveres összeütközésekre a nemzetközi humanitárius jog szabályai irányadók, míg a nem nemzetközi fegyveres összeütközések esetében a humanitárius jog szabályai csak korlátozottan érvényesülnek. Utóbbi esetben a humanitárius jog szabályai mellett a nemzetközi emberi jogi vagy nemzeti jogszabályok szerepe jelenik meg hangsúlyosan. A nem nemzetközi összeütközésnek el kell érnie egy bizonyos intenzitási küszöböt ahhoz, hogy ne csupán belső nemzeti hatáskörbe eső ügyről legyen szó, hanem a nemzetközi humanitárius jog szabályai is érvényesüljenek. Főszabály, hogy minden típusú fegyveres összeütközés alkalmával alkalmazni kell a Genfi Egyezmények közös 3. cikkét, amely minimális védelmi szabályokat fogalmaz meg általános érvénnyel.⁴⁸⁸ A soron következő pontok a nemzetközi fegyveres összeütközés szabályait elemzik. Amennyiben a nem nemzetközi fegyveres összeütközésekre is vonatkoznak bizonyos megállapítások, akkor az kifejezetten megjelölésre kerül.

A humanitárius jognak vannak szerződéses forrásai, valamint nemzetközi szokásjogi forrásai egyaránt. A szerződéses források között kiemelt szerepet játszanak az 1949. évi Genfi Egyezmények,⁴⁸⁹ valamint a 1977. évi Kiegészítő

⁴⁸⁷ Francois BUIGNON: *Jus ad belum, jus in bello* and non-international armed conflicts, *CRC website*, 2006. 7-9. o. <https://www.icrc.org/en/doc/resources/documents/article/other/francois-bugnion-article-150306.htm> (2019. április 12.)

⁴⁸⁸ ADÁNY Tamás Vince - BARTHA Orsolya - TÖRÖ Csaba (szerk.): *A fegyveres összeütközések joga*. Zrínyi Kiadó, Budapest, 2009. 37 o.

⁴⁸⁹ 2000/17. Nemzetközi Szerződés a külügyminisztertől: a hadrakelt fegyveres erők sebesültjei és betegek helyzetének javítására vonatkozóan Genfben, 1949. augusztus 12-én kelt Egyezmény.

2000/18. Nemzetközi Szerződés a külügyminisztertől: a tengeri haderők sebesültjei, betegek és hajótöröttek helyzetének javítására vonatkozóan Genfben, 1949. augusztus 12-én kelt Egyezmény.

2000/19. Nemzetközi Szerződés a külügyminisztertől: a hadifoglyokkal való bánásmódról vonatkozóan Genfben, 1949. augusztus 12-én kelt Egyezmény.

2000/20. Nemzetközi Szerződés a külügyminisztertől: a polgári lakosság háború idején való védelmére vonatkozóan Genfben, 1949. augusztus 12-én kelt Egyezmény.

Jegyzőkönyvek.⁴⁹⁰ A humanitárius nemzetközi szokásjogi normák pedig jellegüket illetően nem különböznek a nemzetközi szokásjog más területeitől.⁴⁹¹

A Nemzetközi Bíróság a nukleáris fegyverekkel való fenyegetésnek vagy ezek alkalmazásának jogszerűségéről szóló tanácsadó véleményben megállapította, hogy a nemzetközi szokásjog megsérthetetlen alapelveit képezi egyrészt a (polgári és katonai célpontok közötti) megkülönböztetést előíró alapelv, valamint az, hogy nem megengedett olyan fegyver használata, amely a kombattánsoknak, azaz a harcban állóknak szükségtelen szenvedést okoz. Ez tehát azt jelenti, hogy az államoknak nincsen korlátlan szabadságuk az alkalmazandó fegyver kiválasztása terén. A Nemzetközi Bíróság az ún. Martens klauzulára is hivatkozott az alapelvek tárgyalása során.⁴⁹² A nemzetközi humanitárius jogban a fentiekén kívül megkülönböztetjük a különbségtétel elvét, az arányosság elvét, az elővigyázatosság elvét. Az alapelveket a hadijogi kérdések vizsgálata során együttesen kell szem előtt tartani és alkalmazni.⁴⁹³ Jelen értekezésben a szerződéses és szokásjogi jogforrásokról egyaránt szó lesz.

⁴⁹⁰ A háború áldozatainak védelmére vonatkozóan Genfben 1949. augusztus 12-én kötött Egyezmények I. és II. kiegészítő Jegyzőkönyvének kihirdetéséről szóló 1989. évi 20. törvényerejű rendelet. Az 1949. augusztus 12-én aláírt Genfi Egyezmények egy további megkülönböztető jelvény elfogadásáról szóló, Genfben, 2006. június 19-én aláírt Kiegészítő Jegyzőkönyvének (III. Jegyzőkönyv) kihirdetéséről szóló 2006. évi LXXVIII. törvény.

⁴⁹¹ Tamás HOFFMANN: Dr. *Opinio Juris* and Mr. State Practice: The strange case of customary international humanitarian law. *Annales Universitatis Scientiarum Budapestinensis De Rolando Eötvös Nominatae Sectio iuridica*, Tomus XLVII, Budapest, 2006. 392. o.

⁴⁹² A nukleáris fegyverekkel való fenyegetésnek vagy ezek alkalmazásának jogszerűségéről szóló 1996. július 8-i tanácsadó vélemény I.C.J. Reports 1996. 226. o., 78-79. bekezdés

⁴⁹³ LATTMANN: i.m 18. o.

3.16.2 A légi hadviselés jogának jellemvonásai

A légi hadviselés szabályai, ellentétben a szárazföldi és a tengeri hadviselés szabályaival nincsenek kodifikálva, mivel a nemzetközi humanitárius jog kezdeti kodifikálásának időpontjában a XIX. század végén és a XX. század elején még gyerekcipőben járt a repülés. A későbbiekben pedig a felgyorsult technikai fejlődést volt nehéz nyomon követni, illetve az államok nem kívánták a repülésben rejlő potenciált szerződésekkel korlátozni. A kodifikáció hiányának további oka az volt, hogy az idők során a kodifikálási tematika megváltozott, mivel a II. világháborút követően már nem a hadnemek szerint szabályozták, hanem általában a fegyveres összeütközések áldozatait, vagy potenciális áldozatait kívánták megvédeni (lásd például 1949. évi Genfi Egyezmények).⁴⁹⁴

A nemzetközi jogi szabályok közelmúltban történt összefoglalásáig az ún. Hágai Légi Hadviselési Szabályzat (1923), illetve nemzeti szinten a különböző katonai kézikönyvek szabályozták a légi hadviselés területét. Jelenleg tehát olyan (megállapított) nemzetközi jogi szabályok állnak rendelkezésre, amelyeket a közelmúltban gyűjtöttek össze és állapítottak meg nemzetközi és katonai gyakorlati és elméleti jogászok.⁴⁹⁵ Ezekről az összegyűjtött nemzetközi jogi szabályokról a későbbiekben részletesen szó lesz (lásd 3.17.3.2 és 3.17.3.3 pontok). Tudni kell azonban, hogy a szóban forgó kézikönyvek minden érdekük ellenére nem tekinthetők nemzetközi jogi jogforrásnak, de minimum katonai pedagógiai szempontból megkerülhetetlenek.

⁴⁹⁴ CSAPÓ: i.m. 12. o., 20-21. o.

⁴⁹⁵ Például Program on Humanitarian Policy and Conflict Research at Harvard University: *HPCR Manual on International law applicable to Air and Missile Warfare*. Bern, 15 May 2009. (továbbiakban *HPCR Kézikönyv*). A HPCR Kézikönyv szövege tekintetében lásd https://www.researchgate.net/profile/Claude_Bruderlein/publication/264036862_Manual_on_International_Law_Applicable_to_Air_and_Missile_Warfare/links/59a911d50f7e9b27900e2f0e/Manual-on-International-Law-Applicable-to-Air-and-Missile-Warfare.pdf (2019. április 15.)

3.17 A légi hadviselés jogának szabályai és a polgári légi járművekre vonatkozó szabályok

Jelen részben a légi hadviselés szabályai, valamint a polgári légi járműre vonatkozó rendelkezések kerülnek bemutatásra. Az elemzés először a szerződéses jogforrásokat veszi górcső alá, majd az összegyűjtött nemzetközi jogi szabályokat mutatja be, amelyek már a szokásjogi szabályokat is tartalmazzák.

3.17.1 A nemzetközi szerződéseken alapuló humanitárius jog szabályai

A légi hadviselés kezdeti időszakában, 1899-ben és 1907-ben született két nyilatkozat a léggömbökről kilőtt/kilövendő lövedékek és robbanóanyagok indításának eltiltásáról. Az első nyilatkozat határozott időre, öt évig szólt, míg a második formálisan mind a mai napig hatályban van.⁴⁹⁶ E nyilatkozatok nem tartalmaznak rendelkezéseket a polgári légi jármű elleni erőszak alkalmazására vonatkozóan, ezért ezek ismertetésére nem kerül sor.

Az 1949-ben elfogadott Genfi Egyezmények, valamint ezek kiegészítő jegyzőkönyvei nem tartalmaznak explicit rendelkezéseket a légi hadviselésre vonatkozóan, és a légi járművekre is csak néhány utalás történik bennük. Ezen utalások elsősorban az egészségügyi légi járművekre vonatkoznak és bővebb formában az 1977. évi I. Kiegészítő Jegyzőkönyvben⁴⁹⁷ találhatóak. A hadviselési szabályok szempontjából különösen releváns az 1977. évi I. Kiegészítő Jegyzőkönyv polgári lakosságról szóló IV. része 1. címe,⁴⁹⁸ amely saját hatályát tekintve a következőket mondja ki:

A jelen Cím rendelkezései kiterjednek minden szárazföldi, légi, vagy tengeri hadviselésre, amely kihatással lehet a polgári lakosságra, polgári

⁴⁹⁶ CSAPÓ: i.m. 10. o.

⁴⁹⁷ Kihirdetve Magyarországon 1989. évi 20. törvényerejű rendelet.

⁴⁹⁸ Általános védelem az ellenségeskedések hatásaival szemben, 49.3 cikk.

személyekre, vagy szárazföldi polgári javakra. Kiterjednek továbbá a tengerről, vagy a levegőből szárazföldi célpontok ellen indított mindennemű támadásra, de egyébként nem érintik a tengeri, vagy légi fegyveres összeütközésre vonatkozó nemzetközi jogi szabályokat.

A fenti rendelkezés megfogalmazásának az volt az indoka, hogy a szöveget kidolgozók úgy értékelték, hogy a tengeri és légi hadviselés szabályai nehezen megállapíthatók, ezért nem akarták az 1977. évi I. Kiegészítő Jegyzőkönyv tárgyi hatályát túlságosan kiterjeszteni.⁴⁹⁹ A szakirodalomban ismertetett értelmezés szerint a 49. cikk 3. bekezdése nem terjed ki a légi hadviselés szabályaira, azaz a légi harcra.⁵⁰⁰ Természetesen ez nem azt jelenti, hogy az 1977. évi I. Kiegészítő Jegyzőkönyv vonatkozó részeinek nemzetközi szokásjogi erővel bíró szabályai, mint például az elővigyázatosság, vagy arányosság alapelve, ne vonatkozhatnának a légi és tengeri hadviselésre.⁵⁰¹ Sőt, kifejezett szerződéses jog hiányában is a légi hadviselés során az emberiség követelménye, a megkülönböztetés elve, a katonai szükségesség és az arányosság elve irányítja a parancsokat kiadókat és végrehajtókat egyaránt.⁵⁰² A rendelkezésre álló normák kellőképpen adaptálhatók valamennyi haderőnem esetére, ekként nincs, ami indokolná a differenciálást, azaz a légi hadviselés tárgyában speciális nemzetközi jogi szabályok elfogadását. De természetesen üdvözlendő lenne a vonatkozó *jus in bello* szabályok nemzetközi szerződésben történő pontosítása, de erre jelen pillanatban nincsen sok esély.⁵⁰³

⁴⁹⁹ International Committee of the Red Cross. Treaties, States Parties and Commentaries. ICRC Commentary of 1987: 1895-1896. bekezdések.

<https://ihl-databases.icrc.org/applic/ihl/ihl.nsf/INTRO/470> (2019. április 12.) (továbbiakban: *ICRC Kommentár 1987*)

⁵⁰⁰ Natalino RONZITTI: The Codification of Law of Air Warfare. In: *The law of air warfare contemporary issues. Essential air and space law*. Eleven International publishing, Utrecht, 2006. 11. o.

⁵⁰¹ Michael N. SCHMITT: Air Warfare. In: *The Oxford Handbook of International Law in Armed Conflict*. Oxford University Press, 2014. 125. o.

⁵⁰² CSAPÓ: i.m. 23-24. o.

⁵⁰³ Uo. 30-32. o. Kicsit hasonló a helyzet a fegyveres konfliktusokban bevetésre kerülő drónokkal kapcsolatos új nemzetközi szabályozás tekintetében is. Lásd CSAPÓ Zsuzsanna: Drónok harca – kérdések keresztüztüében. Van-e szükség új nemzetközi szabályozásra? In: CSAPÓ Zsuzsanna (szerk.): *Emlékkötet Herczegh Géza születésének 85. évfordulójára. A jus in bello fejlődése és mai problémái*. Pécs, 2013. 39-63. o.

Az 1977. évi Kiegészítő Jegyzőkönyv 49. cikk 4. bekezdése a következőket mondja ki:

A jelen Cím rendelkezései kiegészítik a humanitárius védelemnek a Negyedik Egyezményben, különösen annak II. Részében és a Magas Szerződő Felekre kötelező más nemzetközi megállapodásokban foglalt szabályait, továbbá a polgári személyeknek és javaknak az ellenségeskedések hatásaival szemben a szárazföldön, a tengeren, vagy a levegőben történő védelmét szolgáló egyéb nemzetközi jogi szabályokat.

Az ICRC Kommentár az egyéb nemzetközi jogi szabályok tekintetében közvetetten lábjegyzetben utal⁵⁰⁴ a Chicagói Egyezmény akkor még újnak számító 3bis cikkére, mint egyéb releváns nemzetközi jogi szabályra. A 3bis cikk megtiltja fegyver alkalmazását repülésben lévő polgári légi jármű ellen, kivéve az egyéni vagy kollektív természetes önvédelem jogának gyakorlását. A 3bis cikk (a) bekezdésének szövege az értekezésben már korábban idézésre került (lásd 3.4 pont).

A 3bis cikknek fegyveres összeütközés során történő alkalmazhatósága szempontjából releváns a Chicagói Egyezmény 89. cikke, amelyről más összefüggésben konkrétan a békeidőben való fegyverhasználat összefüggésében már korábban is volt szó. A cikk szövege is idézésre került (lásd 3.6 pont).

A korábbi megállapításokhoz képest említést érdemel, hogy a 89. cikk háborúról beszél, amely szűkebb fogalom, mint a fegyveres összeütközés.⁵⁰⁵ Jelen értekezés szerzőjének véleménye szerint a korábban kifejtettek alapján - a 89. cikkben foglaltak ellenére - a 3bis cikkben foglalt tilalom a fegyveres összeütközés során

⁵⁰⁴ ICRC Kommentár 1987: 1902. bekezdés

⁵⁰⁵ A Genfi Egyezmények közös 2. cikke is úgy fogalmaz, hogy az Egyezmények háború és egyéb fegyveres összeütközés esetén alkalmazandók, tehát akkor is, ha például nincsen hadüzenet, vagy formális hadiállapot. Lásd ICRC Kommentár 1958. <https://ihl-databases.icrc.org/applic/ihl/ihl.nsf/Comment.xsp?action=openDocument&documentId=5AA133B15493D9D0C12563CD0042A15A> (2019. április 12.)

Yoram DINSTEIN: *War, Aggression and Self-Defence*. Fifth Edition, Cambridge University Press, 2011. 4. o., 9. o., 11. o. Dinstein megállapítja, hogy hadiállapot fennállhat aktív ellenségeskedések nélkül is, ha létezik hadüzenet. Dinstein emlékeztet, hogy nincsen a háborúnak nemzetközi jogi szerződésben megfogalmazott definíciója. Véleménye szerint nem minden erőszak alkalmazás jelent automatikusan háborút, hanem csak azok az esetek, amikor legalább az egyik fél átfogó (*comprehensive*) módon alkalmaz (fegyveres) erőszakot.

is feltehetően hatályos rendelkezésnek számít. Megjegyzendő azonban, hogy a HPCR Kézikönyv kommentárja szerint a Chicagói Egyezmény - annak 89. cikke miatt - nem alkalmazható fegyveres összeütközés során.⁵⁰⁶ A HPCR Kézikönyv kidolgozásának háttéréről és tartalmáról a későbbiek során lesz szó részletesen. A 89. cikk alkalmazásával kapcsolatos értelmezés fontosságát relativizálja, ugyanakkor, hogy a 3bis cikk nem biztosít védelmet (egy állam által) katonai célból használt polgári légi járművek számára, tehát a 3bis cikk a fegyveres összeütközések joga által - a felhasználás célja alapján - katonai célpontnak minősített polgári légi járművet sem védi. Ugyanakkor az állami légi járművé való minősítés légijogi megközelítése és a katonai célponttá való minősítés humanitárius jogi megközelítése között fellelhető bizonyos mértékű hasonlóság, mivel mindkét esetben a felhasználás célja a kiindulóalapot (a humanitárius jogban vannak egyéb szempontok is a katonai célponttá minősítés tekintetében).

Jelen értekezés szerzőjének értelmezése szerint a légijogban az ún. vegyes helyzetekben (például a polgári légi jármű katonákat, vagy hadianyagot szállít, kémkedik egy állam számára) a polgári légi járművet továbbra is polgári légi járműként kell kezelni, így a 3bis cikk védelme továbbra is vonatkozik rá. Ezt a megközelítést a humanitárius jogban is lehetne alkalmazni a katonai célpont meghatározásánál, aminek következtében kizárólag azon polgári utasokat szállító légi járművek minősülnének katonai célpontnak, amelyek effektíve támadást fejtenek ki. A tengereken vívott fegyveres összeütközésekre alkalmazandó nemzetközi jogról szóló San Remo Kézikönyv (továbbiakban: San Remo Kézikönyv) és a légi és rakétás hadviselésre vonatkozó nemzetközi szabályokról szóló HPCR Kézikönyv (továbbiakban: HPCR Kézikönyv) katonai célponttal kapcsolatos megállapításait lásd a 3.17.3.2 és a 3.17.3.3 pontokban.

⁵⁰⁶ *HPCR Manual on International Law Applicable to Air and Missile Warfare*. Produced by The Program on Humanitarian Policy and Conflict Research at Harvard University, Commentary. Cambridge University Press, 2013. 184. o. (továbbiakban: *HPCR Kézikönyv Kommentár*)

3.17.2 A nemzeti katonai kézikönyvek

A légi hadviselésre vonatkozó nemzetközi jogi szabályok 2009-ben történt összegyűjtését és megállapítását megelőzően az általános humanitárius jog szokásjogi szabályai és alapelvei mellett az egyes nemzeti katonai kézikönyvek rendelkezései voltak az irányadók a polgári légi jármű elleni erőszak szabályai tekintetében. Az Egyesült Államok parancsnoki kézikönyve⁵⁰⁷ például kimondta általános szabályként, hogy a repülésben lévő polgári utasszállító légi jármű nem semmisíthető meg. Kivétel ez alól az az eset volt, ha a polgári légi járművet az ellenség katonai célokra használja, például csapatokat vagy katonai rakományt szállít, vagy, amennyiben az nem válaszol az őt elfogó hadihajó vagy katonai légi jármű utasításaira. A szakirodalomban az volt az álláspont a nemzetközi jogi szabályok 2009-ben történt összefoglalását megelőzően, hogy - fegyveres összeütközés során - polgári légi jármű katonai célú használata, illetve a felszólításra nem válaszoló polgári légi esetben alkalmazható fegyveres erőszak a polgári légi járművel szemben.⁵⁰⁸

3.17.3 Megállapított (összegyűjtött) humanitárius jogi szabályok

3.17.3.1 A Hágai Légi Hadviselési Szabályzat

A Hágai Légi Hadviselési Szabályzatot (továbbiakban: Hadviselési Szabályzat)⁵⁰⁹ francia, olasz, japán, brit és amerikai jogászok bizottsága dolgozta ki Hágában 1922. december 11. és 1923. február 19. között. Ezen Hadviselési Szabályzat kidolgozásának előzménye az volt, hogy 1921-ben az I. világháború öt győztes

⁵⁰⁷ ICRC IHL Database, Customary IHL. Practice Relating to Rule 7. The Principle of Distinction between Civilian Objects and Military Objectives. https://ihl-databases.icrc.org/customary-ihl/eng/docs/v2_rul_rule7 (2019. április 12.)

⁵⁰⁸ GESTRI: i.m. 149. o. és Horace B. ROBERTSON: The status of civil aircraft in armed conflict. *Israel Yearbook on Human Rights*, 27 (1997). 146. o.

⁵⁰⁹ <http://www.au.af.mil/au/awc/awcgate/interwar/hagair.htm> (2019. április 12.)

nagyhatalma (Franciaország, Olaszország, Japán, Egyesült Királyság, Egyesült Államok) nem tudott megegyezni a (katonai) légi járművek szabályozásáról és ezért bízták meg a jogászokból álló bizottságot a szabályok kodifikálásával.⁵¹⁰

A Hadviselési Szabályzat hatvankét cikkből áll, azonban soha nem került nemzetközi szerződés formájában elfogadásra.⁵¹¹ A Hadviselési Szabályzat nemzetközi szokásjogi jellegét illetően eltérőek a vélemények a szakirodalomban.⁵¹²

A feldolgozott téma szempontjából azért fontos ezen szabályzat, mivel az tartalmazza fegyveres összeütközés során a polgári légi jármű ellen állam által alkalmazott erőszak szabályait.

A Hadviselési Szabályzat hatálya minden típusú légi járműre kiterjedt, még olyanra is, amely képes volt a vízfelszínen lebegni. A dokumentum megállapította továbbá, hogy a katonai légi jármű és a nem katonai, de kizárólag közszolgálatban lévő légi jármű ún. közjellegű légi járműnek (*public aircraft*), minden egyéb típusú légi jármű magánjellegű légi járműnek minősül. A Hadviselési Szabályzat kimondta azt is, hogy kizárólag a megfelelő külső megjelöléssel ellátott katonai légi jármű gyakorolhatja a hadviselő feleket megillető jogokat (III., XIII., XVI. cikkek). Említést érdemel továbbá az a rendelkezés (XXIV. cikk 1. bekezdés), amely kísérletet tett a katonai célpont definiálására. E szerint a légi bombázás kizárólag akkor jogszerű, ha az katonai célpont ellen irányul, amely olyan tárgy, amelynek elpusztítása, vagy amelynek sérülés okozása a hadviselő számára határozott előnyt jelent.

Különösen a következő három rendelkezés érdemel kiemelt figyelmet:

A XXXIII. cikk kimondta, hogy a hadviselő felek nem katonai (közjellegű vagy magánjellegű) légi járművére tüzet lehet nyitni a saját államának légterében (*flying within jurisdiction of their own state*) kivéve, ha a szóban forgó nem

⁵¹⁰ RONZITTI: i.m. 6-7. o.

⁵¹¹ Uo. 7. o.

⁵¹² SCHMITT: i.m. 122.o. Schmitt szerint a Hadviselési Szabályzat nagy része az évtizedek során kétséget kizáróan szokásjoggá vált. RONZITTI: i.m. 7. o. Ronzitti szerint ellenben nehéz megállapítani, hogy a Hadviselési Szabályzat szokásjoggá vált-e.

katonai légi jármű a legközelebbi helyen leszáll az ellenséges katonai légi jármű közeledtével.

A XXXIV. cikk kimondta, hogy a hadviselő felek nem katonai (közjellegű vagy magánjellegű) légi járművére tüzet lehet nyitni, ha (1) a szóban forgó légi jármű az ellenség légterében repül (*within the jurisdiction of the enemy*) vagy, ha (2) az ellenség légterének közvetlen közelében és a saját állam légterén kívül repül vagy (3) ha az ellenség tengeri vagy szárazföldi katonai műveleteinek közvetlen közelében repül.

A XXXV. cikk megállapította, hogy amennyiben egy semleges légi jármű a hadviselő fél légterében repül (*within the jurisdiction of a belligerent*) és figyelmeztetve lesz a másik hadviselő fél közeledő légi járművéről, akkor köteles a legközelebbi helyen leszállni, különben kiteszi magát annak, hogy tüzet nyitnak rá.

Megállapítható tehát, hogy a Hadviselési Szabályzat különbséget tett a hadviselő felek légi járművei, valamint a semleges polgári légi járművek között, amely utóbbi légi járművekre enyhébb szabályok vonatkoztak. A XXXIV. cikk alapján/értelmében például fegyveres összeütközés során a hadviselő felek polgári légi járművei az ellenség légterében gyakorlatilag minden korlátozás nélkül megtámadhatók voltak. Nem kellett katonai célpontnak minősülniük, és nem kellett velük szemben az arányosság elvét sem alkalmazni. Van olyan nézet ugyanakkor, amely szerint a tüzelésről szóló rendelkezés (*liable to be fired upon*) kizárólag kockázatot jelentett a polgári légi járművek számára, nem pedig a hadviselőknél felhatalmazást arra, hogy szándékosan megtámadják a polgári légi járműveket.⁵¹³

⁵¹³ Marco SASSOLI - Lindsey CAMERON: The Protection of Civilian Objects – Current State of the Law and Issues *de lege ferenda*. In: *The law of air warfare contemporary issues*. Essential air and space law. Eleven International publishing, Utrecht, 2006. 44. o.

3.17.3.2 A tengereken vívott fegyveres összeütközésekre alkalmazandó nemzetközi jogról szóló San Remo Kézikönyv

Ezen pontban a tengeri hadviselésre vonatkozó szabályokat megállapító San Remo Kézikönyv kerül részletes megvizsgálásra. A San Remo Kézikönyvet 1988 és 1994 között jogi és tengeri szakértők személyes minőségükben dolgozták ki, amelyhez segítséget nyújtott a Nemzetközi Vöröskereszt is. A San Remo Kézikönyv célja az volt, hogy megállapítsa a tengeri hadviselésre vonatkozó alkalmazandó nemzetközi jogi szabályokat, mivel azokat 1913 óta nem foglalták össze.⁵¹⁴

Az értekezés témája szempontjából azért releváns a San Remo Kézikönyv, mivel abban kerülnek összefoglalásra a tengeri hadviselés során a polgári légi járművek elleni, állam által alkalmazott erőszak alkalmazásának szabályai.

A San Remo Kézikönyv kimerítő meghatározását adja a katonai légi járműnek. Eszerint katonai légi jármű egy állam fegyveres erejének meghatalmazott egysége üzemben tartásában lévő légi jármű, amely ugyanazon állam katonai jelzését hordozza magán, és amely a fegyveres erők tagjának parancsnoksága alatt áll és a személyzet tagjai a hivatásos katonai fegyelmi szabályok hatálya alá esnek.⁵¹⁵

A San Remo Kézikönyv megkülönböztet továbbá úgynevezett kiegészítő légi járművet, amely olyan nem katonai légi járművet jelent, amely egy állam tulajdonában vagy kizárólagos ellenőrzése alatt áll, és amelyet jelenleg nem kereskedelmi jellegű kormányszolgálatában használnak.⁵¹⁶

A polgári légi járműveket két alkategóriára osztja a San Remo Kézikönyv. A polgári légi jármű minden olyan légi jármű, amely nem katonai, nem kiegészítő és nem állami légi jármű (az állami légi jármű a vámszervek által használt és a rendőrségi légi jármű) és amely kereskedelmi vagy magáncélból üzemel.⁵¹⁷ Az

⁵¹⁴ San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea. 12 June 1994. <https://ihl-databases.icrc.org/ihl/INTRO/560?OpenDocument> (2019. április 12.) (továbbiakban: *San Remo Kézikönyv*)

⁵¹⁵ *San Remo Kézikönyv*: 13. cikk (j) bekezdés.

⁵¹⁶ Uo. 13. cikk (k) bekezdés.

⁵¹⁷ Uo. 13. cikk (l) bekezdés.

utasszállító polgári légi jármű egy olyan polgári légi jármű, amely világos jelöléssel van ellátva és polgári utasok szállításával foglalkozik menetrendszerű, vagy nem menetrendszerű járatokon, légiforgalmi útvonalakon keresztül.⁵¹⁸

A támadás alól védelmet élvez az egészségügyi légi jármű, a polgári utasszállító légi jármű, valamint olyan légi jármű, amelynek az összeütközésben résztvevő felek biztonságos státuszt biztosítanak (*safe conduct*).⁵¹⁹ A katonai légi jármű és a kiegészítő légi jármű katonai célpontot képeznek, kivéve a speciális védelemben részesülő eseteket (pl. egészségügyi légi jármű).⁵²⁰

Az ellenség (nem polgári utasszállító) polgári légi járműve akkor válhat katonai célponttá, ha teljesülnek a katonai célponttá való minősülésnek az 1977. évi I. Kiegészítő Jegyzőkönyvben (52. cikk 2. bekezdés) ismert feltételei.⁵²¹ A San Remo Kézikönyv példákat is hoz arra az esetre, amikor a polgári légi jármű katonai célponttá válhat.⁵²² Ekként katonai célponttá akkor válhat a polgári légi jármű, amennyiben

- az ellenség nevében háborús cselekményeket végez, például akusztikus szenzorokat helyez el, vagy felügyel, részt vesz elektronikus hadviselésben, elfog vagy megtámad más polgári légi járművet, célzási információkat szolgáltat ellenséges haderőknek;
- az ellenség hadereje kiegészítő légi járműveként szolgál, például csapatokat vagy katonai rakományt szállít, vagy üzemanyaggal tölt fel katonai légi járművet;
- az ellenség hírszerzési rendszerének részét képezi, vagy azt segíti például felderítésben, megfigyelésben vesz részt, előzetes figyelmeztetést ad vagy más hasonló küldetést teljesít;
- ellenséges kísérő hadihajó vagy katonai légi jármű védelme alatt repül;
- megtagadja az utasítást, hogy azonosítsa magát, hogy eltérjen az útvonalától, vagy megtagadja, hogy a hadviselő fél olyan repülőterére szálljon le átvizsgálás céljából, amely biztonságos és észszerűen

⁵¹⁸ Uo. 13. cikk (m) bekezdés. A definíciót illetően nem világos, hogy az minden nem menetrendszerű járatot magában foglal, vagy csak azokat, amelyeket díjazás ellenében folytatnak.

⁵¹⁹ Uo. 53. cikk.

⁵²⁰ Uo. 65. cikk.

⁵²¹ Uo. 62. cikk.

⁵²² Uo. 62-63. cikkek.

megközelíthető a szóban forgó légi jármű típus számára, vagy olyan felszerelést üzemeltet, amelyről észszerűen az gondolható, hogy az valamely fegyverrendszer része, vagy az elfogás során határozottan úgy manőverezik, hogy közben megtámadja az elfogó hadviselő légi járművet.

- levegő-levegő, vagy levegő-szárazföld fegyverrel van ellátva;
- egyéb hatékony módon elősegíti a katonai műveletet.

A semleges polgári légi jármű elleni erőszak tekintetében speciális szabályokat állapít meg a San Remo Kézikönyv. Eszerint a semleges polgári légi jármű főszabályként nem támadható meg, kivéve,⁵²³ amennyiben

- észszerű okból feltételezhető, hogy az csempészárut szállít és az előzetes figyelemfelhívás vagy elfogás ellenére szándékosan és nyilvánvalóan nem hajlandó eltérni célállomásától, vagy szándékosan és nyilvánvalóan megtagadja az átvizsgálást a hadviselő fél olyan repülőterén, amely biztonságos és észszerűen megközelíthető a szóban forgó légi jármű típus számára;
- az ellenség nevében ellenséges cselekményt végez;
- az ellenség haderejét támogatja;
- az ellenség fegyveres erejének tartalékként szolgál;
- az ellenség hírszerzési rendszerének részét képezi, vagy azt segíti;
- egyéb hatékony módon segíti elő az ellenség katonai műveletét, például hadianyagot szállít és szándékosan és nyilvánvalóan megtagadja, hogy eltérjen a célállomásától, vagy szándékosan és nyilvánvalóan megtagadja azt, hogy átvizsgálás céljából a hadviselő fél olyan repülőterére szálljon le, amely biztonságos és észszerűen megközelíthető a szóban forgó légi jármű típus számára.

A polgári utasszállító légi jármű kizárólag abban az esetben mentesül a támadás alól, amikor rendeltetészerűen használják (*innocently employed*) és amennyiben szándékosan nem akadályozza a kombattánsok mozgását.⁵²⁴ Amennyiben

⁵²³ Uo. 70. cikk.

⁵²⁴ Uo. 56. cikk.

megsérti e feltételek akármelyikét, akkor is a megtámadás további kumulatív feltételei a következők:⁵²⁵

- a leszállás, átkutatás, lehetséges lefoglalás céljából történő eltérítés nem kivitelezhető;
- nem áll rendelkezésre egyéb olyan módszer, amely biztosítja a katonai ellenőrzést;
- a szabálykövetés hiánya annyira súlyos, hogy a légi jármű katonai célponttá vált vagy észszerűen feltételezhető, hogy katonai célpont és
- a járulékos veszteségek vagy kár nem aránytalan az elért vagy várható katonai előnyhöz képest.

Amennyiben kétség merül fel azzal kapcsolatban, hogy a támadás alól mentesített légi járművet például egy polgári utasszállítót úgy használnak-e, hogy az hatékonyan segíti elő a katonai műveletet, a vélelem az, hogy azt nem úgy használják.

3.17.3.3 A légi és rakétás hadviselésre vonatkozó nemzetközi jogi szabályok

A Harvard Egyetem Humanitarian Policy and Conflict Research programja keretében a nagynevű izraeli humanitárius jogi szakértő Yoram Dinstein professzor vezetésével nemzetközi szakértői csoport hat év alatt dolgozta ki a HPCR Kézikönyvet, amely százhetvenöt cikkből áll, és amelynek célja a légi és rakétás hadviselésre vonatkozó hatályos nemzetközi jog megállapítása. A HPCR Kézikönyv kidolgozásában elméleti és gyakorlati szakemberek vettek részt és a kidolgozás során különböző államokkal is konzultáltak. Ezen kézikönyv nem egy jövőbeli szerződés tervezete, hanem az a célja, hogy - nemzetközi szerződések és az államok jogként elismert (*opinio iuris*) általános gyakorlata alapján - megállapítsa a fennálló nemzetközi szabályokat. A HPCR Kézikönyv igyekezett az 1977. évi Kiegészítő Jegyzőkönyveket nem ratifikáló Egyesült Államok

⁵²⁵ Uo. 57. cikk.

gyakorlatát is figyelembe venni a szabályok megállapítása során.⁵²⁶ A HPCR Kézikönyvet 2009-ben fogadták el.

