

**EÖTVÖS LÓRÁND TUDOMÁNYEGYETEM**

**ÁLLAM- és JOGTUDOMÁNYI KAR**

ELTE Állam- és Jogtudományi Doktori Iskola

*Sipos Attila*

**Az uni- és multilaterális szabályozói szerep  
a légi közlekedésben**

*Az egység megteremtése és illúziója*



Doktori Értekezés

TÉZISEK

Témavezető:

Dr. Kardos Gábor  
egyetemi tanár

**Budapest**

**2018**

## **Tartalom**

**I.** A kitűzött kutatási feladat rövid összefoglalása

**II.** Az elvégzett vizsgálatok, elemzések rövid leírása, a feldolgozás módszerei

**III.** A tudományos eredmények rövid összefoglalása, azok hasznosítása

**IV.** Az alkotói munka témaköréből készült publikációs jegyzék

## I. A kitűzött kutatási feladat rövid összefoglalása

Az értekezésben a több szempontból (politikai, gazdasági, jogszabályi szinten) széttagolt és folyamatosan átalakuló világ légi közlekedési szabályrendszerét mutatom be.

Az alábbi premisszákból indulok ki:

- a polgári légi közlekedés egységes (a műszaki, üzemelési, a fizika törvényein alapuló technikai vívmányai, eredményei tekintetében mindenképpen);
- a világ nem egységes (a történelmi, gazdasági, geopolitikai, technikai fejlettség tekintetében semmiképpen).

Az egységnek, tehát a szoros együttműködésre kötelezett légi közlekedési iparágnak egy szétesett, politikailag, gazdaságilag megosztott világban kell megvalósulnia úgy, hogy az államok ezt a nemzetközi szinten megkövetelt egységet érdekeiknek megfelelően fenntartják, miközben sajátos módszerekkel próbálnak erőpozíciójukból eredően nagyobb előnyre szert tenni, ezzel sokszor veszélyeztetve a legfontosabbat: a repülés biztonságát. E körülmények bemutatásával azt kívánom bizonyítani, hogy a repülésben sokszor a politikai érdekek az elsődlegesek, amely még az üzleti érdekeket, sőt akár az üzemeltetést is felülírják. A megosztottság okainak feltárása az értekezés lényeges kutatási eleme. E kérdés azért kap kiemelt figyelmet, mert az egységesség, a harmonizáltság legkisebb hiánya gátja a fejlődésnek, akadály a repülés biztonságos végrehajtásának.

A kutatás során feltárom a kétoldalú (bilaterális) kapcsolatrendszer kialakításának történelmi és gazdasági racionalitását, annak életszerűségét, majd kiértékelem, hogy napjainkra ez a rendszer miért vált hátránnyá a légi közlekedés szereplőinek, kiemelten a légitársasági szolgáltatóknak. A kutatás egyik feladata, hogy megvizsgálja milyen egyoldalú nemzeti szintű lépésekkel, „saját utas” kezdeményezésekkel és az államok közötti szoros együttműködéssel lehet teret engedni olyan megoldásoknak, amelyek nemzetközi síkon joghatást idéznek elő, vagy éppen más államokat, nemzetközi szervezeteket ilyen joghatás előidézésére sarkallnak, cselekvésre kényszerítenek. A kutatás elsősorban a jelenlegi struktúrákban fennálló állapotokban meghúzódó érdekellentétekre, szabályozói anomáliákra; ennek egyre inkább előtérbe kerülő dimenziójára: a gazdaságpolitikai és diplomáciai csatározásokra fókuszál. Az értekezésben az Európai Unió légijogának példaértékű fejlődéséről és sokszor úttörő törekvéseit is bemutatom.

