

A történelem során hosszú időn keresztül volt kézenfekvő megoldás az egyes közösségek számára élőhelyük határainak fizikai akadályokkal történő védelme. Az őskori csapdáktól és vermektől kezdve a limesen, Nagy Falon, gyepűn és végvárrendszeren át a műszaki zárig. Ezek voltak hivatva megakadályozni a területre engedély nélküli bejutást. A repülés elterjedésével azonban egyszerre értelmetlenné váltak ezek a védelmek. A földfelszín és a KÁRMÁN-vonal közti óriási tér akkora, hogy egyetlen ország sem képes olyan műszaki akadályrendszert létrehozni, ami minden behatolási kísérletet képes lenne megakadályozni. Így nem maradt más, mint a légi határok aktív őrizete és a légi határokon átlépő forgalomnak speciális ellenőrzési módjainak bevezetése.

### **A repülés történetéről**

Az embert feltehetően az első madár vagy más repülő lény látványának megpillantásától kezdve űzi az a vágy, hogy maga is a levegőbe emelkedjen. Az első komolyabb, repüléssel kapcsolatos kísérletekre egy ötezer éves görög mítosz utal, miszerint apa és fia, DAIDALOSZ és IKAROSZ saját maguk készítette siklósárnyakkal kíséreltek meg átjutni Kréta szigetéről a kontinensre, így megszökni Kréta királya elől. A történet szerint a szökési kísérletben IKAROSZ életét vesztette, DAIDALOSZ azonban sikerrel járt.<sup>1</sup> A mítosz valóság-alapjának létezése máig tisztázatlan. Az egymásnak ellentmondó forrásokban közös pont, hogy DAIDALOSZ feltaláló volt és ő fejlesztette ki például az állítható felületű trapézvitorlát. Athénból elmenekült, mivel gyilkosság miatt elítélték, ezután több városban épített közüzemet. Neki tulajdonítják a minotaurusz labirintusát is, egy ideig Krétán tartózkodott, majd onnan a király elől megszökött, szökés közben fia, IKAROSZ meghalt.<sup>2</sup> Amennyiben elfogadjuk, hogy szökést – részben vagy egészben – siklórepüléssel hajtották végre, akkor ez az első ismert olyan eset, amikor valaki légi úton lépte át – ráadásul engedély nélkül - egy állam határát, kivonva így magát annak joghatósága alól, egy természeti akadályt is leküzdve egyúttal.

Az ókortól kezdve DAIDALOSZon kívül számos feltalálót foglalkoztatott a repülés, azonban nagyon hosszú ideig tévúton járva főleg a madarak utánzásában látták a megoldást, emiatt a csapkodósárnyas repülőgépek, az ornitopterek korának csak a XX. század elején alkonyult be végleg. Az eltérő megoldást keresők erőfeszítéseinek eredményeként 1783.IX.19-én Versailles-ban felszállt az első léggömb<sup>3</sup> is, így az első, dokumentáltan sikeres repülés nem szárnyak révén történt. Egyes álláspontok szerint az áttöréshez azért kellett a felvilágosodás megerősödéséig várni, mert az egyház Európában erősen szembehelyezkedett a repülésre irányuló kutatásokkal. Teológusok úgy hirdették, az égbe emelkedés nemcsak a testi épséget, de a lelket magát is veszélybe sodorja.<sup>4</sup> Azokat a feltalálókat, tudósokat, akik ebben az időszakban a repülés ember számára lehetővé tételével foglalkoztak, többek között Roger BACON, Nicolaus ORESMUS, HOHENSTAUF Frigyes és Leonardo da VINCI, eretnesség gyanúja és ellenszenv lengte körül.<sup>5</sup> Mégis, minden ellenállással szemben, számos sikertelen, gyakran sérüléssel és halállal járó kísérlet után 1903.XII.17-én Orville és Wilbur WRIGHT Kitty HAWK nevű (munkanevén WRIGHT Flyer I) merevszárnyú repülőgépe 39 métert repült 12 másodperc alatt, majd ugyanaznap a negyedik felszállásra már 259 métert 59 másodperc alatt.<sup>6</sup> Annak ellenére, hogy a léggömb segítségével hamarabb valósult meg a repülés, sőt az első kormányozható léghajó már 1852-ben elkészült,<sup>7</sup> napjaink repülését a merevszárnyú aeroplánok dominálják. Habár nem zárható ki teljesen, hogy a legújabb anyagok és eljárások visszahozzák a léghajók versenyképességét.

### **A légi személyszállítás az első repüléstől a fapados légtársaságokig**

Gyakorlatilag már az első, mitikus repülés is azt a célt szolgálhatta, hogy embereket juttasson át egyik államból a másikba, leküzdve egy egyébként nehezen áthatolható természeti akadályt is. A repülésnek a legnagyobb előnye ugyanis az, hogy a természeti akadályokat nem kell leküzdenie. Olyan mesterséges akadályok sem állítják meg, mint az emberek emelte falak, sáncok, erődök vagy éppenséggel szögesdrótból készült kerítések, aknamezők, államhatárok. A repülő szerkezetben ülő személy kényelmesen megfigyelheti az alatta fekvő területeket, elmenekülhet üldözői elől vagy éppenséggel magasból támadhat rájuk. Már az első hőléggömböket is igyekeztek katonai célokra felhasználni, 1794.VI.26-án a Fleurus-i csatában a franciák először vetettek be hőléggömböt, a l'Entreprenant (A Vállalkozó) nevűt és sikeresen figyelték meg vele a koalíciós erők hadmozdulatait, majd az ütközetet megnyerték.<sup>8</sup> Az első világháborúban a németek merev törzsű léghajókkal, a zepelinekkel bombázták Londont, Párizst és Belgiumot, a merevszárnyú repülőgépek pedig a háború végére főfegyvernemmé váltak.<sup>9</sup> A katonai alkalmazás mellett már az első világháborút megelőzően megjelent a légi személyszállítás. 1910-ben a világ első légitársasága, a német Deutsche Luftschiffahrts-AG (DELAG) végzett először kereskedelmi légiutas-szállítási tevékenységet.<sup>10</sup> A ZEPPELIN gróf nevével fémjelzett társaság 1930-ra már interkontinentális nemzetközi légi járatokat is üzemeltetett.<sup>11</sup>