A HPCR Kézikönyv azért is releváns jelen értekezés témája szempontjából, mert a légi hadviselés szabályai mellett az ún. rakétás hadviselés szabályait is tartalmazza, amelyek magukban foglalják a szárazföldről, tengerről és a légtérből indított rakétákat és ezáltal lényegében lefedik a polgári légi jármű állam által történő lelövésének eddig ismert eseteit.

A HPCR Kézikönyv által alkalmazott definíciók hasonlítanak a tengereken vívott fegyveres összeütközésekre alkalmazandó nemzetközi jogról szóló San Remo Kézikönyvben használt meghatározásokhoz. Eszerint polgári légi járműnek számít minden olyan légi jármű, amely nem katonai, vagy nem állami légi jármű.⁵²⁷ A HPCR Kézikönyv megkülönböztet polgári utasszállító légi járművet, amely olyan polgári légi járművet jelent, amelyet polgári légi járműként lehet azonosítani, és amely polgári utasok szállításával foglalkozik menetrendszerű, vagy nem menetrendszerű járatokon.⁵²⁸ Katonai légi jármű minden olyan légi jármű, (i) amelynek egy állam fegyveres ereje az üzemeltetője, (ii) amely ugyanazon állam katonai jelzését hordozza magán, (iii) amely a fegyveres erők tagjának parancsnoksága alatt áll és (iv) olyan személyzet irányítja, képezi a legénységet, vagy végzi az előprogramozását, amely a hivatásos katonai fegyelmi szabályok hatálya alá esik.⁵²⁹ Az állami légi jármű az állami tulajdonban lévő vagy állam által használt légi jármű, amely kizárólag nem kereskedelmi célú kormány feladatokat lát el.⁵³⁰

A HPCR Kézikönyv hatálya alapvetően a nemzetközi fegyveres összeütközésekre terjed ki, azonban ez nem zárja ki, hogy néhány rendelkezése a nem nemzetközi fegyveres összeütközés során is alkalmazandó lehessen.⁵³¹

A HPCR Kézikönyvnek (az 1868-as Szentpétervári Nyilatkozattal összhangban lévő) sarkalatos megállapítása szerint az összeütköző feleknek a hadviselés módja vagy eszköze megválasztásához való joga semmilyen fegyveres összeütközésben

⁵²⁶ HPCR Kézikönyv Kommentár: x. o.

⁵²⁷ HPCR Kézikönyv: 1 cikk (h) bekezdés.

⁵²⁸ Uo. 1. cikk (i) bekezdés. A definícióval kapcsolatos észrevételek tekintetében lásd 518. lj.

⁵²⁹ Uo. 1. cikk (x) bekezdés.

⁵³⁰ Uo. 1. cikk (cc) bekezdés.

⁵³¹ Uo. 2. cikk.

nem korlátlan.⁵³² Polgári légi jármű kizárólag akkor képezheti támadás tárgyát, ha az katonai célpontnak minősül.⁵³³ Az ellenség polgári légi járműve, az állami légi jármű, valamint a semleges légi jármű elfogás, átvizsgálás, vagy elirányítás tárgyát képezheti.⁵³⁴ A polgári légi járművek levegőben történő katonai célponttá történő minősítése során többek között az alábbi elővigyázatossági intézkedéseket kell megtenni az azonosítás terén:⁵³⁵

- vizuális azonosítás;
- rádión adott szóbeli figyelmeztetésekre érkezett válaszok figyelembe vétele;
- infravörös, radar és elektronikus azonosítás;
- azonosítási kódok;
- magasság, sebesség, útvonal, és egyéb repülési jellemzők;
- lehetséges járatokkal kapcsolatos repülés előtti és repülési légiforgalmi irányítási információk.

Minden ellenséges katonai légi jármű katonai célpontnak tekinthető, kivéve, ha az speciális védelemben részesül, mint például az egészségügyi légi jármű.⁵³⁶ A polgári légi jármű, legyen az az ellenség polgári légi járműve, vagy semleges légi jármű, polgári tárgynak minősül és ezért jogosult a védelemre.⁵³⁷ Az ellenség polgári légi járművét megillető védelem nem nemzetközi fegyveres összeütközés során is él.⁵³⁸ A következő tevékenységek minősíthetik katonai célpontnak az ellenség polgári légi járművét és a semleges polgári légi járművet:⁵³⁹

⁵³² Uo. 4. cikk. Lásd még 1977. évi I. Kiegészítő Jegyzőkönyv 35. cikk (1) bekezdés.

⁵³³ Uo. 47. cikk (b) bekezdés.

⁵³⁴ Uo. 48. cikk.

⁵³⁵ Uo. 40. cikk.

⁵³⁶ Uo. 26. cikk.

⁵³⁷ Uo. 47 (a) cikk. 49. cikk: „Enemy civilian aircraft”. A 144. cikk szerint nemcsak az ellenség által lajstromozott polgári légi jármű tartozik ebbe a kategóriába, hanem a légi járműre vonatkozó tulajdonjog, vagy egyéb más „megfelelő” kritérium is meghatározó lehet. Ennek alapján tulajdonképpen bármely légi jármű ellenséghez tartozónak minősíthető. Az ismertetett értelmezés nincsen teljesen összhangban a Chicagói Egyezményrel sem, amely alapvetően csak a légtér szerinti, vagy a lajstromozás helye szerinti, vagy esetleg az üzemeltető székhelye szerinti állam számára határoz meg kötelezettségeket.

⁵³⁸ *HPCR Kézikönyv Kommentár*: 172. o.

⁵³⁹ *HPCR Kézikönyv*: 27. cikk, 50. cikk és 174. cikk. A fentiekhez képest a semleges légi jármű esetében egy pótlólagos eset is van a katonai célponttá minősülés tekintetében: a csempészeti tevékenység végzése. Az 50. cikk szerint az ellenség polgári légi járműve támadás tárgyát képezheti („liable to attack”), ha a 27. cikkben felsorolt tevékenységet végzi, míg a semleges légi jármű nem támadható meg kivéve („unless”), ha a 174. cikkben végzett tevékenységet végzi.

- a) A légi jármű az ellenséget támogató ellenséges műveletekben vesz részt, mint például másik légi jármű elfogása, vagy megtámadása, szárazföldön, vagy tengeren található személyek, vagy tárgyak megtámadása, ha a légi járművet támadás eszközeként használják fel, továbbá elektronikus hadviselésben való részvétel, célzási információ biztosítása az ellenség erői számára;
- b) A légi jármű megkönnyíti az ellenség fegyveres erőinek katonai műveleteit, például csapatokat és/vagy, katonai anyagot szállít, katonai légi jármű utántöltésében vesz részt;
- c) A légi jármű az ellenség hírszerzési rendszerének részét képezi, vagy azt segíti, például felderítésben, megfigyelésben vesz részt, előzetes figyelmeztetést ad, vagy más hasonló küldetést teljesít;
- d) A légi jármű megtagadja a katonai szervek utasításainak végrehajtását, például leszállásra, átvizsgálásra, lehetséges lefoglalásra vonatkozó felszólítást, vagy határozottan ellenáll az elfogás során;
- e) A légi jármű egyéb hatékony módon elősegíti a katonai műveletet.

Az a), b) és c) pontok nem nemzetközi fegyveres összeütközés során is alkalmazandók.⁵⁴⁰

A polgári utasszállítóra az alábbi speciális szabályok irányadóak. A polgári utasszállító is polgári tárgynak minősül, azonban fokozott gondossággal és elővigyázatossággal kell eljárni a tekintetében. A fokozott elővigyázatosság szabálya nem nemzetközi fegyveres összeütközés esetén is alkalmazandó. Kétség esetén az a vélelem, hogy a - repülésben lévő vagy a polgári repülőtéren található - polgári utasszállító nem segíti elő hatékonyan a katonai műveletet.⁵⁴¹ Tehát megállapítható, hogy a polgári utasszállítót a földön is megilleti a védelem (ez különben ellentétes a Chicagói Egyezmény 3bis cikkével, amely a repülésben lévő légi járművet védi, részletekről lásd 253. lj.). A HPCR Kézikönyv Kommentárja szerint nem volt egységes a vélemény a HPCR Kézikönyvet kidolgozó szakértők között abban a tekintetben, hogy a polgári utasszállítót a polgári légi jármű egyéb kategóriáival összehasonlítva megilleti-e különleges védelem, vagy sem. Végül az

⁵⁴⁰ HPCR Kézikönyv Kommentár: 127-129. o.

⁵⁴¹ HPCR Kézikönyv: 58-59. cikk.

a kompromisszum született, hogy a polgári utasszállító az elővigyázatossági alapelv alkalmazása során részesüljön különleges elbánásban. Mint ismeretes, a polgári utasszállító, mint különálló kategória nem ismert fogalom a nemzetközi szerződéses légi jogban a Chicagói Egyezmény 3bis cikke vonatkozásában. Ugyanakkor a tengereken vívott fegyveres összeütközésekre alkalmazandó nemzetközi jogról szóló San Remo Kézikönyv és más nemzeti katonai kézikönyvek elismerik a polgári utasszállító légi jármű kategória önálló létezését.⁵⁴²

A HPCR Kézikönyv felsorol példákat azokra az esetekre, amikor egy polgári utasszállító légi járművet katonai célponttá minősíthetnek. Ez megegyezik a polgári légi járművekkel kapcsolatban fent ismertetett felsorolással, azzal a különbséggel, hogy egy pótlólagos eset is megemlítésre kerül,⁵⁴³ miszerint a polgári utasszállító légi jármű az ellenség katonai repülőterén szárazföldön olyan körülmények között található, amelyek a polgári utasszállítót katonai célponttá teszik. A HPCR Kézikönyv vonatkozó 63. cikke nem nemzetközi fegyveres összeütközés során is alkalmazandó.

A polgári utasszállító légi jármű megtámadásának további kumulatív feltételei, amelyek nem nemzetközi fegyveres összeütközés során is hatályosak,⁵⁴⁴ az alábbiak:⁵⁴⁵

- a) A leszállás, átkutatás, lehetséges lefoglalás céljából történő eltérítés nem kivitelezhető;
- b) Nem áll rendelkezésre egyéb olyan módszer, amely biztosítja a katonai ellenőrzést;
- c) A (légi jármű) védelmének elvesztéséhez vezető körülmények olyannyira súlyosak, hogy azok indokolják a támadást;
- d) A várható járulékos kár nem aránytalan a várt katonai előnyhöz képest és minden lehetséges elővigyázatossági intézkedés végrehajtásra került.

⁵⁴² HPCR Kézikönyv Kommentár: 16-17. o.

⁵⁴³ HPCR Kézikönyv: 63. cikk.

⁵⁴⁴ HPCR Kézikönyv Kommentár: 198. o.

⁵⁴⁵ Uo. 68. cikk.

A polgári utasszállító elleni bármilyen támadásról szóló döntést a (katonai) parancsnokság megfelelő szintjén kell meghozni. Amennyiben a fentiekben foglaltak alapján a polgári utasszállító elveszti védett státuszát, akkor - amikor csak a körülmények engedik - figyelmeztetni kell a repülésben lévő polgári utasszállítót, mielőtt bármilyen lépésre sor kerülne vele szemben.⁵⁴⁶

A repülésbiztonságot a polgári légi járművek tekintetében a következő előírások hivatottak biztosítani, illetve erősíteni. A polgári légi járműnek előzetesen megfelelő útvonaltervet kell benyújtania a légiforgalmi szolgálat számára, amelyről nem szabad letérnie, illetve tartania kell az útvonaltervben meghatározott irányt, kivéve, ha előre nem látható események történnek. Továbbá javasolt elkerülnie a potenciálisan veszélyes katonai műveletek helyszínét. Az ellenségeskedések közelében be kell tartania a fegyveres erők által az irány és magasság vonatkozásában adott utasításokat. Amikor csak lehet, a hadviselő felek NOTAM-ot adnak ki a polgári légi közlekedés számára a legfontosabb információkkal és iránymutatásokkal.⁵⁴⁷

Megállapítható, hogy a HPCR Kézikönyv alapján katonai célpontnak minősülhet egyebek mellett az olyan eltérített polgári légi jármű, vagy polgári utasszállító légi jármű, amelyet fegyverként használnak földi célpontok ellen, azaz a légi járművet támadás eszközeként használják fel. Átlagos körülmények között a fedélzeten található nagyszámú ártatlan utas miatt nem kerülhet sor a polgári utasszállító légi jármű lelövésére, mivel az olyan járulékos kárral járna, amely meghaladja az elérni kívánt katonai előnyöket.⁵⁴⁸ A HPCR Kézikönyvet kidolgozó szakértők többsége elutasította azt a kisebbség által képviselt álláspontot, amely szerint a polgári utasszállító légi jármű megtámadásakor a járulékos károknál figyelembe kell venni a potenciális földi áldozatokat is, amelyek a légi jármű becsapódásakor keletkezhetnek.⁵⁴⁹

Összességében megállapítható, hogy a HPCR Kézikönyv nem zárja ki azt az eshetőséget, hogy meg lehet támadni az ellenség polgári légi járművét, vagy a semleges polgári légi járművet, vagy a polgári utasszállító légi járművet,

⁵⁴⁶ Uo. 69-70. cikk.

⁵⁴⁷ HPCR Kézikönyv: 53-57. cikkek.

⁵⁴⁸ HPCR Kézikönyv Kommentár: 185. o.

⁵⁴⁹ Uo. 158. o.

amennyiben az katonai célpontnak minősül és egyéb feltételek is teljesülnek (pl. arányosság alapelve).

3.18 A polgári légi jármű státusza a humanitárius jogban figyelemmel a légijogi összefüggésekre is

A nemzetközi humanitárius jogban a nemzetközi fegyveres összeütközés során a polgári légi jármű a polgári javak kategóriájába tartozó polgári tárgy. Ennek következtében az 1977. évi I. Kiegészítő Jegyzőkönyv 52. cikkének 1. bekezdése alapján nem szolgálhat támadás célpontjául. A légi és tengeri hadviselés ismertett szokásjogi szabályai ugyanakkor elismerik azt, hogy polgári légi jármű katonai célponttá válhat. Az 1977. évi I. Kiegészítő Jegyzőkönyv 52. cikk 2. bekezdése határozza meg a katonai célpont fogalmát, amely szerint:

Támadást szigorúan csak katonai célpontok ellen lehet indítani. Csak azok a tárgyak minősülnek katonai célpontoknak, amelyek jellegüknél, elhelyezkedésüknél, céljuknál, vagy rendeltetésüknél fogva hatékonyan elősegítik a katonai műveletet és amelyek teljes, vagy részleges megsemmisítése, elfoglalása, vagy semlegesítése az akkori körülmények között meghatározott katonai előnyt jelent.

Megállapítható, hogy alaphelyzetben a polgári légi jármű jellegénél fogva nem tudja hatékonyan elősegíteni a katonai műveletet, ezért fegyveres összeütközés során nem szolgálhat támadás célpontjául. Tehát alaphelyzetben a polgári légi jármű nem olyan, mint például egy hadiüzem, amelyben az ott dolgozó civilek elősegítik a katonai műveleteket. Nem kizárt azonban, hogy a polgári légi jármű jövőbeli felhasználása, vagy jelenlegi felhasználása, rendeltetése következtében elősegíti a katonai műveletet és ezért katonai célponttá válhat. A nemzetközi légijog is elismeri azt a helyzetet, amikor egy polgári légi jármű katonai felhasználása esetén katonai légi járműnek minősül.⁵⁵⁰ A légijog nem ismeri,

⁵⁵⁰ A légijogban alapvetően a felhasználás célja (funkcionális elmélet) határozza meg a légi jármű minősítését és így a Chicagói Egyezmény alkalmazhatóságát. Lásd Chicagói Egyezmény 3 cikk a)

ugyanakkor, a jövőbeli tervezett felhasználás kategóriáját és nem állapít meg továbbá konkrét példákat arra vonatkozóan, hogy mikor minősül egy polgári légi jármű katonai légi járműnek, hanem csak bizonyos alapelveket fektet le (pl. állami feladatok ellátása). A humanitárius jog képes szankcionálni a perfidia jellegű cselekményeket (hadi álnokság bűncselekménye). Katonai légi jármű polgári légi járműként való színlelése kimerítheti a hitszegést, amelyet tilt az I. Kiegészítő Jegyzőkönyv 37. cikke.

A légijogban - a felhasználás jellege alapján - a katonai légi járművé történő (át)minősítés azt jelenti, hogy a légi jármű elveszti a Chicagói Egyezmény 3bis cikkében foglalt, a polgári légi járművek számára biztosított védelmet. Mivel a humanitárius jog szerint a polgári légi jármű - ebben az összefüggésben - katonai célpontnak is minősülhet, ezért is van nagy jelentősége annak, hogy a nemzetközi humanitárius jog milyen esetekben tekinti katonai célpontnak a polgári légi járművet. Amennyiben elfogadjuk, hogy a Chicagói Egyezmény alkalmazható fegyveres összeütközés során is, úgy alkalmazhatóvá válnak a légijogi szabályok a fegyveres összeütközés során is.

Hasonlít a légijog és a humanitárius jog olyan szempontból, hogy mindkettő a felhasználás célját veszi alapul és ez alapján minősíti a légi járművet állami légi járműnek, illetve állapítja meg azt, hogy a légi jármű katonai célpont lehet. Különböző azonban a megközelítés olyan tekintetben, hogy a jelen értekezésben feldolgozott San Remo és HPCR Kézikönyvek nagyon széles körben állapítják meg a lehetséges katonai célpontok körét, míg a jelen értekezés szerzője által bemutatott légijogi értelmezés az ún. vegyes helyzetekben (pl. polgári utasokat szállító légi jármű fegyvert, katonákat szállít, kémkedést végez) polgári légi járművé való minősítést javasolja. Jelen értekezés szerzőjének az a javaslata, hogy a fegyveres összeütközések során az ilyen vegyes helyzetekben az ártatlan utasokat szállító légi jármű ne képezhessen katonai célpontot, hanem csak akkor, ha a légi jármű ténylegesen támadást hajt végre.

és b) pontja: a) Az Egyezmény kizárólag a polgári légi járművekre vonatkozik, az állami légi járművekre nem alkalmazható. b) A katonai, a vám- és a rendőri szervek céljára szolgáló légi járművet állami légi járműnek kell tekinteni. A kérdés részletes tárgyalását lásd 3.10.1 pontban.

Felmerül az is, hogy lehet-e egyáltalán katonai célpontnak átminősíteni egy polgári légi járművet, mivel a légi járművön utazó személyek biztosan meghalnak egy fegyveres támadás következtében, tehát a megkülönböztetés alapelve/követelménye nem érvényesül. Katonai célponttá történő átminősítés esetén az állam szándékosan olt ki emberéleket, ami emberi jogi szempontból is erősen aggályos (élethez való jog, emberi méltósághoz való jog sérelme). Kérdés például, hogy mi az a pont, amelynél a fegyveres összeütközés során „átbillen” a minősítés és a katonai célra történő felhasználás miatt katonai légi járművé minősül az eredetileg polgári légi jármű (pl. a polgári utasok mellett hány katonát kell szállítani a légi járművön, milyen típusú katonai eszközt kell szállítania a légi járműnek ahhoz, hogy katonai légi járműnek minősüljön)?

Általános humanitárius jogi elv, hogy tilos szándékosan polgári személyek ellen támadást intézni, azonban az nem tiltott, hogy a jogos katonai célpont elleni támadásnak „járulékos” polgári áldozatai is legyenek.⁵⁵¹ Az a tény, hogy egy polgári légi jármű katonai célpontnak minősül, még nem jelenti azt, hogy ne lenne szükség alapos előzetes mérlegelésre abból a célból, hogy az arányosság alapelvevel összhangban van-e a fegyveres erőszak alkalmazása.⁵⁵² A nemzetközi jogot megállapító kézikönyvek is elismerik az arányosság alapelveit, amikor a járulékos veszteségek figyelembe vételéről rendelkeznek. Kérdés ugyanakkor, hogy egyáltalán létezik-e olyan katonai előny, amely arányossá teszi a fegyveres erőszak alkalmazását egy polgári légi járművel szemben, amelyen több száz ártatlan ember utazik. A hadiüzem példánál maradva, maga a hadiüzem megsemmisítése nem tiltott a humanitárius jogban, ugyanakkor, a környékbeli emberéletekben és házakban okozott nagymértékű károkozás esetén már kétségbevonható az arányosság.⁵⁵³ Fontos különbség, ugyanakkor, hogy a hadiüzemben dolgozó civilek tevékenyen részt vesznek katonai tevékenység támogatásában, míg a hadi célra használt polgári légi járművön utazó civilek teljesen ártatlanok.

⁵⁵¹ SASSOLI - CAMERON: i.m. 35. o. Lásd még I. Kiegészítő Jegyzőkönyv 51. cikk 5 b) pontja, amely szerint nem számít megkülönböztetés nélkülinek az a támadás, amely során a polgári áldozatok száma arányosan nem haladják meg az elért katonai előny mértékét.

⁵⁵² Yoram DINSTEIN: Air Warfare. In: *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*. May 2010. 28. bekezdés. 44. bekezdés.

⁵⁵³ LATTMANN: i.m. 21-22. o.

Az arányosság alapelve során alkalmazott katonai előny fogalmát egyes államok kitágították, hogy az magában foglalja a támadásból, mint egészből származó katonai előnyt. Mindez azt jelenti, hogy az egész hadművelettől várt katonai előnyhöz képest kisebb súllyal eshet latba a polgári légi jármű elleni erőszak alkalmazása, mint, ha azt a konkrét támadásból származó katonai előnnyel mérnénk össze.⁵⁵⁴ Maga az arányosság alapelveinek létjogosultsága is kérdéseket vet fel, hiszen egymással össze nem hasonlítható fogalmak, nevezetesen a polgári áldozatok száma és a várható katonai előny kerül összehasonlításra a támadó fél szubjektív megítélése alapján.⁵⁵⁵

Létezik olyan álláspont is, amely azt hangsúlyozza, hogy a légi járművön utazó emberek jogállása is meghatározó tényező abból a szempontból, hogy alkalmazható-e fegyveres erőszak a légi járművel szemben.⁵⁵⁶ A polgári légi jármű ugyanis vélelmezhetően polgári utasokat szállít, akik pedig nem lehetnek közvetlen támadás célpontjai.⁵⁵⁷

Nehezíti a helyzetet, hogy általában olyan esetben, amikor fegyvernek használnak egy polgári légi járművet, nem áll rendelkezésre pontos információ az elkövetők szándékait illetően, emiatt a civil áldozatok és katonai előnyök közötti mérlegelést sem lehet előzetesen elvégezni. Közvetve - a valószínűleg szokásjogi szabálynak minősülő - Martens-klauzula is védi az ártatlan utasokat az alábbiak szerint:⁵⁵⁸

*A polgári személyek és harcosok a jelen Jegyzőkönyvben vagy más nemzetközi megállapodásban nem szabályozott esetekben is a nemzetközi jognak a kialakult szokásokból, az emberiség törvényeiből és az emberiség lelkiismeretének követelményeiből folyó általános elvek védelme és hatálya alatt állnak.*⁵⁵⁹

⁵⁵⁴ KARDOS Gábor: Támadás az emberi jogok ellen? A kettős felhasználású célpontok elleni támadás megítélésének néhány dilemmája. In: CSAPÓ Zsuzsanna (szerk.): *Emlékkötet Herczegh Géza születésének 85. évfordulójára. A Ius in bello fejlődése és mai problémái*. Pécs, 2013. 106. o.

⁵⁵⁵ HERCZEGH Géza: *A humanitárius nemzetközi jog fejlődése és mai problémái*. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1981. 216. o., 219. o.

⁵⁵⁶ SÜLYÖK (2005): i.m. 37. o.

⁵⁵⁷ Leslie L. GREEN: *The contemporary law of armed conflict*. Third edition, Manchester University Press, 2008. 216. o.

⁵⁵⁸ SÜLYÖK (2005): i.m. 38. o.

⁵⁵⁹ I. Kiegészítő Jegyzőkönyv 1. cikk (2) bekezdés.

További közvetett védelmet jelent az ártatlan utasok számára az a tény, hogy ha valamelyik hadviselő fél polgári személyek jelenléte útján kívánja előmozdítani katonai céljait, az nem mentesíti a szembenálló felet, hogy a polgári személyek védelmére vonatkozó kötelezettségeinek eleget tegyen.⁵⁶⁰ Az élő pajzshoz⁵⁶¹ hasonlító helyzet jön létre, amely során a civilek ellen nem intézhető támadás.⁵⁶² A fenti értelmezés szerint tehát a nemzetközi fegyveres összeütközésre irányadó humanitárius szabályok főszabály szerint tiltják a fegyveres támadást megvalósító polgári légi jármű lelövését.⁵⁶³ Létezik olyan megközelítés is azonban, amely szerint az élő pajzs lehet katonai célpont, és csak az arányosság elvének alkalmazása által lehet figyelembe venni azt, hogy a támadásnak járulékos ártatlan civil áldozatai is lehetnek.⁵⁶⁴ Az élő pajzs alkalmazását tiltja a nemzetközi humanitárius jog a nemzetközi és a nem nemzetközi fegyveres összeütközések során egyaránt. Az élő pajzsot támadó félnek, ugyanakkor, a fentiek ellenére be kell tartania az elővigyázatosság és arányosság alapelvét.⁵⁶⁵

A nemzetközi légijogtól idegen módon a nemzetközi jogot összefoglaló San Remo Kézikönyv és HPCR Kézikönyv különbséget tesz a védett státusz tekintetében a polgári utasszállító légi járművek, az egyéb polgári légi járművek, illetve a semleges polgári légi járművek között. A nemzetközi légijogban a Chicagói Egyezmény 3bis cikke békeidőben minden polgári légi járműre egyaránt alkalmazandó, függetlenül annak jellegétől, besorolásától, vagy típusától. Másik különbség a nemzetközi jogot megállapító kézikönyvek és a békeidőben alkalmazandó Chicagói Egyezmény 3bis cikke között a következő: a polgári légi jármű által békeidőben folytatott hírszerzési, fegyverszállítási tevékenység, illetve az a tény, hogy a polgári légi jármű békeidőben nem tesz eleget az azonosításra vonatkozó utasításnak - jelen értekezés szerzőjének álláspontja szerint - nem

⁵⁶⁰ SÜLYÖK (2005): i.m. 38 o. Lásd 1977. évi I. Kiegészítő Jegyzőkönyv 51. cikk (7) és (8) bekezdés.

⁵⁶¹ Magyar büntetőjogi szabályozás tekintetében lásd következő tényállást: A Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény 151. §. Előpajzs használata.

⁵⁶² SÜLYÖK (2005): i.m. 38. o.

⁵⁶³ Uo. 38 o.

⁵⁶⁴ Michael N. SCHMITT: Human Shields in international Humanitarian Law. *Israel Yearbook on Human Rights*, 38 (2008). 45-46. o., 58. o.

⁵⁶⁵ KIS KELEMEN Bence: Az élőpajzs és a humanitárius nemzetközi jog, avagy átültetheti-e a katonai szükségesség a humanitás elvének pajzsát? In: BÉLI GÁBOR – KIS KELEMEN Bence – MOHAY Ágoston – SZALAYNÉ Sándor Erzsébet (szerk.): *Emlékkötet Herczegh Géza születésének 90. évfordulója alkalmából*. Studia Europaea, Pécs 2018. 148-149. o., 152. o., 163. o.

jelenti azt, hogy a szóban forgó légi jármű elveszti védett státuszát a Chicagói Egyezmény alapján.

3.18.1 A humanitárius jog és az emberi jogok egymással való viszonya

Vajon érvényesülnek az emberi jogi szabályok a fegyveres összeütközés során és ez jelentheti-e azt, hogy a polgári légi jármű elleni állami fegyverhasználat a fegyveres összeütközés során minden esetben tilos (lásd például német Alkotmánybíróság ítélete)?

Az emberi jogok és a nemzetközi humanitárius jog kapcsolata elég összetett viszonyt takar. Azt ki lehet jelenteni, hogy békeidőben az emberi jogi szabályok kerülnek alkalmazásra. Fegyveres összeütközés során azonban nem ilyen egyszerű a helyzet, mivel az emberi jogok és a nemzetközi humanitárius jog egyaránt releváns lehet. Korántsem mindegy azonban, hogy az emberi jogoknak, vagy a humanitárius jognak van elsőbbsége, mivel egymástól nagyon eltérő megközelítésen alapulnak, többek között az élethez való jog kezelése, vagy az arányossági alapelv alkalmazása esetén. A Nemzetközi Bíróság a palesztinai területen épített fal tárgyában adott tanácsadó véleményében az emberi jogok mellett a nemzetközi humanitárius jogra, mint *lex specialis*-ra utalt.⁵⁶⁶ Hasonló álláspontot fogalmazott meg a Nemzetközi Bíróság a nukleáris fegyverekkel való fenyegetésnek vagy ezek alkalmazásának jogszerűségéről szóló tanácsadó véleményében, amikor azt fejtegette, hogy az emberi élet önkényes megfosztásának megállapítása a fegyveres összeütközés során a *lex specialis*-nak számító nemzetközi humanitárius jog alapján történhet.⁵⁶⁷ Van olyan értelmezés is, amely szerint a *lex specialis* az emberi jogok és nemzetközi humanitárius jog

⁵⁶⁶ Nemzetközi Bíróság a megszállt palesztin területen egy fal építésének jogi következményeiről szóló, 2004. július 9-i tanácsadó véleménye. I.C.J. Reports 2004. 136. o., 106. bekezdés.

⁵⁶⁷ A nukleáris fegyverekkel való fenyegetésnek vagy ezek alkalmazásának jogszerűségéről szóló 1996. július 8-i tanácsadó véleménye. I.C.J. Reports 1996. 226. o., 25. bekezdés.

összefüggésében csak egy a figyelembe veendő értelmezési szempontok közül, ezért nem szabad annak jelentőségét túlbecsülni.⁵⁶⁸

A humanitárius jog és az emberi jogok együttes alkalmazására példa lehet többek között a háborús bűncselekmények miatt történő felelősségre vonás során a büntetőeljárás garanciák biztosítása, amelyek alapvető emberi jogokat tartalmaznak.⁵⁶⁹ Említést érdemel ugyanakkor, hogy az emberi jogok és a humanitárius jog az állampolgároknak nem biztosít azonos jogérvényesítési lehetőségeket, mivel a humanitárius jog területén nem létezik az emberi jogi területen működő állami felelősséget vizsgáló nemzetközi bírói fórum.⁵⁷⁰ Különösen érdekes kérdéseket vet fel például az emberi jogok és alapvető szabadságok védelméről szóló 1950. évi római egyezmény extraterritoriális alkalmazhatósága fegyveres összeütközés esetén.⁵⁷¹

Összességében elfogadhatónak tűnik az a megközelítés, hogy fegyveres összeütközés során a nemzetközi humanitárius jogé a vezető szerep, és az emberi jogok olyan mértékben kerülnek alkalmazásra, amilyen mértékben azok nem inkompatibilisek a nemzetközi humanitárius joggal.⁵⁷² Végeredményben megállapítható, hogy a humanitárius jog alapján jogszerű támadás emberi jogi szempontból is jogszerű lesz.⁵⁷³ Az emberi jogok és alapvető szabadságok védelméről szóló 1950. évi római egyezmény is elismeri, hogy jogszerűen háborús cselekmények következtében okozott halálesetek esetében el lehet térni az egyezmény élethez való jogról szóló 2. cikkétől.⁵⁷⁴

⁵⁶⁸ Marko MILANOVIC: A norm conflict perspective on the relationship between international humanitarian law and human rights law. *Journal of Conflict & Security Law*, Volume 14 Number 3 Winter 2009. 476. o.

⁵⁶⁹ KOVÁCS Péter: Emberi Jogok és humanitárius nemzetközi jog: versengés vagy kiegészítés? *Föld-rész Nemzetközi és Európai Jogi Szemle*, III. évfolyam 1-2 szám, 2010. 61. o. és 63. o.

⁵⁷⁰ VARGA Réka: Collective responsibility for war crimes? *Pázmány Law Working Papers*, 2013/4. 15. o. Varga Réka a háborús bűncselekményekre utal tanulmányában.

⁵⁷¹ A kérdésről lásd részletesebben MOHAY Ágoston: A humanitárius jog alkalmazási határainak egyes kérdései – európai bírói fórumok szemszögéből, *JURA*, 2017/2. 136. o.

⁵⁷² Charles GARRAWAY: „To Kill or Not to Kill?” – Dilemmas on the use of force. *Journal of Conflict & Security Law*, Volume 14 Number 3 Winter 2009. 508. o., 510. o.

⁵⁷³ LATMANN: i.m. 7. o., 22. o.

⁵⁷⁴ 1993. évi XXXI. törvény az emberi jogok és az alapvető szabadságok védelméről szóló, Rómában, 1950. november 4-én kelt Egyezmény és az ahhoz tartozó nyolc kiegészítő jegyzőkönyv kihirdetéséről. 15. cikk 2. pont

Ha elfogadjuk a fenti értelmezést, akkor azzal azt is elfogadjuk, hogy nemzetközi fegyveres összeütközés során - többek között - alkalmazásra kerül a katonai szükségesség elve, és a várható katonai előnyt és a kioltott emberéleteket összehasonlító arányosság elve.

3.18.2 Közbenső következtetések

A légi és tengeri hadviselés összegyűjtött nemzetközi jogi normái speciális szabályokat tartalmaznak olyan esetekre vonatkozóan, amikor polgári légi jármű ellen egy állam támadást kíván intézni. A San Remo Kézikönyv és a HPCR Kézikönyv tartalmilag nagyon hasonlóan szabályozza a polgári légi jármű ellen nemzetközi fegyveres összeütközés során alkalmazható fegyveres erőszak szabályait. A fentiekén kívül a Chicagói Egyezmény szokásjogi erővel bíró - a polgári légi jármű elleni fegyverhasználatot megtiltó - 3bis cikke is érvényesülhet a fegyveres összeütközések során. A 3bis cikkben foglalt védelem alóli kivételt az ENSZ Alapokmány szerinti önvédelem gyakorlása jelenti, amely egy másik állam által elkövetett fegyveres támadást feltételez. A Chicagói Egyezmény 3bis cikke és a nemzetközi humanitárius jog közötti kapcsolat abban írható le, hogy az utóbbi foglalja össze azokat az eseteket, amikor fegyveres összeütközés során a *jus in bello* szabályok alapján egy polgári légi jármű katonai célpontnak minősülhet, azaz más szóval elveszti polgári légi jármű jellegét és ezzel kapcsolatos védelmét.