Az I. fejezetben a nemzetközi légijog fejlődésén és szabályozásának kialakításán keresztül bemutatom a kétoldalú világ lényegi elemeit: *A Párizsi Egyezmény (1919) a nemzetközi polgári légi közlekedés első nemzetközi szerződése első cikkében kiköti, hogy „minden hatalom teljes és kizárólagos szuverenitással bír a területe feletti atmoszférikus térségben” (az állam területéhez tartozó légtérben). Ez az alapelv a Chicagói Egyezményben (1944) is kiemelt jelentőséggel bír, amely egyben azt is jelenti, hogy az országok között történő szabad, egyoldalúan gyakorolt repülés nem lehetséges, mert a légi közlekedésnek mindig határt szab a másik ország szuverén légtere. Ezért minden menetrendszerűen, kereskedelmi célból közlekedő légi járműnek előzetesen meg kellett szereznie a külföldi állam hozzájárulását vagy engedélyét ahhoz, hogy a másik állam területe feletti szuverén légtérbe berepülhessen. Az engedély lényegében az érintett államok által kötött kétoldalú légügyi megállapodásban ölt testet, amelyben az adott két állam között létrejövő légi közlekedés fizikai gyakorlására légitársaságok kerültek kijelölésre, de csak olyanok, amelyek megfeleltek a többségi nemzeti tulajdon és a tényleges ellenőrzés jogi követelményeinek. Ezzel minden szuverén állam olyan döntési szerephez jutott, amelyet a nemzetközi közösség és jog támogatott, valamint*

*intézményein keresztül védett. A légiügyi megállapodásokkal konzervált kétoldalú kapcsolatrendszer azonban a fejlett országok légi közlekedési szereplői számára súlyos akadállyá váltak, ezért részükről folyamatos változtatásra törekedtek, amely az egyre nagyobb mértékben liberalizált és minél inkább piaci alapon szerveződő Nyitott Égbolt kezdeményezésben nyilvánult meg. A Nyitott Égbolt azonban nem nyitotta meg teljesen a piacokat, tovább él ezekben a megállapodásokban a menetrendszerű üzemelés esetében a nemzeti klauzula (a többségi tulajdon és a tényleges ellenőrzés) követelménye, a 7., [B]–[C], a 8. [A]–[C]–[C] és a 9. [C]–[C] légi szabadságjogok nem váltak hozzáférhetővé, valamint a másik országban történő kereskedelmi tevékenység végzését további engedélyekhez kötötték a felek. A 2001 szeptemberi események és a terrorizmus erősödése sem hatott pozitívan a liberalizációs folyamatokra, ennek következtében az állami felügyelet tovább erősödött, a légi közlekedés-védelmi követelmények és költségek érthetően megsokszorozódtak. Az államok jelentős része ugyanakkor tovább folytatja a liberalizáció minél nagyobb mértékű megvalósítását, és az akadályok egy- vagy többoldalú eszközökkel történő lebontását.*

A II. fejezetben az egyoldalú megoldások kerülnek elemzésre. Az értekezés minden egyes fejezetében kiemelek ilyen jellegű aktusokat, de a kutatás elején egy csokorba szedve, egy adott területre vetítve mutatom be annak természetét, sajátos érvényesülését, különös tekintettel a kezdeményező céljára és motivációira. A nemzetközi joggal összhangban gyakorolható és érvényesíthető egyoldalú megoldások célja lényegében az, hogy nemzetközi szinten joghatást idézzenek elő. Az egyoldalú megközelítéseket tágan értelmezve nemcsak az állami jogalkotási vagy politikai aktusokat, akarátnyilatkozatokat sorolom ide, hanem az iparág más, kiemelt szereplőinek kezdeményezéseit is. Tekintettel arra, hogy az egyoldalú jogi aktusok, szándéknyilatkozatok, kezdeményezések a jóhiszeműség és az átláthatóság elvein nyugszanak, ezért ezen aktusok közérthető logikáját és legitimitását is vizsgálom. Az egyoldalúság nem sértheti a nemzetközi jog alapelveit, nem jelenhet önmagában csak a deklaráció számára előnyöket, és nem hozhatja aránytalanul hátrányos helyzetbe az eltérő erőviszonyok következtében e szabályokat betartani nem kívánó, de kiszolgáltató helyzete, sokszor gazdasági érdeke miatt betartani kényszerülő más szereplőket.