Az egyik léghajó, a Hindenburg katasztrófája és az első világháborútól kezdve óriási fejlődésen átesett aeroplánok azonban egészen napjainkig háttérbe szorították a léghajón történő kereskedelmi személyszállítást, annak ellenére, hogy ezen a területen jelentős késéssel indultak. Habár a WRIGHT-fivérek 1908-ban már szállítottak személyeket a repülőgépeikön, az első kereskedelmi utasszállító repülőgép az orosz Sikorsky Ilya Muromets volt, amely 1913-ban repült először és 1914-ben menetrend szerint is közlekedett, azonban a világháború kitörése miatt a légi személyszállítás abbamaradt. A háború után átalakított bombázók és hidroplánok nyújtottak ugyan személyszállítási szolgáltatásokat, de az első igazán kereskedelmi célú légi utasszállító csak 1931-ben jelent meg a Boeing 247 típus révén. Ez a gép nyolc-tizenkettő utast volt képes szállítani, azonban az újító technikai megoldásoknak köszönhetően a kor legtöbb harci gépénél is gyorsabb volt, bár versenytársai, az 1932-ben megjelent Douglas DC-2 és DC-3 típusok voltak az első olyan gépek, amelyek már valóban profitot termeltek és kormányzati támogatás nélkül is gazdaságosan üzemben tarthatóak voltak.<sup>12</sup> A kereskedelmi légitársaságok elsődleges elvárása a flottájuk gépeivel szemben ma is a minél nagyobb költséghatékonyság. Napjaink repülőgépei rövid idő alatt hatalmas távokat tudnak megtenni. Az egyik legelterjedtebb, közepes méretű repülőgépnek számító típus, a Boeing NG 737-800 típus 182 utast óránként 700-1000 km/h sebességgel képes akár 5400 km távolságra is elszállítani. Több mint 7500 jármű áll szolgálatban csak ebből a géptípusból és még legalább ezer darabot rendeltek meg belőle.<sup>13</sup> Ezen járművek által lebonyolított forgalom nagyságára jellemző adat, hogy naponta kb. 50.000 járat repül, ennek kb. 50%-a nemzetközi viszonylatban. A nappali időszak minden percében 6-7 ezer kereskedelmi utasszállító repülőgép van a levegőben. A kereskedelmi célú polgári repülés nagy kihasználtsága és tömeges mérete folytán a szolgáltatás egyre olcsóbb lett, ugyanakkor a hozzáadott szolgáltatások színvonala egyre kevésbé lényeges, ami további költségcsökkenést eredményezett. 1965-ben megalakult az első fapados légitársaság, a Laker Airways, azonban jogi akadályok miatt a szolgáltatás igazán csak 1977-től indulhatott be, ráadásul az akkor még erejük teljében lévő nemzeti légitársaságok összefogása nyomán 1980-ban meg is szűnt.<sup>14</sup> Az üzleti modell azonban elterjedt és a 90-es évek végén újra színre lépett, napjainkra pedig a fapados légitársaságok a régiós légiközlekedés domináns szereplői lettek, mert az utasok a régiós útvonalakon az alacsony árért cserébe elviselik a viszonylag kényelmetlen körülményeket és az alacsony színvonalú kiszolgálást. Ez viszont azt jelentette, hogy a légi utasok és értelemszerűen ezzel egyenes arányban a légi közlekedéssel kapcsolatos rendvédelmi feladatok volumene megnövekedett.

