

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

Papp Zoltán

doktori értekezésének tézisei

Témavezető: Prof. Dr. Kovács Péter egyetemi tanár

Pázmány Péter Katolikus Egyetem
Jog- és Államtudományi Doktori Iskola

2019
Budapest

Tartalom

- I. Előzményi adatok
- II. A kutatási célkitűzések rövid összefoglalása
- III. Az alkalmazott kutatási módszerek
- IV. Az értekezés új megállapításai, azok hasznosítási lehetőségei
- V. Publikációs jegyzék

Köszönetnyilvánítás

I. Előzményi adatok

A nemzeti légtér-szuverenitásnak a jelenleg is hatályban lévő 1944-ben elfogadott nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezményben (továbbiakban: Chicagói Egyezmény) is megerősített alapelve az első világháború tapasztalatai alapján alakult ki mai formájában és száz évvel ezelőtt az 1919-ben elfogadott Párizsi Egyezményben került először multilaterális szerződéses formában kodifikálásra. A légtér-szuverenitás elvének azonban néhány aspektusa a mai napig vitatott, amelyek közé tartozik a polgári légi jármű elleni állami fegyverhasználat és a légvédelmi azonosítási övezetek (továbbiakban: *Air Defense Identification Zone*, ADIZ) 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 is szorosan összefügg.

II. A kutatási célkitűzések rövid összefoglalása

A légi közlekedés robbanásszerű fejlődése és fokozatos globalizációja ellenére a 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 az 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.
- 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.

III. Az alkalmazott kutatási módszerek

A kutatás elsősorban magyar és angol nyelvű, másodsorban francia és német nyelvű szakirodalomra, szerződéses joganyagra, nemzetközi szervezetek dokumentumaira, nemzetközi jogi blogirodalomra épül. 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: *International Civil Aviation Organization* vagy rövidítve: ICAO) 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 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 (például 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.

A kutatás az elmúlt hat év során egyrészt otthon az internetről, másrészt könyvtárakban, elsősorban az Országgyűlési Könyvtárban, a Pázmány Péter Katolikus Egyetem Jog- és Államtudományi Kar Nemzetközi Közjogi Tanszék Könyvtárában és a HungaroControl Zrt. könyvtárában folyt. A kutatómunkához komoly segítséget nyújtott az Országgyűlési Könyvtárban könyv és folyóirat

állománya és természetesen a HeinOnline nemzetközi elektronikus adatbázis. Értékes segítséget biztosított továbbá a kölni légi jogi szakkönyvtár is.

IV. Az értekezés új megállapításai, azok hasznosítási lehetőségei

Egészen 1984-ig kellett várni a fegyverhasználatot tiltó légi jogi 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 (pl. terroristák által eltérített polgári légi jármű fegyverként való használata).

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 (azontúl 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 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 a fegyverhasználattal szemben, 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 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 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 légtérében 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 (*jus in bello*) szabályok nem zárják ki a polgári légi jármű lelovását, aminek az az oka, hogy a humanitárius jog a légijogtól 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 lelovása? Ilyen esetben ugyanis az ártatlan utasok biztosan meghalnak. Nem szabad azt sem elfelejteni, hogy például egy hadiüzem polgári alkalmazottaival ellentétben a légi jármű utasai tevételesen 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 nemzetközi 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 szolgálatait 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 példákból 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.

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 az ADIZ államba berepülő polgári légi járművel szemben állapíthatna meg közösen elfogadható minimál szabályokat. Az ADIZ szabályai megsértése szankcióinak megállapítása valószínűleg nagy kihívást jelentene a kodifikáció során.

Az új megállapítások hasznosíthatósága szempontjából releváns, hogy az értekezés valós nemzetközi helyzetekből indul ki, amelyek komolyan foglalkoztatják az államokat és a nemzetközi közvéleményt, legyen szó az ADIZ jogszerűségéről, vagy a polgári légi jármű ellen állam által alkalmazható fegyveres erőszak nemzetközi jogi szabályairól. Az értekezés igyekszik világos válaszokat adni ezekre a nemzetközi kérdésekre, s ezáltal támpontokat nyújtani a magyar politikai vagy jogi álláspont kialakításához.

A nemzeti jogszabályok megfelelő megalkotásához és szükség szerint azok értelmezéséhez is segítséget nyújthatnak az értekezésben foglaltak. A konklúziók által biztosított válaszok segíthetik a (jogi) tisztánlátást, megvilágítják a nemzetközi összefüggéseket, adott esetben a továbblépéshez és a tárgyalt témakörök továbbgondolásához szükséges kérdéseket tárgyalnak és válaszolnak meg.

V. Publikációs jegyzék

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. Saját rész: 83-88. o.

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)*, 2014/2. 101-110. o.

Papp Z.: Air Defense Identification Zone (ADIZ) in the light of Public International Law. *Journal of International and European Law (Pécs)* 2015/II. 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*, 2016/13. 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. 185–213. o. Saját rész: 30 %.

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).

Köszönetnyilvánítás

Hálás köszönettel tartozom témavezetőmnek, *Kovács Péter* professzor úrnak, a hágai Nemzetközi Büntetőbíróság bírójának a kutatás támogatásáért és pótolhatatlan szakmai iránymutatásáért.

Hálás vagyok *Sulyok Gábor* professzor úrnak, az MTA főmunkatársának értékes szakmai tanácsaiért és magyarázataiért.

Köszönetemet fejezem ki *Varga Réka* docens asszonynak, a Pázmány Egyetem Nemzetközi Jogi Tanszéke tanárának a humanitárius joggal kapcsolatos gondolataiért, valamint *Gergely Máténak*, az ICAO montreali központja szakértőjének a nemzetközi légi közlekedésre vonatkozó értékes megjegyzéseiért, illetve *Arnold Iván* ATM szakértőnek a nemzetközi légi jogi tárgyú észrevételeiért.