Megfigyelhető, hogy a fegyveres összeütközés során szélesebb körűek a polgári légi járműre nézve a megtámadhatóság szabályai, mivel békeidőben például a kémkedési tevékenység, vagy az elfogás során az utasítások figyelmen kívül hagyása nem jelenti automatikusan azt, hogy a polgári légi jármű elveszíti védett státuszát. Az emberi jogok és a humanitárius jog másfajta arányossági mércét alkalmaz. Az emberi jogi értelmezés szerint nem áldozható fel egy kisebb számú áldozat egy nagyobb számú potenciális áldozat megmentése érdekében.⁵⁷⁵ Ezzel

⁵⁷⁵ SÜLYÖK (2005): i.m. 43. o.

szemben a humanitárius jogban arányosnak minősülhet a támadás, amennyiben a várt katonai előny meghaladja a polgári áldozatok számát.⁵⁷⁶ A *jus ad bellum* is önálló arányossági követelménnyel rendelkezik, amely egészében vizsgálja azt, hogy az önvédelmi helyzet keretében hozott katonai lépések arányosak-e az elszenvedett fegyveres támadással összehasonlítva.⁵⁷⁷ Egy ilyen megközelítés esetében a polgári légi jármű ellen alkalmazott fegyveres erőszak csak egy kis részét képezi egy szélesebb körű értelmezésnek és így valószínűleg a *jus ad bellum* arányosság engedékenyebb a polgári légi jármű elleni fegyverhasználat tekintetében.

A nemzetközi légi jog és a megállapított humanitárius nemzetközi jog megközelítése között különbséget jelent, hogy a nemzetközi légi jog a polgári légi jármű jellegétől, illetve típusától függetlenül biztosítja a fegyverhasználat alóli védelmet, míg a nemzetközi humanitárius jog - összegyűjtött nemzetközi jogi szabályai - különböző védelmi szintet biztosítanak a különböző kategóriáknak (pl. polgári utasszállító, semleges polgári légi jármű, polgári légi jármű).

Megfigyelhető továbbá, hogy a San Remo Kézikönyv és a HPCR Kézikönyv alapján nemzetközi fegyveres összeütközés során a polgári légi jármű katonai célponttá válhat és az arányosság alapelve alapján történő előzetes mérlegelés eredményeként akár meg is támadható. Ez ellentétben áll a nemzetközi légi jog és az emberi jogok által a polgári légi jármű számára - békeidőben - biztosított széles körű védelemmel. Továbbá felmerül az, hogy egyáltalán katonai célpontnak minősíthető-e egy polgári légi jármű, amely elleni fegyverhasználat esetében az ártatlan utasok biztosan meghalnak. Egy ilyen értelmezés ugyanis sértené a megkülönböztetés elvének érvényesülését. Amennyiben eljutunk a viszonyosság alapelveinek alkalmazásáig, akkor pedig az a kérdés, hogy van-e olyan katonai előny, amely adott esetben több száz ártatlan utas szándékos megölését indokolhatja? Mindezen kérdések megválaszolása a katonai célpont, vagy arányosság kijelölésével, illetve a felmérésével megbízott személy mérlegelésétől

⁵⁷⁶ I. Kiegészítő Jegyzőkönyve 51. cikk 5. bekezdés b) pont. Kihirdetve Magyarországon 1989. évi 20. törvényerejű rendeletben.

⁵⁷⁷ Robert D. SLOANE: The Cost of Conflation: Preserving the Dualism of Jus ad Bellum and Jus in Bello in the Contemporary Law of War. *Yale Journal of International Law*, Volume 34, issue 1, 2009. 109. o.

függ, amely nem jelent teljesen megnyugtató biztosítékot az ártatlan utasok életének védelme szempontjából.

A szakirodalomban van olyan vélemény, amely szerint az emberi jogi szabályok - a légi jármű utasainak védett polgári személy státusza miatt – fegyveres összeütközés során is védelmet biztosítanak a polgári légi jármű elleni támadással szemben. Amennyiben azonban elfogadjuk azt az értelmezést, hogy nemzetközi fegyveres összeütközés során a humanitárius jog elsőbbséget élvez az emberi jogokkal szemben, akkor a nemzetközi fegyveres összeütközés során az élethez való jog emberi jogokban biztosított garanciái nem érvényesülhetnek teljes mértékben.

3.19 A humanitárius jog szabályai és a légtér-szuverenitás

A fegyveres összeütközések joga beleértve a polgári légi jármű lelövésére vonatkozó szabályokat nincsen egy állam területéhez (nemzeti légtérhez) kötve, hanem általában alkalmazást nyer a fegyveres összeütközés helyszínétől függetlenül.

A polgári légi járművek ellen fegyveres összeütközések során alkalmazható fegyverhasználati szabályok a nemzeti légtér összefüggésében légtér-szuverenitási korlátozásként értelmezhetők.

A történelmi fejlődés azt mutatja, hogy fokozatosan korlátozásra került a nemzeti légtér-szuverenitás a humanitárius jog fejlődésének köszönhetően. A katonai célpont fogalma, vagy az arányosság alapelve, például még nem szerepeltek az 1923-ban elfogadott Hágai Légi Hadviselési Szabályzatban, míg azok szerves részét képezik a hatályos humanitárius jognak.

Jelen értekezés szerzője szerint azonban a hatályos humanitárius jog megállapított szabályai (HPCR Kézikönyv) még mindig túlságosan megengedők az ártatlan utasokat szállító légi járművek elleni fegyverhasználatot illetően, különösen a békeidőben fennálló fegyverhasználati tilalommal összehasonlítva.

4. fejezet. Légyvédelmi azonosítási övezet (ADIZ) a nemzetközi jogban

Légyvédelmi azonosítási övezetet (*air defense identification zone*, továbbiakban: ADIZ) az államok nemzetbiztonsági okokból hoznak létre. Az ADIZ léte nemzetközi jogi szempontból akkor érdekes, amikor az nemzetközi vizek feletti légtérre is kiterjed. Az ADIZ tehát mind légtér-szuverenitási, mind a polgári légi jármű elleni állami fegyverhasználat szempontjából nagyon releváns állami gyakorlatnak tekinthető.

Az ADIZ nemzetközi joggal való összhangja szempontjából két megfontolás fontos, amely felveti annak kérdését, hogy az ADIZ mennyire van összhangban a nemzetközi joggal. A Chicagói Egyezmény szerződő államai felei szabályalkotási jogköröket ruháztak az ICAO Tanácsra a repülési szabályok tárgyában, hogy biztosítsák a nemzetközi légtérben folyó légi közlekedés biztonságát. A - nemzeti szuverenitás alá nem vethető - nemzetközi légtérben a lajstromozó állam a lajstromozott légi jármű tekintetében általában kizárólagos joghatósággal rendelkezik. Jelen fejezetben az ADIZ az ADIZ-t fenntartó állam általi joghatóság gyakorlásának minősül, amely túlmutat a nemzeti joghatósági kereteken. Erre való tekintettel a jogalkotói és végrehajtói joghatóság alapján történő megkülönböztetés pótlólagos elemként szolgál az ADIZ nemzetközi elemzése során. Az arra vonatkozó válasz, hogy az ADIZ hogyan helyezhető el a nemzetközi jogban attól függhet, hogy kifejezett feljogosító nemzetközi jogi szabályok azonosítása szükséges, vagy elég annak megállapítása, hogy hiányoznak a kifejezett tiltó szabályok.

Jelen fejezet az ADIZ összetett nemzetközi jogi szempontjai közül néhányat foglalkozik, amelyek komoly kihívást jelentenek amennyiben az ADIZ kiterjed a nemzeti szuverenitáson kívül eső nemzetközi légtérre. A célkitűzés annak megállapítása, hogy az ADIZ hogyan helyezhető el a nemzetközi jog rendszerében. Így jelen fejezet arra tesz kísérletet, hogy azonosítsa a nemzetközi jog engedélyező, vagy tiltó szabályait arra vonatkozóan, hogy az államoknak milyen hatásköre van a nemzetközi légtérben ADIZ létrehozására. Jelen fejezet nem kívánja a nemzetközi jogot mindenre kiterjedő módon vizsgálni, mivel az túlmenne a megállapított kereteken. Jelen fejezet fókusza a polgári repülés

békeidőben való szabályozására vonatkozó nemzetközi jogi szabályokra terjed ki, különös tekintettel a nemzetközi tenger feletti légtérre, amely kívül esik a nemzeti légtér-szuverenitás körén.

A fegyveres összeütközések joga⁵⁷⁸ és az állami légi járműre⁵⁷⁹ vonatkozó speciális szabályozás nem kerülnek elemzésre jelen fejezetben. Először az ADIZ rövid meghatározására kerül sor, majd az ADIZ-ra vonatkozó nemzetközi légijogi szerződéses szabályok (Chicagói Egyezmény 11. és 12. cikke 2., 6. és 11. függelék) és a tengerjogi vonatkozások (az 1982-ben elfogadott ENSZ Tengerjogi Egyezményben szabályozott csatlakozó övezet és a kizárólagos gazdasági övezet feletti légtér) bemutatása következik. A nemzetközi szokásjogi összefüggésekről és a nemzetközi jogban elismert önvédelmi vonatkozásokról is lesz szó. Végezetül a konklúziók megvonása előtt néhány ADIZ-hoz hasonló nemzetközi gyakorlat kerül ismertetésre.

⁵⁷⁸ Általában az ADIZ békeidőben fenntartott légtérövezet. Vannak azonban példák arra is, hogy fegyveres összeütközés esetén is létrehozzák azt. Ilyen volt például az algériai háború idején a Franciaország által a Földközi tengeren fenntartott ADIZ. Egy másik példa a görög-török konfliktus során a két fél által az Égei-tengeren fenntartott ADIZ 1974 és 1980 között. Lásd részletesebben K-Gab PARK: *La protection de la souveraineté aérienne*. A. Pedone, Paris, 1991. 281-282. o.

⁵⁷⁹ Az állami légi járműnek több meghatározása ismert. A nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény szerint a katonai, a vám- és a rendőri szervek céljára szolgáló légi járművet állami légi járműnek kell tekinteni. Az állami légi járműnek beleértve a katonai légi járműnek a státuszát - ellentétben a polgári légi járművel - nem rendezi egyértelmű formában pozitív nemzetközi szerződéses jog. Az állami légi járművekkel kapcsolatban néhány helyen fellelhető széttagolt szabályozás főleg negatív jellegű szabályozás (mi nem állami légi jármű, mit nem tehet állami légi jármű). A vonatkozó állami gyakorlat, amely nemzetközi szokásjogot keletkeztethetne, nem átlátható és nem egységes. Mindezekre tekintettel nagyon nehéz az állami légi jármű és az ADIZ kapcsolatát megállapítani. MILDE (2012): i.m. 63 o., valamint 3.10.1 pont. Van olyan nézet, amely szerint az ADIZ szabályok nem vonatkoznak az állami légi járműre annak speciális nemzetközi jogi státusza (nemzetközi jogi immunitása) miatt. Lásd Pai ZHENG: *Justifications and limits of ADIZs under Public International Law*. 14 *Issues in Aviation Law & Policy* 183 (2015). 209-210 o. Mindennek ellentmond, hogy a később ismertetendő Egyesült Államok és kínai ADIZ egyaránt kiterjednek minden fajta légi járműre, beleértve az állami légi járműveket is.

4.1 Definíció és történelmi háttér

A nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény 15. függelékében a következő ADIZ definíció található:⁵⁸⁰

Speciálisan kijelölt meghatározott dimenziókkal rendelkező légtér, amelyen belül a légi járműveknek eleget kell tenniük speciális azonosítási és/vagy jelentési eljárásoknak, amelyek a légiforgalmi szolgálatra (ATS) vonatkozó eljárásokhoz képest pótlólagosak.

Az ADIZ Amerikai Egyesült Államokbeli szabályokban való meghatározása a következőképpen fogalmazza meg az ADIZ elfogadásának indokát (kiemelés a szerzőtől):⁵⁸¹

*A légvédelmi azonosítási övezet (ADIZ) egy olyan szárazföld, vagy tenger feletti légtérövezetet jelent, amelyben minden légi jármű (kivéve a Honvédelmi Minisztérium és a bűnüldöző szervek légi járművei) azonosítása, helyzet meghatározása, ellenőrzése/irányítása szükséges **nemzetbiztonság szempontjából.***

Az ADIZ-t fenntartó állam egyoldalú intézkedéssel hozza létre az ADIZ-t azzal a kinyilvánított céllal, hogy nemzetbiztonsági érdekeket szolgáljon vagy más célokat, úgymint a területre való belépés észszerű feltételeinek létrehozását.⁵⁸²

Egy állam által tett egyoldalú nyilatkozatok a nemzetközi jogban nem köteleznek

⁵⁸⁰ A nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény 15. függeléke (Légiforgalmi tájékoztató szolgálatok). Tizennegyedik kiadás, 2013. július. 1-2 o.

⁵⁸¹ Electronic Code of Federal Regulations Title 14: Aeronautics and Space PART 99 – Security Control of Air Traffic. § 99.3. <http://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?SID=47ea22ffe1bbd086f961a0ea69e03aa3&node=sp14.2.99.a&rgn=div6> (2019. április 12.) (továbbiakban: *Elektronikus Szövetségi Rendeletek 2019*).

⁵⁸² The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations. NWP 1-14M, Edition August 2017. 2.7.2.3 bekezdés. (továbbiakban: *Parancsnoki Kézikönyv 2017*) http://www.jag.navy.mil/distrib/instructions/CDRs_HB_on_Law_of_Naval_Operations_AUG17.pdf (2019. április 12.)

Az Egyesült Államok ADIZ kinyilvánított további céljai magukban foglalják a nemzetvédelmi megfontolásokat, a kábítószercsempész repülőgépek feltartóztatását. Federal Register/Vol. 66, No. 189/ Friday September 28, 2001. Rules and regulations 49818 o. <http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/FR-2001-09-28/pdf/FR-2001-09-28.pdf> (2019. április 12.)

más államokat,⁵⁸³ viszont az egyoldalú állami aktusok szokásjog kialakulásának csíráját képezhetik⁵⁸⁴ (az ADIZ szokásjogi összefüggéseiről később lesz szó a 4.8 pontban).

Fontos említést tenni arról, hogy az állambiztonsági megfontolások nem tévesztendőek össze a hosszú múltra visszatekintő repülésbiztonsági célkitűzésekkel. Van olyan értelmezés, amely szerint az ADIZ a nemzetvédelmi célok mellett nemzetközi szempontból is hatékony eszköz, mivel növeli a légtér átláthatóságát, ezzel csökkentve a levegőben való összeütközés lehetőségét.⁵⁸⁵

Az ADIZ-t vagy a nemzeti szuverenitás alá tartozó légtérben, vagy azon kívül hozzák létre, ahol egyetlen állam sem gyakorolhat teljes és kizárólagos szuverenitást. Ugyanakkor az utóbbi időben sor került olyan ADIZ-ok létrehozására, amelyek területileg részben átfedik egymást, vagy vitatott jogállású szigetek felett kerültek létrehozásra (lásd későbbiekben Kelet-kínai-tenger ADIZ). Az utóbbi fejlemények olyan értelmezésre adtak okot, hogy az ADIZ célja vitatott területek feletti igények érvényesítése.⁵⁸⁶ Az ADIZ-ok létrehozásával az államok az övezetbe belépő pilóták, vagy légi jármű üzemeltetők számára jelentési és egyéb jellegű kötelezettségeket írnak elő. Az ADIZ szabályok be nem tartása azonnali szankciókat⁵⁸⁷ von maga után, beleértve az ADIZ szabályokat megsértő légi jármű katonai légi járművel való elfogását, vagy leszállásra való kényszerítését.

Az ADIZ-ra vonatkozó állami gyakorlat nem egységes, az alábbiak szerint csoportosítható:

- a) időtartam szerint (ideiglenes vagy állandó);

⁵⁸³ International Law Commission: Guiding Principles applicable to unilateral declarations of States capable of creating legal obligations, with commentaries thereto. United Nations 2006. Guideline no. 9: „No obligation may result for other States from the unilateral declaration of a State. However, the other State or States concerned may incur obligations in relation to such a unilateral declaration to the extent that they clearly accepted such a declaration.” 379. o.

⁵⁸⁴ CSATLÓS Erzsébet: Az egyoldalú állami aktusok nemzetközi jogi helyzete. *Miskolci Jogi Szemle*, 5. évfolyam 1. szám (2010). 155. o.

⁵⁸⁵ SIPOS Attila: A légtér jogi státusza és használata. *Jogelméleti Szemle*, 2016/1. 104. o.

⁵⁸⁶ Christopher K. LAMONT: Conflict in the Skies: The Law of Air Defence Identification Zones. *Air & Space Law*, 39, no. 3, 2014. 202. o.

⁵⁸⁷ Air Traffic Services Planning Manual ATSPM Doc. 9426 First (Provisional) Edition 1984. I-2-3-4. o. 3.3.4 bekezdés „prompt retaliatory action”.

- b) személyi hatály szerint (kizárólag polgári légi járműre, vagy polgári és katonai légi járműre egyaránt vonatkozik);
- c) tárgyi hatály szerint (kizárólag az ADIZ-t létrehozó államba tartó légi járműre vonatkozik, vagy minden légi járműre annak célállomásától függetlenül);
- d) területi hatály szerint (nemzeti szuverenitás alatt álló légtér vagy azon kívüli ún. nemzetközi légtérre vonatkozik).

1950-ben az Egyesült Államok létesített először ADIZ-t a nyílt tenger feletti légtérben. Majd 1951-ben Kanada követte az amerikai példát (CADIZ).⁵⁸⁸ Az Egyesült Államok és Kanada által létrehozott ADIZ a hidegháború során az 1950-es években mintául szolgált további ADIZ-ok létrehozásához. A kezdetekben, a kétpólusú világban az ADIZ a bombázó repülőgépekkel végrehajtott nukleáris támadások ellen volt hivatott védelemként szolgálni.⁵⁸⁹ Ugyanakkor ez a veszélyforrás fokozatosan csökkent, ahogy a technológia fejlődött és lehetővé vált hosszú hatótávolságú nukleáris töltettel rendelkező rakéta nemcsak légi jármű, hanem alternatív hordozó eszközökről való célba juttatása is. 2001. szeptember 11. azonban az ADIZ tekintetében is változást hozott és az új biztonsági kihívások újra megerősítették, elsősorban a belföldi ADIZ szerepét az Egyesült Államokban.

Jelenleg az ADIZ továbbra is időszerű és nem egy esetben nemzetközi feszültségek tárgyát képező nemzetközi kérdésnek számít. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint az 2013. novemberben létrehozott Kelet-kínai-tenger ADIZ által kiváltott viharos nemzetközi reakciók összessége. A szóban forgó ADIZ azért került a figyelem és kritika középpontjába, mert egyebek mellett az átfedésben van a Japán és Dél-Korea⁵⁹⁰ által korábban létrehozott két ADIZ-zal. Továbbá azért, mert a Kelet-kínai-tenger ADIZ kiterjed Japán, Kína és Tajvan által egyszerre követelt vitatott hovatartozású szigetek (Senkaku/Diaoyu) feletti

⁵⁸⁸ Elizabeth CUADRA: Air Defense Identification Zones: Creeping Jurisdiction in the Airspace. *Virginia Journal of International Law*, Vol. 18, 1977. 492-493. o.

⁵⁸⁹ Uo. 496 o.

⁵⁹⁰ Lowell BAUTISTA - Julio AMADOR III: Complicating the Complex: China's ADIZ. Research online University of Wollongong, 2013. 3. o.

légtérre, valamint egy vitatott hovatartozású zátony feletti légtérre, amelyre Dél-Korea és Kína tart igényt.⁵⁹¹

Kanada, India, Japán Pakisztán, Norvégia, Egyesült Királyság, Kína, Dél-Korea, Tajvan és az Egyesült Államok csak néhány példa olyan államra, amely jelenleg ADIZ-t tart fenn.⁵⁹²

4.2 Az Amerikai Egyesült Államok által létrehozott ADIZ (Egyesült Államok ADIZ)

Figyelemmel arra, hogy az Amerikai Egyesült Államok ADIZ gyakorlata részeseül a legnagyobb nemzetközi figyelemben, és tekintettel arra, hogy az Egyesült Államok által létrehozott ADIZ (jog)szabályok viszonylag jól kidolgozottak és könnyen hozzáférhetőek, a következőkben az Egyesült Államok ADIZ szabályai kerülnek részletesen bemutatásra.

Az Egyesült Államok által előírt szabályok előírják, hogy egy olyan személy, aki az ADIZ-ba belépő légi jármű pilótája vagy üzemeltetője, köteles

- a) két irányban működő rádióval rendelkeznie és a megfelelő frekvenciát folyamatosan figyelemmel követnie;
- b) útvonaltervet leadni és azt betartani;
- c) biztosítani, hogy a légi jármű fel van szerelve radar transzponderrel, amely az egész út során üzemképes;
- d) állandóan megadni a légi jármű helyzetét az ADIZ-ba való belépés előtt és azután is;
- e) betartani a biztonsági tárgyú (*security*) utasításokat.⁵⁹³

Az Egyesült Államok ADIZ kizárólag - az ADIZ-on keresztül - Egyesült Államokba irányuló, vagy onnan kilépő, illetve az Egyesült Államokban történő

⁵⁹¹ LAMONT: i.m. 188. o.

⁵⁹² BAUTISTA - AMADOR III: i.m. 2. o.

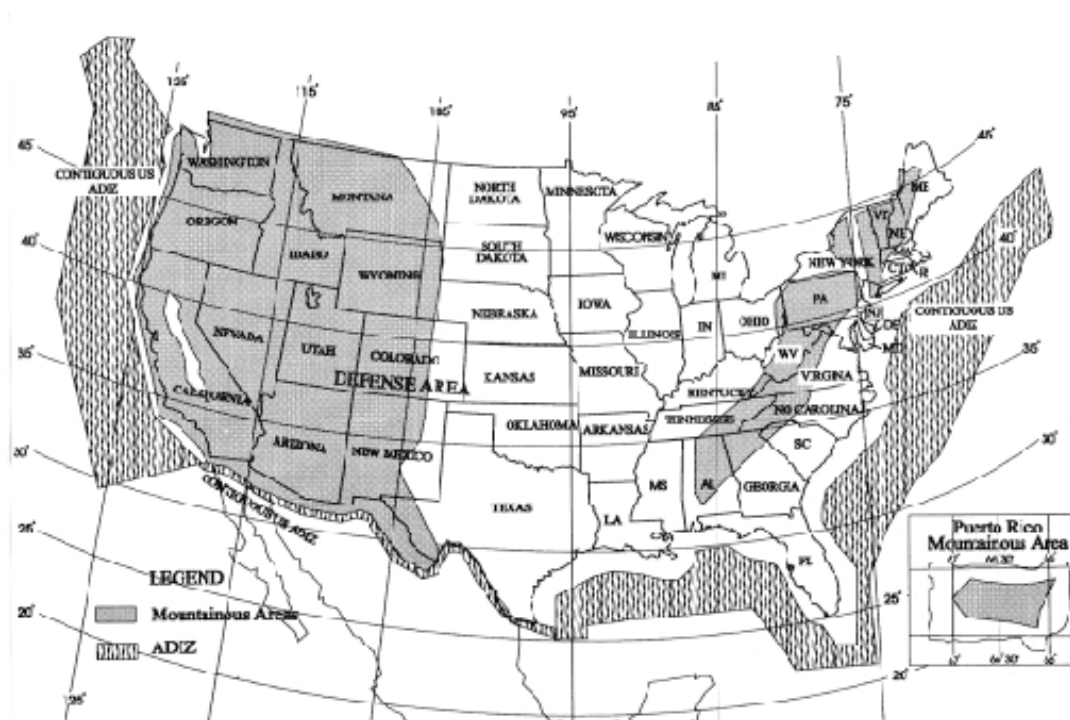
⁵⁹³ *Elektronikus Szövetségi Rendeletek 2019: § 99.1 - § 99.17.*

légi közlekedésre vonatkozik.⁵⁹⁴ Az Egyesült Államok ADIZ a következő földrajzi alegységekből áll:

- a) Folyamatos (és az Egyesült Államok szárazföldi területeivel határos) ADIZ
- b) Alaszka ADIZ
- c) Guam ADIZ
- d) Hawaii ADIZ

Az (a), b), c) és d) alpontok együttesen alkotják az Egyesült Államok ADIZ-t.⁵⁹⁵

Air Defense Identification Zone Boundaries Designated Mountainous Areas



Az Egyesült Államok szárazföldi területeivel határos ADIZ⁵⁹⁶

⁵⁹⁴ Uo. § 99.1 (a).

⁵⁹⁵ Uo. § 99.41 – § 99.49.

Említést érdemel, hogy az Egyesült Államok ADIZ szabályok minden típusú repülésre vonatkoznak (VFR és IFR egyaránt) és az ellenőrzött légtéren kívül kiterjednek az ellenőrizetlen légtérre is.⁵⁹⁷ A szabályok minden típusú légi járműre vonatkoznak, azaz a polgári és katonai légi járművekre egyaránt, azonban vannak bizonyos előírások, amelyek kizárólag a polgári légi járművekre terjednek ki.⁵⁹⁸

Az Egyesült Államok ADIZ a parti tengertől számítva háromszáz-négyszáz tengeri mérföldre terjed ki.⁵⁹⁹ Jelenleg a nemzetközi légtérben lévő Egyesült Államok ADIZ megsértésének az a szankciója, hogy a szóban forgó légi jármű nem léphet be az Egyesült Államok területére, vagy pedig le kell szállnia egy amerikai repülőtéren. A pilótákat „elfogják” és/vagy letartóztatják és kihallgatják. Vélelmezhetően az ismertett szankciók végrehajtása a légi jármű elfogásával történik. A szankciók az amerikai légiforgalmi tájékoztató kiadványból, nem pedig jogszabályokból derülnek ki.⁶⁰⁰

Az Egyesült Államok ADIZ szabályokat eredetileg az amerikai kereskedelmi ügyekért felelős miniszter 1950-ben állapította meg Truman elnöktől utasítás formájában kapott felhatalmazás alapján. Az elnök az 1938-ban elfogadott és 1950-ben módosított polgári légi közlekedési törvény (*civil aeronautical act*) alapján járt el, amely felhatalmazta arra, hogy amennyiben nemzetbiztonsági szempontból szükségét látja, utasítsa a kereskedelmi minisztert a törvényben meghatározott jogkörök gyakorlására olyan módon és olyan időtartamra, ahogyan azt az elnök szükségesnek tartja.⁶⁰¹

⁵⁹⁶ Forrás: Federal Aviation Agency.

⁵⁹⁷ *Elektronikus Szövetségi Rendeletek 2019*: § 99.15. (a) (2).

⁵⁹⁸ Uo. § 99.1. Például a 99.9 §-ban foglalt rádió követelmények kizárólag a polgári légi járművekre vonatkoznak.

⁵⁹⁹ Peter A. DUTTON: *Caelum Liberum: Air Defense Identification Zones outside Sovereign Airspace*. *American Journal of International Law*, Vol. 103, 2009. 698. o.

⁶⁰⁰ *Aeronautical Information Manual U.S. Department of Transportation Federal Aviation Administration* October 12, 2017. 5-6-2 National Security requirements d) e) https://www.faa.gov/air_traffic/publications/media/AIM_Basic_dtd_10-12-17.pdf (2019. április 12.) és

lásd Egyesült Államok AIP 2016. november 10. és 2017. április 27.: ENR 1.12-1, 1.2.4 és 1.2.5 bekezdések (National Security and Interception Procedures) https://www.faa.gov/air_traffic/publications/media/AIP.pdf (2019. április 12.)

⁶⁰¹ CUADRA: i.m. 492-493. o.

Korábban ADIZ szabályok - a légi közlekedési törvény megsértésének egyéb szankciói mellett - kifejezetten előírták, hogy a nemzeti vagy nemzetközi légtérre vonatkozó ADIZ szabályok megsértése maximum 10.000 USD bírságot, illetve maximum egyéves börtönbüntetést vonhat maga után.⁶⁰² A nemzetközi légtérre vonatkozó hatályban lévő ADIZ előírások, ugyanakkor, nem tartalmaznak hasonló rendelkezést. A hozzáférhető információk azt sugallják, hogy a speciális biztonsági utasítások megsértésének szankciói nevezetesen pénzbüntetés vagy maximum egyéves börtönbüntetés kizárólag a nemzeti légtérben elkövetett ADIZ jogsértésekre vonatkozik (lásd Washington D.C. ADIZ).⁶⁰³ Az amerikai elnöknek, ugyanakkor, diszkrecionális joga van a közlekedési törvény meghatározott rendelkezéseit kiterjeszteni az Egyesült Államokon kívüli területekre is.⁶⁰⁴ Arról nem áll rendelkezésre információ, hogy az amerikai elnök az ADIZ tekintetében élt-e ezen jogával. Összefoglalásként megállapítható, hogy nem teljesen világos az, hogy a nemzetközi légtérre vonatkozó Egyesült Államok ADIZ szabályok megsértése milyen szankcióval járnak a légi jármű belépésének megtagadásán kívül.

Amerikai részről a nemzeti légtérbe való belépés észszerű (elő)feltételének minősítik az ADIZ szabályokat.⁶⁰⁵

⁶⁰² John Taylor MURCHISON: *The Contiguous Airspace Zone in International Law*. Thesis Presented to the Faculty of Graduate Studies McGill University for the Degree of LLM, 1955. Appendix II: regulations of the Administrator Part 620 – Effective January 15, 1953 Security of Air Traffic. 3. o. § 620.18. McGill digitool library http://digitool.library.mcgill.ca/R/?func=dbin-jump-full&object_id=110036&local_base=GEN01-MCG02 (2019. április 12.)

⁶⁰³ 49 U.S. Code § 46307 - Violation of national defense airspace.

⁶⁰⁴ 49 U.S. Code § 40120 - Relationship to other laws.

⁶⁰⁵ Andrew S. WILLIAMS: The Interception of civil Aircraft Over the High Seas in the Global War on Terror. *Air Force Law Review*, Vol. 73, 2007. 96. o. és *Parancsnoki Kézikönyv 2017: 2.7.2.3. bekezdés.*

4.2.1 Speciális Egyesült Államok ADIZ-ok

4.2.1.1 A Washington D.C. légtér speciális státusza

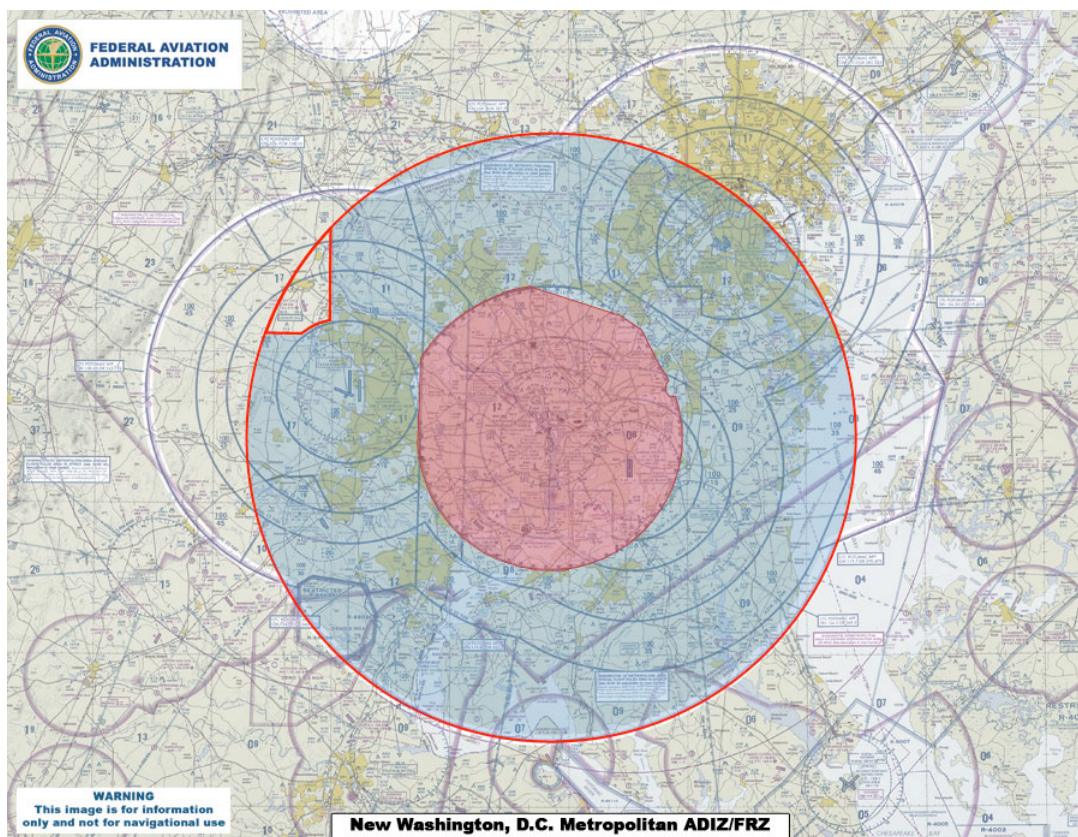
Az Egyesült Államok fővárosa Washington légtérében speciális repülési szabályok vannak érvényben, amelyek részben ADIZ előírásokat tartalmaznak. Már 2001. szeptember 11-ét megelőzően is tiltott légtérnek minősítették Washington stratégiaileg fontos épületei feletti légteret (pl. a Fehér Ház), amely tilalom a mai napig érvényben van. A 2001. szeptember 11-ét követően felfüggesztették a washingtoni polgári repülőterek működését, amely tilalmat később még ugyanabban az évben feloldották. A Washington D.C. ADIZ-t 2003-ban hozták létre először ideiglenes jelleggel, majd később véglegesítették azt.⁶⁰⁶ Washington légtérében az ADIZ mellett létezik egy szintén 2001-et követően létrehozott ún. korlátozott légtér is (Flight Restricted Zone – FRZ), amely kisebb kiterjedésű, mint a Washington D.C. ADIZ. Az ADIZ-t és az FRZ-t együtt SFRA-nak (*Special Flight Rules Area*) hívják, vagy másnéven nemzetvédelmi légtérnek (*national defense airspace*). Az SFRA Washington nemzetközi repülőtérétől számítva egy kb. 55 kilométeres kört foglal magában, amely magasság korlátja pedig kb. 5500 méter.⁶⁰⁷ Az FRZ alakja egy nem szabályos kör és horizontális kiterjedése kb. fele az SFRA-nak. Az FRZ-ben az ADIZ-ban meghatározott azonosítási és egyéb kötelezettségekhez képest egy pótlólagos rendelkezés van, amely azt írja elő, hogy az FRZ-ba való berepüléshez - az amerikai katonai és egyéb állami légi járművek kivételével - külön engedélyre van szükség.

A nemzetvédelmi légtér létrehozásának célja az volt, hogy elősegítse a légi járművek követését és az azokkal való kommunikációt. A nevezett légtér elrettentésként kíván szolgálni a légi járművek földi célpontok elleni fegyverként történő használatát ellen, vagy a légi járműről földi célpontok elleni

⁶⁰⁶ Federal Aviation Administration Department of Transportation (4910-03) Washington, D.C. Metropolitan Area Special Flight Rules Area. 6-7. o., 10. o.