### **A tengerjog szerepe a légjogi szabályozás kialakulásában**

A repülés megjelenése és hatása az életviszonyokra számos problémát vetett fel, több jogi és rendészeti megoldást elavulttá tett. Ugyanakkor a repülés megjelenése e tekintetben nem jelentett teljes újdonságot az emberiség számára, mert egy sokkal korábban lezajlott hasonló jelenség és az annak kezeléséhez szükséges, bevált megoldások már a jog rendelkezésére álltak. Ráadásul a két jelenség közötti analógia is hosszú ideje ismert volt. Ez a rokon jelenség a hajózás. A hajózás is addig leküzdhetetlen természeti akadályok áthidalását tette lehetővé, a korábbi lehetőségekhez képest rendkívül gyors és akadálymentes helyváltoztatást biztosítva. Akárcsak a repülés, a hajózás is áttörte az addig biztonságosnak, áthatolhatatlan védvonalnak tartott tengeri távolságokat, aktív védekezésre, új módszerek kidolgozásra kényszerítve. Az első írásos szabályokat a hajózással kapcsolatban már i.e. 1780 körül rögzítették, bár nagy valószínűséggel itt még csak a folyami hajózás szabályairól és a folyami hajók építéséről van szó.<sup>15</sup> A tengeri hajózással összefüggésben az első írásos szabályzó, a Lex Maritima a rómaiaktól maradt fenn, bár a Római Birodalom fénykorában a Mare Nostrum, a mai Földközi-tenger római felségvíznek számított, így a szabályzónak kevés nemzetközi vonatkozása van.<sup>16</sup> A fennmaradt középkori források már több nemzetközi elemet tartalmaznak, mint például az Ordinamenta et Consuetudo Maris, a tengeri szokásjog gyűjteménye 1063-ból.<sup>17</sup> A XV. századból fennmaradtak kifejezetten tengerjogi nemzetközi egyezmények, legjelentősebb az egyben Amerika sorsát is meghatározó, 1494-es Tordesillas-i Egyezmény amely a világtengereket a spanyolok és a portugálok közötti befolyási övezetre osztotta, s ami közvetlenül arra kényszerítette a többi államot, hogy kalózlevelek útján szerezzen érvényt az övezeteken belüli igényeinek.<sup>18</sup> A modern tengerjog alapjait végül Hugo GROTIUS rakta le Mare Liberum című művében 1609-ben.<sup>19</sup> Az első jelentős modern tengerjogi egyezményt 1841.XII.20-án kötötték meg Londonban a tengerszorosok átjárhatóságáról.<sup>20</sup> Végül a tengerjog a XIX. századtól a XX. század végéig tartó fejlődés hatására jutott el oda, hogy a hajóágyúk és parti ütegek hatótávolságától függő, az erőszak alkalmazásának lehetőségén alapuló fennhatóságot felváltsa a nemzetközi megegyezéssel megállapított joghatóság. E tengerjogi kitérő a légjog szempontjából azért fontos, mert annak számos vívmányát a repülés megjelenését követően rövidesen kialakuló nemzetközi légjog alkalmazta, méghozzá olyan sikeresen, hogy több tekintetben le is előzte saját elődjét. A legelső összekötő kapcsolatot a két terület között az arisztotelészi fizika vízzel kapcsolatos megállapításainak levegőre alkalmazása teremtette meg, amely elméleti tétel először már a VIII. században előfordul, de végleges formát csak a XVIII.

században öltött.<sup>21</sup> A repülés megjelenésével majd elterjedésével párhuzamosan azonban egyre több hasonlóság jelent meg a hajók és — elsősorban — az aeroplánok között. Mindkettőnek érkezési és kiindulási helyére speciális infrastruktúra szükségeltetett, útnak indulás előtt a járműveket különös gonddal kellett leellenőrizni, feltölteni, mert útközben erre nem volt lehetőség. A navigációs problémák is nagyon hasonlóak és mindkét esetben a járművet irányító (egyelőre<sup>22</sup>) embernek tisztában kell lennie az áramlástan törvényeivel. A hajókon és a légi járműveken szolgáló személyzetet hajózó személyzetnek nevezik, az utaskísérői feladatokat mindkét típuson a steward(ess) hajtja végre. Az utasoknak a járműből az út során nincs, vagy csak nagyon korlátozott (legtöbbször életveszéllyel járó) lehetősége van kiszállni. A hatóságoknak az ellenőrzések elvégzésére alapvetően csak az indulási és érkezési pontokon van lehetősége. A számos hasonlóságnak köszönhetően a repülés által biztosított lehetőségek nem érték teljesen váratlanul a társadalmi életviszonyokat és így az államok belső rendjét, volt mibe kapaszkodni, honnan meríteni az új jelenség kezelése tekintetében. Ennek, valamint a technológiai fejlődés által biztosított kommunikációs lehetőségeknek köszönhető, hogy a repülésre vonatkozó nemzeti és nemzetközi jogszabályok, ajánlások és bevett gyakorlatok gyorsan kialakultak és az iparág fejlődését nem fogta vissza egyetlen államhatalom se.

### **A légjogi szabályzók csoportosítása. A légtér, a repülők és az állami szuverenitás a Chicagói Egyezmény előtt**

A repülésre vonatkozó jogszabályokat két nagy részre, azokon belül két-két csoportra oszthatjuk. Az első részben a nemzeti jogszabályok kapnak helyet, melynek két csoportja közül az egyik a repülésre mint tevékenységre vonatkozó általános szabályokat foglalja magában, a másik pedig az ehhez szükséges igazgatási, rendészeti és egyéb hatósági feladatköröket, műszaki háttérhez kapcsolódó normákat tartalmazza. A második rész a nemzetközi jog szabályait foglalja magában, egyik csoportjában a multilaterális nemzetközi szerződésekkel, másik felében a bilaterális nemzetközi egyezményekkel, amelyek általában egy-egy útvonalról, két ország területe közötti légi összeköttetésről szólnak. Új, besorolásra váró elem az Európai Unió jogának légiközlekedést érintő rendeletei, mivel az uniós jog nemzeti jog feletti primátusából eredően az uniós rendeleteket a nemzeti jogba nem kell átültetni, azok közvetlenül hatályosak és alkalmazandók. Ezek a viszonylag új, 2004 óta megjelenő szabályzók az „Egységes Európai Égbolt” koncepció keretében arra töreksenek, hogy a korábbi, nemzetközi jog implementációjából és saját elgondolásból adódó nemzeti szabályozást az adott területen az Európai Unió egységes szabályozásával váltsák fel.<sup>23</sup>