Külön csoportba gyűjtöttem össze a nemzeti légterek zárt rendszerében alkalmazott vagy alkalmazni kívánt egyoldalú megoldásokat. Mivel a nemzeti légtér jogi helyzete, megítélése rendkívül fontos a nemzetközi polgári légi közlekedés szabályozói rendszerében, ezért a konfliktusok a gyakorlatban és a mindennapok világában főként itt keletkeznek. Bonyolultsága miatt ebben a fejezetben kizárólag a nemzeti légterekben alkalmazott állami megoldások képezik a vizsgálat tárgyát. Ebben a világban könnyen megtörténik, hogy a jogi értelmezés majd a jogszerű cselekvés az adott helyzet megoldását szolgáló erőfeszítések mellett háttérbe szorul. Az államok teljes és kizárólagos szuverenitását a nemzeti légterekben több tényező is befolyásolja, mint például a nemzet védelme, a nemzetgazdaság szükséglete, vagy akár az állam politikai érdeke. Ezekre az aspektusokra koncentrálni több olyan megoldást találtam, amelyeket az államok szuverén főhatalmukat gyakorolva egyoldalúan rendeztek és tettek konkrét lépéseket a nemzetközi jogot érintő olyan területeken, amelyekre a nemzetközi közösség nem adott választ, vagy adott, de azok nem találtak – jól meghatározható okok miatt – más államok nemzeti érdekeivel.

Ilyen, az értekezésben bemutatott megoldások:

1. A nemzeti légtér és a világűr közötti joghatósági határ megállapítása.  
*A nemzeti légtér és a világűr elhatárolása jogi értelemben azért lényeges, mert ez a határ szabja meg, hogy a nemzeti légtérben meddig terjed függőlegesen egy ország szuverén hatalma. A nemzeti légtér ugyanis nem végtelen, ahol befejeződik, ott kezdődik a világűr. A*

*kettő jogi sorsa azonban különbözik egymástól. Pontosan ezért ez a határ (pajzs) lényegében egy joghatósági határvonal. Jelentősége és a technika nagyfokú fejlődése ellenére (a mai űreszközök a szuborbitális repülés során a légtérben és a világűrben közlekednek) az elhatárolásról a mai napig sem az ENSZ Világűrbizottsága (UNCOPUOS), sem a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO), sőt még a nemzetközi szerződések sem tartalmaznak a nemzetközi közösség által elfogadott egyetemes szabályokat, rendelkezéseket. Az egyoldalú kezdeményezések, javaslatok közül kiemelkedik az ausztrál kormánynek az ürtevékenységet szabályozó nemzeti törvénye, amely a tengerszinttől számított 100 km magasságban húzta meg egyoldalúan ezt a joghatósági határt.*

2. A nemzeti légtér azonosítási célból történő kiterjesztése.

*A megelőzés céljából kijelölt Légvédelmi Azonosítási Zónák (ADIZ) lényegében a kijelölt állam által, egyoldalúan, a nemzeti légtér oldalhatárának – a parttól számított 200 tengeri mérföldig történő – kiterjesztése. Az azonosítási zónák kialakítását a nemzetközi jog nem tiltja. Az ADIZ zónákra nemzetközi egyezmény nem született, így a vonatkozó szabályokat – a nemzetközi és a nemzeti normák tiszteletben tartásával – az államok egyoldalúan állapítják meg. A kiterjesztés nemzetközi jogi alapja az, hogy az államnak repülésbiztonsági és önvédelmi alapon joga van egyoldalúan kötelezettségeket előírni a nemzeti légtérbe belépő légi járművel szemben. A zónák kialakításkor az államok a szuverenitás igényével nem léphetnek fel, mert ott csak megfigyelési, azonosítási jogokat követelhetnek maguknak, mégis a kijelölés terjedelmét gyakran befolyásolják az egyes államok között fennálló politikai és diplomáciai konfliktusok, területi viták.*