⁶⁰⁷ Federal Aviation Administration Special Awareness Training Washington D.C. Special Flight Rules Area 10. dia https://www.faa.gov/files/gslac/courses/content/55/707/SFRA_Course_Notes%20111130.pdf (2019. április 12.) és 14 CFR 93.335 – Definitions.

fegyverhasználat ellen.⁶⁰⁸ A szóban forgó légtér megsértőinek repülési szakszolgálati engedélyét felfüggeszthetik, vagy bevonhatják és a jogszabályok büntetőjogi szankciókat is kilátásba helyeznek. Legvégső esetben fegyveres erőszak alkalmazása is megengedett a fenyegető veszélyt jelentő levegőben lévő polgári légi jármű ellen.⁶⁰⁹



Washington D.C. ADIZ és FRZ térkép⁶¹⁰

⁶⁰⁸ 4 CFR 93.331 Purpose and applicability of this subpart (Washington D.C. metropolitan area special flight rules area)

⁶⁰⁹ Federal Aviation Administration Department of Transportation (4910-03) Washington, D.C. Metropolitan Area Special Flight Rules Area. 15-16. o. és 14 CFR 93.333 Failure to comply with this subpart.

⁶¹⁰ Forrás: www.faa.gov.

4.2.1.2 A „mozgó” ADIZ

Az Egyesült Államok gyakorlata, hogy katonai műveletek során az amerikai hadihajók köré virtuális védőgyűrűt vonnak, amely a hadihajóval együtt mozog. Ez történt például a 1980-as években a Perzsa-Öbölben, amikor az amerikai fél több alkalommal e tárgyban NOTAM-ot adott ki. A NOTAM-okban felhívták a figyelmet arra, hogy legfeljebb milyen távolságig szabad a légi járműveknek megközelíteni az amerikai hadihajókat és, hogy a hadihajókat megközelítő légi járművek számára kötelező a rádióösszeköttetés létesítése és fenntartása a hadihajókkal, valamint a hadihajó felszólítása esetén a légi járművek kötelesek azonosítani magukat. A magukat nem azonosító légi járművek ellen fegyveres erőszak alkalmazható.⁶¹¹

Az ADIZ-ra hajazó fent ismertetett amerikai gyakorlat esetén megdől azon amerikai érvelés, amely az ADIZ jogszerűségét azzal kívánja alátámasztani, hogy az Egyesült Államok területére berepülni kívánó légi járműveknek a belépés feltételeként kell teljesíteni az ADIZ követelményeket. Az amerikai hadihajók közelében repülő légi járművek nem akarnak az Egyesült Államokba berepülni, mégis alávetik azokat az ADIZ-hoz hasonló előírásoknak.

4.3 Kelet-kínai-tenger ADIZ, CADIZ, KADIZ, Japán ADIZ

Az interneten rendelkezésre álló információk alapján⁶¹² a 2013. novemberben Kína által létrehozott Kelet-kínai-tenger ADIZ az övezetbe belépő összes légi járműre vonatkozik függetlenül azok célállomásától. Ebben a tekintetben fontos megjegyezni, hogy a kanadai ADIZ (CADIZ) is kiterjed minden légi járműre

⁶¹¹ George K. WALKER: The tanker war 1980-88. *Law and Policy*, 2013. 50. o. <https://digitalcommons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://www.google.hu/&httpsredir=1&article=1448&context=ils> (2019. április 12.)

⁶¹² Announcement of the Aircraft Identification Rules for the East China Sea Air Defense Identification Zone of P.R.C. http://www.china.org.cn/china/2013-11/23/content_30683623.htm (2019. április 12.) (továbbiakban: *Bejelentés a Kelet-kínai-tenger ADIZ létrehozásáról 2013*).

annak célállomásától függetlenül.⁶¹³ A Kelet-kínai-tenger ADIZ hatálya alá tartoznak a katonai légi járművek is.

Az útvonaltervre, fedélzeti rádióra, vonatkozó kínai előírások szerint az útvonaltervet a kínai Külügyminisztériumnak, vagy a kínai polgári légi közlekedési hatóságnak kell benyújtani, míg a fedélzeti rádió segítségével válaszolni kell az azonosítást kérő kínai megkeresésekre. Radar transzponder felszerelése nem kötelező, de, ha van, akkor azt bekapcsolva kell tartani a repülés során.⁶¹⁴

A Kelet-kínai-tenger ADIZ a légi jármű külső nemzeti azonosításra szolgáló jellel való ellátását is előírja. A szóban forgó ADIZ a parti tengertől számítva háromszáz tengeri mérföldig terjed.⁶¹⁵ A Kelet-kínai-tenger ADIZ-ban a kínai fegyveres erők „védelmi rendkívüli intézkedéseket” foganatosítanak az együtt nem működő légi járművel szemben, más szóval valószínűleg elfogják azt.⁶¹⁶

Nem áll rendelkezésre a Kelet-kínai-tenger ADIZ szankciós rendszere, kivéve a szabálysértő légi jármű elfogását előíró szabályt. Ami az ADIZ létrehozásának és fenntartásának igazolását illeti, Kína azzal érvelt, hogy az ADIZ létrehozására nemzeti szuverenitása és területének, illetve légtérének biztonsága miatt volt szükség.⁶¹⁷

A Dél-Korea által létrehozott ADIZ (KADIZ) előírja, hogy a KADIZ-ba berepülő pilóták a Honvédelmi Minisztériumnak nyújtsák be előzetesen az útvonaltervet. A műszaki előírások (pl. rádióösszeköttetés, radar transzponder) hasonlóak a többi ADIZ-ban előírt szabályokhoz. A repülés során harmincpercenként kell bejelentkezni a Honvédelmi Minisztériumhoz, amely kötelezettség alól mentesítés adható, ha ellenőrzött légtérben az útvonaltervnek megfelelően történik a repülés.

⁶¹³Canadian Aviation Regulations Consolidation, SOR/96-433, 2017, 511-512. o. <http://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/SOR-96-433.pdf> (2019. április 12.)

⁶¹⁴Nem hivatalos kínai elektronikus AIP. ENR 5.2 2. pont. https://yinlei.org/x-plane10/view.php?file=doc/ENR_5.pdf (2019. április 12.)

A hivatalos elektronikus kínai AIP regisztrációt követően sem férhető hozzá. <https://www.aischina.com/EN/indexEn.aspx> (2019. március)

⁶¹⁵LAMONT: i.m. 188. o.

⁶¹⁶*Bejelentés a Kelet-kínai-tenger ADIZ létrehozásáról 2013: 4.*

⁶¹⁷Statement by Chinese Defense Ministry spokesman on ADIZ dated December 3, 2013 <http://www.fmprc.gov.cn/ce/cebe/eng/zt/dhfkbsbq13/t1109762.htm> (2019. április 12.) (továbbiakban: *A kínai honvédelmi minisztérium szóvivőjének nyilatkozata 2013*).

A KADIZ szabályok megfogalmazásából az derül ki, hogy azok vonatkoznak az átrepülésekre (nemcsak a Dél-Koreába történő berepülésekre) és az állami légi járművekre is.⁶¹⁸

Japán két ADIZ-t hozott létre, az egyik a partvonal mentén található (belső ADIZ), a másik pedig távolabb található (külső ADIZ). A japán ADIZ azt a célt szolgálja, hogy Japán könnyebben tudjon fellépni területi szuverenitásának megsértése ellen. Az ADIZ-on belül japán katonai légi járművek azonosítják a japán nemzeti légtér felé közlekedő légi járműveket. Az útvonalterv alapján nem azonosítható légi járművek vizuális azonosítást célzó elfogás alanyai lehetnek.⁶¹⁹



A Kelet-kínai tengerben található egymást fedő ADIZ-ok térképe.⁶²⁰

⁶¹⁸ Dél-Korea elektronikus AIP. ENR 5.2-5, 5.2-6.

<http://ais.casa.go.kr/AIP.ASP?GUBUNCODE=2&GubunName=ENR> (2019. április 12.)

⁶¹⁹ Elektronikus Japán ADIZ. ENR 5.2. (regisztrációhoz kötött) <https://aisjapan.mlit.go.jp/Login.do> (2019. március)

⁶²⁰ Forrás: www.rfi.fr

4.4. Különböző megközelítések a nemzetközi jogban az államok azon jogára vonatkozóan, hogy területükön kívül gyakoroljanak hatásköröket

Az Állandó Nemzetközi Bíróság által tárgyalt Lotus-ügyben⁶²¹ versengő büntető joghatóságok keletkeztek egy nyílt tengeren történt hajóbaleset következtében. A nyílt tengeren a Lotus nevű francia hajó ütközött egy török hajóval, aminek következtében a török hajó elsüllyedt és török állampolgárok is életüket veszítették. Amint a hajó befutott egy török kikötőbe, a török hatóságok letartóztatták gondatlan emberölés vádjával az őrszolgálatot ellátó francia tisztet. Franciaország azzal érvelt a török lépések ellen, hogy a francia hajóra kizárólag francia joghatóság vonatkozik a nyílt tengeren. Az 1927-ben - szoros szavazáson - hozott ítéletében a fenti bíróság tett néhány általános észrevételt a nemzetközi jogról, különösen az államok külföldön történő hatáskörei (*powers*) gyakorlásának korlátairól. Az Állandó Nemzetközi Bíróság abból indult ki, hogy az államközi kapcsolatokban nem vélelmezhető az államok szabadságának korlátozása. A nemzetközi jog ezért nem tiltja, hogy egy állam saját területén olyan (jogalkotói) joghatóságot gyakoroljon, amely külföldön végbement cselekményekre vonatkozik. Az Állandó Nemzetközi Bíróság álláspontja szerint az államok fenti szabadságát kizárólag a nemzetközi jog kifejezett tiltó rendelkezései korlátozhatják. A végrehajtói joghatóság, ugyanakkor, kizárólag egy kifejezetten feljogosító nemzetközi szokásjog, vagy nemzetközi egyezmény esetében gyakorolható az országhatárokon kívül. Összefoglalva a Lotus-ügyben a bíróság megerősítette a területi jogalkotói joghatóság univerzális hatályát és a területi végrehajtói joghatóság elsőbbségét.⁶²²

Ha elfogadjuk a fenti gondolatmenetet,⁶²³ akkor az ADIZ tekintetében két fontos következtetés vonható le:

⁶²¹Affaire du «Lotus», Recueil des arrêts, publications de la cour permanente de justice internationale Série A – No 10, Le 7 septembre 1927. 18-20. o. https://www.icj-cij.org/files/permanent-court-of-international-justice/serie_A/A_10/30_Lotus_Arret.pdf (2019. április 12.)

⁶²²CHENG (1965): i.m. 136-138. o., 140. o.

⁶²³Jelen értekezés szerzője nem osztja a Lotus ítélet következtetéseit, azokat csupán azért alkalmazza hipotetikusán, mivel a nemzetközi szakirodalomban gyakran lehet találkozni olyan indoklással, hogy az ADIZ azért jogszerű, mert annak létrehozását és fenntartását nem tiltja semmilyen nemzetközi jogi szabály.

- a) Az államok szabadon hozhatják létre az ADIZ-t, kivéve, ha van a nemzetközi jognak tiltó rendelkezése.
- b) Az államok szabadon hajthatják végre államterületükön az ADIZ szabályokat. Ugyanakkor szükség van egy kifejezett feljogosító szabályra, ha államterületükön kívül akarják az ADIZ szabályokat érvényesíteni.

Az Állandó Nemzetközi Bíróság fenti ítéletének vegyes megítélése van, mivel az széles joghatósági jogkörökkel ruházta fel az államokat, amelyet az Állandó Nemzetközi Bíróság érvelése szerint kizárólag kifejezett tiltó szabályok korlátozhatnak. Van olyan vélemény, mely szerint az Állandó Nemzetközi Bíróság következtetései helytelenek és azoknak éppen az ellenkezője igaz.⁶²⁴ A Nemzetközi Jogi Bíróság sem volt nyitott a Lotus-ügyben megállapított alapelvek alkalmazására, még a nukleáris fegyverekkel való fenyegetésnek vagy ezek alkalmazásának jogszerűségéről szóló 1996-ban elfogadott tanácsadó véleményében sem.⁶²⁵

A fentiekre tekintettel azt az értelmezést is meg kell vizsgálni, amely szerint az államok jogalkotói joghatósága kizárólag a nemzetközi jog feljogosító szabálya alapján áll fenn. Mindez a következőket jelenti az ADIZ szempontjából.

- a) Az államok szabadon hozhatnak létre ADIZ-t abban az esetben, ha létezik erre vonatkozóan kifejezett feljogosító nemzetközi jogi szabály.
- b) A végrehajtói joghatóság tekintetében ugyanaz a következtetés, azaz a nemzetközi jog feljogosító rendelkezésére van szükség.

Jelen fejezet igyekszik mindkét fenn bemutatott értelmezés, azaz a Lotus-ügyben ismertett gondolatmenet és a nemzetközi jog azzal ellentétes értelmezése szempontjából megvizsgálni az ADIZ létrehozásának és érvényesítésének jogi hátterét.

⁶²⁴ Malcolm N. SHAW: *International Law*, Sixth edition, Cambridge University Press, 2012. 656. o.

⁶²⁵ Hugh HANDEYSIDE: *The Lotus principle in ICJ jurisprudence: Was the ship ever afloat?* *Michigan Journal of International Law*, Volume 29, Issue 1, 2007. 93-94. o.

4.5 ADIZ és a Chicagói Egyezmény

4.5.1 Az ADIZ, mint jogalkotói (és végrehajtói) joghatóság gyakorlása

Jelen értekezés szerzőjének álláspontja szerint az ADIZ szabályok jogalkotói joghatóság gyakorlásaként is értelmezhetők, mivel ahogyan a bevezető részben arról szó volt, az ADIZ állandó kötelező szabályok gyűjteménye, amelyeket egy állam fogad el.⁶²⁶ Az ADIZ a nemzeti légiforgalmi tájékoztató kiadványban (AIP) kerül közzétételre és bizonyos esetekben nemzeti jogszabályokban hirdetik ki.⁶²⁷ Az ADIZ-t létrehozó állam képes arra, hogy bizonyos előírások lefektetésével ellenőrizze a légi járművek nemzetközi légtérben való mozgását. Az ADIZ szabályok kötelezőek a meghatározott légtérben lévő légi járművek pilótáira, üzemeltetőire. Az ADIZ szabályok be nem tartása szankciót von maga után, legtöbbször elfogás formájában. Mindezekre tekintettel az ADIZ akár végrehajtói joghatóság gyakorlásának is tekinthető. A végrehajtó hatalmi ág felelős az ADIZ szabályok elfogadásáért és azok érvényesítésért. Általában honvédelmi szervezetek jelölnék ki arra, hogy működtessék az ADIZ-t (*administer the operation of ADIZ*).⁶²⁸ Tartalmi szempontból az ADIZ a repülési szabályokhoz hasonlít. Mint ismeretes a repülési szabályok kötelezőek a polgári repülés biztonságának biztosítása érdekében. A repülési szabályokról részletesebb lesz szó a következő pontban. Az ADIZ szabályok másik tulajdonsága az, hogy extraterritoriális elemeket tartalmaznak, mivel azok nemzetközi légtérben alkalmazandók és feltehetőleg érvényesítendőek.

⁶²⁶ Kay HAILBRONNER: Freedom of the Air and the Convention on the Law of The Sea. *American Journal of International Law*, Vol. 77, 1983. 517. o. Hailbronner azt írja, hogy végrehajtási szabályok, repülési szabályok, a pilóták lehetséges felelősségre vonása (*prosecution*) a parti állam joghatósága kiterjesztésének tekinthető. Külföldi légi jármű feletti ellenőrzésre vonatkozó állandó igény ellentmond annak az alapelvnek, amely szerint egyetlen állam sem vonhatja szuverenitása alá a nyílt tengert. Cuadra a nyílt tenger feletti légtérre vonatkozó korlátozott szuverenitás egyoldalú követeléseként írja le az ADIZ-t. CUADRA i.m. 485. o. Schladebach álláspontja szerint az ADIZ extraterritoriális jogalkotás, amely kiterjeszti a légtér feletti uralmat a nemzetközi légtérre. SCHLADEBACH: i.m. 447. o.

⁶²⁷ Az Egyesült Államok ADIZ és a CADIZ szabályokat nemzeti jogszabályokban hirdetik ki. AIP-ben való közzétételre példa Dél-Korea AIP: ENR 5.2 2.1. Lásd 618. lj.

⁶²⁸ A Kelet-kínai-tenger ADIZ tekintetében a védelmi minisztérium az Egyesült Államok ADIZ tekintetében az FAA (Federal Aviation Administration) és a védelmi minisztérium együttesen felügyeli az ADIZ működését.

4.5.2 Melyek a Chicagói Egyezménynek az ADIZ szempontjából releváns függelékei?

Amennyiben az ADIZ joghatóság gyakorlásának tekinthető, akkor a következő logikus kérdés az, hogy az ADIZ szabályok hogyan minősíthetők a Chicagói Egyezmény szempontjából, nevezetesen az ICAO szabványok és ajánlott gyakorlatok alapján (ICAO SARPs). Mint ismeretes az ICAO szabványok és ajánlott gyakorlatok a Chicagói Egyezmény függelékeiben jelennek meg.

Mivel az ADIZ eljárások a légi jármű üzemeltetői és pilótái számára írják elő végrehajtandó kötelezettségeket, a repülést végrehajtó légi jármű működtetése tekintetében megállapítható, hogy a repülési szabályokra vonatkozó szabványok és ajánlott gyakorlatok (Chicagói Egyezmény 2. függelék) nagyon hasonlítanak az ADIZ szabályokra. Tartalmi szempontból átfedések vannak a két szabályrendszer között a repülési tervek, a helyzetjelentések és az légiforgalmi szolgálatot ellátó egységek (ATS) és a légi jármű közötti kommunikáció területén.⁶²⁹ A légi jármű üzemben tartásáról szóló 6. függelék szintén releváns az ADIZ szempontjából, mivel a szóban forgó függelék egyebek mellett megállapítja a radar transzponderre és a rádió-berendezésekre vonatkozó követelményeket.⁶³⁰

A légiforgalmi szolgálatokról szóló, az államok számára kötelezettségeket megállapító 11. függelék is meg kell említeni.⁶³¹ A légiforgalmi tájékoztató szolgálatokról szóló 15. függelék is releváns, mivel az tartalmaz ADIZ meghatározást. Jelen értekezés szerzője szerint az ADIZ függelékben történő meghatározása azonban nem hoz létre automatikusan egy nemzetközi jogi jogalapot (pl. nemzetközi szokásjogi normát) az ADIZ létrehozására vonatkozóan. Ezzel szemben az ADIZ definíciója inkább az ADIZ-ra vonatkozó fennálló állami

⁶²⁹A nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény 2. függelék. Repülési szabályok Tizedik kiadás 2005. július. 3-7. o., 3-8. o., 3-9. o., 3-11. o., 3-12. o

⁶³⁰A nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény 6. függelék: a légi jármű üzemeltetése I. rész: Nemzetközi kereskedelmi légiszállítás. Kilencedik kiadás, 2010. július. Lásd 7. fejezet kommunikációs és navigációs berendezések.

⁶³¹ A nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény 11. függelék: Nemzetközi repülésről szóló Egyezmény. Tizenharmadik kiadás, 2001. július. 2-1. o.

gyakorlat ICAO általi tudomásulvételének tűnik, amelynek a repülésbiztonságra kiható következményei lehetnek, s ezért kell vele foglalkozni. A 15. függelékben azért hozták létre az ADIZ-zal kapcsolatos kötelezettségeket, hogy az ADIZ eljárásokat egy szabvány szerint tegyék közzé az ADIZ-t fenntartó államok olyan módon, hogy - a repülésbiztonság érdekében - az minden légi jármű üzemeltetőnek, illetve pilótának rendelkezésére álljon.⁶³²

Végezetül a nemzetközi polgári repülés védelméről szóló 17. függelékről is szükséges néhány szót ejteni. Az Egyesült Államok ADIZ szerint nemzetbiztonság érdekében kiadandó speciális biztonsági utasítás,⁶³³ és így azonban nem esik a 17. függelék hatálya alá, amely a jogellenes beavatkozásoktól akarja megvédeni a polgári repülést.

Itt érdemes megjegyezni a joghatóság témakörében, hogy létezik a szakirodalomban olyan nézet, amely azzal magyarázza az ADIZ jogszerűségét, hogy az állam saját védeleméhez való joga a nemzetközi jog alapján elismert joghatósági indoknak számít (*protective principle*).⁶³⁴ E tekintetben egyrésztől nehezen látható be, hogy egy államtól többszáz tengeri mérföldre repülő légi jármű által elkövetett ADIZ szabálysértés milyen nemzetbiztonsági veszélyt jelent az ADIZ-t létrehozó állam számára. Másrésztől nehezen alátámasztható jogi lépéseket hozni olyan polgári légi jármű ellen, amely a nyílt tenger feletti szabadátrepülés jogát gyakorolva a nemzetközi előírások betartásával szabályosan közlekedik.

A legrelevánsabb korábban említett függelékek (2., 6. és 11. függelékek) különböző módon alkalmazandók a nemzetközi légtérben. Ami a 2. függelékkel illeti, az ICAO az egyedüli jogalkotó a nemzetközi légtérben és ezért az államok nem terjeszthetnek be eltéréseket az ICAO által elfogadott szabályok tekintetében. Részletekért lásd a későbbiekben vizsgálandó Chicagói Egyezmény 12. cikkét (4.5.4 pont). A 6. függelék alapján a légi járművet lajstromozó államnak van jogosultsága eltérni az ICAO szabványoktól és ajánlott gyakorlatoktól, tehát

⁶³² A nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény 15. függeléke: Légiforgalmi tájékoztató szolgálatok. Tizennegyedik kiadás, 2013. július. ENR 5.2 APP 1-27 o.

⁶³³ *Elektronikus Szövetségi Rendelet*: § 99.7.

⁶³⁴ DENARO: i.m. 711. o.

ebben a tárgyban elképzelhető a nemzeti szabályozás.⁶³⁵ A 11. függelék egy speciális eset, mivel repülésbiztonsági okokból a nyílt tenger feletti légtérben légiforgalmi szolgálatot (ATS) ellátó állam a nyílt tenger feletti légtérben is azokat a szabványokat és ajánlott gyakorlatokat alkalmazza, amelyek saját nemzeti légterében vannak hatályban.⁶³⁶ Ezért a 11. függelék tekintetében nem áll fenn összeütközés veszélye, mivel az ATS-t biztosító állam saját nemzeti szabályait alkalmazza. Ugyanakkor a földrajzilag átfedésben levő ADIZ-ok (lásd pl. Kelet-kínai-tengeri ADIZ és Japán ADIZ, illetve Dél-Korea ADIZ) esetében az ún. egyedüli irányító egység (*single unit of control*) elve sérül.⁶³⁷ A nevezett alapelv azt biztosítja, hogy repülésbiztonsági okokból a légi jármű egy adott pillanatban mindig csak egyetlen ATS egység irányítása alatt állhat.

Összefoglalva az a kérdés merül fel, hogy az ADIZ szabályok elfogadása összhangban van-e az ICAO Tanácsnak a repülési szabályokról szóló 2. függelékre vonatkozó jogalkotói joghatóságával és az ICAO-nak, illetve a lajstromozó államnak a légi jármű üzemeltetésével kapcsolatos 6. függelék alapján fennálló jogalkotói joghatóságával. Amennyiben a 6. függelék az ICAO Tanács által - a Chicagói Egyezmény 12. cikkével összhangban - elfogadott nyílt tenger feletti légtérre vonatkozó egységes szabályok részét képezi, akkor elegendő azt megvizsgálni,⁶³⁸ hogy az ADIZ összhangban van-e az ICAO Tanács Chicagói Egyezmény 12. cikkében foglalt jogalkotói jogosultságaival. Mielőtt a Chicagói Egyezmény 12. cikkének részletes elemzésére kerül sor, az azt megelőző 11. cikk kerül ismertetésre.

⁶³⁵ HAILBRONNER (AJIL 1983): i.m. 509. o. Hailbronner a légi alkalmasságot, berendezéseket, személyzet képzését nevezi összefoglalóan működési szabványoknak (*„operational standards”*), amelyek példák nem repülési szabályokra. A nem repülési szabályok pedig a lajstromozás szerinti állam jogalkotói joghatósága alá esnek. Megállapítható, hogy a nem repülési szabályok kategóriájába a Chicagói Egyezmény 6. függelék által szabályozott kérdések is beleesnek. Lásd még DIEDERIKS-VERSCHOOR: i.m. 14. o. Diederiks-Verschoor megerősíti, hogy általában a lajstromozás szerinti állam joga érvényesül a légi jármű nyílt tenger feletti repülése során.

⁶³⁶ A nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény 11. függeléke. Tizenharmadik kiadás, 2001. július. 2-1 o.

⁶³⁷ Stefan A. KAISER: The legal status of Air Defense Identification Zones: Tensions over the East China Sea. *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, 4/2014. 536. o., 543. o.

⁶³⁸ ABEYRATNE: i.m. 27. o.

4.5.3 A Chicagói Egyezmény repülési szabályok alkalmazásáról szóló 11. cikke

A Chicagói Egyezmény 11. cikke a következőképpen hangzik:

11. cikk

Repülési szabályok alkalmazása

Szerződő Államnak a nemzetközi légiforgalomban résztvevő légi járművek belépésére, illetőleg távozására vonatkozó szabályait, valamint az ilyen légi járműveknek a Szerződő Állam területe fölött végzett repülésére vonatkozó szabályait - az Egyezmény rendelkezéseitől függően - állami hovatartozás szempontjából történő megkülönböztetés nélkül minden Szerződő Állam légi járművére alkalmazni kell; e szabályokat a légi járművek a másik Államba történő belépés, az onnan távozás és a területén tartózkodás során kötelesek megtartani.

A Chicagói Egyezmény 11. cikke figyelemre érdemes, mivel e cikk szabályozza a nemzeti légtérbe belépő, onnan kilépő és azon áthaladó polgári légi járművekre vonatkozó nemzeti jogalkotói jogosultságokat. A szóban forgó cikk kimondja, hogy a Chicagói Egyezmény egyéb rendelkezéseitől függően a légi járművek nemzeti légtérbe való belépésére, onnan való kilépésére, illetve áthaladására vonatkozó nemzeti szabályok minden légi járműre vonatkoznak megkülönböztetés nélkül. A 11. cikk azt is kimondja, hogy a fent ismertetett szabályokat minden légi járműnek be kell tartania abban az időpontban, amikor a légi jármű szabályokat hozó állam légterébe *belép*, azon *átrepül*, vagy azt *elhagyja*. Jelen cikk azért is fontos témánk szempontjából, mert az ADIZ fenntartására vonatkozó amerikai álláspont (az ADIZ az Egyesült Államok nemzeti légterébe való berepülés előzetes feltétele) szemmel láthatóan épít a 11. cikkre, amely elismeri az államok azon jogát, hogy szabályokat fogadjanak el a területükre való belépés, vagy onnan való kilépés tárgyában.⁶³⁹ Egy, az

⁶³⁹ GRIEF: i.m. 150.o., 154. o.

amerikaihoz hasonló érvelés alapján már a nemzetközi légtérben is alkalmazhatók a légi járművek belépésére vonatkozó nemzeti szabályok, amennyiben a légi jármű később valóban belép a nemzeti légtérbe. Ebben az esetben egy kvázi kötelmi/szerződéses jogviszony jön létre a felek között a szándékozott berepülésre tekintettel.⁶⁴⁰ A nemzetközi szakirodalom más képviselői is elfogadják a belépési szabályokkal kapcsolatos amerikai érvelést azzal a különbséggel, hogy nem tartják nemzetközi jog alapján elfogadhatónak az ADIZ szabályok nemzetközi légtérben való érvényesítését.⁶⁴¹

Jelen értekezés szerzőjének álláspontja szerint a 11. cikk a következőkben ismertető okok miatt releváns az ADIZ szempontjából. Először is ahhoz, hogy a 11. cikk alkalmazandó legyen, vélelmezni szükséges, hogy az ADIZ szabályok a 11. cikkben tárgyalt repülési szabályok kategóriája alá esnek. Amennyiben „az Egyezmény rendelkezéseitől függően” megfogalmazást a nemzeti légtér-szuverenitást megerősítő Chicagói Egyezmény 1. cikkével összhangban olvassuk, megállapíthatjuk, hogy jelen esetben a területi jogalkotói joghatóság kinyilatkoztatásával állunk szemben. Kifejezett tiltó nemzetközi jogi szabály hiányában a 11. cikkel összhangban elfogadott nemzeti szabályok vonatkozhatnak külföldön történő cselekményekre, mivel maga a 11. cikk ezt explicit nem tiltja meg. Természetesen az a kockázat fennáll, hogy versengő jogalkotói joghatóság alapján párhuzamosan egyszerre több állam fogad el különböző szabályokat ugyanarra a nemzetközi légtérre vonatkozóan. Az a kérdés, hogy a 12. cikk tartalmaz-e a fentiekben említett tiltó nemzetközi szabályt, a következő pontban kerül kifejtésre. Amennyiben azonban abból indulunk ki, hogy az ADIZ jogszerűségéhez a nemzetközi jog kifejezett megengedő szabálya szükséges, akkor jelen értekezés szerzőjének véleménye szerint a Chicagói Egyezmény 11. cikke nem tartalmazza a hiányzó felhatalmazást. A 11. cikk nem tiltja, ugyanakkor, nem is engedi meg azt, hogy külföldi eseményekre vonatkozó szabályalkotásra kerüljön sor. Ezért ez a cikk egyszerűen „semleges” az államok jogalkotói joghatósága tekintetében.

⁶⁴⁰ KAISER (2014): i.m. 530.o, 535. o.

⁶⁴¹ Alfred VERDROSS - Bruno SIMMA: *Universelles Völkerrecht. Theorie und Praxis*. Duncker&Humblot, Berlin, 1984. 701-702. o.

A 11. cikk helyett a nyílt tenger feletti légtér speciális nemzetközi jogi státusza kínálhat megoldást a kérdésre, jöllehet csak korlátozott formában. Területi szuverenitás/joghatóság hiányában a kvázi területi joghatóság alapján az államok saját nemzeti lajstromozású légi járművekre állapíthatnak meg szabályokat a nyílt tenger feletti légtérben. Ennél tágabb hatályú joghatóság elismeréséhez szükség lenne a nemzetközi jog kifejezett engedélyező szabályára.

Ami a végrehajtói joghatóságot illeti, a következőképpen fest a helyzet: Tekintettel arra, hogy a 11. cikk alapján a repülőknak kizárólag belépéskor, kilépéskor és átrepüléskor kötelező a nemzeti szabályokat betartaniuk, hiányzik az a kifejezett engedélyező jogalap, ami alapján az ADIZ-nak a nemzeti légtéren kívül is érvényt lehetne szerezni. Említést érdemel, ugyanakkor, hogy nyílt tenger feletti légtérre vonatkozó területi nemzeti szuverenitás hiányában a kvázi területi végrehajtói joghatóság alkalmazható, amely lehetővé teszi az ADIZ szabályok nemzeti lajstromozású légi járművel szemben való érvényesítését.

Végezetül érdemes arról említést tenni, hogy a Chicagói Egyezmény 6. cikke értelmében a menetrendszerű légi járatok üzemeltetésére jogosító bilaterális, vagy multilaterális légi közlekedési megállapodások általában a Chicagói Egyezmény 11. cikkében foglaltakhoz hasonló rendelkezéseket tartalmaznak.⁶⁴² A jelen szerző által a tárgyban ismert megállapodások nem mennek „túl” a Chicagói Egyezmény 11. cikkén, ami azt jelentheti, hogy az államok nem akartak a légi közlekedési megállapodásokban egy speciális jogalapot fogadjanak el az ADIZ létrehozása érdekében.

Összefoglalva a 11. cikk tehát nem tiltja a jogalkotói joghatóság gyakorlását a nemzetközi légtérben létrehozandó ADIZ tekintetében. Amennyiben, ugyanakkor, olyan szabályra van szükség, amely kifejezett felhatalmazást ad ADIZ létrehozására, akkor a 11. cikk nem tud segítséget nyújtani. A kvázi területi jogalkotói, illetve a kvázi területi jogalkalmazási joghatóság kizárólag korlátozott

⁶⁴² A Tanács és az Európai Unió tagállamai kormányainak a tanács keretében üléselő képviselői által elfogadott határozat (2007. április 25.) egyrészlől az Európai Közösség és tagállamai, másrészlől az Amerikai Egyesült Államok közötti légiközlekedési megállapodás aláírásáról és ideiglenes alkalmazásáról, az Európai Unió Hivatalos Lapja L134, 50. évfolyam, 2007. május 25. 4. o. Lásd 7. cikk.

jogalapot tartalmaznak az ADIZ létrehozására és fenntartására vonatkozóan, mivel azok csak az ADIZ állam saját lajstromozású légi járműveire terjednek ki.

A következő rész kísérletet tesz arra, hogy megállapítsa azt, hogy a Chicagói Egyezmény 12. cikke kifejezetten tiltja-e az ADIZ létrehozását és az ADIZ szabályok érvényesítését nemzetközi légtérben.

4.5.4 A Chicagói Egyezmény 12. cikke a repülési szabályokat tiltó nemzetközi jogi rendelkezésnek számít?

A Chicagói Egyezmény 12. cikke a következőképpen szól:

12. cikk

Repülési szabályok

A Szerződő Államok intézkedéseket foganatosítanak annak biztosítására, hogy a területük fölött repülő vagy műveleteket végrehajtó légi járművek, valamint saját nemzetiségi jelüket viselő légi járművek bárhol tartózkodnak, megtartsák a repülésre és a repülési műveletekre vonatkozó helyi szabályokat és rendelkezéseket. A Szerződő Államok kötelezettséget vállalnak arra is, hogy saját hasonló tárgyú rendelkezéseiket a lehető legnagyobb mértékben összhangban tartják az Egyezmény értelmében időszakonként meghatározott rendelkezésekkel. Nyílt tenger fölött az Egyezmény értelmében kiadott rendelkezések az irányadók. A Szerződő Államok a rendelkezéseket megszegő személyek üldözéséről gondoskodni kötelesek.