Természetesen az első szabályzók nemzetközi szerződés formájában jöttek létre. 1909-től kezdve működött Párizsban egy előkészítő bizottság, majd 1910-ben ennek eredményeként összeült az első légügyi konferencia.<sup>24</sup> E konferencián nem született nemzetközi megegyezés, csupán egy tervezet, mert a konferencián a jelen lévő két álláspont, a tengerek szabadságának analógiájára a levegő szabadságát hangoztató és az államszuverenitásnak az állam szárazföldi területe felett történő feltétlen érvényesítését hangsúlyozó nem tudott megegyezni, bár az elkészült tervezetben az utóbbi jobban érvényesült.<sup>25</sup> Ez a kettősség napjainkig meghatározza a légtér feletti szuverenitás egyes elemeit. A világháború megszakította a jogfejlődést, befejezése után azonban rövidesen, 1919-ben megszületett az első nemzetközi repülési egyezmény<sup>26</sup> amely az államok részére földterületük és vizeik feletti légtérben korlátlan szuverenitást biztosított. Érdekeség, hogy ezen egyezményből származik azon definíció, hogy az államhatár nem felszíni vonal, hanem képzeletbeli függőleges síkok sorozata, amely fogalmi bővítésre azért volt szükség, mert az államok saját légtérének határait így lehetett a legegyszerűbben kijelölni. E fogalom egy változatát alkalmazza hazai jogi szabályozásunk is, bár matematikailag pontatlan meghatározással.<sup>27</sup> A párizsi egyezményt azonban csak kétféle ország írta alá, így globális megoldás nem született. Ezért rövidesen egy másik követte, ami már kifejezetten a kereskedelmi célú polgári légi közlekedéssel foglalkozott, az 1929.X.12-én aláírt Varsói Egyezménynek 152 aláíró országa van és egyes elemei napjainkig meghatározzák a légi személy- és áruszállítást.<sup>28</sup> A nemzetközi jogban azonban továbbra is kérdés volt a légi jármű feletti joghatóság kérdése, amely tekintetben egyelőre a tengerjog analógiája érvényesült, miszerint a jármű a felségjelzése szerinti országhoz tartozik (loi du pavillon). Ez összeütközésben volt a légtér feletti szuverenitás elvével. A légi jármű feletti joghatóság alapja végül a 1933.XII.26-án Montevideóban aláírt Egyezmény az Államok Jogairól és Kötelességeiről szóló lett,<sup>29</sup> amely megállapította, hogy az államnak a területe, azaz az államterület felett kizárólagos és teljes főhatalma van. Ez azt jelenti, hogy minden más állam kizárásával főhatalmat gyakorol a szárazföldi és vízi területei valamint az ezek feletti légoszlop bármely pontján tartózkodó személyek és tárgyak felett, továbbá minden esetben a lobogóját viselő hadihajóra és lajstromjelét viselő katonai légi járműre. Polgári hajók és légi járművek esetén az előző főszabályt egyes esetekben korlátozták, különösen, amikor a járműről kiinduló cselekmény annak az államnak okozott sérelmet, amelynek az államterületén tartózkodott. Ezen egyezmény hazánkban és több más országban nemzeti jogszabállyal nincs kihirdetve, de nemzeti jogszabályaink az állam államterület feletti joghatóságáról azzal összhangban rendelkeznek. A

gyakorlat azonban azt mutatta, hogy a kialakult nemzetközi jogi háttér nem elégséges, a megnövekvő légi személyforgalom és az új technikai megoldások már a jogi háttér keletkezésével egy időben új, megoldandó problémákat vetettek fel. Példa rá a korábban már említett Boeing 247 megjelenése, amely műszaki paramétereinél fogva egy kisebb országon úgy át tudott repülni, hogy az ország vadászgépei egyszerűen nem érték utol. Ráadásul az egyezmény tárgya az államterület definiálása és nem a nemzetközi légiközlekedés szabályozása, így e tekintetben részletszabályokat nem tartalmaz.

### A légi járművek és a légtér feletti joghatóság napjainkban

A polgári repülés fejlődésével többek között szükségessé vált a polgári légi járművek feletti joghatóságai kérdések tisztázása. Számos egyéb ok mellett ez volt az egyik, amely indokul szolgált a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944.XII.7. napján aláírt egyezmény megkötésére, mely hazánkban 1971-ben törvényerejű rendelettel hatályosult.<sup>30</sup> Az egyezmény kizárólag a polgári légi járművekre vonatkozik, az állam katonai légi járműveire nem alkalmazható. Legfontosabb joghatósági megállapításai, hogy a szerződő államok elismerik, hogy minden államot a területe fölötti légtérben teljes és kizárólagos szuverenitás illeti meg. Ennek megfelelően a szerződő államok megfelelő hatóságai jogosultak más szerződő államok légi járművét leszálláskor vagy felszálláskor indokolatlan késedelem előidézése nélkül átkutatni, valamint az egyezményben meghatározott bizonyítványokat és egyéb okmányokat megvizsgálni. Ezen elvekkel párhuzamosan azonban kimondta azt is, hogy a légi jármű ahhoz az államhoz tartozik, amelynek lajstromába be van jegyezve és ezt minden más szerződő állam köteles tiszteletben tartani, például alapos ok nélkül nem foglalhatja le a légi járművet.