3. A nemzeti légtérben önvédelmi célból történő fegyverhasználat.

*Fő szabályként a repülésben lévő polgári légi jármű ellen fegyvert használni tilos. Az állam erőszakot csak kivételesen (korlátozott mértékben, módon, célból és ideig) alkalmazhat, ha az államterület védelme céljából a megtámadott állam az önvédelem jogával él. Az önvédelem gyakorlásának nélkülözhetetlen feltétele a fegyveres támadás, amelynek jogalapja az ENSZ Alapokmány 51. cikke, amely biztosítja az Egyesült Nemzetek valamelyik tagja ellen irányuló fegyveres támadás esetében az egyéni vagy kollektív önvédelem természetes jogát. Önvédelmi céllal a fegyveres beavatkozás joga kizárólag és jogszerűen az államot illeti meg. Polgári légi jármű ellen fegyveres beavatkozásra tehát csak azokban a kivételes esetekben van lehetőség, amikor a polgári légi járműveket fegyveres támadásban vagy fegyverként használják. Ha a polgári légi járművet az egyik állam a másik állam ellen irányuló fegyveres támadásra használja, akkor ennek következményeként a polgári légi jármű állami légi járműnek minősül. Az állami légi járművekre az ICAO szabályok nem vonatkoznak.*

4. A nemzeti légtér feletti átrepülés egyoldalúan megállapított speciális díjszabása.

*Bár a nemzetközi jog kifejezetten tiltja, hogy a tagállamok illetéket, díjat vagy egyéb térítést állapítsanak meg kizárólag olyan jogcímen, hogy valamely Szerződő Állam légi járműve a másik állam területét átrepüli, oda berepül, vagy onnan távozik (15. cikk), ennek ellenére vannak tagállamok, amelyek a nemzeti légtérük egyes kijelölt útvonalainak a használatáért az egyébként járó navigációs díjak megfizetésén felül további átrepülési díjat állapítanak meg. Ezek a főként nagy kiterjedésű szárazföldi területtel rendelkező országok az átrepülési tranzitjogokat erős állami kontroll mellett, kizárólag kétoldalú tárgyalások útján biztosítják. Ezen tranzitjogok gyakorlásáért, vagyis a területük feletti átrepülésért speciális díjat, illetéket állapítanak meg egyoldalúan, és ezzel jogilag megkérdőjelezhető módon további állami bevételekhez jutnak.*

Az értekezés III. fejezetében a többoldalú kapcsolatok kerülnek előtérbe. Ennek legfőbb öre, az iparág két legnagyobb kihívásáért: a repülésbiztonságért (safety) és a légi közlekedés-védelemért (security) felelős globális csúcsszervezet, az ENSZ szakosított intézménye a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) kerül bemutatásra. Ezek a területek egy rendkívül szigorú, az egész világot átfogó, többoldalú, a repülés minden területére kiterjedő szabályrendszerben nyerne értelmet. A nemzetközi légi jogi követelményrendszerét az ICAO foglalja egységbe, ezért az értekezésben a szervezet teljes mechanizmusa, szervezeti felépítése, ügymenete, jószerevel minden aspektusa bemutatásra kerül a napi munkafolyamatoktól egészen a közgyűlési döntésekig.

A kutatás célja az ICAO tevékenységét bemutató részben az egység megteremtést célzó globális főként technikai és politikai lépések elemzése. Az ICAO az egyetlen globális szervezet, amely szabályozói és végrehajtói funkciójánál fogva – elsősorban a tagállamok együttműködésére alapozva – a nemzetközi polgári repülés biztonságának és védelmének a legmagasabb fokú általános érvényesülését biztosítja az egész világon. Hogyan teszi ezt? Milyen eszközei vannak a tagállamaival szemben? Az ICAO ugyan megteremti a nemzetközi polgári repülés átfogó nemzetközi szabályrendszerét, de hogyan biztosítja az egységes repülésbiztonsági és védelmi követelmények maradéktalanul betartását? Ebben nyilvánul meg a többoldalú jellege a repülésnek, mert egy bizonyos fokú fejlettségre, valamint a szabályok tagállamok által történő követésére a nemzetközi polgári repülés biztonságos tervezéséhez és végrehajtásához, valamint hatékony fejlesztéséhez a repülés minden területén állandó jelleggel szükség van. A fejlett és a kevésbé fejlett országok közötti műszaki, technikai különbségekből adódó eltéréseknek a repülés adta eszközökkel történő csökkentésében, a nemzetközi jog általános alapelveinek az érvényre juttatásában az ICAO jelentősége egyetemes. Ez a világot átfogó jelleg, és az azt gátló tényezők, megoldatlan problémák kerülnek még bemutatásra, kifejezetten az ICAO Tanácsa által hozott szabályok (Szabványok és Ajánlott eljárások – SARPs) elfogadásának, majd végrehajtásának és kikényszerítésének feltárásával, részletekig menő leírásával.