A 12. cikk alapján a szerződő államok kötelezettséget vállaltak arra, hogy saját szabályait a lehető legnagyobb mértékben összhangban fogják tartani az Egyezmény függelékeivel. A szerződő államok végrehajtják és érvényesítik (*jurisdiction*) a függelékekben foglalt szabványokat és ajánlott gyakorlatokat és e tekintetben biztosítják a szabályszegések megbüntetését a területükön végzett,

illetve a lajstromjelüket viselő légi járművek által végzett repülési tevékenységek vonatkozásában.⁶⁴³

Az ADIZ szempontjából különösen releváns a 12. cikk harmadik mondata, amely szerint a nyílt tenger fölött az Egyezmény értelmében kiadott, azaz a szerződő felek által együttesen elfogadott rendelkezések az irányadók. Minden szerződő fél biztosítja, hogy megtörténjék az e szabályokat megsértő személyek felelősségre vonása. Mindez a gyakorlatban azt jelenti, hogy az ICAO Tanács az egyedüli kvázi jogalkotó a nyílt tenger feletti repülési szabályok tekintetében. A nemzetközi jogalkotás terén speciális esetnek számít az, ha egy nemzetközi szervezet végrehajtó szerve az összes szerződő félre kötelező jelleggel alkothat jogot kétharmados döntéshozatal segítségével.⁶⁴⁴ A 2. függelék tartalmazza azokat a nyílt tenger felett érvényben lévő repülési szabályokat, amelyeket a Chicagói Egyezmény 12. cikke értelmében fogadtak el.⁶⁴⁵

A 2. függelék a nyílt tenger feletti légtér vonatkozásában csak szabványokat tartalmaz, nincsenek benne ajánlott gyakorlatok és az államok nem jelenthetnek be eltéréseket a Chicagói Egyezmény 38. cikke értelmében. A szóban forgó egységes szabályok, amelyek a nyílt tenger feletti repülés szabadságát korlátozzák, azért kerültek elfogadásra, hogy biztosítsák a nyílt tenger feletti repülésbiztonságot. A Chicagói Egyezmény szerződő államai minden nehézség nélkül végrehajtják a szóban forgó rendelkezéseket.⁶⁴⁶ Összehasonlításképpen érdemes emlékeztetni arra, hogy a repülésbiztonsággal (*safety*) szemben az ADIZ az államok nemzetbiztonsági (*national security*) érdekeit szolgálja.

Felmerül kérdésként, hogy egy állam jogalkotói jogkörei (jogalkotói joghatósága) milyen mértékben összeegyeztethető az ICAO Tanács fenn ismertetett szabályalkotási jogköreivel. Más szóval tekinthető-e a 12. cikk a nemzetközi jog

⁶⁴³ ICAO Doc 9734 AN/959 Safety Oversight Manual Part A. Second Edition, 2006. 2.2. o.

⁶⁴⁴ MILDE (1986): *Interception of Civil Aircraft vs. Misuse of Civil Aviation (Background of Amendment 27 to Annex 2)*. *Annals of Air and Space Law*, 1986. 106. o.

⁶⁴⁵ A nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény 2. függeléke. Repülési szabályok, Tizedik kiadás, 2005. július. Hatály (v) és 2-1. o.

⁶⁴⁶ United Nations Conference on the Law of the Sea, Geneva Switzerland 24 February to 27 April 1958, The Law of the Air and the Draft Articles Concerning the Law of the Sea Adopted by the International Law Commission at its Eighth Session. A6CONF.13/4 38, 1958. 69. o.

(továbbiakban: *ILC légi jog és a tengerjogra vonatkozó cikk tervezetek 1958*) http://legal.un.org/docs/?path=../diplomaticconferences/1958_los/docs/english/vol_1/a_conf13_4.pdf&lang=E (2019. április 12.)

olyan tiltó rendelkezésének, amely megtiltja a szerződő államok számára, hogy a nyílt tenger feletti légtér kérdésében ADIZ szabályokat alkossanak és érvényesítsenek?

Ha szűken értelmezzük a 12. cikket, kizárólag a szöveg alapul vételével, és vélelmezzük az ICAO Tanács kizárólagos jogalkotói jogosultságát a nyílt tenger feletti légtér tekintetében, akkor pusztán az ADIZ nemzeti alapon való létrehozásának ténye is kérdésessé válik, függetlenül az ADIZ céljától és valós tartalmától.⁶⁴⁷ Ugyanezen gondolatmenet alapján a 12. cikk utolsó mondata is releváns, amely úgy is értelmezhető, hogy a szerződő államok a rendelkezéseket, beleértve az ICAO Tanács által elfogadott szabályokat is, megszegő személyek üldözéséről gondoskodni kötelesek. Mindez azt jelentheti, hogy az ADIZ tekintetében gyakorolt nemzeti jogalkotói, illetve végrehajtói joghatóság ellentétben van a nemzetközi jog szabályaival.

Amennyiben ugyanakkor feltételezzük, hogy a Chicagói Egyezmény szerződő államai a nyílt tenger feletti légtér kérdésében a repülésbiztonságon kívül eső célokból, illetve okokból (pl. nemzetbiztonsági megfontolások) is elfogadhatnak szabályokat, akkor az ADIZ szabályok jogszerűek olyan mértékben, amilyen mértékben azok tartalmilag nem ütköznek a Chicagói Egyezmény 12. cikke alapján - az ICAO Tanács által elfogadott - rendelkezésekkel.⁶⁴⁸ Van olyan álláspont is, amely szerint az ADIZ szabályok ugyan többlet kötelezettségeket állapítanak meg a 2. függelékben foglalt előírásokhoz képest, de azok nincsenek ellentétben a 2. függelékben foglaltakkal, és ezért az ADIZ létrehozása és fenntartása - polgári légi járművekre vonatkozóan - összhangban van a nemzetközi joggal.⁶⁴⁹ Más vélemény szerint az ADIZ létrehozása sérti a Chicagói

⁶⁴⁷ Ivan L. HEAD: ADIZ, International Law, and Contiguous Airspace. *Alberta Law Review*, 1964. 185-186. o. Head álláspontja szerint egy államnak nincsen arra felhatalmazva, hogy a nyílt tenger feletti légtér vonatkozásában szabályokat fogadjon el. Ez adhat választ az ADIZ vagy CADIZ jogszerűségét illetően kivéve, ha ezen övezetek a parti tenger feletti légtérre korlátozódnak.

⁶⁴⁸ G. Nathan CALKINS JR.: The Contiguous Air Space Zone in international law by John Taylor Murchison. Book review. *Journal of air Law & Commerce*, Vol. 24, 1957. 373. o. Calkins úgy érvel, hogy a biztonsági tárgyú előírások összhangban vannak a Chicagói Egyezmény alapján vállalt állami kötelezettségekkel addig, amíg a légi forgalom biztonsági tárgyú ellenőrzése nem ütközik a Chicagói Egyezményben lefektetett nemzetközi repülési szabályokba.

⁶⁴⁹ ZHENG: i.m. 206-207. o., 216. o.

Egyezmény 12. cikkét, amely utóbbi ugyanis megtiltja az egyoldalú állami hatáskörök gyakorlását a nemzetközi légtérben.⁶⁵⁰

4.6 Az ADIZ tengerjogi perspektívából

4.6.1 A légijog és a tengerjog logikai kapcsolatáról

Az ADIZ-okat általában tengerek feletti légtérre vonatkoztatva szokták létrehozni. Ezért az Egyesült Nemzetek 1982. december 10-i tengerjogi egyezménye,⁶⁵¹ amely szinte univerzális elfogadásnak⁶⁵² örvend, lehet a kiindulóalap bármiféle tengerjogi jogelemzés számára. Az UNCLOS nem kizárólag a már létező szokásjog kodifikációjának tekinthető, hanem az hozzájárult a tengerjog progresszív fejlesztéséhez is.⁶⁵³ Az UNCLOS, amely 1994-ben, azaz közel ötven évvel a Chicagói Egyezmény létrehozását követően lépett hatályba, a légi járműre, illetve a légi közlekedésre vonatkozó szabályokat is kodifikált. Az UNCLOS preambuluma kimondja, hogy az egyezmény által nem szabályozott kérdéseket továbbra is az általános nemzetközi jog szabályai rendezik. Az általános nemzetközi jogba beletartozik a légijog is,⁶⁵⁴ legalábbis a légijog általánosan elfogadott szerződésai és szokásjoga. Az UNCLOS 311. cikk 2. bekezdése azt mondja ki, hogy az UNCLOS nem módosítja a szerződő államok UNCLOS-al összhangban lévő megállapodásokból származó jogait és kötelezettségeit, amennyiben a szóban forgó nemzetközi megállapodás nem érinti a többi részes állam UNCLOS-ból származó jogait vagy kötelezettségeit.

⁶⁵⁰ KYRIAKOPOULOS: i.m. 322. o.

⁶⁵¹ ENSZ Tengerjogi Egyezmény. UN Treaty Series Volume 1833 I-31363 (UNCLOS 1982). (továbbiakban: *UNCLOS*).

⁶⁵² 2017. novemberi állapot szerint a szerződő államok száma százhatvannyolc volt. http://www.un.org/depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm (2019. április 12.)

⁶⁵³ UNCLOS hetedik számú preambuluma: A tengerjog egyezményben foglalt kodifikálása és fokozatos *továbbfejlesztése* hozzájárul a béke, biztonság megerősítéséhez minden állam között.

⁶⁵⁴ Michael MILDE: United Nations Convention on the Law of the Sea – Possible Implications for International Air Law. *Annals of Air and Space Law*, Vol. VIII, 1983. 181. o.

311. cikk⁶⁵⁵

...

2. *Ez az Egyezmény nem módosítja a Részes Államoknak az ezzel az Egyezménnyel összeegyeztethető más megállapodásokból eredő jogait és kötelezettségeit, amelyek nem érintik más Részes Államok jogainak vagy kötelezettségeinek a jelen Egyezmény alapján való gyakorlását vagy teljesítését.*

A Chicagói Egyezmény nem került módosításra az UNCLOS-ra tekintettel, hanem kizárólag a Chicagói Egyezmény bizonyos rendelkezéseinek eltérő értelmezése vált szükségessé.⁶⁵⁶ A Chicagói Egyezmény megelőző fejezetben foglalt elemzését követően kérdésként merül fel, hogy vajon az UNCLOS tartalmaz-e kifejezett jogosító, vagy tiltó nemzetközi jogi rendelkezéseket, amelyek közvetlenül, vagy analógia útján alkalmazhatók a légijogra, illetve magára az ADIZ-ra.

A csatlakozó övezet és a kizárólagos gazdasági övezet (EEZ) részletesebb elemzése indokolt, mivel egyrészt ezek földrajzilag kapcsolódnak a parti tengerhez, másrészt az ADIZ-ok általában e két tengeri terület felett található, harmadrészt pedig a parti állam bizonyos speciális jogokat élvez a csatlakozó övezetben és kizárólagos gazdasági övezetben. A kontinentális talapzat megvizsgálására azért nem kerül sor, mert az UNCLOS világosan kimondja, hogy a parti állam kontinentális talapzat tekintetében élvezett jogosultságai nem érintik a borító vízfelület és az afölött található légtér jogállását.⁶⁵⁷

⁶⁵⁵ H/5558. számú országgyűlési határozati javaslat: az Egyesült Nemzetek Montego Bayben, 1982. december 10-én aláírásra megnyitott Tengerjogi Egyezménye megerősítéséről, valamint XI. Részének végrehajtásával kapcsolatos, New Yorkban, 1994. július 24-én aláírásra megnyitott Megállapodáshoz történő csatlakozásról. <http://www.parlament.hu/irom36/5558/5558.htm> (2019. április 12.) (továbbiakban: *H/5558 OGY határozati javaslat*).

⁶⁵⁶ MILDE (1983): i.m. 200. o. és ICAO Secretariat Study on United Nations Convention Law of the Sea - implications, if any for the Chicago Convention Doc. no LC/26-WP/5-1. 260. o., 19.6. bekezdés (továbbiakban: *ICAO Tanulmány a Chicagói Egyezményről és az UNCLOS-ról 1987*) https://books.google.hu/books?id=SF623exBCNAC&pg=PA243&lpg=PA243&dq=ICAO+doc+LC/26-WP/5-1+United+nations+Convention+on+the+law+of+the+sea+implications+if+any&source=bl&ots=LeZJ27CoU_&sig=0fgsXmktEFvjZUvEG6OC03ImFg&hl=hu&sa=X&ei=42AJVbreDIXfaNz_gpAJ&ved=0CDsQ6AEwBg#v=onepage&q=ICAO+doc+LC+2F26-WP+2F5-1+United+nations+Convention+on+the+law+of+the+sea+implications+if+any&f=false (2019. április 12.)

⁶⁵⁷ UNCLOS: 78. cikk 1. bekezdés.

A nyílt tenger feletti légtér elemzésére röviden kerül sor, mivel a vonatkozó szabályok elég részletesen és világosan meg vannak határozva. Először érdemes említést tenni arról, hogy a Chicagói Egyezmény nem tartalmaz nyílt tenger feletti átrepülés szabadságára vonatkozó rendelkezést. A nyílt tenger feletti átrepülés szabadságát, amely a nemzetközi szokásjog egyik alapelve, az 1958. április 29-én létrehozott a nyílt tengerről szóló egyezmény kodifikálta először.⁶⁵⁸ Ugyanezen egyezmény mondta ki azt is, hogy érvénytelen a nyílt tengerre vonatkozó szuverenitási igény.⁶⁵⁹ Az utóbbi alapelvből következik, hogy a nyílt tenger és az afölött lévő légtér kívül esik az államok nemzeti joghatóságán.⁶⁶⁰ Megállapítható tehát, hogy a *Fauchille* által proponált repülés szabadsága a nyílt tenger feletti légtér vonatkozásában valósult meg.⁶⁶¹ A szóban forgó alapelveket az UNCLOS 87.⁶⁶² és 89. cikkei⁶⁶³ mondják ki.

4.6.2 A csatlakozó övezet jogi státusza és az ADIZ

Az UNCLOS alapján a csatlakozó övezet (*contiguous zone*) szélessége maximum huszonnégy tengeri mérföldet tehet ki onnan számolva, ahonnan a parti tenger tizenkét mérföldes szélességét számítják. A csatlakozó övezetben a parti állam olyan ellenőrzést gyakorolhat, amely szükséges a nemzeti vámügyi, pénzügyi, bevándorlási vagy egészségügyi szabályok - területén vagy parti tengerén történő - megsértésének megelőzéséhez, vagy megbüntetéséhez. Ezen első látásra is kimerítőnek látszó lista nem tartalmazza a biztonsági vagy nemzetbiztonsági törvényeket. Az UNCLOS 33. cikkének 1. bekezdése a következőképpen hangzik:

⁶⁵⁸ *ILC légijog és a tengerjogra vonatkozó cikk tervezetek 1958*: 67. o., 25-26. bekezdések.

⁶⁵⁹ Van olyan nézet, amely szerint az ADIZ létrehozása nem összeegyeztethető azzal az alappal, hogy a nyílt tenger nem lehet nemzeti szuverenitás tárgya. Lásd DUPONT: i.m. 154. o.

⁶⁶⁰ *ICAO Tanulmány a Chicagói Egyezményről és az UNCLOS-ról 1987*: 257. o.

⁶⁶¹ *Annuaire 1902*: 32. o.

⁶⁶² „87. cikk A nyílt tenger szabadsága

(1) A nyílt tenger nyitva áll minden, akár parti, akár tengerparttal nem rendelkező állam számára. A nyílt tenger szabadsága az ebben az Egyezményben és a nemzetközi jog más szabályaiban megállapított feltételek szerint valósul meg. Az többek között mind a parti, mind a tengerparttal nem rendelkező államok számára magában foglalja: ... b. az átrepülés szabadságát...”

⁶⁶³ „89. cikk: A nyílt tenger feletti szuverenitás igényeinek érvénytelensége

Egyetlen állam sem támaszthat jogszerűen igényt arra, hogy a nyílt tenger valamely részét szuverenitás alá vonja.”

33. cikk⁶⁶⁴*A csatlakozó övezet*

1. *A parti állam a parti tengeréhez csatlakozó, csatlakozó övezetként megjelölt övezetben gyakorolhatja az ahhoz szükséges ellenőrzést, hogy:

 - a. *megelőzze területén, illetve parti tengerén a vám-, pénzügyi, bevándorlási vagy egészségügyi törvényeinek és rendelkezéseinek megsértését;*
 - b. *büntesse a fenti törvényeknek és rendelkezéseknek a területén vagy parti tengerén elkövetett megszegését.**

Lehetne akár azzal is érvelni az ADIZ mellett, hogy a bevándorlás szorosan kapcsolódik a nemzetbiztonsághoz. Az ellenérv, ugyanakkor, úgy szól, hogy a légi jármű üzemeltetői és pilótái számára megállapított helyzetjelentési kötelezettség nem tekinthető bevándorlási szabályok érvényesítésének, mivel az utóbbiak az utasok tekintetében értelmezhetők. Az ún. utasnyilvántartási adatállomány (PNR) elemzésére jelen fejezetben a későbbiekben kerül sor az ADIZ és összehasonlítható nemzetközi gyakorlatok fejezetben (lásd 4.9 pont). A Nemzetközi Jogi Bizottság (*International Law Commission*, továbbiakban ILC) megindokolta, hogy a parti tengerről és csatlakozó övezetről szóló 1958. április 29-én aláírt tengerjogi egyezményben miért nem kerültek speciális nemzetbiztonsági, illetve védelmi tárgyú jogosítványok megállapításra a csatlakozó övezet vonatkozásában. A szóban forgó érvek, amelyek mai napig relevánsak, mivel a csatlakozó övezet tárgykörben az UNCLOS nagyban épít az 1958-ban elfogadott tengerjogi egyezményre, a következőkben foglalhatók össze: Először is a szóban forgó szabályozás visszaélésekre adhatott volna okot, másodsorban arra nem volt szükség, mivel a nemzetközi jog ismeri az önvédelemhez való jogot. Nyilvánvaló volt, hogy az egyéni vagy kollektív önvédelemhez való természetes jog alapján bármely állam felléphet a csatlakozó övezetből származó közvetlen és küszöbön álló (fegyveres) fenyegetéssel

⁶⁶⁴ *H/5558 OGY határozati javaslat.*

szemben. Az ILC érvrendszerében az általános nemzetközi jog elveire és az Egyesült Nemzetek Alapokmányára hivatkozott.⁶⁶⁵

4.6.3 A kizárólagos gazdasági övezet és az ADIZ

A kizárólagos gazdasági övezet (*exclusive economic zone*, EEZ) az UNCLOS egyik legfontosabb újításának tekinthető, a progresszív jogfejlesztés egy kézzelfogható példája, egy *sui generis* jogi rendszer.⁶⁶⁶ A kizárólagos gazdasági övezet egyensúlyt akart létrehozni egyik oldalról a parti állam szuverenitási törekvései, másik oldalról pedig a többi állam, köztük legfőképpen a tengeri nagyhatalmak, nyílt tengeri szabadságjogokat megőrizni kívánó érdekei között. Feltehetőleg ezen egyensúlyozási kísérlet magyarázza azt, hogy miért vannak mind a mai napig különböző értelmezései a kizárólagos gazdasági övezetnek.⁶⁶⁷

Az UNCLOS alapján a kizárólagos csatlakozó övezet szélessége maximum kétszáz tengeri mérföldet tehet ki onnan számolva ahonnan a parti tenger tizenkét mérföldes szélességét számítják. Az UNCLOS 56. cikke határozza meg a parti állam kizárólagos gazdasági övezetre vonatkozó jogosítványait:

⁶⁶⁵ The Continental Shelf and related subjects by Mr. J.P.A François Special Rapporteur. Doc. A/CN.4/60 (French only). Extract from the Yearbook of the International Law Commission. 1953 Vol. II. 35. o., 45. o. http://legal.un.org/docs/?path=../ilc/publications/yearbooks/english/ilc_1953_v2.pdf&lang=E (2019. április 12.)

Law of the Sea – Regime of the High Seas. A/CN.4/97 Corr.1 Add 1-3. Extract from the Yearbook of the International Law Commission. Vol. II. 1956. 5-6. o. http://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc_1956_v2.pdf (2019. április 12.)

Articles Concerning the law of the Sea with commentaries. International Law Commission, 1956, 295. o. http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/8_1_8_2_1956.pdf (2019. április 12.)

⁶⁶⁶ Robert BECKMAN - Tara DAVENPORT: The EEZ Regime: Reflections after 30 years. *LOSI Conference papers*, 2012. 6. o. <http://www.law.berkeley.edu/files/Beckman-Davenport-final.pdf> (2019. április 12.)

⁶⁶⁷ Az egyik vitás kérdés a kizárólagos gazdasági övezetben való katonai tevékenységek megítélése (pl. katonai gyakorlatozás). Az Egyesült Államok régóta hangoztatott álláspontja szerint a nyílt tengerre és afeletti légtérre vonatkozó szabadságjogok magukban foglalják a kizárólagos gazdasági övezetben folytatott katonai tevékenységeket is. Az ezzel ellentétes kínai vélemény megszorítóan értelmezi a kizárólagos gazdasági övezetre vonatkozó jogi rezsimet és arra a következtetésre jutott, hogy a kizárólagos gazdasági övezetben való katonai tevékenységet a parti állam megtilthatja. Egyesült Államok álláspontja: *Parancsnoki Kézikönyv 2017*: 2-9 és 2-10. o. A kínai állásponttól lásd: Ren XIAOFENG - Senior Colonel Cheng XIZHONG: A Chinese Perspective. *Marine Policy*, Vol. 29, 2005. 142. o.

56. cikk⁶⁶⁸

A parti állam jogai, joghatósága és kötelezettségei a kizárólagos gazdasági övezetben

1. *A kizárólagos gazdasági övezetben a parti államnak:*
 - a. *szuverén jogokkal rendelkezik a tengerfenéket borító vizek, a tengerfenék és az altalaj, akár élő, akár élettelen természeti forrásainak felkutatása, kiaknázása, megóvása és kezelése céljára, és az övezet gazdasági kiaknázására és kutatására irányuló egyéb tevékenységek, mint a vízből, áramlatokból és szélből történő energiatermelés tekintetében;*
 - b. *a jelen Egyezmény vonatkozó rendelkezéseiben foglaltaknak megfelelően joghatósága van:*
 - i. *mesterséges szigetek, létesítmények és építmények felállítását és használata;*
 - ii. *tengeri tudományos kutatás;*
 - iii. *a tengeri környezet védelme és megőrzése tekintetében;*
 - c. *jelen Egyezmény szerinti egyéb jogai és kötelezettségei vannak.*
2. *A jelen Egyezményben foglalt egyéb jogai és kötelezettségei teljesítése során a parti állam a kizárólagos gazdasági övezetben kellően figyelembe veszi más államok jogait és kötelezettségeit, és a jelen Egyezmény rendelkezéseivel összeegyeztethető módon cselekszik.*
3. *A tengerfenékre és az altalajra vonatkozó e cikkben megállapított jogokat a VI. résszel összhangban kell gyakorolni.*

⁶⁶⁸ H/5558 OGY határozati javaslat.

E jogosítványok, mint ahogyan a fenti szövegből kitűnik, három főkategóriába bonthatók: a) szuverén jogok a természeti erőforrások kiaknázása tárgyában, b) joghatóság mesterséges szigetek, létesítmények és felépítmények, illetve tengeri kutatás és tengeri környezet védelme tekintetében, c) az UNCLOS-ban foglalt egyéb jogok. A parti állam fenti jogainak gyakorlása során figyelembe veszi más államok jogait és kötelezettségeit és az UNCLOS-al összhangban jár el. Mint ahogyan az látható, légi járműre, vagy légi közlekedésre nincs utalás az 56. cikkben és a biztonság, vagy nemzetbiztonság fogalmak sem jelennek meg a szövegben. Az UNCLOS szerinti egyéb jogok között sem szerepel az ADIZ létrehozásának és működtetésének joga. Az 56. cikk különböző jogosítványokat felsoroló rendelkezéseit szűken kell értelmezni, hiszen bármilyen tág értelmezés újabb jogosítványokat biztosítana a parti állam számára és a többi állam kárára. Ennek megfelelően, amennyiben a parti állam kizárólagos gazdasági övezet felett található légtér vonatkozásában joghatóságot akar gyakorolni, annak az 56. cikkben foglalt tevékenységeken kell alapulnia. Az 56. cikkben foglalt gazdasági kiaknázást biztosító jogosítványokból azonban nem lehet következtetni az ADIZ létrehozására és fenntartására vonatkozó jogosítványra.

Egy másik fontos rendelkezés az UNCLOS 58. cikke, amely így hangzik:

58. cikk⁶⁶⁹

Más államok jogai és kötelezettségei a kizárólagos gazdasági övezetben

- 1. A kizárólagos gazdasági övezetben bármely, akár parti, akár tengerparttal nem rendelkező, államot, a jelen Egyezmény vonatkozó szabályainak megfelelően megilleti a 87. cikkben említett hajózás és átrepülés, valamint a tenger alatti kábelek és csővezetékek fektetésének szabadsága, és a tengernek nemzetközileg jogszerű, az ezen szabadságjogokkal összefüggő egyéb használata, így a hajók, légi járművek és tenger alatti*

⁶⁶⁹ H/5558 OGY határozati javaslat.

kábelek és csővezetékek működtetésével kapcsolatban, és ezen Egyezmény más szabályaival összeegyeztethetően.

2. *A 88-115. cikk és a nemzetközi jog egyéb vonatkozó szabályai annyiban alkalmazandók a kizárólagos gazdasági övezetre, amennyiben azok nem összeegyeztethetetlenek a jelen résszel.*
3. *Az ezen Egyezmény szerinti jogaik gyakorlása és kötelezettségeik teljesítése során az államok a kizárólagos gazdasági övezetben kellően figyelembe veszik a parti állam jogait és kötelezettségeit, és betartják a parti államnak az ezen Egyezmény szabályaival összhangban elfogadott törvényeit és rendelkezéseit és a nemzetközi jog egyéb szabályait, amennyiben azok nem összeegyeztethetetlenek ezzel a résszel.*

Amint látható, az 58. cikk a parti államon kívüli államok jogait és kötelezettségeit állapítja meg, és kimondja, hogy a különleges gazdasági övezetben is fennáll a 87. cikkben kodifikált átrepülés szabadságjoga és az azzal összefüggően a légi járművek működtetésével kapcsolatos jogok. Az 58. cikk azt is kimondja ugyanakkor, hogy az államok jogaik gyakorlása és kötelezettségeik teljesítése során a kizárólagos övezetben figyelembe veszik a parti állam jogait és kötelezettségeit, valamint betartják a parti államnak az UNCLOS-zal és a nemzetközi joggal összhangban elfogadott szabályait. Jelen cikkben tehát újra megerősítést nyer, hogy a parti állam kizárólag az egyezménnyel és a nemzetközi joggal összhangban fogadhat el nemzeti szabályokat.

Az 58. cikkben megerősített átrepülés szabadsága nagyon releváns az ADIZ témakör szempontjából, mivel a legtöbb ismert esetben az ADIZ szabályok kiterjednek a kizárólagos gazdasági övezet és a nyílt tenger felett közlekedő légi járművekre. A parti államnak az UNCLOS alapján nincsen olyan jogosítványa, hogy más államokban lajstromozott légi járművek kizárólagos gazdasági övezet és nyílt tenger feletti átrepülését korlátozza. A parti állam nem rendelkezik e

tekintetben szabályozási jogosítványokkal.⁶⁷⁰ A parti állam joghatósága nem terjed ki ún. működési szabályok (*operational rules*), úgymint repülési képesség, berendezések, személyzet képzése stb. meghatározására a kizárólagos gazdasági övezetben, mivel azok nem hozhatók összefüggésbe a parti államot megillető gazdasági jellegű jogokkal.⁶⁷¹ A lajstromozó állam által elfogadott működési szabályok a lajstrom szerinti nemzeti légi járműre vonatkoznak, hasonlóan a nyílt tenger feletti repüléssel kapcsolatosan fennálló joghatósági szabályokra (kvázi területi joghatóság). Nem véletlen tehát, hogy voltak olyan javaslatok, amelyek szerint a légi jogban való nagyobb koherencia jegyében a kizárólagos gazdasági övezetnek olyan jogi státuszt kellene biztosítani, mint a nyílt tengernek és így a nemzetközi megállapodásokban a nyílt tengerbe a kizárólagos gazdasági övezetet is bele kellene érteni.⁶⁷² Ezen értelmezés szerint a Chicagói Egyezmény 12. cikke alapján a nyílt tengerre megállapított repülési szabályok a kizárólagos gazdasági övezet feletti légtérre is kiterjednek.

Nemrégiben egy szerző elismerte, hogy a kizárólagos gazdasági övezetben ugyanazok az átrepülési szabadságok vannak hatályban, mint amelyek a nyílt tenger feletti légtérben léteznek.⁶⁷³ Jelen értekezés szerzőjeként ezzel egyetértve jelen fejezet céljából a nyílt tengerre és az afeletti légtérre vonatkozó bármely utalás magában foglalja a kizárólagos övezetet és az afölött található légteret.

4.6.4 Közbenső következtetések

Annak ellenére, hogy a parti államok a kizárólagos gazdasági övezetben szélesebb jogkörökkel rendelkeznek legalábbis mindenekelőtt a kiaknázás, kitermelés

⁶⁷⁰ ICAO Tanulmány a Chicagói Egyezményről és az UNCLOS-ról 1987: 255-256 o. 11.8 és 11.12 bekezdések.

⁶⁷¹ Kay HAILBRONNER: The legal regime of the airspace above the exclusive economic zone. *Air & Space Law*, Vol. VIII, number 1, 1983. 36. o.

⁶⁷² MILDE (1983): i.m. 200. o. Lásd továbbá BENTZIEN: i.m. 7. o. Bentzien megállapítja, hogy a kizárólagos gazdasági övezet feletti légtér a nyílt tenger feletti légtérnek tekinthető, amelyre a nyílt tenger feletti légtérre vonatkozó ICAO repülési szabályok alkalmazandók. A kizárólagos gazdasági övezet feletti légtéren való átrepülés szabadságát kizárólag a parti állam kizárólagos gazdasági övezetben fennálló (gazdasági jellegű) jogai korlátozhatják.

⁶⁷³ ODUNTAN: i.m. 137. o.

szempontjából, mint a nyílt tenger tekintetében, az UNCLOS láthatóan mégsem ismeri el a parti állam nemzetbiztonsági érdekeit szuverén jogok, vagy joghatóság szempontjából sem a csatlakozó övezetben sem a kizárólagos gazdasági övezetben. Úgy tűnik, hogy nemzetközi jog állami önvédelemre vonatkozó szabályai hivatottak a nemzetbiztonsági aggályokat kezelni a csatlakozó övezet, a kizárólagos gazdasági övezet és a nyílt tenger feletti légtér tekintetében.

Amennyiben azzal a feltételezéssel élünk, hogy az ADIZ szabályok létrehozása jogalkotói joghatóságnak minősül, akkor sem a csatlakozó övezet, sem a kizárólagos gazdasági övezet nem biztosít kifejezett feljogosító nemzetközi jogi normát az ADIZ fenntartásának alátámasztására. Ugyanakkor egy másik szemszögből megközelítve a kérdést, gyakran azzal érvelnek, hogy az ADIZ nem sérti meg a nemzetközi jogban kodifikált átrepülés szabadságát.⁶⁷⁴ Az utóbbi állítás vélelmezhetően azt kívánja bizonyítani, hogy a nemzetközi tengerjog nem tiltja az ADIZ létrehozását. Másképpen fogalmazva ezen értelmezés szerint tiltó nemzetközi jogi szabály hiányában az ADIZ jogszerűnek tekinthető.

4.7 Az önvédelem joga és az ADIZ

Az 1950-es évek során egyebek mellett a szükséghelyzetet, valamint az államok önmegóvásának (*self preservation*) elvét használták az ADIZ fenntartásának indoklásaként.⁶⁷⁵ Az előbbi fogalom alatt a körülmények olyan összességét értették, amikor egy állam olyan „szokatlan” cselekedetet követ el, amely nemzetközi jogon „kívül van”, de amely mindezek ellenére kimenthető, figyelemmel a rendkívüli körülmények fennállására. Az utóbbi koncepció a nemzet megvédését jelenti a leselkedő katonai eredetű fenyegetések megelőzését célzó intézkedések segítségével. Ezen intézkedések célja, hogy lehetetlenné

⁶⁷⁴ *A kínai honvédelmi minisztérium szóvivőjének nyilatkozata 2013.* Érdemes utalni arra, ugyanakkor, hogy olyan álláspont is létezik, amely szerint a nemzetközi légtérben a polgári légi járművek számára az ADIZ keretében adott utasítások, mint például meghatározott útvonalon való repülés kötelezettsége sérthetik az átrepülés szabadságát. Lásd PARK: i.m. 278 o. Hasonló véleményen van Kyriakopoulos is, aki szerint az ADIZ sérti az átrepülés szabadságát. KYRIAKOPOULOS: i.m. 322. o.

⁶⁷⁵ MURCHISON (1958): i.m. 84-97. o.

tegyék a támadás végrehajtását. Nem szükséges, hogy küszöbön álló vagy közvetlen fenyegető (*imminent danger*) legyen a veszély, mivel a szóban forgó intézkedések időben megelőzik azt az időpontot, amikor a támadás megvalósul, vagy az küszöbön áll. Az érvelés másik eleme szerint a parti államnak a tengerjog alapján a csatlakozó övezetben fennálló jogosultságait adaptálni lehet korunk új típusú veszélyeire, amelyek a repülésből eredeztethetők.⁶⁷⁶ A 2001. szeptember 11-i támadásokat követően a fenti érvrendszer újra előkerült, amelyet az is bizonyít, hogy az ADIZ szerepe is újra felértékelődött.⁶⁷⁷ A szakirodalomban van olyan álláspont, amely szerint az ADIZ jogalapját az önvédelemhez való jog biztosítja,⁶⁷⁸ sőt a megelőző önvédelem (*anticipatory self-defense*) doktrínája is megjelent érvként,⁶⁷⁹ ami hasonlít az előbb ismertetett államok önmegóvási jogáról szóló koncepcióhoz. A megelőző önvédelemről szóló nézet szerint az ADIZ egy szükséges és arányos intézkedés az állam területe elleni lehetséges fenyegetéssel szemben, amely segítségével az államok felmérhetik a légi járművek által okozott/okozható fenyegetés mértékét, és arra válaszlépéseket tehetnek.⁶⁸⁰

Jelen fejezet céljából egyelőre elég annyit leszögezni, hogy az önvédelem joga a nemzetközi jogban a megengedett erőszak alkalmazásának számít, amely alapján egy állam jogosult visszaverni az ellene egy másik állam által indított fegyveres támadást. Ezért kérdésként merül fel, hogy az ADIZ szabályok nemzetközi légtérben való be nem tartása tekinthető-e az ADIZ-t fenntartó állam elleni fegyveres támadásnak. Amennyiben igen, jogosult-e az ADIZ-t fenntartó állam erőszakot alkalmazni önvédelmi joga gyakorlása keretében?⁶⁸¹

⁶⁷⁶ Uo. 73-75. o., 78- 85. o., 107-108. o., 115-116. o.

⁶⁷⁷ SHREWSBURY: i.m. 47. o.

⁶⁷⁸ HAANAPPEL: i.m. 19. o.

⁶⁷⁹ Jae Woon LEE: Tension on the Air: The Air Defense Identification Zones on the East China Sea, *Journal of East Asia and International Law*, Vol. 7. Issue 1, 2014. 278. o. Lásd továbbá: Roncevert ALMOND: Clearing the air above the East China Sea: The primary elements of Aircraft Defense Identification Zones. *Harvard National Security Journal*, Vol. 7., 2016. 141-143. o.

⁶⁸⁰ ALMOND: i.m. 142. o.