A fentiek némi visszasságot okoztak, különösen a jogsértő cselekményekkel kapcsolatos eljárások különösen a rendvédelmi szervek feladatai terén. A helyzet rendezésére kötötték meg a légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló Tokióban, az 1963.IX.14. napján kelt Tokiói Egyezményt, mely hazánkban 1971-ben törvényerejű rendelettel hatályosult.<sup>31</sup>

Az egyezményt olyan cselekmények elkövetése esetében kell alkalmazni, amelyek büntető törvénybe ütköznek, illetve veszélyeztetik vagy veszélyeztethetik a légi jármű, az azon levő személyek vagy vagyontárgyak biztonságát, illetőleg veszélyeztetik a fedélzeti rendet és fegyelmet, tekintet nélkül arra, hogy e cselekmények bűncselekmények-e vagy sem. Az egyezmény alkalmazása szempontjából a légi járművet repülésben levőnek kell tekinteni attól kezdve, hogy a hajtóművét a felszálláshoz szükséges teljesítményre állítják, mindaddig, amíg a leszállási művelet befejeződik. A légi jármű fedélzetén elkövetett bűncselekmény és egyéb cselekmény tekintetében a lajstromozó államnak joghatósága van. Az a szerződő állam, amely nem a lajstromozó állam, a repülésben levő légi járművel kapcsolatban nem tehet intézkedést abból a célból, hogy a fedélzetén elkövetett bűncselekmény tekintetében joghatóságot gyakoroljon, kivéve ha:

- a) a bűncselekménynek hatása van ebben az államban;
- b) a bűncselekményt ennek az államnak az állampolgára vagy állandó lakosa követte el, illetőleg ellene követték el;
- c) a bűncselekmény ennek az államnak a biztonsága ellen irányul;
- d) a bűncselekménnyel a légi járművek repülésére vagy a légtérben való mozgására vonatkozó, ebben az államban hatályos más előírást szegtek meg;
- e) a joghatóság gyakorlása szükséges ahhoz, hogy ez az Állam teljesíthesse a többoldalú nemzetközi egyezmény alapján ráháruló kötelezettségeit.

A lajstromozó állam joghatósága a légi jármű parancsnokán keresztül valósul meg.

Ha a légi jármű parancsnoka alapos okkal feltételezheti, hogy a légi jármű fedélzetén valaki az egyezmény hatálya alá tartozó bűncselekményt vagy egyéb cselekményt követett el vagy készül elkövetni, e személlyel szemben megteheti azokat a megfelelő intézkedéseket — ideértve a személyes szabadságot korlátozó intézkedéseket is — amelyek a légi jármű vagy az azon levő személyek és vagyontárgyak biztonságának a megóvásához, a fedélzeti rend és fegyelem fenntartásához vagy annak lehetővé tételéhez szükségesek, hogy e személyt az illetékes hatóságnak átadják vagy a légi járműről leszállítsák. Ezekben az esetekben a lajstromozó állam joghatóságát az Egyezmény kiterjeszti és az a légi jármű ajtajának bezárásától annak kinyitásáig tart, függetlenül attól, hogy a légi jármű készül-e felszállni vagy nem. Kényszerleszállás esetén a joghatóság ebben az esetben az ajtónyitástól függetlenül addig tart, amíg a szerződő állam hatóságai a felelősséget át nem veszik.

Gyakorlatilag tehát az egyezmény értelmében a rendvédelmi feladatok ellátása vagy a légi járművet lajstromozó állam és annak képviselőjeként a légi jármű parancsnokának feladata, vagy a légi jármű helyzete alapján az adott terület felett fennhatósággal rendelkező állam rendvédelmi szerveinek a kötelessége.

Ez a megoldás jogilag jól elkülöníthető és értelmezhető ugyan, de rendvédelmi szempontból számos problémát is felvet. A légi járművek személyzete általában nincsen sem kiképezve sem felszerelve arra, hogy

rendvédelmi feladatokat lásson el, intézkedéseket, kényszerítő eszközöket megfelelően alkalmazzon, sőt, amint a 2001.IX.11-i támadás megmutatta, a légi jármű megvédésére sincs elegendő eszközük. A rendvédelmi szervezetek munkatársainak többsége ugyanakkor nincsen kiképezve arra, hogy a rendvédelmi feladatait egy olyan speciális kialakítású helyen végezze el, mint például egy utasszállító repülőgép utastere, vagy nem rendelkezik kellő nyelvi ismerettel ahhoz, hogy a személyzettel hatékonyan kommunikáljon.

### **Az államhatár és az állami szuverenitás a repülés korában. A légi jármű és utasai, valamint a szállított áruk határátlépése**

Az állam egyik fő alkotóeleme az államterület. Az államterület – nagyon leegyszerűsített fogalommal – az a földrajzi terület amelyre az állam hatalma kiterjed.<sup>32</sup> Az államterületet leggyakrabban más államok veszik körül, esetleg áthatolhatatlan természeti akadályok vagy nemzetközi egyezmények alapján egyetlen állam fennhatósága alá sem tartozó területek, a „res communis omnium usus” határolják<sup>33</sup>. A repülés által az állami szuverenitással szemben támadt új kihívások és annak jogi megoldásai már fent szerepelnek, azonban azt a kérdést, hogyan jelenik ez meg közvetlenül az adott állam szuverenitásának határát jelentő államhatáron, érdemes részletesen is tárgyalni. Az államhatár ugyanis az állam elsődleges védvonal, amely egyben szűrőként is funkcionál, s az, hogy kit, mit és hogyan enged át a határán, azt az államok mindig saját pillanatnyi érdekeiknek megfelelően alakították ki. A repülés révén lehetővé vált az államhatáron történő ellenőrzés nélkül az államterület belsejébe jutni. Ez még a tengeri közlekedéshez képest is új fejlemény volt, főleg a tengeri kijáráttal nem rendelkező államok esetén.