A kutatás kiterjed az ellentmondások feltárására, elemzésére és az ezekből levont következtetések birtokában javaslatot tesz a változtatásokra, az új irányokba történő elmozdulásra. A gazdaságilag erős, jó érdekérvényesítő képességű, a repülésben kiemelt szerepet játszó országok a fejlődést minél hatékonyabban szabályozói szerepükkel élve, másokra nem várva követik le. Az ebből eredő feszültségek, az egyes régiók között meglévő érdekellentétek a kereskedelmi versenyben erősebb pozíciót szerzők részéről egyoldalúan kikényszerített megoldásokat szülnék.

*A polgári repülés komplex szabályrendszerének harmonizációja és egyszerűsítése alapkövetelmény. Az ICAO mint nemzetközi szabályozói fórum azonban – a politikai és gazdasági érdekekkel átszőtt légi közlekedés speciális környezetében – nem mindig tud megfelelő választ adni ezekre a kihívásokra. Ennek egyik fő oka, hogy az államok sajátos politikai és nemzetgazdasági értékrendszere, valamint a légi közlekedési iparág szolgáltatóinak a nyereség termelésére irányuló piaci alapú versenye sok esetben nem találkozik egymással. A politikai akarat az egyre inkább elterjedő piaci alapon történő nyitások ellenére még mindig meghatározó a légi közlekedésben. A politika befolyása megkérdőjelezhetetlen, hatása nyilvánvaló az iparág további fejlődésére és bizony sokszor áll győzelemre a kereskedelmi érdekek piaci alapon történő érvényesülésével szemben. E bonyolult értékrendszerben kell az ICAO-nak, mint a légügyi diplomácia főszereplőjeként, egyfajta politikai erőterként, a szakma legmagasabb szintű képviselőjeként egységet teremtenie, mindig szem előtt tartva a legfontosabb célt: a repülés biztonságát.*

A IV. fejezet foglalkozik a nemzetközi légi közlekedés magánjog eszközrendszer jogintézményeinek bemutatásával. Az ICAO vezetésével megalkotott magánjogi egyezmények közül a Montreali Egyezmény (1999) a nemzetközi légi jog magánjogának legfontosabb nemzetközi szerződése. Különlegessége a jogintézményeiben rejlik, amelyek az Egyezmény egyetemes érvényesülését segítik elő. A jogalkotó ezért a Montreali Egyezményben olyan, a Varsói Egyezményből (1929) és annak módosításaiból ismert, onnan átemelt vagy éppen merőben új jogintézményeket vezetett be, amelyek mindegyike azt a célt szolgálja, hogy a nemzetközi magánjogi egységesítés minél több állam csatlakozásával a lehető legszélesebb körben valósuljon meg. A Montreali Egyezmény egy szétszabdalt, hat nemzetközi szerződésből álló összetett rendszer helyett egy egységes, homogén szabályrendszer alternatíváját kínálja. Ez pedig az államok és a regionális gazdasági integrációs szervezetek csatlakozási szándékát kell, hogy erősítse. Az értekezés IV. fejezetében a magánjogi egység megteremtésének 1925-ben elindított legfontosabb állomásait mutatom be, azt a hosszú, több mint hét évtizedes folyamatot, amelynek során sikerült a számtalan egy- és többoldalú kezdeményezés hatására a légi fuvarozók kártérítési szabályait az államok számára vonzóvá tenni.

Az egységet az alábbiakban kiemelt jogintézmények garantálják, amelyek lehetővé teszik, hogy a világ legalább a légi fuvarozók kárfelelőssége során valóban nemzetközileg egységes legyen. A kutatás által kiemelt részek:

1. A joghatósági fórumok számának növelése, amely a károsult utast olyan helyzetbe hozza, hogy a világ bármely részén történt balesetének kárigényét saját hazájában rendezhesse.