⁶⁸¹ SHREWSBURY: i.m. 34. o. „Az az igazán fontos kérdés, hogy az Egyesült Államoknak joga van-e megsemmisíteni azt a légi járművet, amely figyelmen kívül hagyva az ADIZ szabályokat, végül belép az amerikai légtérbe. Nehéz elképzelni egy olyan helyzetet, amikor jogszerűen lehetne egy az Egyesült Államok nemzeti légtéren kívüli ADIZ-ban található külföldi légi járművet lelőni.” Az utolsó mondatra vonatkozó lábjegyzet így szól: „A bizonyítottan tömegpusztító fegyvert szállító légi jármű - a megelőző önvédelem doktrínája alapján - egy ilyen eset lehet.” 34 o. 138. lábjegyzet.

Jelen értekezés szerzőjének véleménye szerint az egyoldalú jogi aktussal nemzeti alapon létrehozott ADIZ nem írja felül az erőszak alkalmazásáról szóló nemzetközi jogi szabályokat. Tehát nem tartalmaz önmagában jogalapot a polgári légi jármű elleni fegyveres erőszak alkalmazására vonatkozóan.

Az elképzelhető, hogy az ADIZ szabályok megsértése olyan információval szolgál, amely más információkkal együtt arra engednek következtetni, hogy a nemzetközi jogi értelemben fegyveres támadás van folyamatban, vagy áll küszöbön. De békeidőben az ADIZ szabályok megsértése automatikusan nem keletkeztethet jogalapot a polgári légi jármű elleni fegyverhasználatra, és a megelőző önvédelem nemzetközi jogi szempontból vitatott koncepciója sem ad jogalapot a nemzetközi légtérben az ADIZ egyoldalú létrehozására és fenntartására. Ha elfogadnánk ugyanis a megelőző önvédelem okfejtését, akkor szinte bárhol előírhatók lennének egyoldalúan kötelezettségek arra való hivatkozással, hogy az adott helyről a jövőben valamikor támadás indulhat az adott állam ellen.

Nem szabad elfelejteni továbbá, hogy a nemzetközi légijog tartalmaz szabályokat a polgári légi jármű elleni fegyveres erőszak alkalmazásának tilalmáról. A Chicagói Egyezmény 3bis cikke - esetleges hibái ellenére is - jelentős eredménynek számít a repülésben lévő polgári légi jármű elleni fegyverhasználat alkalmazásának szabályozása terén. Mint ismeretes, a szóban forgó cikk megtiltja a polgári légi jármű elleni fegyverhasználat alkalmazását, amely nemzetközi szokásjogi norma kodifikációjának tekinthető.⁶⁸² A Chicagói Egyezmény hivatkozott cikkének utolsó mondata értelmében a fegyverhasználat alóli egyedüli kivétel az Egyesült Nemzetek Alapokmánya 51. cikkében biztosított egyéni és kollektív önvédelem természetes joga. Mindemellett az ENSZ Alapokmány 51. cikkével párhuzamosan létező szokásjogot is figyelembe kell venni az önvédelmi jellegű válaszlépések végrehajtásánál, különösen a szükségesség és arányosság alapelveit.

⁶⁸² MILDE (1986): i.m. 125-126. o.

4.7.1 Szükséghelyzet és végszükség és az ADIZ

Végezetül érdemes rövid ideig megállni a szükséghelyzetnél is. Az államok nemzetközi jogi jogsértés miatti felelősségéről szóló cikktervezetek 25. cikkében található szükséghelyzetre való hivatkozás kizárja az állami cselekmény jogellenességét. Ugyanakkor e cikk nem hivatott olyan tevékenységeket szabályozni, amelyek alapvetően ún. elsődleges kötelezettségnek minősülnek.⁶⁸³ Ezen megállapítás különösen fontos a nemzetközi kapcsolatokban való erőszak alkalmazására vonatkozó nemzetközi jogi szabályok tekintetében, amelyek elsődleges kötelezettségnek tekinthetők. Ebből kifolyólag a szükséghelyzetet kizárólag az elsődleges kötelezettség - ebben az esetben az erőszak alkalmazása, illetve önvédelemhez való jog - megfogalmazása és értelmezése összefüggésében vehetjük figyelembe. A szükséghelyzetre vonatkozó szabályok nem írhatják felül a nemzetközi jog (fegyveres) erőszak alkalmazására vonatkozó szabályait.

Az ADIZ létesítését nem indokolhatja a szükséghelyzet, mivel az ADIZ létrehozása és fenntartása során nem áll fenn olyan súlyos és közvetlen veszély, amelytől az államnak - akár jogszabálysértés útján is - meg kellene védenie saját magát.

Jelen értekezés szerzőjének véleménye szerint a fentiekhez hasonló a helyzet a végszükség (*distress*) esetében, amelyről az államok nemzetközi jogi jogsértés miatti felelősségéről szóló cikktervezetek 24. cikke rendelkezik.

Az ADIZ szabályok láthatóan nem élveznek elsőbbséget a nemzetközi jog erőszak alkalmazásáról szóló rendelkezéseivel szemben. A kapcsolat inkább fordított, azaz az ADIZ szabályokat megsértő légi jármű elleni erőszak alkalmazásának a nemzetközi jog releváns rendelkezéseivel összhangban kell történnie.

⁶⁸³ Az államok nemzetközi jogi jogsértés miatti felelősségéről szóló cikktervezetek. Kommentár. (2001). 31 o. 4 (a) bekezdés és 84 o. (21) bekezdés. A 2001-ben elfogadott államfelelősségi Tervezet nem tekinthető nemzetközi jogilag kötelező dokumentumnak, legfeljebb szokásjogi úton annak egyes részei.

4.8 Nemzetközi szokásjog és az ADIZ

Amíg közel négy évtizeddel ezelőtt az volt a többé-kevésbé általános álláspont, hogy az ADIZ nem képez nemzetközi szokásjogot,⁶⁸⁴ manapság néhány kutató nem csak tudomásul veszi a kialakult állami gyakorlatot, hanem kifejezetten úgy foglal állást, hogy az ADIZ létrehozása vélelmezhetően nemzetközi szokásjognak, vagy legalábbis egy állami gyakorlat által legitimizált koncepciónak tekinthető.⁶⁸⁵ Természetesen az nem jelenthető ki, hogy az ADIZ nemzetközi szokásjogi alapját egységesen elismerik a tudományos életben.⁶⁸⁶ Roach véleménye szerint az ADIZ-zal kapcsolatos nemzetközi szokásjog vélelmezett létrejötté olyan állami

⁶⁸⁴ CUADRA: i.m. 485. o., 505. o., 507 o. Cuadra úgy érvel, hogy az ADIZ globális elterjedése kialakulás alatt álló szokásjog (*customary international law in the making*). HAILBRONNER (AJIL 1983): i.m. 518-519. o. Hailbronner álláspontja szerint erősen kétséges, hogy a biztonsági célú kiterjesztett joghatóság iránti igényeket az államok jelentős része jóváhagyta. Másik oldalról, ugyanakkor, lásd Murchinson ADIZ-t támogató véleményét 1958-ból.

⁶⁸⁵ J. Ashley ROACH: Air Defence Identification Zones. *Max Planck Encyclopedia of Public International Law [MPEPIL]*, 2012. 3. o, 5C bekezdés.

Dutton hivatkozva Leslie C. Green-re: Leslie C. GREEN: *The Contemporary Law of Armed Conflict*. Manchester University Press, 1993. 175. o. DUTTON: i.m. 707. o, n. 105. Green azt állítja, hogy az államok gyakorlata alapján a nemzetközi szokásjog elismeri az államok azon jogát, hogy parti tengerükhöz csatlakozó nyílt tenger feletti légtérben ADIZ-t hozzanak létre. Valamint lásd Leslie C. GREEN: *The contemporary law of armed conflict*. Third Edition, Manchester University Press, 2008. 210 o.

Parancsnoki Kézikönyv 2017: 2.7.2.3. bekezdés. Itt fontos megjegyezni, hogy az Egyesült Államok álláspontja szerint kizárólag az ADIZ államba tartó, vagy onnan távozó, vagy azon átrepülő légi járművek tekintetében jogszerű az ADIZ.

Michel BOURBONNIÈRE - Louis HAECK: *Military Aircraft and International Law*: Chicago opus 3. *Journal of Air Law and Commerce*, 2001. o. 954. Bourbonnière és Haeck szerint az ADIZ-ra szükség van az állam megfelelő védelme érdekében, és ezen övezeteket legitimizálta az állami gyakorlat.

ABEYRATNE: i.m. 12. o., 18. o. Abeyratne szerint annak ellenére, hogy nincsen meggyőző tudományos vagy törvényi bizonyíték az ADIZ jogszerűségére, e koncepció joggal való összhangját soha nem kérdőjelezték meg. Az ADIZ igazolása teoretikus megközelítésben az ún. elővigyázatossági alapelvvel (*precautionary principle*) indokolható, amely szerint empirikus vagy tudományos bizonyíték hiányában is eljárhatnak az államok kár/sérelem (*harm*) megelőzése érdekében.

⁶⁸⁶ Oduntan érvelése szerint az ADIZ korlátozza a nem ADIZ államokat a nyílt tenger feletti légtér közös és egyenlő alapokon nyugvó használatában. Az a tény, hogy az ADIZ ellen komoly tiltakozások voltak bizonyíték arra, hogy az ADIZ létrehozása nem indokolható nemzetközi szokásjogra való hivatkozással. ODUNTAN: i.m. 144. o., 147. o.

Jae Woon Lee azt állítja, hogy korai az ADIZ-t nemzetközi szokásjognak tekinteni, mivel az ADIZ tárgyi és személyi hatálya minden államnál más és más és az ADIZ-t létrehozó államok száma csekély. Megjegyzi, ugyanakkor, hogy az ADIZ tekinthető konszolidáció folyamatában lévő nemzetközi szokásjognak. LEE: i.m. 278. o.

Kaiser azt írja, hogy nem egységes az ADIZ gyakorlat (*not consistent*). Nincsen sem egységes állami gyakorlat, sem világos *opinio iuris*. KAISER (2014): i.m. 537. o.

gyakorlaton alapul, amely nem ellenzi az (ADIZ-ra vonatkozó) egyoldalú igényeket/igényérvényesítést.⁶⁸⁷

Fontos megjegyezni, hogy az Egyesült Államok konzekvensen (*persistent objections*) tiltakozott⁶⁸⁸ minden olyan ADIZ szabály ellen, amely olyan külföldi légi járműre vonatkozott, amely nem akar az ADIZ államba berepülni. Ennek szellemében a 2013. novemberben létrehozott Kelet-kínai-tenger ADIZ ellen is tiltakozott az Egyesült Államok. Az Egyesült Államokon kívüli ázsiai államok, köztük Japán és Dél-Korea is nem tetszését fejezte ki.⁶⁸⁹ A tiltakozási hullámnak valószínűleg az is oka, hogy a Kelet-kínai-tenger ADIZ vitatott hozzátartozású tengeri területek felett létesült. A hidegháború idején több állam, köztük a Szovjetunió is tiltakozott az Algéria partjainál létrehozott francia ADIZ-zal kapcsolatban.⁶⁹⁰ Az Egyesült Államok ADIZ elleni államok általi nyilvános tiltakozásról, ugyanakkor, nem lehet tudni. Az ADIZ-t fenntartó államon kívüli államok valószínűleg nehéz helyzetben lennének, és tűrőképességük határait feszegetné, amennyiben nemzeti lajstromozású polgári légi járműveik ellen az ADIZ állam katonai légi járművei - nemzetközi légtérben - érvényesítenék az ADIZ szabályokat, azaz elfogást alkalmaznának. Feltehetőleg ilyen esetben több tiltakozás történe. Az ADIZ-ok (különösen az Egyesült Államok ADIZ) esetében nem az általános állami gyakorlat, hanem inkább a jogi meggyőződés az *opinio iuris* megléte kérdéses, azt lenne szükséges megvizsgálni (a tanulmányra vonatkozó javaslatról lásd 4.8.1 pont).

A szokásjog kialakulásának nem lenne önmagában akadálya az a tény, hogy ADIZ-ok viszonylag nem régóta, az 1950-es évek óta léteznek. A Nemzetközi Bíróság az északi-tengeri kontinentális talapzat ügyben emlékeztetett, hogy akár rövid idő alatt is kialakulhat szokásjog, amennyiben a releváns állami gyakorlat

⁶⁸⁷ ROACH: i.m. 3. o. 5. bekezdés.

⁶⁸⁸ Georges Abi-Saab arra hívja fel a figyelmet, hogy a Nemzetközi Bíróság esetjoga alapján az örökös ellenző (*persistent objector*) a regionális szokásjog kialakulását tudja magára nézve megakadályozni, míg az univerzális hatályú szokásjog esetében sokkal korlátozottabb a mozgáster. Georges ABI-SAAB: Cours général de droit international public. *Recueils des cours* 1987. VII Tome 207 de la collection, Brill Nijhoff, Leiden, Boston, 1987. 181. o.

⁶⁸⁹ *Parancsnoki Kézikönyv 2017: 2.7.2.3. bekezdés* (az Egyesült Államok álláspontja). A Kelet-kínai-tenger ADIZ-zal kapcsolatos régióbeli reakciókat lásd LAMONT: i.m. 188. o.

⁶⁹⁰ DUTTON: i.m. 700. o. Megjegyzendő, hogy a Brezsnyev elnököt szállító szovjet repülőgépeknek kellett a francia ADIZ szabályokat betartani, amely szovjet részről tiltakozást váltott ki.

megfelelően egységes.⁶⁹¹ Az ILC is megerősítette ezt a következtetést, bár azt kizárta, hogy szokásjog mindenfajta idő múlása nélkül azonnal létrejöhet (*instant custom*).⁶⁹² Jelen esetben nem beszélhetünk instant szokásjogról, mivel annak az irányzatnak az a jellemzője, hogy tagadja az időtényező szerepét és egyedül az *opinio iuris*-hoz kapcsolja a szokásjog létrejöttét.⁶⁹³ Az ADIZ esetében viszont az állami gyakorlat az Egyesült Államok ADIZ esetében több évtizede fennáll, viszont az *opinio iuris* létezése kérdéses.

4.8.1 A releváns állami gyakorlat felmérését szolgáló tanulmányra vonatkozó javaslat

Jelen értekezés szerzőjének véleménye szerint az ADIZ szokásjogi eredetével kapcsolatos erősen különböző véleményekre tekintettel célszerű lenne egy átfogó és független tanulmányban felmérni, hogy az állami gyakorlat valóban kiterjedt és egységes, illetve megvizsgálni, hogy a szubjektív elem (*opinio iuris*) az államok jogi meggyőződése is megállapítható-e. Az ICAO lenne a legalkalmasabb egy ilyen tanulmány elkészítésére. A jogbiztonság magasabb szintjét jelentené az, ha erőfeszítések történnének az ADIZ szabályok kodifikálására, vagy legalább azon alapfeltételek megállapítására, amelyek az ADIZ létrehozását és működtetését érintik.

Az ILC utalt arra az eshetőségre, hogy a nemzetközi szokásjog új szabálya módosíthatja a nemzetközi szerződéses jogot,⁶⁹⁴ a konkrét körülmények és a nemzetközi szerződés részes feleinek szándéka függvényében. Az ILC azt is

⁶⁹¹ Észak-tengeri kontinentális talapzat ügye (Német Szövetségi Köztársaság v. Dánia) (Német Szövetségi köztársaság v. Hollandia) ICJ ítélet 1969. február 20. I.C.J. Reports 1969. 3. o., 74. bekezdés.

⁶⁹² ILC Report 2018. A/73/10 Conclusion 8 2. pont, 120 o., 138. o. http://legal.un.org/ilc/reports/2018/english/a_73_10_advance.pdf (2019. április 12.) (továbbiakban: *ILC Jelentés 2018*)

⁶⁹³ KAJTÁR Gábor: Szokatlan szokásjog – az instant szokásjogtól a grotiusi pillanatig. *Közjogi Szemle*, 2016/1.

⁶⁹⁴ Formation and evidence of customary international law. Elements in the previous work of the International Law Commission that could be particularly relevant to the topic: Memorandum of the Secretariat A/CN.4/659. International Law Commission, Sixty-fifth Session, Geneva 5 May – 7 June and 8 July – 9 August 2013. 34 o., 27. bekezdés <http://legal.un.org/docs/?symbol=A/CN.4/659> (2019. április 12.)

elismerte, hogy egy nemzetközi szerződés is kodifikálhatja a nemzetközi szokásjogi szabályokat.⁶⁹⁵ Ennek fényében az ILC többször úgy hivatkozott nemzetközi szerződésekre, mint a szokásjog fennállásának bizonyítékaira.⁶⁹⁶ A Nemzetközi Bíróság az északi-tengeri kontinentális talapzat ügyben elismerte, hogy szerződéses rendelkezések léteznek, vagy éppen létrejövő nemzetközi szokásjog megjelenésének vagy kikristályosodásának tekinthetők.⁶⁹⁷

A fentiekben foglaltakból következik, hogy minimális tartalmú ADIZ szabályok⁶⁹⁸ kodifikálása nemcsak szerződéses jogokat keletkeztetne, hanem megjelenítené, vagy kikristályosíthatna legalább létrejövő nemzetközi szokásjogot is. Jelen értekezés szerzőjének véleménye szerint az ICAO van a legmegfelelőbb helyzetben ahhoz, hogy a releváns állami gyakorlatot és a szubjektív meggyőződést (*opinio iuris*) felmérje, amely későbbi kodifikáció alapját képezheti. A feladat nem könnyű, mert ugyanolyan típusú állami magatartás egyszerre lehet az általános gyakorlat része és az *opinio iuris* bizonyítéka.⁶⁹⁹

Összegezve, az ADIZ létrehozásával és fenntartásával kapcsolatos feljogosító/engedélyező nemzetközi szerződéses jog hiányában a nemzetközi szokásjog biztosíthat megengedő jogalapot, amennyiben az államok releváns állami gyakorlata és jogi meggyőződése nemzetközi szokásjogot tud keletkeztetni.

⁶⁹⁵ *ILC Jelentés 2018*: Conclusion. 11. 1 a) 121. o.

⁶⁹⁶ Formation and evidence of customary international law. Elements in the previous work of the International Law Commission that could be particularly relevant to the topic: Memorandum of the Secretariat A/CN.4/659. International Law Commission, Sixty-fifth Session, Geneva 5 May – 7 June and 8 July – 9 August 2013. 33 o. <http://legal.un.org/docs/?symbol=A/CN.4/659> (2019. április 12.)

⁶⁹⁷ Észak-tengeri kontinentális talapzat ügye (Német Szövetségi Köztársaság c. Dánia) (Német Szövetségi köztársaság v. Hollandia) ICJ ítélet 1969. február 20. I.C.J. Reports 1969. 3. o. 63. bekezdés.

⁶⁹⁸ Kodifikáció például arra vonatkozóan, hogy az ADIZ előírások az ADIZ államokba bepülő polgári légi járművekre vonatkozhatnak. A szankciók valószínűleg kényes kérdésnek tekinthetők, mivel a nemzetközi légtérben való elfogás felvetheti a szabad átrepülés szabadságának sérelmét.

⁶⁹⁹ BLUTMAN László: Nemzetközi szokásjog: régi dilemmák és új fejlemények. *Közjogi Szemle* 2012/4. 15. o.

4.9 Az ADIZ-zal összehasonlítható néhány nemzetközi gyakorlat

4.9.1 Általános észrevételek

A konklúziók megvonása előtt először néhány, az ADIZ-zal összehasonlítható extraterritoriális elemmel bíró nemzetközi gyakorlatról lesz szó. Nemzetközi szerződéses jogalap, önkéntes közreműködés, időben korlátozott jelleg azok a legjellegzetesebb különbségek, amelyek fennállnak az ADIZ és az ebben a pontban tárgyalt nemzetközi gyakorlatok között.

4.9.2 Nemzetközi jogon alapuló példák

4.9.2.1 Tiltott, korlátozott és veszélyes légtérövezet a nemzetközi légtérben

Az államoknak tilos korlátozniuk, vagy megtiltaniuk a nyílt tenger feletti légtérbe való bejutást. Ugyanakkor arra van lehetőség, hogy repülésbiztonsági okokból veszélyes légtérövezetet hozzanak létre a nemzetközi légtérben is, beleértve a nyílt tenger feletti légtérrel is abban a repüléstájékoztató körzetben (FIR), amelyben a Chicagói Egyezmény egyik szerződő állama légiforgalmi szolgálatot (ATS) lát el. Ilyen esetben biztosítani kell, hogy e légtér észszerű méretű, és időben ideiglenes kerüljön korlátozásra acélból, hogy az ne zavarja a szabad átrepülés szabadságát.⁷⁰⁰

Szemmel láthatóan a határozott időtartamra való létrehozás képezi egyik fontos elemét a veszélyes légtér nemzetközi légtérben történő létesítésének. Itt érdemes

⁷⁰⁰European Air Navigation Planning Group (EANPG) Flexible use of airspace (FUA) Task force Third Meeting Paris, 10 to 11 February 2009) FUA TF/3 – IP/03 16 January 2009. 2. o. 2.3. bekezdés.

[https://www.icao.int/EURNAT/Other Meetings Seminars and Workshops/FUA Task Force/FUA TF 3/FUA-TF3 IP03 - UN and ICAO.pdf](https://www.icao.int/EURNAT/Other%20Meetings%20Seminars%20and%20Workshops/FUA%20Task%20Force/FUA%20TF%203/FUA-TF3%20IP03%20-%20UN%20and%20ICAO.pdf) (2019. április 12.)

megjegyezni, hogy az ADIZ-okat egy-két kivételtől eltekintve általában határozatlan időre létesítik.

4.9.2.2 Légiforgalmi szolgálat (ATS) nyújtása nyílt tenger feletti, vagy olyan légtérben, ahol nem gyakorolják a szuverén jogokat

Az ICAO légiforgalmi szolgálatok tervezési kézikönyve⁷⁰¹ emlékeztet arra, hogy a nyílt tenger felett nyújtott légiforgalmi szolgálatra a regionális léginavigációs megállapodásokkal összhangban kerül sor. A szóban forgó dokumentumban az érintett államok - egy meghatározott légtérben - meghatalmaznak egy vagy több államot a légiforgalmi szolgálat és egyéb szolgálat ellátására. Ez a meghatalmazás nem jelenti azt, hogy a felhatalmazott állam jogosult saját szabályait és rendeleteit automatikusan kiterjeszteni a szóban forgó légtérre. Valójában e légtérben az ICAO szabályai alkalmazandók (lásd pl. repülési szabályok és a Chicagói Egyezmény 12. cikke) és így nemzeti rendelkezéseket kizárólag olyan mértékben lehet alkalmazni, amilyen mértékben azok elengedhetetlenek (*essential*) ahhoz, hogy az állam a regionális léginavigációs megállapodással összhangban hatékonyan tudja ellátni feladatait. A Chicagói Egyezmény 11. függelékének hatályát ki lehet terjeszteni a nemzetközi légtérben, mint ahogyan arról már szó volt jelen fejezetben a Chicagói Egyezményről szóló részben.

A fentiekre tekintettel kérdésként merül fel, hogy az ADIZ szabályok tekinthetők-e elengedhetetlenül szükségesnek a nyílt tenger feletti légtérben való légiforgalmi szolgálat ellátásához. A válasz az, hogy valószínűleg nem. Ez a kérdés még hangsúlyosabban merül fel ott, ahol az ADIZ-t fenntartó állam nem lát el légiforgalmi szolgálatot abban a légtérben, ahol az ADIZ szabályai alkalmazandók (lásd pl. Kelet-kínai-tenger feletti egymást részben lefedő kínai, japán és dél-koreai ADIZ-ok, ahol csak az egyik állam láthatja el a légiforgalmi szolgálatot).

⁷⁰¹ Air Traffic Services Planning Manual ATSPM Doc. 9426 First (Provisional) Edition, 1984. I-2-1-2. I-2-I-3 o. 1.3.3. bekezdések.

4.9.2.3 Proliferációs Biztonsági Kezdeményezés (*Proliferation Security Initiative, PSI*)

A tömegpusztító fegyverek (*weapons of mass destruction, WMD*) elterjedésének veszélyével kapcsolatos kihívásokra ad multilaterális választ a Proliferációs Biztonsági Kezdeményezés (*Proliferation Security Initiative, PSI*).⁷⁰² Ezen önkéntes együttműködés résztvevői magukra nézve kötelezőnek ismerték el az ún. feltartóztatási alapelveket („*interdiction principles*”). A PSI-t az ADIZ-zal összehasonlítva két megjegyzés tehető. Először is az ötödik légi járművekről szóló PSI alapelv nem tartalmaz speciális rendelkezéseket a nemzetközi légtérben lévő légi járművel szemben, hanem csak a nemzeti légtéren átrepülő (külföldi lajstromozású) légi jármű elleni intézkedéseket foglalja össze. Másodsorban a PSI nagyon erősen épít a légi jármű és hajó lajstromozása szerinti állammal⁷⁰³ való önkéntes együttműködésre, míg az ADIZ egy egyoldalúan létrehozott szabályrendszer, amely egy kijelölt légtérbe belépő összes légi járműre vonatkozik, függetlenül azok lajstrom jelétől.

4.9.3 Európai Unió jogrendszerén alapuló példák

Az EU kibocsátáskereskedelmi rendszerének (*emissions trading scheme, ETS*) kiterjesztése a légi közlekedésre

Jóllehet, jelen értekezés a nemzetközi jogi területen készült, nem lehet eltekinteni bizonyos EU jogi kapcsolódásokról sem.

Érdekes és releváns az Európai Unió Bíróságának C-366/10 ügyben hozott ítélete, amely az EU kibocsátáskereskedelmi rendszerének légi közlekedésre való kiterjesztéséről szóló 2008/101/EK számú EU irányelv érvényességéről szól. A

⁷⁰² Statement of Interdiction Principles. (5). <http://www.psi-online.info/> (2019. április 12.)

⁷⁰³ WILLIAMS: i.m. 87-89. o.

szóban forgó irányelv kiterjesztette az EU rendszert az EU tagállamokon kívüli légi járatokra is, amennyiben a járat az EU tagállamok valamelyikéből indult, vagy ott szállt le.⁷⁰⁴ Az ítéletben az Európai Unió Bírósága azzal érvelt, hogy a vizsgálat tárgyát képező EU irányelv nem tekinthető a nemzetközi joggal (pl. nyílt tenger feletti átrepülés szabadságával) ellentétesnek, mivel a rendelkezéseket kizárólag akkor alkalmazták a légi járatok üzemeltetőivel szemben, amikor légi járművük fizikailag is az EU területén volt.⁷⁰⁵ A luxembourgi bíróság szerint területi joghatóság gyakorlásának számít az is, hogy a jogosultságok kiszámításánál figyelembe vették a légi járművek által a nemzetközi légtérben, vagy harmadik államok nemzeti légtérben megtett útszakaszokat is. A luxembourgi bíróság végül érvényesnek ítélte a fenti extraterritoriális elemeket is tartalmazó EU irányelvet, ami éles nemzetközi tiltakozást váltott ki.⁷⁰⁶

Az EU kibocsátáskereskedelmi rendszerét más okból hozták létre, mint az ADIZ-t, mivel az előbbi egy globális környezetvédelmi törekvés, míg az utóbbi egy állami (nemzet)biztonsági intézkedés. Az EU irányelv kiterjedt a nemzetközi légtérben és harmadik államok légtérben kifejtett tevékenységekre, ugyanakkor, a szabályok érvényesítésére kizárólag akkor került sor, amikor a légi jármű leszállt az EU területén, vagy felszállt onnan. Összehasonlításképpen az ADIZ szabályok soha nem alkalmazandók harmadik állam nemzeti légtérben, és időben hamarabb kerülhet sor a szabályok érvényesítésére, mint az ETS esetében, nevezetesen már a nemzetközi légtérben (pl. elfogással). Végezetül érdemes arról is említést tenni, hogy bár az Európai Unió Bírósága megállapította az EU ETS irányelv érvényességét, az Európai Bizottság végül mégis arról döntött, hogy egy módosított jogszabály-tervezetet terjeszt a Tanács és az Európai Parlament elé.

⁷⁰⁴ 366/10 sz. ügy Air Transport Association of America és társai kontra Secretary of State for Energy and Climate Change. Ítélet Európai Unió Bírósága 2011. december 21. HL C 49., 2012.2.18. 7. o. 124-129. bekezdések.

⁷⁰⁵ Uo. 125-126 bekezdések.

⁷⁰⁶ Bizottsági Szolgálati Munkadokumentum a Hatásvizsgálat Összefoglalása, amely a következő dokumentumot kíséri: Javaslat az Európai Parlament és Tanács Irányelve az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK irányelvnek a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátásokra vonatkozó egységes globális piacialapú intézkedés alkalmazásáról rendelkező nemzetközi megállapodás 2020-ig történő létrehozására való tekintettel történő módosításáról. SWD (2013) 431 Final, Brüsszel, 2013.10.16. 3-4. o.

Ennek következtében a hatályban lévő szabályozás kizárólag az Európai Gazdasági Közösség területén található repülőterek közötti járatokra terjed ki.⁷⁰⁷

Összefoglalásképpen megállapítható, hogy amennyiben az ADIZ szabályokat kizárólag az ADIZ-t fenntartó állam területén való leszálláskor érvényesítenék a légi járművel szemben, akkor hasonló jogi aggályok merülnének fel, mint az ETS szabályozás esetében (nemzeti jogszabály hatálya kiterjed a nemzetközi légtérben végzett tevékenységre).

4.9.4 Nemzeti jogon alapuló példák

Bár ezekben a pontokban egyoldalú amerikai nemzeti kezdeményezésekről van szó, mégis azok tárgya relevánsnak tekinthető az értekezés témája szempontjából.

4.9.4.1 Az Egyesült Államok utasnyilvántartási programja (*passenger name record, PNR*) és vámeljárási, illetve határvédelem (*customs and border protection preclearance process, CBP*)

Az utas-nyilvántartási adatállomány (*passenger name record, PNR*)⁷⁰⁸ olyan adatokat tartalmaz, amelyeket az utasok a jegyek lefoglalásakor, illetve a repülőtéren való bejelentkezésnél adnak meg.⁷⁰⁹ Az Európai Unió kétoldalú megállapodásokat kötött az Egyesült Államokkal, Kanadával és Ausztráliával, hogy lehetővé tegye az információcserét. Az Egyesült Államok számára kizárólag meghatározott okokból küldhető adat, konkrétan a terrorizmussal kapcsolatos

⁷⁰⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 421/2014/EU Rendelete (2014. április 16.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK irányelvnek egy egységes globális piacialapú intézkedés nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátásokra való alkalmazásáról rendelkező nemzetközi megállapodás 2020-ig történő végrehajtására tekintettel történő módosításáról.

⁷⁰⁸ PNR jogalapjával kapcsolatos részletesebb elemzést lásd: ERNSZT Ildikó: Where Are You Heading, European Civil Aviation Security? *Jogelméleti szemle*, 2007/3.

⁷⁰⁹ https://ec.europa.eu/home-affairs/what-we-do/policies/police-cooperation/information-exchange/pnr_en (2019. április 12.)

bűncselekmények megelőzése, nyomozása és üldözése céljából. Ami a PNR jogalapját illeti, fontos megjegyezni, hogy adatok cseréjére nemzetközi megállapodás alapján kerül sor. Összehasonlításképpen az ADIZ létrehozását nem szabályozza két-, vagy többoldalú nemzetközi megállapodás.

Vámeljárási és határvédelem előzetes engedélyezési eljárás (*customs and border protection preclearance process, CBP*) légi járművek utasainak és csomagjaiknak az átvizsgálását és engedélyezését jelenti külföldi országokban, azaz nem az Egyesült Államokban, lévő helyszíneken.⁷¹⁰ Az előzetes engedélyezés segítségével az utasok külföldön az Egyesült Államokba való indulásuk előtt ugyanazon az ellenőrzésen esnek át, mint amelyek az Egyesült Államokba való érkezéskor várna rájuk. Az Egyesült Államok és a fogadó állam megállapodást köt az előzetes engedélyezési eljárás létrehozásáról, ami azt feltételezi, hogy a fogadó állam kifejezett hozzájárulására is szükség van. Láthatóan a fentiekben röviden bemutatott, az Egyesült Államokba való belépés feltételül szolgáló eljárás nemzetközi szerződéses jogi alapon nyugszik.

4.9.4.2 Konténerbiztonsági Kezdeményezés (*Container Security Initiative, CSI*), Vám és Kereskedelmi Együttműködés a Terrorizmus ellen (*Customs Trade Partnership Against Terrorism, C-TPAT*) és a 24 órás előzetes hajórakomány bejelentési szabály (*24-hour advance vessel manifest rule*)

A Konténerbiztonsági Kezdeményezést (*U.S. Container Security Initiative, CSI*) a tengeri konténerek terrorista célokra való felhasználása elleni küzdelem céljából hozták létre.⁷¹¹ A CSI alapján az Egyesült Államok szakértőkből álló csapatot küld külföldi, azaz nem Egyesült Államokbeli kikötőkbe. A hatályban lévő rendelkezések alapján az amerikai belbiztonsági miniszter fel van hatalmazva

⁷¹⁰ https://help.cbp.gov/app/answers/detail/a_id/1640/~/-/cbp-preclearance (2019. április 12.) és http://www.cbp.gov/sites/default/files/documents/Final_Preclearance_Guidance_092014.pdf 2. o. (2019. április 12.)

⁷¹¹ <https://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/csi/csi-brief> (2019. április 12.)

arra, hogy a külföldi partnerekkel tárgyalásokba bocsátkozzon, hogy a konténerbiztonsági kezdeményezés megvalósulhasson.⁷¹²

A *C-TPAT (Customs Trade Partnership Against Terrorism)* egy önkéntes kormány és üzleti élet közötti kezdeményezés az együttműködés kialakítása érdekében a nemzetközi kereskedelem és az amerikai határbiztonság témakörben.⁷¹³

A huszonnégy órás előzetes hajórakomány bejelentési szabály (*24-hour advance vessel manifest rule*) értelmében az amerikai vám- és határvédelmi hatóságnak (CBP) be kell előzetesen elektronikusan jelenteni az Egyesült Államokba irányuló szállítmányt huszonnégy órával azelőtt, hogy azt berakodják a külföldi kikötőben. A hajó üzemeltetője polgári szankciókkal és kötbérrel büntethető, amennyiben nem tesz eleget a fenti előírásnak.⁷¹⁴ Az EU hasonló előzetes bejelentési vámeljárást működtet.⁷¹⁵

Az ADIZ-zal való összehasonlításképpen megjegyzendő, hogy a huszonnégy órás előzetes hajórakomány bejelentési szabály kizárólag az előzetes bejelentésre korlátozódik. Nagyjából a légi jármű indulása előtt a légi jármű tervezett útjáról szóló útvonalterv benyújtására való ADIZ kötelezettséggel hasonlítható össze. Az ADIZ túlmegy azonban az egyszerű bejelentés előírásán, mivel előír és érvényesít olyan szabályokat, amelyek a légi jármű üzemeltetésére vonatkoznak egy kijelölt légtérben, ahol alapvetően a Chicagói Egyezmény 12. cikke alapján az ICAO Tanács jogosult a repülési szabályok elfogadására.⁷¹⁶

⁷¹² 6. U.S. Code § 945. Container Security Initiative (d) negotiations. <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/6/945> (2019. április 12.)