A fenti problémára a megoldást egyrészt az állam részéről történő aktív légtérelőrzés jelentette, Magyarán légtere felett olyan ellenőrzés gyakorlása, amely a légtérbe belépő, azonosítatlan illetve a kijelölt magatartásformákat, utasításokat nem követő légi jármű esetén lehetővé tette annak elpusztítását vagy földre kényszerítését. Fokozatos fejlődés és megfelelő jogi háttér<sup>34</sup> eredményeképpen a legtöbb állam képes arra, hogy – természetesen a háborús viszonyokat nem számítva – akarata ellenére mozgó légi járműveket elfogja vagy elpusztítsa. Emiatt az államok légtérbe belépő légi járművek az adott állam légtérelőrzésért felelős szervezeténél bejelentkeznek, és miközben egyébként megőrzik lajstromjel szerinti állami hovatartozásukat, engedelmeskednek az adott állam légiirányító hatóságának. Az engedély nélküli, állam területére berepülések észlelésére az egyes államok lényegében azonos, szerteágazó megfigyelő rendszert fejlesztek ki, az összetett radarrendszerek alkalmazásától a felszíni határterületen szolgálatot teljesítő gyalogos járőrök légtérfigyelésre vonatkozó feladataig. Utóbbi természetesen csak az alacsony sebességen, kis magasságon történő berepüléseket képes felfedni, de pont emiatt tökéletes kiegészítője a radarrendszereknek. Itt fontos megjegyezni, hogy az észlelés a rendvédelmi szervek feladata is, de az elfogás vagy elpusztítás a fegyveres erők dolga, az engedelmeskedő légi jármű irányítása pedig a közlekedési hatóságoké, kivételes esetben a katonai légi irányításé.

Miközben a légi jármű határátlépése az államhatáron átrepüléssel megtörténik és a jármű a fenti helyzetben halad tovább úti célja felé, a légi járművön tartózkodó utasoknak és áruknak a határátlépése már némileg összetettebb és a tengeri joggal fennálló párhuzamokon alapul. A rendvédelem határelőrzéshez fűződő viszonyából adódóan elsősorban az utasok határátlépésével érdemes foglalkozni, mivel az áruk mozgásával kapcsolatos rendvédelmi feladatok egyrészt főleg a vámszervezetekhez tartoznak, másrészt általában több államot érintő ügyeket jelentenek. Első és legfontosabb párhuzam a tengeri és a légi utas határátlépésénél, hogy az utas akkor kerül határelőrzésre, amikor a járművet — az átszállás esetét kivéve — elhagyja. Ez természetesen csak a kijelölt határátlépési pontokon történhet meg, ami általában a légi utasforgalom esetében már az úti cél szerinti állam területén van. Ezeket az ellenőrzési pontokat az államok speciális jog státussal látták el, annak érdekében, hogy mind az ellenőrzés, mind az államhatalom érvényesülése, mind az utasok szempontjából optimális helyzetet teremtsenek. Ezek az úgynevezett tranzitületeken ugyanakkor az adott állam büntető és szabálysértési főhatalma, valamint polgári jogi szabályai érvényesülnek, mondhatni pusztán idegenrendészeti és vámjogi szempontból nem tekinthetők az állam területének. Az utasokat két kategóriába sorolják, vannak a tranzitutasok, akik alapvetően az adott állam területén lévő légikikötőt csak arra használják, hogy egy másik államba induló légi járműre átszálljanak, míg vannak az érkező, illetve induló utasok. Az ellenőrzés szempontjából a hangsúly az utóbbi kategórián van, ugyanakkor az államok fenntartják maguknak azt a jogot, hogy az átszállást is külön engedélyhez kössék. Kivételes esetben az állam akár egy másik állam lajstromjével rendelkező légi jármű fedélzetén is végrehajthat ellenőrzést. Alapvető szabály, hogy azoknak az utasoknak, akiknek az érkezés után az államba belépést a hatóságok nem engedélyezték, légi járművel vissza kell fuvarozni abba az államba, ahonnan érkeztek.

Összességében megállapítható, hogy a rendvédelem területén jogalkotási előkészítő munkát végzők, illetve az egyéb közjogi szabályzók kiadására feljogosított szakmai irányító szervezetek munkatársainak nagyobb figyelmet kellene fordítaniuk a téma elemzésére és megfelelő szabályzók kialakítására. Sajnos e tekintetben a végrehajtó személyi állomány kissé magára hagyatott, gyakorlatilag ma a határellenőrzés és a terrorellhárítás szakterületein kívül nincs olyan jogszabály, belső szabályzó vagy akár gyakorlati útmutató, ami támpontot nyújtana egy légi járművön fogatosítandó rendőri intézkedés végrehajtásához. Márpedig ezek kialakítására szükség van, mert minden jel arra mutat, hogy a légi közlekedés egyre szélesebb társadalmi réteg számára válik elérhetővé és ezzel párhuzamosan megjelennek az ezzel járó — egyébként hétköznapiak számító — rendvédelmi feladatok is az utasszállító repülőgépek fedélzetén, a tömegessé vált határforgalom megfelelő ellenőrzésének kihívásáról nem is beszélve. A téma történelmi fejlődésének a vizsgálata is azt támasztja alá, hogy a jogi szabályozás dinamikusan fejlődik, amely szorosan tapad a technikai fejlődéshez.