⁷¹³ <https://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/ctpat> (2019. április 12.)

⁷¹⁴ 19 CFR 4.7 Inward foreign manifest; production on demand; contents and form; advance filing of cargo declaration. <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/19/4.7> (2019. április 12.)

⁷¹⁵ Entry Summary Declaration (ENS). Részletesen lásd http://ec.europa.eu/ecip/help/faq/ens1_en.htm#faqsection (2019. április 12.)

⁷¹⁶ KAISER (2014): i.m. 530. o., 542. o. Kaiser felteszi a kérdést, hogy miért nem állandó bejelentkezési pontok kerülnek kijelölésre egy egész légtér kijelölése és „elfoglalása” helyett.

4.10 Közbenső következtetések

Az ADIZ láthatóan egy olyan állami joghatóság, amelyet az államok extraterritoriális cselekmények felett gyakorolnak. Az ADIZ a nemzeti és nemzetközi légtérben repülő légi jármű üzemeltetőire és pilótáira határoz meg kötelező szabályrendszert. Tartalmi szempontból nagyon sok hasonlósággal bír az ICAO kötelező repülési szabályaival, amelyeket a nemzetközi repülés repülésbiztonságának biztosítása érdekében hoztak létre (Chicagói Egyezmény 2. függelék). Az ADIZ nem áll a nemzetközi jog „felett”, mivel nem helyettesíti és nem írja felül a nemzetközi jogot, legyen szó légi jogról, tengerjogról, vagy a nemzetközi jog erőszak alkalmazásáról szóló szabályairól. A nemzetközi légtérre kiterjedő ADIZ-t tehát a nemzetközi joggal összhangban lehet értelmezni.

Jelen értekezés szerzőjének véleménye szerint a Chicagói Egyezmény repülési szabályokról szóló 11. cikke explicit nem tiltja az állam jogalkotói joghatóságát arra vonatkozóan, hogy ADIZ-t hozzon létre nemzetközi légtérben. Amennyiben ugyanakkor, az ADIZ fenntartására (fel)jogosító nemzetközi jogi szabályokat keresünk akkor a 11. cikk nem tekinthető annak, hiába is utalnak arra az Egyesült Államok részéről az ADIZ jogszerűségének alátámasztása céljából. A csatlakozó övezet és a kizárólagos gazdasági övezet feletti légtér elemzéséből az derült ki, hogy egyik sem biztosít jogosító nemzetközi jogi szabályt az ADIZ létrehozása tekintetében. Nem szabad elfelejteni ugyanakkor azt az érvrendszert, amely szerint az ADIZ jogszerű, mivel egyrészt nem korlátozza az átrepülés szabadságát, másrészt a tengerjogban nem találunk ADIZ-t tiltó szabályt. Jelen fejezetben bemutatásra került, hogy az ADIZ nem írja felül a nemzetközi jog fegyveres erőszak alkalmazására vonatkozó szabályait, és a fegyveres erőszak alkalmazását alátámasztó különböző nemzetközi jogi érvrendszerek sem indokolhatják az ADIZ létrehozását (például a megelőző önvédelem).

Mivel a Chicagói Egyezmény szerződő államai az egyezmény 12. cikkében az ICAO Tanácsát hatalmazták fel arra, hogy egységes repülési szabályokat fogadjon el a nyílt tenger feletti légtérre vonatkozóan, e cikk különös jelentőséggel bír. Ami a jogalkotói joghatóságot érinti, az ADIZ fenntartása ellentétben állhat a Chicagói Egyezmény 12. cikkével, amennyiben a szóban forgó cikket úgy értelmezzük,

hogy az ICAO Tanácsnak kizárólagos joga van a repülésbiztonság céljából a nyílt tenger feletti légtérben - a pilótákra és a légi jármű üzemeltetőjára vonatkozó - repülési szabályokat elfogadni (lásd 2. függelék). A nemzetközi légtérre vonatkozó ADIZ szabályok összeütközésbe kerülhetnek a légi járművet lajstromozó állam azon jogával is, hogy saját nemzeti légi járművei üzemeltetésére szabályokat fogadjon el a Chicagói Egyezmény 6. függelék által nem lefedett területeken.

Amennyiben a 12. cikkel és 6. függelékkel kapcsolatos aggályok nem megalapozottak és a Lotus-ügyben hozott ítéletet elfogadjuk (azaz kifejezett tiltó nemzetközi jogi szabály hiányában szabadon lehet jogot alkotni külföldi vonatkozású események tárgyában), akkor a nemzetközi jog megengedi az ADIZ nemzetközi légtérben történő létrehozását. Amennyiben a 12. cikkel és a 6. függelékkel kapcsolatos aggódalmak félretehetőek és kifejezett (fel)jogosító nemzetközi normákat keresünk, akkor jelen értekezés szerzője szerint jelenleg a légi járművel kapcsolatban fennálló kvázi területi jogalkotói és végrehajtói joghatóság jöhet szóba egyedül. E joghatóság azonban csak a saját lajstromozású légi járművekre vonatkozik, és így erősen korlátozottan tud csak hatást kifejteni.

A nemzetközi gyakorlatokkal, illetve programokkal végzett összehasonlítás csak tovább gyengíti az ADIZ jogszerűségének érveit, mivel a) az ADIZ nem rendelkezik nemzetközi szerződéses jogalappal, b) az ADIZ egyoldalú intézkedés, nem pedig egy önkéntes együttműködési program, c) az ADIZ-t általában határozatlan időre hozzák létre, nem pedig ideiglenesen és végül d) az ADIZ több, mint egy egyszerű előzetes bejelentési kötelezettség.

Ugyanakkor nem lehet figyelmen kívül hagyni az ADIZ-zal kapcsolatos állami gyakorlatot, ami azonban nem egységes és különösen az *opinio iuris* fennállása kérdéses. Az állami gyakorlat, amennyiben szokásjognak tekinthető, akkor az ADIZ létrehozására vonatkozó (fel)jogosító nemzetközi jogi normának is minősülhet mind a jogalkotói, mind a végrehajtói joghatóság tekintetében. Jelenleg az ADIZ szokásjogi eredete nem élvez egységes elfogadást. Egyes kutatók ugyanakkor azzal érvelnek, hogy a fennálló állami gyakorlat a nemzetközi szokásjog lehetséges megjelenését jelentheti olyan ADIZ szabályok tekintetében,

amelyek kizárólag az ADIZ államba berepülni kívánó polgári légi járművekre terjed ki.⁷¹⁷

Nem elfelejtve a túl ambiciózus célkitűzések kockázatait, legfontosabb a minimum ADIZ szabályok kodifikációja, amellyel minden szereplő együtt tudna élni, sok előnnyel járna. Nemcsak a jogbiztonság lenne erősebb, hanem elképzelhető az is, hogy létező, vagy létrejövő nemzetközi szokásjog megjelenítését, kikristályosítását is jelentené a kodifikáció.⁷¹⁸ Egy kevésbé ambiciózus célkitűzés az lenne, ha az ICAO segítségével egy átfogó tanulmány születhetne, amely felmérné az ADIZ-zal kapcsolatos jelenlegi nemzetközi jogi helyzetet, beleértve az állami gyakorlatot, és különösen az *opinio iuris*-t.

⁷¹⁷ ROACH: i.m. 3 o. 5. bekezdés.

⁷¹⁸ CUADRA: i.m. 486. o. Cuadra más okokból javasolta a kodifikációt, amikor azt írta, hogy szerencsésebb lenne, ha az ADIZ szabályok az államok közötti tárgyalások útján nem pedig kollektív hanyagság vagy figyelmetlenség útján jönnének létre.

5. fejezet. Összefoglalás

A nemzeti légtér-szuverenitás Chicagói Egyezményben is lefektetett alapelve az első világháború tapasztalatai alapján alakult ki mai formájában és az 1919-ben elfogadott Párizsi Egyezményben került először multilaterális szerződéses formában kodifikálásra.

A légtér-szuverenitás néhány aspektusa a mai napig vitatott. Ezek közé tartozik a polgári légi jármű elleni állami fegyverhasználat és a légvédelmi azonosítási övezetek, ADIZ-ok nemzetközi jogi megítélésének kérdése. Ezeket a kérdéseket vizsgálja az értekezés az esetleges jogbizonytalanságok tisztázása és megszüntetése érdekében. A vizsgálni kívánt két kérdés egymással és a légtér-szuverenitás kérdésével szorosan összefügg.

A vizsgált témakörökkel kapcsolatban a következő konklúziók vonhatók le.

Egészen 1984-ig kellett várni a fegyverhasználatot tiltó légijogi szerződéses szabályok elfogadásáig, majd 1998-ig hatálybalépésükig (Chicagói Egyezmény 3bis cikk). A KAL-007- es légi járat lelövését követően megalkotott 3bis cikk tiltja a repülésben lévő polgári légi jármű elleni állam általi fegyverhasználatot békeidőben. A 3bis cikkben foglalt tilalom minden előzetes várakozást felülmúlóan szigorú lett.

A 3bis cikket megalkotó ICAO tagállamok lényegében elsősorban az államok közötti erőszaktilalom nemzetközi jogi szabályát vették alapul a 3bis cikk megfogalmazásánál (megközelíthették volna a kérdést állam és egyén viszonylatában is) és így a kivételek körében is az ENSZ Alapokmányhoz nyúltak (önvédelem joga, 51. cikk). Ennek az a mai napig tartó következménye, hogy nagyon szigorú a fegyverhasználati tilalom. Mindez különösen abban jelenik meg, hogy a 3bis cikk a polgári légi járművel elkövetett - fegyveres támadás szintjét el nem érő - erőszakos cselekmények esetén is védelmet biztosít a polgári légi jármű számára.

Ha eltekintünk a „repülésben lévő” és „békeidőben” feltételek értelmezésétől csak két kivétel van a fegyverhasználati tilalom alól nevezetesen az ENSZ

Alapokmány 51. cikkében lefektetett állami önvédelmi jog, vagy az, ha a légi jármű nem polgári, hanem állami légi járműnek minősül. Mindkét kivételnek közös pontja, hogy egyfajta kapcsolatot feltételez a polgári légi jármű és egy állam között (azon túl természetesen, hogy a nemzetközi légi közlekedésben résztvevő minden légi járművet lajstromozza valamelyik állam és ellátja a Chicagói Egyezményben a lajstromozó állam számára előírt kötelezettségeket).

A fegyveres támadás esetében ez a kapcsolat a betudás nemzetközi jogi koncepciója, míg az állami légi járművé való minősítés esetén nem ennyire egyértelmű a helyzet, de valószínűleg a polgári légi jármű által történő állami feladat ellátása minősítheti át a légi járművet állami légi járművé. A polgári légi jármű és állami légi jármű közötti megkülönböztetés kérdése mindenképpen egy olyan jogbizonytalansági tényező jelenleg, amellyel a jövőben is foglalkozni szükséges.

A fentiekre tekintettel megállapítható, hogy a polgári légi járművet teljeskörű mentesség illeti meg, amennyiben az adott helyzetben való repülése nem kapcsolódik egy államhoz sem, a betudási koncepció, vagy az állami légi járművé való átminősítés szabályai alapján. A 3bis cikk által nyújtott védelem kiterjed tehát a polgári légi járművel elkövetett bűncselekmények elkövetésére (pl. polgári légi járművel folytatott kábítószer-kereskedelem), vagy a fegyveres támadás szintjét el nem érő erőszakos cselekményekre is (pl. nem állami szereplők által eltérített polgári légi jármű által földi célpontok ellen elkövetett támadás).

A légijogban különösen az ún. vegyes helyzetek (például a polgári légi jármű katonákat, vagy hadianyagot szállít, kémkedik egy állam számára) megítélése összetett a fegyverhasználati tilalom alkalmazása tekintetében. Ilyen esetekben jelen értekezés szerzőjének véleménye szerint a polgári légi járművet továbbra is polgári légi járműként kell kezelni, ami a 3bis cikkben foglalt tilalom alkalmazását jelenti.

A 3bis cikkben foglalt nagyon szigorú fegyverhasználati tilalom miatt már a kezdetekről fogva történtek, illetve hipotetikusán történhetnek kísérletek a polgári légi jármű elleni fegyveres erőszakot engedélyező légijogi és egyéb nemzetközi jogi alapú értelmezések megfogalmazására. Ilyen például

- a Chicagói Egyezmény 89. cikkére való hivatkozás, amely szerint a Chicagói Egyezmény nem alkalmazható háborúban, vagy szükségállapot során;
- a repülés Chicagói Egyezménnyel ellentétes használatára való hivatkozás (Chicagói Egyezmény 4. cikk);
- az állam önvédelmi helyzetének kiterjesztő értelmezése a nem állami szereplők által elkövetett erőszakos cselekményekre;
- szükséghelyzetre, vagy esetleg végszükségre való hivatkozás;
- a polgári légi jármű állami légi járművé való átminősítésére való hivatkozás.

A fenti értelmezések azonban nem képezhetnek (új) kivételeket a 3bis cikkben foglalt fegyverhasználati tilalom alól.

A polgári légi jármű elleni erőszak tekintetében a légi jog mellett fokozatosan az emberi jogi értelmezés is előtérbe került. Az emberi jogi megfontolások már a 3bis cikk kidolgozása során is felmerültek (ld. Korfu-szoros ügy), de akkor még háttérbe szorultak. Fontos állomás volt az 1996-os kubai légi incidens, amely során egy nemzetközi emberi jogi bírósági fórum is megvizsgálta az esetet. A 2001. szeptember 11-i terrortámadásokkal kapcsolatban is főleg az emberi jogi értelmezések domináltak.

A nemzetközi emberi jog megerősíti a Chicagói Egyezmény 3bis cikkében foglalt fegyverhasználati tilalmat, de a földi célpontok ellen - terroristák által eltérített - polgári légi járművel elkövetett támadás megítélése tekintetében eltérhet a két eltérő természetű jogszabálykomplexum értelmezése. Az emberi jogi megközelítés különösen olyan helyzetekben releváns, amikor a 3bis cikk nem alkalmazható (pl. belső járatok esetében). Az emberi jogok újfajta jogérvényesítést is lehetővé tesznek a 3bis cikkhez képest, amely utóbbi tilalom megsértése nemzetközi jogi felelősséget vet fel és alapvetően államok közötti vitában kezelhető a Nemzetközi Bíróság előtt. Mint ismeretes, a Nemzetközi Bíróság illetékesség hiányában még sohasem hozott érdemi ítéletet légi jármű lelövésével kapcsolatban. Mindezek ellenére egyelőre nincsen sok légi jármű lelövésével kapcsolatos ügy a nemzeti bíróságok, vagy a nemzetközi emberi jogi bíróságok előtt sem (valószínűleg az MH-17 légi incidens esetében is az emberi

jogi vonatkozások dominálnának, ha minden bizonyossággal megállapítható lenne az elkövető állam kiléte).

A nemzetközi jog fent ismertetett értelmezése ellenére a rendelkezésre álló információk alapján arra lehet következtetni, hogy a NATO tagállamok, köztük Magyarország operatíván és jogszabályi felhatalmazással is felkészültek arra, hogy szükség esetén fegyvert alkalmazzanak terroristák által eltérített polgári légi járművek ellen.

Összességében megállapítható, hogy a nemzeti légtérre vonatkozó légtér-szuverenitást jelentősen korlátozta a Chicagói Egyezmény polgári légi jármű elleni állami fegyverhasználatot tiltó 3bis cikke és a nemzetközi jog emberi jogi szabályai. A 3bis cikkben foglalt tilalom nemcsak a nemzeti légtér, hanem a nemzetközi légtérben és a harmadik államok légterében lévő polgári légi jármű vonatkozásában is alkalmazásra kerül, de az természetesen nem befolyásolja a nemzeti légtérre vonatkozó légtér-szuverenitást.

A nemzetközi fegyveres összeütközés során alkalmazandó humanitárius jogi szabályok (*jus in bello*) nem zárják ki a polgári légi jármű lelövését, aminek az az oka, hogy a humanitárius jog a légiijogtól és az emberi jogoktól eltérő jogi megközelítést, eltérő jogi fogalmakat alkalmaz. A katonai szükségesség elve, a katonai célpont fogalma és az arányosság speciális értelmezése tehetik lehetővé a polgári utasokat szállító légi jármű elleni fegyverhasználatot. Mindez még akkor is így van, ha ezen megállapításokkal kapcsolatban megnyugtató módon nehezen megválaszolható kérdések merülnek fel, mint például az alábbiak:

- Mennyire van összhangban a megkülönböztetés követelményével a katonai célra használt, de közben ártatlan utasokat szállító légi jármű lelövése? Ilyen esetben ugyanis az ártatlan utasok biztosan meghalnak. Nem szabad azt sem elfelejteni, hogy például egy hadiüzem polgári alkalmazottaival ellentétben a légi jármű utasai tevélegesen semmilyen módon nem segítik a katonai gépezet működtetését.
- Mikor veszti el polgári légi jármű minősége miatti védettségét a légi jármű (pl. milyen és mennyi katonai eszközt kell ehhez szállítania; milyen típusú katonai felderítést kell végeznie)?

- Az arányosság megítélése során mi az a várható katonai előny, amely több száz ártatlan emberélet feláldozását igazolni tudja?

A tengereken vívott fegyveres összeütközésekre alkalmazandó nemzetközi jogról szóló San Remo Kézikönyv (1994) és a légi és rakétás hadviselésre vonatkozó nemzetközi jogi szabályokról szóló HPCR Kézikönyv (2009) széles körben állapít meg olyan tevékenységeket, amelyek végrehajtása esetén egy polgári légi jármű katonai célpontnak minősülhet. Javasolt ebben a tekintetben az ún. vegyes helyzetekre (például a polgári légi jármű katonákat, hadianyagot szállít, kémkedést végez) vonatkozó légijogi megközelítést a humanitárius jogban is alkalmazni, és ennek jegyében kizárólag azokat a polgári utasokat szállító légi járműveket katonai célpontnak tekinteni, amelyek valóban támadást hajtanak végre.

Összességében megállapítható, hogy a polgári utasokat szállító légi jármű békeidőben jelentősen nagyobb biztonságban van az állam általi fegyverhasználattal szemben, mint fegyveres összeütközés során. A nemzeti légtérben alkalmazandó humanitárius jogi szabályok korlátozzák a nemzeti légtér-szuverenitást, és jobban védik a polgári utasok életét, mint a légi harcra vonatkozó szabályok 1923-ban történt megállapításakor, de ez elsősorban nem a légijog, hanem a humanitárius jog érdeme.

A légvédelmi azonosítási övezet (ADIZ) példája a nemzeti légtér-szuverenitás, pontosabban joghatóság nemzetközi légtérre történő egyoldalú állami kiterjesztésének. Az ADIZ nem repülésbiztonsági (*safety*), hanem nemzetbiztonsági célokat szolgál (*national security*).

A nemzetközi jog nem tartalmaz kifejezett engedélyező rendelkezést az ADIZ létrehozására és fenntartására vonatkozóan. Értelmezés kérdése, hogy nemzetközi jogi tiltó szabályok vannak-e, mint például a Chicagói Egyezmény 12. cikke, amely szerint az ICAO Tanács fogadja el a nyílt tenger feletti légtérre vonatkozó repülési szabályokat. A másik lehetséges tiltó szabály a nemzetköz légtér speciális nemzetközi jogi státuszából vezethető le, amely szerint a szabad átrepülést semmilyen formában sem szabad korlátozni, vagy befolyásolni. A területileg egymást részben lefedő ADIZ-ok (Kelet-kínai-tenger) komoly kockázatot jelentenek repülésbiztonsági szempontból, mivel a légi járműveknek elvileg

egyszerre több ADIZ állam légiforgalmi szolgálatai által adott utasítást is követniük kell.

Az ADIZ nemzetközi jogi alátámasztását igazolni kívánó értelmezések, így például az ADIZ államba való belépés előzetes ellenőrzése céljából való létrehozás, vagy arra való hivatkozás, hogy a nemzetközi jog nem tiltja az ADIZ létrehozását, nem voltak meggyőzőek. A megvizsgált ADIZ-hoz hasonló nemzetközi példákban az derült ki, hogy az extraterritoriális jellegű állami fellépés nemzetközi jogi jogalap létrehozását, vagy az érintett külföldi államok önkéntes hozzájárulását igényli.

Az ADIZ a légtér-szuverenitási (joghatósági) vonatkozások mellett a polgári (vagy esetleg állami) légi jármű elleni állami fegyverhasználati szabályokhoz is kapcsolódik, azáltal, hogy az ADIZ nemzetbiztonsági, illetve ezáltal állami önvédelmi célokat is hivatott szolgálni. Az egyoldalúan elfogadott ADIZ szabályok természetesen nem írhatják felül a fegyveres erőszak alkalmazására vonatkozó nemzetközi jogi rendelkezéseket. A megelőző önvédelem nemzetközi jogban vitatott koncepciója sem biztosíthat jogalapot arra, hogy esetleges későbbi támadásra való felkészülésre való hivatkozással kötelező jogi előírásokat írjon elő egy állam a nemzetközi légtérre vonatkozóan.

Jelen értekezés konklúziói szerint az ADIZ jogszerűségét nemzetközi szokásjogi alapon lehetne alátámasztani, amennyiben igazolást nyer, hogy az állami gyakorlat és az *opinio juris* követelményei az ADIZ esetében fennállnak. Bizonyos fajta egységes állami gyakorlat már megfigyelhető különösen az Egyesült Államok által létrehozott ADIZ tekintetében. Az *opinio juris* fennállása, tehát annak felmérése, hogy jogi kötelezettségként tekintenek-e az államok az ADIZ szabályokra, egy nemzetközi ICAO szintű vizsgálatot igényelne. Természetesen nemzetközi jogi kodifikáció is segítené a jogbiztonság létrejöttét. Egy ilyen kodifikáció jelen értekezés szerzőjének álláspontja szerint az ADIZ államba berepülő polgári légi járművel szemben állapíthatna meg közösen elfogadható minimál szabályokat. Az ADIZ szabályai megsértése szankciónak megállapítása valószínűleg nagy kihívást jelentene a kodifikáció során.

6. fejezet. Szakirodalom

6.1 Könyvek

Abeyratne, Ruwantissa: *Air Navigation Law*. Springer, Heidelberg, Dordrecht, London, New York, 2012.

Abi-Saab, Georges: *Cours général de droit international public*. Recueils des cours 1987, VII Tome 207 de la collection, Brill Nijhoff, Leiden, Boston, 1987.

Ádány Tamás Vince - Bartha Orsolya - Törő Csaba (szerk.): *A fegyveres összeütközések joga*. Zrínyi Kiadó, Budapest, 2009.

Alexandrov, Stanimir A.: *Self-defense against the use of force in international law*. Kluwer Law International, The Hague/London/Boston, 1996.

Annuaire Institut de droit international (1902, 1906, 1910).

Van Antwerpen, Niels: *Cross-Border Provision of Air Navigation Services with Specific Reference to Europe. Safeguarding Transparent Lines of Responsibility and Liability*. Wolter Kluwer Law & Business, The Netherlands, 2008.

Aust, Anthony: *Handbook of International Law*. Cambridge University Press, 2011.

Bruhács János: *Nemzetközi Jog I. Dialóg* Campus Kiadó – Nordex Kft., Budapest, 2014.

Cheng, Bin: *The Law of International Air Transport*. The London Institute of World Affairs, London, New York, 1962.

Corten, Olivier: *Le droit contre la guerre. L'interdiction du recours à la force en droit international contemporain*. Editions Pedone, Paris, 2008.

Crawford, James SC, FBA: *Brownlie's Principles of Public International Law*. Oxford University Press, 2012.

I.H.P.H. Diederiks - Verschoor: *An introduction to air law*. Ninth Revised Edition, Revised by Pablo Mendes de Leon in cooperation with Michael Butler, Wolters Kluwer, Alphen aan den Rijn, 2012.

Dinstein, Yoram: *War, Aggression and Self-Defence*. Fifth Edition, Cambridge University Press, 2011.

Dupont, Pascal M: *Droit aérien. Souveraineté et libertés dans la troisième dimension*. Editions A. Pedone, Paris, 2015.

Ernszt Ildikó: *A nemzetközi légitözlekedés védelme*. Pécsi Tudományegyetem ÁJK Doktori Iskola, Ph.D. dolgozat, 2007.

Gál Gyula: *Világűrjog*. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1964.

Gray, Christine: *International Law and the Use of Force*. Third Edition, Oxford University Press, 2013.

Grard, Loïc: *Le droit aérien*. Presses Universitaires de France, Paris, 1995.

Green, Leslie C.: *The contemporary law of armed conflict*. Third Edition, Manchester University Press, 2008.

Grief, Nicholas: *Public International Law in the Airspace of the High Seas*. Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht/Boston/London, 1994.

Haanappel, PPC: *The Law and Policy of Air Space and Outer Space*. Kluwer Law International, The Hague, 2003.

Hailbronner, Kay: *Der Schutz der Luftgrenzen im Frieden*. C. Heymann, Köln, 1972.

Havel, Brian F. - Sanchez, Gabriel S.: *The principles and practice of international aviation law*. Cambridge University Press, 2014.

Herczegh Géza: *A humanitárius nemzetközi jog fejlődése és mai problémái*. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1981.

Horn, Lutz: *Die Anwendung militärischer Gewalt auf zivile Passagierflugzeuge im Friedensvölkerrecht und ihre Rechtsfolgen*. Europäische Hochschulschriften – Reihe II, Broschiert, Frankfurt, 1992.

HPCR *Manual on International Law Applicable to Air and Missile Warfare*. Produced by The Program on Humanitarian Policy and Conflict Research at Harvard University, Commentary. Cambridge University Press, 2013.

Huang, Jiefang: *Aviation safety through the rule of law. ICAOs mechanisms and practices*. Wolters Kluwer, Alphen aan den Rijn, 2009.

Jennings, Robert QC - Watts, Arthur KCMG QC: *Oppenheim's International Law. Volume I Peace. Introduction and Part 1*. Longman, Ninth edition, Harlow, Essex, England, 1992.

Kajtár Gábor: *A nem állami szereplők elleni önvédelem a nemzetközi jogban*. ELTE Eötvös Kiadó Kft., Budapest. 2015.

Kovács Péter: *Nemzetközi közjog*. Osiris, Budapest, 2016.

Lamm Vanda: A Nemzetközi Bíróság ítéletei és tanácsadó véleményei 1945-1993. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1995.

Milde, Michael: International Air Law and ICAO. Second edition. Essential Air and Space Law. Eleven International Publishing, 2nd Edition, The Hague, 2012.

Moys Péter: Nemzetközi Légijog. 3, 14 L Nyomdaipari és Szolgáltató Kft, Budapest, 2006.

Oduntan, Gbenga: Sovereignty and Jurisdiction in the Airspace and Outer Space. Criteria for Spatial Delimitation. Routledge, Abingdon, Oxon, New York, 2012.

Palik Mátyás (szerk.): A repülésirányítás alapjai. Dialóg Campus Kiadó, Budapest, 2018.

Park, K-Gab: La protection de la souveraineté aérienne. A. Pedone, Paris, 1991.

Peng, Ming-Min: Le statut juridique de l'aéronef militaire. Martinius Nijhoff-La Haye, 1957.

Program on Humanitarian Policy and Conflict Research at Harvard University: HPCR Manual on International law applicable to Air and Missile Warfare. Bern, 15 May 2009.

Ruys, Tom: „Armed Attack” and Article 51 of the UN Charter. Cambridge University Press, 2013.

San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea. 12 June, 1994.

Schladebach, Marcus: Lufthoheit Kontinuität und Wandel. Mohr Siebeck, Tübingen, 2014.

Schubert, Francis: Le droit aérien. Schulthess, Éditions Romandes, Zurich, 2017.

Shaw, Malcolm N.: International Law. Sixth edition, Cambridge University Press, 2012.

Shawcross and Beaumont (Peter Martin szerk.): Air Law. Fourth Edition, Volume 1. General Text, Butterworths, London, 1977.

Simma, Bruno (szerk.): The Charter of the United Nations. A Commentary. Second Edition, Oxford University Press, Vol. I, 2002.

Sipos Attila: A nemzetközi polgári repülés joga. ELTE Eötvös Kiadó, Budapest, 2018.

Sipos Attila: Az uni- és multilaterális szabályozói szerep a légi közlekedésben. Az egység illúziója. Ph.D. értekezés, 2017. november. Ph.D. értekezés védésének időpontja: 2018. szeptember 21.

Sulyok Gábor: A humanitárius intervenció elmélete és gyakorlata. Ph.D. értekezés, Miskolci Egyetem ÁJK, Doktori Iskola, Miskolc 2003.

Szalai Anikó: A fegyveres összeütközések hatása a nemzetközi szerződésekre. Doktori értekezés, Szegedi Egyetem ÁJK, Doktori Iskola, 2012.

Verdross, Alfred - Simma, Bruno: Universelles Völkerrecht. Theorie und Praxis. Duncker&Humblot, Berlin, 1984.

Wismann, Gerhard: A repülés története. Ikarosztól napjainkig. Táncsics Könyvkiadó, Budapest, 1964.

Zakariás Kinga Rita: Az emberi méltósághoz való alapjog. Összehasonlító jogi elemzés a német és a magyar alkotmánybírósági gyakorlat tükrében. Doktori értekezés, Pázmány Péter Katolikus Egyetem. Budapest, 2017.

6.2 Tanulmányok és könyvrészletek

Almond, Roncevert: Clearing the air above the East China Sea: The primary elements of Aircraft Defense Identification Zones. Harvard National Security Journal, Vol. 7, 2016.

Augustin, John V.: ICAO and the use of force against civil intruders. Thesis. Institute of Air and Space Law Faculty of Law, McGill University, 1988.

Bautista, Lowell - Amador, Julio III: Complicating the Complex: China's ADIZ. Research online University of Wollongong, 2013.

Beckman, Robert - Davenport, Tara: The EEZ Regime: Reflections after 30 years. LOSI Conference papers, 2012.

Blake, Duncan P. - Henderson, Ian S.: Military use of civil registered aircraft. 36 Annals of Air and Space Law (2011).

Blutman László: Nemzetközi szokásjog: régi dilemmák és új fejlemények. Közjogi Szemle 4. szám 2012.

Bourbonnière, Michel - Haeck, Louis: Military Aircraft and International Law: Chicago opus 3. Journal of Air Law and Commerce, 2001.

Bruhács János: Jus contra bellum – Glosszák az erőszak nemzetközi jogi tilalmához. In: Acta Univesitatis Szegediensis: Acta juridica et politica. Tom 77, 2014.

Buignion, Francois: *Jus ad belum, jus in bello* and non-international armed conflicts. ICRC, 2006.

Calkins, Nathan G. Jr.: The Contiguous Air Space Zone in international law by John Taylor Murchison. Book review. Journal of Air Law & Commerce, Vol. 24, 1957.

Cheng, Bin: The extraterrestrial application of International Law. Current Legal Problems, Stevens & Sons, London, 1965.

Cheng, Bin: The destruction of KAL Flight KE 007 and Article 3bis of the Chicago Convention. In: Air Worthy - Liber Amicorum Honouring Professor Dr. I.H. PH. Diederiks-Verschoor. Kluwer Law and Taxation, Deventer, Boston, 1985.

Cheng, Bin: Air Law. In: Encyclopedia of Public International Law. Max Planck Institute for Comparative Public Law and International Law. Oxford University Press, 1992.

Chronique des faits internationaux. Revue générale de droit international public (2016, 2017).

Cooper, John Cobb: Roman law and the maxim *cujus est solum* in international law. International air law, 1968.

Cuadra, Elizabeth: Air Defense Identification Zones: Creeping Jurisdiction in the Airspace. Virginia Journal of International Law, Vol. 18, 1977.

Csapó Zsuzsanna: Az első világháború és a légi hadviselés megjelenése. Lakúna a nemzetközi jog szövetében? Katonai Jogi és Hadijogi Szemle, 2. szám 2014.

Csapó Zsuzsanna: Drónok harca – kérdések keresztüztüében. Van-e szükség új nemzetközi szabályozásra? In: Csapó Zsuzsanna (szerk.): Emlékkötet Herczegh Géza születésének 85. évfordulójára. A Ius in bello fejlődése és mai problémái. Pécs, 2013.

Csatlós Erzsébet: Az egyoldalú állami aktusok nemzetközi jogi helyzete. Miskolci Jogi Szemle 5. évfolyam 1. szám (2010).

Csatlós Erzsébet: Grotius és a *mare liberum* koncepciója. Jogtörténeti Szemle 3. szám, 2012.

De Luca, Anne: L'emploi de la force aérienne contre les aéronefs civils. Du terrorisme aérien à la légitime de défense. ASPJ Afrique & Francophonie – 3^e trimestre 2012.

Denaro, Jacob M.: States' jurisdiction in aerospace under international law. Journal of Air Law and Commerce Vol. 36, 1970.

Dinstein, Yoram: Air Warfare. In: Max Planck Encyclopedia of Public International Law. May 2010.

Dutton, Peter A.: Caelum Liberum: Air Defense Identification Zones outside Sovereign Airspace. American Journal of International Law, Vol. 103, 2009.

Ernszt Ildikó: ICAO, the Core Organization of Civil Aviation – as the main machinery of Security? Jura, a Pécsi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Karának tudományos lapja, 13. évf. 1. szám, 2007.

Ernszt Ildikó: Where Are You Heading, European Civil Aviation Security? Jogelméleti szemle 3. szám, 2007.

Farooq, Hassan: A legal analysis of the shooting of Korean Airlines flight 007 by the Soviet Union. Journal of air law and commerce, 1983-1984.

Fitzgerald, Gerald F.: The Use of Force against Civil Aircraft: The Aftermath of the KAL Flight 007 Incident. Canadian Yearbook on International Law 291, 1984.

Foont, Brian E.: Shooting down civilian aircraft: Is there an international law? Journal of Air Law and Commerce, Volume 72, Number 4, Fall (2007).

Franklin, Mark: Sovereignty and Functional Airspace Blocks. Air & Space Law, 32 no. 6. (2007).

Gajdos Máté - Fekete Csaba Zoltán: Rugalmas légtérhasználás új dimenzióban: A LARA. Repüléstudományi Közlemények, XXVIII. évfolyam, 1. szám, 2016.

Gál Gyula: Das Luftrecht des Fürsten: war Dancko Dankó? Miskolc Journal of International Law, Volume 1, No. 2. (2004).

Gál Gyula: Az égitestek jogi helyzete. Iustum Aequum Salutare VIII. 2. szám 2012.

Garraway, Charles: „To kill or not to Kill?” – Dilemmas on the use of force. Journal of Conflict & Security Law, Volume 14 Number 3 Winter 2009.