Jegyzetek:

- <sup>1</sup> NASO: 187.p.
- <sup>2</sup> SICULIS
- <sup>3</sup> D. FÖLDI: 225.p.
- <sup>4</sup> HART: 17.p.
- <sup>5</sup> GALÁNTAI: 16-18.p.
- <sup>6</sup> KONTÚR — LOVAS: 585.p.
- <sup>7</sup> DAY — MCNEIL: 285–286.p.
- <sup>8</sup> JACKSON: 147.p.
- <sup>9</sup> SZENTNÉMÉDY: 15.p.
- <sup>10</sup> ECKENER: 155-157.p.
- <sup>11</sup> Loc.cit. : 210-211.p.
- <sup>12</sup> MELLBERG
- <sup>13</sup> Boeing 737-800 Technikai leírása.
- <sup>14</sup> ORAVECZ
- <sup>15</sup> *Hammurabi törvényei* : 234-240.§. 57.p.
- <sup>16</sup> ANAND
- <sup>17</sup> OLDFIELD: 247.p.
- <sup>18</sup> LEMUS: 2.p.
- <sup>19</sup> Loc.cit.: 16.p.
- <sup>20</sup> BENKŐ: 8.p.
- <sup>21</sup> Loc.cit.: 4.p. és 187.p.
- <sup>22</sup> 2013. V. 15-én az Egyesült Királyságban végrehajtották az első sikeres, emberi beavatkozás nélküli kereskedelmi utasszállító robotrepülést.
- Robotrepülés.
- <sup>23</sup> SZTRUNGA
- <sup>24</sup> BOGAERT
- <sup>25</sup> COOPER
- <sup>26</sup> Az 1919. X. 13-án Párizsban létrehozott nemzetközi egyezmény a légi irányítás szabályozásáról.
- <sup>27</sup> 2007/LXXXIX.tv. 1.§ (1) bek.
- <sup>28</sup> 1964/19.tvr.
- <sup>29</sup> Az 1919. X. 13-án Párizsban létrehozott nemzetközi egyezmény a légi irányítás szabályozásáról.: op.cit.
- <sup>30</sup> 1971/25.tvr.
- <sup>31</sup> 1971/24.tvr.
- <sup>32</sup> GERŐ: 592.p.
- <sup>33</sup> Utóbbi olyan terület, melyet egyetlen állam sem nyilváníthat államterületének.
- DRIENYOVSZKI
- <sup>34</sup> 1995/XCVII.tv.

A jegyzetekben alkalmazott rövidítések:**MONOGRÁFIÁK ÉS KISMONOGRÁFIÁK**

- ANAND — ANAND R.P. (szerk.): *Origin and Development of the Law of the Sea*. [A tengerjog kialakulása és fejlődése.] Hága, 1983, Martinus Nijhoff Publishers. DM-ISBN 902 47 2617 4.
- ECKENER — ECKENER Hugo: *Graf Zeppelin*. [Zeppelin gróf.] Stuttgart, 1938, Cotta. 275 p.
- GALÁNTAI — GALÁNTAI Zoltán: *A csapkodószárnyas repülőgépek története*. Budapest, 1997, Uránusz. HU-ISBN 963 90 8603 7.
- HART — HART Clive: *The Prehistory of Flight*. [A repülés előtörténete]. Berkeley, 1985, Berkeley University of California. 302 p. USA-ISBN 978 052 005 213 0.
- JACKSON — JACKSON J. Hampden (szerk.): *A Short History of France: From Early Times to 1972*. [Franciaország rövid története a kezdetektől 1972-ig.] New York, 1974, Cambridge University Press. 246 p. Kiadvány GB-ISBN 978 052 109 864 9.
- NASO — NASO Publius Ovidius: *Daedalus et Icarus*. [Dédalusz és Ikarusz.] Ford. DEVECSERI Gábor. Budapest, 1982, Európa. 187 p. HU-ISBN 963 07 2452 9.
- OLDFIELD — OLDFIELD Paul: *City and Community in Norman Italy*. [Város és Közösség Normann Itáliában.] Oxford, 2009, Oxford University. 247 p. GB-ISBN 978 110 74 0307 9.
- SICULIS — SICULIS Diodorus: *Bibliotheca Historiae*. [Történelemkönyvek Tára.] Ford. C.H. OLDFATHER. London, 1939, Cambridge-Mass. 433 p. GB-ISBN 978 067 49 9375 4.
- SZENTNÉMEDY — SZENTNÉMEDY Ferenc: *A repülés*. Budapest, 1933, Magyar Szemle Társaság. 40 p.

**TANULMÁNYOK**

- BOGAERT — BOGAERT E.van: The Relativity of the Nation of the Law of the Air. [A nemzet érvényesülése a légi jogban.] *Studia Diplomatica*, XXXII.évf. (1979) 6.sz. 621-637.p. BE-ISSN 0770-2965.
- D. FÖLDI — D. FÖLDI János: Aeronautikáról. In PÉCZELI József (szerk.): *Mindenes gyűjtemény*. XV.köt. Komárom, 1789, 225 p.
- MELLBERG — MELLBERG William F.: Transportation revolution. [Szállítási forradalom.] *Mechanical Engineering*, CXXV.évf. (2003) 12.sz. 22–25.p. GB-ISSN 0195-0737.
- SZTRUNGA — SZTRUNGA Erzsébet: Az európai légiközlekedési útvonalak változása az egységes európai égbolt megjelenésével. In NYÁRI Diána (szerk.): *Kockázat-konfliktus-kihívás. A VI. Magyar Földrajzi Konferencia, a MERIEXWA nyitókonferencia és a Goegráfus Doktoranduszok Országos Konferenciájának Tanulmánykötete*. Szeged, 2012, Szegedi Tudományegyetem Természeti Földrajzi és Geoinformatikai Tanszék. 1059 p. HU-ISBN 978 963 30 6175 6.

**KÉZIRATOK**

- BENKŐ — BENKŐ Géza: *A nemzetközi tengerjog fejlődéséről*. Egyetemi doktori disszertáció. (DE) Kézirat. Debrecen, 1919.
- DRIENYOVSZKI — DRIENYOVSZKI János: *Az Arktisz nemzetközi jogi helyzete: a szunnyadó szuverén igények feléledése? Szüksége van-e egy átfogó nemzetközi jogi rezsim kialakítására a térségben?* Diplomamunka. (Corvinus Egyetem) Budapest, 2011.

**LEXIKONOK, ADATTÁRAK, ENCIKLOPÉDIÁK**

- DAY — MCNEIL — DAY Lance — MCNEIL Ian: *"Giffard, Baptiste Henri Jacques (Henri)", Biographical Dictionary of the History of Technology*. [A technika történetének névmutatója.] London, 1996, Taylor & Francis. 392 p. GB-ISBN 978 041 50 6042 4.
- GERŐ — GERŐ Lajos (szerk.): *Pallas Nagylexikona*. I.köt. Budapest, 1893, Pallas Irodalmi és Nyomdai Rt. 1134 p.
- KONTÚR — LOVAS — KONTÚR — LOVAS: *Révai nagy lexikona*. XII. kötet. Budapest, 1915, Révai Testvérek Irodalmi Intézet Részvénytársaság. 875 p.

**SZÖVEGGYŰJTEMÉNYEK**

- Hammurabi törvényei*. — *Hammurabi törvényei*. Ford. KMOŠKÓ Mihály. Kolozsvár, 1911, Erdélyi Múzeum-Egyesület Jog- és Társadalomtudományi Szakosztálya. 88 p.
- COOPER — COOPER J.C.: The International Air Navigation Conference. [A nemzetközi légiközlekedési konferencia.] In I.A. VLASIC (szerk.): *Explorations in Aerospace Law, Selected Essays by John Cobb COOPER 1946-1966*. [Légi jogi kutatások, John Cobb COOPER esszéválogatásai 1946-1966.] Montreal, 1968, McGill University Press. 480 p.

**JOGSZABÁLYOK**

- Az 1919. X. 13-án Párizsban létrehozott nemzetközi egyezmény a légi irányítás szabályozásáról. — *Paris Convention of 13th October 1919, Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation.* [Az 1919. X. 13-án Párizsban létrehozott nemzetközi egyezmény a légi irányítás szabályozásáról.] In League of Nations. Official Journal. [A Népszövetség Hivatalos Közlönye.] I.évf. (1920) 1.sz. London, Harrison & Sons. GB-ISSN 1019-343X.  
Magyarország nem volt az aláírók között, ezért az egyezmény nem rendelkezik hiteles magyar fordítással.
- 1995/XCVII.tv. — 1995/XCVII.tv.a légi közlekedésről.  
*Magyar Közlöny*, LI.évf. (1995) 103.sz. 5994-6006.p. HU-ISSN 2063-0379. (2013.VIII.28-án hatályos szöveg alapján.)
- 2007/LXXXIX.tv. — 2007/LXXXIX.tv. az államhatárról.  
*Magyar Közlöny*, LXIII.évf. (2007) 88.sz. HU-ISSN 2063-0379. (2013.VIII.28-án hatályos szöveg alapján.)
- 1964/19.tvr. — 1964/19.tvr. a nemzetközi légifuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egyesítése tárgyában Varsóban, 1929.X.12-én aláírt egyezmény módosításáról Hágában, 1955. évi szeptember 28-án kelt jegyzőkönyv kihirdetéséről.  
*Magyar Közlöny*, XXI.évf. (1965) 21.sz. HU-ISSN 2063-0379. (2013.VIII.28-án hatályos szöveg alapján.)
- 1971/24.tvr. — 1971/24.tvr. a légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről szóló Tokióban, az 1963. évi szeptember hó 14. napján kelt Egyezmény kihirdetéséről.  
*Magyar Közlöny*, XXVII.évf. (1971) HU-ISSN 2063-0379. (2013.VIII.28-án hatályos szöveg alapján.)
- 1971/25.tvr. — 1971/25.tvr. a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény és az annak módosításáról szóló jegyzőkönyvnek kihirdetéséről.  
*Magyar Közlöny*, XXVII.évf. (1971) HU-ISSN 2063-0379. (2013.VIII.28-án hatályos szöveg alapján.)

**VILÁGHÁLÓS HIVATKOZÁSOK**

- Boeing 737-800 Technikai leírása. — Boeing 737-800 Technikai leírása.  
Világhálón: [http://www.boeing.com/boeing/commercial/737family/pf/pf\\_800tech.page](http://www.boeing.com/boeing/commercial/737family/pf/pf_800tech.page)  
Letöltés ideje: 2013.VI.24.
- LEMUS — LEMUS Lesther Antonio Ortega: *Brief Outline of the History and Development of the Law of the Sea.* [A tengerjog kialakulásának és fejlődésének rövid összefoglalása.]  
Világhálón: [http://www.academia.edu/1193093/Brief\\_Outline\\_of\\_the\\_History\\_and\\_Development\\_of\\_the\\_Law\\_of\\_The\\_Sea](http://www.academia.edu/1193093/Brief_Outline_of_the_History_and_Development_of_the_Law_of_The_Sea)  
Letöltés ideje: 2013.VI.25.
- ORAVECZ — ORAVECZ Katalin: A fapados légitársaságok szolgáltatásainak újszerűsége.  
Világhálón: [http://elib.kkf.hu/edip/D\\_12566.pdf](http://elib.kkf.hu/edip/D_12566.pdf)  
Letöltés ideje: 2013.VI.25.
- Robotrepülés. — Robotrepülés.  
Világhálón: <http://www.bbc.co.uk/news/technology-22511395>  
Letöltés ideje: 2013.VI.25.