Gestri, Marco: The Chicago Convention and Civilian Aircraft in Time of War. In: The law of air warfare contemporary issues. Essential air and space law. Eleven International publishing, Utrecht, 2006.

Giemulla, Elmar - Kortas, Peter: Die internationale Zivilluftfahrt im Zeitalter der „Konfliktzonen“. Zeitschrift für Luft-, und Weltraumrecht, 64 ZLW 431 (2015).

Grad, Loïc: Le droit et l'exercice de la souveraineté dans l'espace aérien. Les Ateliers du CESA, 2006.

Guillaume, Gilbert: Les affaires touchant au droit aérien devant la Cour internationale de justice. In: Marietta Benkö-Walter Kroll: Luft- und Weltraumrecht im 21. Jahrhundert. Carl Heymans, Köln, 2001.

Hailbronner, Kay: Freedom of the Air and the Convention on the Law of The Sea. American Journal of International Law, Vol. 77, 1983.

Hailbronner, Kay: The legal regime of the airspace above the exclusive economic zone. Air & Space Law Vol. VIII, Number 1, 1983.

Hailbronner, Kay - Heilmann, Daniel: Aerial cases before International Courts and Tribunals. In: Max Planck Encyclopedia of Public International Law. March (2009).

Handeyside, Hugh: The Lotus principle in ICJ jurisprudence: Was the ship ever afloat? Michigan Journal of International Law, Volume 29, Issue 1, 2007.

Head, Ivan L.: ADIZ, International Law, and Contiguous Airspace. Alberta Law Review, 1964.

Henry, Etienne: The Sukhoi Su-24 Incident between Russia and Turkey. Russian Law Journal 8 (2016).

Hoffmann, Tamás: Dr. Opinio Juris and Mr. State Practice: The strange case of customary international humanitarian law. Annales Universitatis

Scientiarum Budapestinensis De Rolando Eötvös Nominatae Sectio iuridica
Tomus XLVII, Budapest, 2006.

Hornik, Jiri: Article 3 of the Chicago Convention. *Annals of Air & Space Law* 109 (2001).

Hörle, Tatjana: Shooting down a hijacked plane – the German discussion and beyond. *Criminal law and philosophy* (2009).

Hughes, William J.: Aerial intrusions by Civil Airliners and the use of force. *45 J.Air L.& Com.* 595, 1979-1980.

Kaiser, Stefan A.: The legal status of Air Defense Identification Zones: Tensions over the East China Sea. *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, 4/2014.

Kaiser, Stefan A.: Sovereignty in the Air: From National Security to the Single European Sky. *Annals of Air and Space Law* 35, no.1 (2010).

Kaiser, Stefan A.: Legal considerations about the loss of Malaysia Airlines Flight MH 17 in Eastern Ukraine. *Air & Space Law* 40, no. 2 (2015).

Kajtár Gábor: Szokatlan szokásjog – az instant szokásjogtól a grotiusi pillanatig. *Közjogi Szemle*, 1. szám, 2016.

Kajtár Gábor: Jus Cogens a 21. század nemzetközi jogában – az általános erőszaktilalom feltétlen alkalmazandósága. *Jogtudományi Közlöny* 7-8. szám, 2016.

Kardos Gábor: Mi is az a nemzetközi soft law? A Budapesti Eötvös Loránd Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Karának Actái. XXX. Kötet, ELTE ÁJTK Budapest, 1988.

Kardos Gábor: Támadás az emberi jogok ellen? A kettős felhasználású célpontok elleni támadás megítélésének néhány dilemmája. In: Csapó Zsuzsanna (szerk.): Emlékkötet Herczegh Géza születésének 85. évfordulójára. A *Ius in bello* fejlődése és mai problémái. Pécs, 2013.

Kecskés Gábor: A Nemzetközi Bíróság ítélkezési gyakorlata a környezeti tárgyú ügyekben. *Állam-, és Jogtudomány* 56 (3) 2015.

Kovács Péter: Emberi Jogok és humanitárius nemzetközi jog: versengés vagy kiegészítés? Föld-rész Nemzetközi és Európai Jogi Szemle, III. évfolyam 1-2 szám, 2010.

Kido, Masahiko: The Korean Airlines incident on September 1, 1983, and some measures following it. *Journal of Air Law and Commerce*, Volume 62, Issue 4, 1997.

Kis Kelemen Bence: Az élőpajzs és a humanitárius nemzetközi jog, avagy átültetheti-e a katonai szükségesség a humanitás elvének pajzsát? In: Béli Gábor – Kis Kelemen Bence – Mohay Ágoston – Szalayné Sándor Erzsébet (szerk.): Emlékkötet Herczegh Géza születésének 90. évfordulója alkalmából. *Studia Europaea*, Pécs, 2018.

Kyriakopoulos, Georges: Statut des espaces maritimes et regime juridique de la navigation aérienne. *Revue Générale de Droit International Public*, Tome 105/2, 2001.

Lamm Vanda: A kötelező nemzetközi bíraskodás kilenc évtizede. *Jog - Állam - Politika*, VI. évfolyam I. szám, 2014.

Lamont, Christopher K.: Conflict in the Skies: The Law of Air Defence Identification Zones. *Air & Space Law* 39, no. 3, 2014.

Lattmann Tamás: Fegyveres konfliktusok és az emberi jogok – miért nehéz kérdés? In: Elspeth Guild: Mikor bűncselekmény a háború? Biztonság és

európai emberi jogok: az egyéni jogok védelme szükséghelyzet és fegyveres összeütközés idején. L'Harmattan, Budapest, 2009.

Lee, Jae Woon: Tension on the Air: The Air Defense Identification Zones on the East China Sea. *Journal of East Asia and International Law*, Vol. 7. Issue 1, 2014.

Legal remedies for downing MH-17. White Paper by Public International Law & Policy Group and VU University Amsterdam, 2016.

Linnan, David K.: Iran Air Flight 655 and Beyond: Free Passage, Mistaken Self-defence, and State Responsibility, 16 *Yale J. Int'l L.* 245 (1991).

Macbrayne, Sheila F.: The right of innocent passage. *International Air Law*, *McGill Law Journal*, 1954-1955.

Majid, Amir A.: Treaty Amendment Inspired by Korean Plane Tragedy: Custom Clarified or Confused. *German Yearbook of International Law*, Vol. 29, 1986.

Milanovic, Marko: A norm conflict perspective on the relationship between international humanitarian law and human rights law. *Journal of Conflict & Security Law*, Volume 14 Number 3 Winter 2009.

Milde, Michael: Interception of Civil Aircraft vs. Misuse of Civil Aviation (Background of Amendment 27 to Annex 2). *Annals of Air and Space Law*, Vol XI. (1986).

Milde, Michael: United Nations Convention on the Law of the Sea – Possible Implications for International Air Law. *Annals of Air and Space Law*, Vol. VIII, 1983.

Missoffe, Serge: Le statut juridique de l'aéronef militaire. Recueils de la Société Internationale de Droit Penal Militaire et de Droit de la Guerre, 37 (1963).

Mohay Ágoston: A humanitárius jog alkalmazási határainak egyes kérdései – európai bírói fórumok szemszögéből. JURA 2. szám, 2017.

Moussa, Jasmine: Can jus ad bellum override jus in bello? Reaffirming the separation of the two bodies of law. International Review of the Red Cross, Volume 90 Number 872, December, 2008.

Murchison, John Taylor: The Contiguous Airspace Zone in International Law. Thesis Presented to the Faculty of Graduate Studies McGill University for the Degree of LLM, 1955.

Müller, Lukas Frederik: Identifying German approaches to terror – How the Constitution shapes legislation allowing the shooting down of a hijacked plane. 19 German Law Journal No. 1, 2018.

Major Phelps II, John T.: Aerial intrusions by civil and military aircraft in time of peace. Military Air Review, 1985.

Nagy Károly: Önvédelem és jogos védelem a mai nemzetközi jogban. In: Acta Universitatis Szegediensis: Acta juridica et politica. (3) 1990.

Ölcer, F. Pinar: The downing of MH17: Fact-finding and constructing a legal response. Air & Space Law 42, no. 2 (2017).

Piris, Jean-Claude: L'interdiction du recours à la force contre les aéronefs civils, l'amendement de 1984 à la Convention de Chicago. In: Annuaire français de droit international. Volume 30, 1984.

Polkowska, Malgorzata: State sovereignty in the Airspace: An Old Notion in a New Reality. Annals of Air and Space Law Vol. XXXVI (2011).

Ratner, Steven R.: The Gulf of Sidra incident of 1981: The study of the lawfulness of peacetime aerial engagements. *Yale Journal of International Law* 59, 1984.

Roach, J. Ashley: Air Defence Identification Zones. In: *Max Planck Encyclopedia of Public International Law [MPEPIL]*. 2012.

Robertson, Horace B.: The status of civil aircraft in armed conflict. *Israel Yearbook on Human Rights* (1997).

Ronzitti, Natalino: The Codification of Law of Air Warfare. In: *The law of air warfare contemporary issues. Essential air and space law*. Eleven International publishing, Utrecht, 2006.

Sassoli, Marco – Cameron, Lindsey: The Protection of Civilian Objects – Current State of the Law and Issues *de lege ferenda*. In: *The law of air warfare contemporary issues. Essential air and space law*. Eleven International publishing, Utrecht, 2006

Schafter, Oscar: The right of state to use armed force. *Michigan Law Review* 1620, 1983-1984.

Schmitt, Michael N.: Human Shields in international Humanitarian Law. *Israel Yearbook on Human Rights*, 38 (2008).

Schmitt, Michael N: Air Warfare. In: *The Oxford Handbook of International Law in Armed Conflict*. Oxford University Press, 2014.

Schönvald, Lars: Der Abschuss von Zivilflugzeugen als ultima ration zur Abwehr von sogenannten Renegades aus völkerrechtlicher Sicht. *Archiv des Völkerrechts* 50. Bd. , No: 1 März, 2012.

Shrewsbury, Stephen M. Maj: September 11th and the Single European Sky – Developing Concepts of Airspace Sovereignty. The Department of the Air Force, 14. Aug 2002.

Sipos Attila: A légtér jogi státusza és használata. Jogelméleti Szemle, 1. szám 2016.

Sipos Attila: A polgári légi jármű státusza. Repüléstudományi Közlemények, 3. szám 2017.

Sloane, Robert D.: The Cost of Conflation: Preserving the Dualism of Jus ad Bellum and Jus in Bello in the Contemporary Law of War. Yale Journal of International Law, Volume 34, issue 1, 2009.

Sulyok Gábor: A terrorcselekmény elkövetéséhez használt polgári légi jármű lelövésének nemzetközi jogi és alkotmányjogi megítélése. Fundamentum 3. szám, 2005.

Sulyok Gábor: A terrorcselekmények elkövetéséhez használt polgári légi jármű lelövésének alkotmányjogi megítélése az új szabályozási környezetben. In: Bartkó Róbert (szerk.): A terrorizmus elleni küzdelem aktuális kérdései a XXI. században. Gondolat Kiadó, Budapest, 2019.

Suarez, Suzette V.: Korean Air Lines Incident (1983). In: Max Planck Encyclopedia of Public International Law [MPEPIL]. December 2007.

Valki László: A szeptember 11-i terrortámadás és a nemzetközi jog. In: Válaszok a terrorizmusra avagy van-e út az afganisztáni „vadászattól” a fenntartható globalizációig. SVKH – CHARTAPRESS, Budapest, 2002.

Varga Béla - Tóth József: A széndioxid, mint legfőbb „ellenség”, avagy mi az ICAO által létrehozott „CORSIA” szerepe ebben a harcban. Repüléstudományi Közlemények, XXXIX. évfolyam 3. szám 2017.

Varga Réka: Collective responsibility for war crimes? Pázmány Law Working Papers, Nr. 04, 2013.

Verguet, Hervé: Espace et droit aérien. Défense nationale, revue mensuelle, février 2001.

Wouters, Jan-Verhoeven - Verhoeven, Sten: State aircraft. In: Max Planck Encyclopedia of Public International Law [MPEPIL]. July 2008.

Williams, Andrew S.: The Interception of Civil Aircraft Over the High Seas in the Global War on Terror. Air Force Law Review, Vol. 73., 2007.

Xiaofeng, Ren - Senior Colonel Cheng Xizhong: A Chinese Perspective. Marine Policy, Vol. 29, 2005.

Zheng, Pai: Justifications and limits of ADIZs under Public International Law. 14 Issues in Aviation Law & Policy 183 (2015).

6.3 Normatív részek

6.3.1 Magyar jogszabályok és nemzetközi szerződések

1921. évi XXXIII. törvénycikk az Északamerikai Egyesült Államokkal, a Brit Birodalommal, Franciaországgal, Olaszországgal és Japánnal, továbbá Belgiummal, Kínával, Kubával, Görögországgal, Nikaraguával, Panamával, Lengyelországgal, Portugáliával, Romániával, a Szerb-Horvát-Szlovén Állammal, Sziámmal és Cseh-Szlovákországgal 1920. évi június hó 4. napján a Trianonban kötött békeszerződés becikkelyezéséről.

1936. évi XXVIII. törvény a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó 1929. évi varsói nemzetközi egyezmény becikkelyezéséről.

ENSZ Alapokmány kihirdetve Magyarországon 1956. évi I. törvényben.

A légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló Tokióban, az 1963. évi szeptember hó 14. napján kelt Egyezmény kihirdetéséről szóló 1971. évi 24. törvényerejű rendelet.

A nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény és az annak módosításáról szóló jegyzőkönyvek kihirdetéséről szóló 1971. évi 25. törvényerejű rendelet. Az Egyezmény függelékeinek kihirdetésére a 2007. évi XLVI. törvénnyel valamint a 2009. évi LXXXVIII. törvénnyel került sor.

Nemzetközi Légijáratok Átmenő Forgalmáról szóló Megállapodás (IASTA) kihirdetéséről szóló 1973. évi 15. törvényerejű rendelet.

Montreáli Egyezmény a polgári repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről szóló 1971. szeptember 23-án elfogadott egyezmény kihirdetve Magyarországon a 1973. évi 17. törvényerejű rendeletben.

ENSZ Tengerjogi Egyezmény. No. 31363 UN Treaty Series Volume 1833 I-31363 (UNCLOS 1982) – nincs kihirdetve Magyarországon.

H/5558. számú országgyűlési határozati javaslat (2001) az Egyesült Nemzetek Montego Bayben, 1982. december 10-én aláírásra megnyitott Tengerjogi Egyezménye megerősítéséről, valamint XI. Részének végrehajtásával kapcsolatos, New Yorkban, 1994. július 24-én aláírásra megnyitott Megállapodáshoz történő csatlakozásról.

A szerződések jogáról szóló, Bécsben az 1969. évi május hó 23-án napján kelt szerződés kihirdetéséről szóló 1987. évi 12. törvényerejű rendelet.

A háború áldozatainak védelmére vonatkozóan Genfben 1949. augusztus 12-én kötött Egyezmények I. és II. kiegészítő Jegyzőkönyvének kihirdetéséről szóló 1989. évi 20. törvényerejű rendelet.

Az EUROCONTROL Egyezményhez - módosításaihoz és függelékeihez -, továbbá az Útvonalhasználati Díjakról szóló Sokoldalú Megállapodáshoz történt csatlakozás kihirdetéséről szóló 19/1993. (I. 29.) Korm. rendelet.

A légitársaságokról szóló 1995. évi XCVII. törvény.

Daytoni békemegállapodás. The General Framework Agreement for Peace in Bosnia Hercegovina. Párizs, 1995. december 14.

A magyar légtér igénybeviteléről szóló 4/1998. (I.16.) Korm. rendelet.

A Montrealban, 1999. május 28-án kelt, a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló Egyezmény kihirdetéséről szóló 2005. évi VII. törvény.

2000/17. Nemzetközi Szerződés a külügyminisztertől: a hadrakelt fegyveres erők sebesültjei és betegei helyzetének javítására vonatkozóan Genfben, 1949. augusztus 12-én kelt Egyezmény.

2000/18. Nemzetközi Szerződés a külügyminisztertől: a tengeri haderők sebesültjei, betegei és hajótöröttei helyzetének javítására vonatkozóan Genfben, 1949. augusztus 12-én kelt Egyezmény.

2000/19. Nemzetközi Szerződés a külügyminisztertől: a hadifoglyokkal való bánásmódra vonatkozóan Genfben, 1949. augusztus 12-én kelt Egyezmény.

2000/20. Nemzetközi Szerződés a külügyminisztertől: a polgári lakosság háború idején való védelmére vonatkozóan Genfben, 1949. augusztus 12-én kelt Egyezmény.

Chicagói Egyezmény 3bis cikkének kihirdetéséről szóló 2007. évi X. törvény.

A Közép-európai Funkcionális Légtérblokk létrehozásáról szóló Megállapodás kihirdetéséről szóló 2011. évi LXV. törvény.

A szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény.

Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény.

56/2016. (XII. 22.) NFM rendelet a Magyarország légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól.

US. Electronic Code of Federal Regulations Title 14: Aeronautics and Space PART 99 – Security Control of Air Traffic, 2019.

U.S. Code: Title 49. TRANSPORTATION (2019).

6.3.2 EU jog

A Tanács és az Európai Unió tagállamai kormányainak a tanács keretében ülésező képviselői által elfogadott határozat (2007. április 25.) egyrészt az Európai Közösség és tagállamai, másrészt az Amerikai Egyesült Államok közötti légiközlekedési megállapodás aláírásáról és ideiglenes alkalmazásáról, az Európai Unió Hivatalos Lapja L134, 50. évfolyam, 2007. május 25.

A Bizottság 923/2012/EU Végrehajtási Rendelete (2012. szeptember 26.) a közös repülési szabályok és a léginavigációs szolgáltatásokra és eljárásokra vonatkozó működési rendelkezések meghatározásáról, valamint az

1035/2011/EU végrehajtási rendelet és az 1265/2007/EK, az 1794/2006/EK, a 730/2006/EK, az 1033/2006/EK és a 255/2010/EU rendelet módosításáról.

Az Európai Parlament és a Tanács 421/2014/EU Rendelete (2014. április 16.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK irányelvnek egy egységes globális piacialapú intézkedés nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátásokra való alkalmazásáról rendelkező nemzetközi megállapodás 2020-ig történő végrehajtására tekintettel történő módosításáról.

6.3.3 Az ENSZ légijogi tárgyú határozatai és határozat-tervezetei

UNGA Resolution 927 (1955) of 14 December 1955: Question of the Safety of Commercial Aircraft Flying in the Vicinity of, or Inadvertently Crossing, International Frontiers.

United Nations Security Council Draft Resolution S/15966, 8 September 1983 (Australia, Canada, Fiji, France, Japan, Malaysia, Netherlands, New Zeland, United Kingdom, United States). KAL-007.

UNSC Resolution 616 (1988) of 20 July 1988: Islamic Republic of Iran-USA.

UNSC Resolution 1067 (1996) of 26 July 1996: Shooting down of two civil aircraft on 24 February 1996.

UNSC Resolution 2166 (2014) of 21 July 2014: Letter from the Permanent Representative of Ukraine.

6.4 Nemzetközi Bíróság és Állandó Nemzetközi Bíróság érdemi ítéletei és tanácsadó véleményei (időrendben)

Lotus-ügy: Affaire du «Lotus», Recueil des arrêts, publications de la cour permanente de justice internationale Série A – No 10, Le 7 septembre 1927.

Korfu-szoros ügy (Egyesült Királyság v. Albánia). 1949: I.C.J. Reports 1949. 4. o.

Északi-tengeri kontinentális talapzat ügye (Német Szövetségi Köztársaság v. Dánia) (Német Szövetségi Köztársaság v. Hollandia) ICJ érdemi ítélet 1969. február 20. I.C.J. Reports 1969. 3. o.

Nicaraguai és ellene irányuló katonai és félkatonai tevékenységek ügye, (Nicaragua v. Egyesült Államok) érdemi ítélet 1986. június 27. I.C.J. Reports 1986. 14. o.

Lockerbie-i légi incidens (Líbia v. Egyesült Államok, Líbia v. Egyesült Királyság) ítélet 1998. február 27. I.C.J. Reports 1998. 115. o.

A megszállt palesztin területen egy fal építésének jogi következményeiről szóló, 2004. július 9-i tanácsadó vélemény. I.C.J. Reports 2004. 136. o

Kongó területén való fegyveres tevékenységek (Kongói Demokratikus Köztársaság v. Uganda) érdemi ítélet 2005. december 19. I.C.J. Reports 2005. 168. o.

A nukleáris fegyverekkel való fenyegetésnek vagy ezek alkalmazásának jogszerűségéről szóló 1996. július 28-i tanácsadó vélemény. I.C.J. Reports 1996. 226. o.

Olajfúrótorony-ügy (Egyesült Államok v. Irán) érdemi ítélet 2003. november 6. I.C.J. Reports 2003. 161. o.

A népirtás megelőzéséről és megtorlásáról szóló egyezmény alkalmazhatóságának ügye (Bosznia-Hercegovina v. Szerbia és Montenegró) érdemi ítélet 2007. február 26. I.C.J. Reports 2007. 43. o.

Nemzetközi Bíróság előtti egyéb légijogi ügyekhez kapcsolódó beadványok

Az Egyesült Államok légi járművével és személyzetével Magyarországon való bánásmód (Egyesült Államok v. Magyar Népköztársaság, Egyesült Államok v. Szovjetunió), ICJ 1954.

Bolgár légi incidens ügy (Izrael v. Bulgária). ICJ, 1955. július 27.

Bolgár légi incidens ügy (Egyesült Királyság v. Bulgária). ICJ, 1955. július 27.

Bolgár légi incidens ügy (Egyesült Államok v. Bulgária). ICJ, 1955. július 27.

Perzsa-öböl feletti légi incidens ügy (Irán v. Egyesült Államok). ICJ, 1988. július 3.

Légi permetezés ügy (Ecuador v. Kolumbia). Ecuador beadványa, 2009. április 28.

Légi permetezés ügy (Ecuador v. Kolumbia). Kolumbia ellenbeadványa, 2010. március 29.

Terrorizmus finanszírozása és faji megkülönböztetés Ukrajnában (Ukrajna v. Oroszországi Föderáció). Nemzetközi Bíróság előtt való eljárás kezdeményezéséről szóló beadvány (Ukrajna). 2017. január 16.

6.5 Egyéb bírósági ítéletek

Garcia és M.A. Garza ügy: Reports of International Awards – recueil des sentences arbitrales Teodoro Garcia and M.A Garza United Mexican States v. United States of America Volume IV 119-1343, December 1926.

Palmas-szigetek ügye: Reports of International Arbitral Awards Recueil des Sentences Arbitrales Island of Palmas case (Netherlands v. USA) VOLUME II pp. 829-871. 4 April 1928.

„I’m Alone” ügy: Reports of International Arbitral Awards S.S. „I’m Alone” (Canada, United States) 30 June 1933 and 5 January 1935 Volume III 1609-1618.

Kubai légi incidens ügy: Inter-American Commission on Human Rights Organization of American States. Report No. 86/99 Case 11.589 Armando Alejandro Jr., Carlos Costa, Mario De La Pena, and Pablo Morales Cuba September 29, 1999.

Az Európai Unió Bírósága C-366/10 sz., Air Transport Association of America és társai kontra Secretary of State for Energy and Climate Change ügyben 2011. december 21-én hozott ítélete. HL C 49., 2012.2.18., 7. o.

Német Alkotmánybíróság ítélete a légi közlekedés-védelmi törvényről: Judgment of the First Senate of 15 February 2006 on the basis of the oral hearing of 9 November 2005 – 1 BvR 357/05.

Lengyel Alkotmánybíróság ítélete: Judgement of 30th September 2008, K 44/07. Permissibility of shooting down a passenger aircraft in the event of a danger that it has been used for unlawful acts, and where state security is threatened.

6.6 Egyéb dokumentumok (időrendben)

The Continental Shelf and related subjects by Mr. J.P.A François Special Rapporteur Doc. A/CN.4/60 (French only). Extract from the Yearbook of the International Law Commission, Vol II., 1953.

United Nations Conference on the Law of the Sea, Geneva Switzerland 24 February to 27 April 1958. The Law of the Air and the Draft Articles Concerning the Law of the Sea. Adopted by the International Law Commission at its Eighth Session, A6CONF.13/4 38, 1958.

Resolutions and Minutes ICAO Assembly Nineteenth Session (Extraordinary) DOC 961 A19-Res. Min. 1973.

ICAO DOC 9426-AN/924 Air Traffic Services Planning Manual ATSPM Doc. 9426. First (Provisional) Edition 1984.

ICAO Doc 9437 A25-Res., P-Min. Assembly 25th Session (Extraordinary) Montreal, 24 April - 10 May 1984, Plenary Meeting Resolutions and Minutes.

ICAO Doc 9438, A25-EX Assembly 25th Session (Extraordinary) Montreal, 24 April - 10 May 1984, Executive Committee Meeting Resolutions and Minutes.

ICAO Secretariat Study on United Nations Convention Law of the Sea - implications, if any for the Chicago Convention Doc. no LC/26-WP/5-1. 1987.

ICAO Secretariat Study on „civil/state aircraft” (presented by the Secretariat) LC/29-WP/2-1. 1993.

ICAO Council misuses of civil aviation (request from Cuba) C-WP/10588. 25/2/97.

Az államok nemzetközi jogi jogsértés miatti felelősségéről szóló cikktervezetek. Kommentár. (2001).

Statement of Interdiction Principles (PSI). 2003.

Umweltbundesamt Environmental Research of the Federal Ministry of the Environment, Nature Conservation and Nuclear Safety: External costs of aviation, 2003.

A nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény 2. függeléke Repülési szabályok. Tizedik kiadás, július 2005.

ICAO Doc 9734 AN/959 Safety Oversight Manual Part A. Second Edition, 2006.

The Commander's Handbook on the law of naval operations. NWP 1-14M, Edition August 2017.

European Air Navigation Planning Group (EANPG) Flexible use of airspace (FUA) Task force Third Meeting. Paris, 10 to 11 February 2009. FUA TF/3 – IP/03 16 January 2009.

A nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény 6. függeléke: a légi jármű üzemeltetése. I. rész. Nemzetközi kereskedelmi légiszállítás. Kilencedik kiadás, július, 2010.

Announcement of the Aircraft Identification Rules for the East China Sea Air Defense Identification Zone of P.R.C. 2013.

A nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény 15. függeléke: légiforgalmi tájékoztató szolgálatok. Tizennegyedik kiadás, július, 2013.

Formation and evidence of customary international law. Elements in the previous work of the International Law Commission that could be particularly relevant to the topic: Memorandum of the Secretariat A/CN.4/659. International Law Commission, Sixty-fifth Session, Geneva 5 May - 7 June and 8 July - 9 August 2013.

Bizottsági Szolgálati Munkadokumentum a Hatásvizsgálat Összefoglalása, amely a következő dokumentumot kíséri: Javaslat az Európai Parlament és Tanács Irányelve az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK irányelvnek a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátásokra vonatkozó egységes globális piacialapú intézkedés alkalmazásáról rendelkező nemzetközi megállapodás 2020-ig történő létrehozására való tekintettel történő módosításáról. SWD (2013) 431 Final, Brüsszel, 2013.10.16.

NATO Regulations for aircraft operating as general air traffic (GAT) in the Balkans (NATO SPINS). April 3, 2014.

ICAO State letter. Subject: safety and security of civil aircraft operating in airspace affected by conflict Ref.: AN 13/4.2-14/59 24 July 2014.

US Federal Aviation Administration (FAA): January 8, 2015 Aeronautical Information Manual (AIM) Chapter 5 Section 6: National Security and Interception Procedures.

US Federal Aviation Administration FAA Compliance and Enforcement Program Order 2150.3B CHG, 2015.

ICAO LC/36-WP62-6. Working paper. Legal Committee 36th Session. State/civil aircraft definition and its impact on aviation (Presented by Poland, Bulgaria, the Czech Republic, Cyprus, Greece, Lithuania, Romania, Slovakia, Slovenia and Hungary). 29/9/2015.

UNGA A/71/1042. Investigation into the conditions and circumstances resulting in the tragic death of Dag Hammarskjöld and of the members of the party accompanying him. 5 September 2017.

Aviation Benefits - IHLG 2017.

Aviation Benefits without Borders - ATAG 2018.

ICAO: Middle East Air Navigation Plan. February, 2018.

Open letter to the ICAO Council Vienna from Stay Grounded Network signed by more than 130 civil society organisations. 26th of October 2018.

ICAO Doc. 10084 Risk Assessment Manual for Civil Aircraft operations over on near Conflict Zones. Second Edition, 2018.

Elektronikus AIP: Egyesült Államok, Dél-Korea, Japán (2019).

7. Rövidítések jegyzéke⁷¹⁹

ADIZ: Air Defense Identification Zone. Légvédelmi azonosítási övezet.

AIP: Aeronautical Information Publication. Légiforgalmi Tájékoztató Kiadvány. Az ICAO által meghatározott kiadvány, amely a léginavigációhoz szükséges legfontosabb légiforgalmi információkat tartalmazza. Azért készült, hogy minden nélkülözhetetlen szabályt, eljárást és egyéb információt magába foglaljon a légtérben közlekedő légi járművek számára.

AIS: Aeronautical Information Services. Légiforgalmi tájékoztató szolgálat. A meghatározott szabályozási területen belül létrehozott, a légi közlekedés biztonságához, rendszerességéhez és hatékonyságához szükséges légiforgalmi tájékoztatások és adatok biztosításáért felelős szolgálat.

ATC: Air Traffic Control. Légiforgalmi irányító szolgálat: olyan szolgálat, amelynek feladatai a következők: a) összeütközések megelőzése: — légi járművek között, és — a munkaterületen a légi jármű és akadályok között; és b) gyors és rendezett légi forgalom biztosítása.

ATS: Air Traffic Services. Légiforgalmi szolgálatok. A különféle repüléstájékoztató szolgálatok, riasztószolgálat, légiforgalmi tanácsadó szolgálat és légiforgalmi irányító (ATC) szolgálat (körzeti, bevezető és repülőtéri irányító szolgálatok).

CADIZ: Kanada által létrehozott ADIZ.

Controlled Airspace: Ellenőrzött légtér: ahol légiforgalmi irányítás működik.

⁷¹⁹ Forrás: Az Európai Parlament és a Tanács 549/2004/EK rendelete (2004. március 10.) az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról (keretrendelet) EGT vonatkozású szöveg; 1995. évi XCVII. törvény a légiközlekedésről; 56/2016. (XII. 22.) NFM rendelet a Magyarország légtérében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól; 26/2007. (III. 1.) GKM-HM-KvVM együttes rendelet a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről; PALIK (szerk): i.m. 45-47. o. <https://ais.hungarocontrol.hu/aip/> (2019. április 12.)

EASA: European Aviation Safety Agency. Európai Repülésbiztonsági Ügynökség. Székhelye Kölnben van.

FIR: Flight Information Region. Repüléstájékoztató Körzet. Meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül repüléstájékoztató szolgálatot és riasztószolgálatot látnak el.

GAT: General Air Traffic. Általános légi forgalom. A légi járművek ICAO összhangban végrehajtott mozgásainak összessége.

ICAO: A Nemzetközi Polgári Repülésről szóló 1944. évi Chicagói Egyezményvel létrehozott Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet. ENSZ szakosított intézmény. Székhelye Montreal.

IFR: Instrument Flight Rules. A műszeres repülési szabályok jelölésére használt rövidítés. Az IFR-szabályokkal történő repüléshez a légi járműnek rendelkeznie kell meghatározott műszerekkel és navigációs berendezésekkel.

KADIZ: Dél-Korea által létrehozott ADIZ.

MANPAD: Man-portable Air Defence System. Gyalogosan hordozható légvédelmi rakétarendszer.

NOTAM: Notice to Airmen. Bármely légiforgalmi berendezés, szolgálat, eljárás létesítéséről, állapotáról, változásáról, vagy veszély fennállásáról szóló értesítés, amelynek idejében való ismerete elengedhetetlenül szükséges a repülésben érdekelt személyzet részére, és amelyek szétosztása távközlési eszközökkel történik.

OAT: Operational Air Traffic. Műveleti légiforgalom, amelyet állami légi járművek a GAT szabályoktól eltérően hajtanak végre.

TRA: Temporary Restricted Area. Időszakosan korlátozott légtér: meghatározott kiterjedésű légtér, amelyben állami légi járművel olyan repülési tevékenység zajlik, amely veszélyt jelenthet az adott tevékenységben részt nem vevő légi járművek számára.

Uncontrolled airspace: Nem ellenőrzött légtér: ahol repüléstájékoztató szolgálat igénybevételével a légi járműnek a vezetője saját felelősségére közlekedik.

VFR: Visual Flight Rules. A látvarepülési szabályok jelölésére használt rövidítés. A VFR szerinti repülések általában földön lévő tereptárgyak, földrajzi helyek alapján történik.

8. A szerző tudományos munkái

Papp Z.: Az Európai Ombudsman jogállása az Európai Unió intézményrendszerében. *ELTE Jogi Továbbképző Intézet Szakdolgozat. Budapest, 2008.*

Németh J., Papp Z.: Az EU Stabilitási Eszköz Programja és a szakértői támogatás hazai vonatkozásai. *Európai Tükör* 15/3, 2010. 83-93. o.⁷²⁰

Papp Z.: A Montreali Egyezmény és az Európai Unió légiközlekedési felelősségi tárgyú rendeletei viszonyrendszerének néhány aktuális kérdése. *Iustum Aequum Salutare* 9/2, 2013. 281-299. o.

Papp Z.: A légtér-szuverenitás néhány nemzetközi jogi kérdése Ciprus vonatkozásában az Egyesült Királyság bírósági esetjoga fényében. *Miskolci Jogi Szemle* 8/2, 2013. 117-136. o.

Papp Z.: Az Európai Bíróság ítélete az Európai Unió légi közlekedésre vonatkozó kibocsátáskereskedelmi rendszeréről. Az EU (területi) joghatósága, az uniós másodlagos jogi aktusok területen kívüli hatálya. *JeMa (Jogesetek Magyarázata)* 2. szám 2014. 101-110. o.

Papp Z.: Air Defense Identification Zone (ADIZ) in the light of Public International Law. *Journal of International and European Law (Pécs)*, II. 2015. 28-54. o.

Papp Z.: States' interpretation of the rules of international law regarding the use of force against civil aircraft in cases before the International Court of Justice. *Pázmány Law Working Papers*, Nr. 13. 2016. 1-16. o.

Arnold I., Papp Z., Arnold K.: The difficult present and uncertain future of the Single European Sky Network Manager: The challenges we are facing and why they matter. *Air & Space Law* 42/2. 2017. o. 185–213. o.⁷²¹

Megjelenés alatt:

Papp Z.: Az MH-17 légi járat lelövésének nemzetközi jogi megítélése a nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény tükrében. Debreceni Jogi Műhely. (Lektorálás alatt)

⁷²⁰ Saját hozzájárulás: 83-88. o.

⁷²¹ Saját hozzájárulás: 30%