*A Varsói Egyezmény (1929) négy joghatósági fórumát a jogalkotók kiegészítették egy ötödik fórummal. Az ötödik fórumot csak és kizárólag az utast ért baleset (halál vagy testi sérülés) során lehet választani. Az Egyesült Államok mindenáron – többek között a montreali Diplomáciai Konferenciáról történő kivonulás kilátásba helyezésével – biztosítani akarta annak lehetőségét, hogy az ország határán kívül, bárhol a világban (még akkor is, ha repülőút az Egyesült Államok területét egyáltalán nem érintette) az állampolgárait ért baleset bekövetkezése esetében a pereket az Egyesült Államokban lehessen megindítani. Az Egyezmény alkotóinak többsége nem támogatta az állampolgársági alapú megközelítést, mégis a diplomáciai érdekérvényesítés hatására kompromisszumként bevezetésre került, hogy az utas az elsődleges vagy állandó lakóhelye szerinti perindítás lehetőségével élhessen.*

2. A nemzetközi fuvarozás fogalmi körének a sajátos jogalkotói megfogalmazás által történő kiszélesítése, amely lehetővé teszi olyan esetekben is a Montreali Egyezmény alkalmazását, amikor olyan állam területén történik a káresemény, amely nem csatlakozott az egyezményhez.

*Az egységesítésnek a legszélesebb körben történő elérése érdekében a jogalkotó merész lépéssel az Egyezmény hatályát – bizonyos körülmények fennállása esetén – kiterjesztette azon nemzetközi fuvarozásokra is, amelyek a Montreali Egyezményhez nem csatlakozott államok területeire irányulnak. A Montreali Egyezmény alkalmazandó az [A]–[B]–[A] útvonalon közlekedő légi járat esetében akkor is, ha [B] város országa nem csatlakozott az Egyezményhez. Sőt még abban az esetben is, ha a káresemény [B] város országának területén következik be, vagy a fenti járatot az Egyezményhez nem csatlakozott ország légitársasága, saját személyzettel repüli és a gép fedélzetén csak és kizárólag [B] város országnak az állampolgárai tartózkodnak. E körülmények ellenére a Montreali Egyezmény lesz az*

*irányadó, mert egyáltalán nem számít az utasok állampolgársága, a káresemény bekövetkezésének a földrajzi helye vagy a járatot teljesítő légitársaság üzleti székhelye, telephelye, vagy a repülőgép bejegyzésének állama, és az sem, hogy a járat menetrendszerűen vagy nem menetrendszerűen üzemel. Csak egy szempont számít: a fuvarozási okmányban megjelölt földrajzi kapcsolódó pontok által megjelölt útvonal, melynek alapján minősülhet a Montreali Egyezmény szabályai szerint a légi járat nemzetközi vagy nem nemzetközi fuvarozásnak.*

3. A baleset fogalmának egységes értelmezése, amely egyik alapfeltétele a Montreali Egyezmény alkalmazhatóságának, vagyis a jogesetnek a nemzetközi jogszabályok alapján történő elbírálásának.

*A légi fuvarozó csak akkor viseli a felelősséget az utas halálának vagy testi sérülésének esetén bekövetkezett kárért, ha a halált vagy a sérülést okozó baleset a légi jármű fedélzetén, illetve valamely beszállási vagy kiszállási művelet közben történt (17. cikk 1.). A felelősség megállapításához 3 feltétel együttes teljesülésére van szükség: baleset történjen; a baleset a kárt szenvedett utas halálát vagy testi sérülését okozza; és a baleset a légi jármű fedélzetén vagy valamely beszállási vagy kiszállási művelet közben történjen. Ha csak egy feltétel vagy valamelyik feltétel fogalmi eleme hiányzik, akkor a légi fuvarozó kárfelelőssége nem állapítható meg, ezért fontos a baleset fogalmának a tisztázása. Annak ellenére, hogy a baleset fogalma a Montreali Egyezmény súlyponti és egyben legfontosabb eleme, a jogalkotók a fogalom meghatározását elmulasztották megtenni. A nemzetközi légijog precedens értékű ítéletei ezt a kérdést az államok többségében alapvetően rendezik, az egységes definíció hiánya mégis teret enged a tagállamok bíróságainak arra, hogy döntéseikben a baleset fogalmi elemeit kreatívan, egyoldalúan, a nemzeti jog keretein belül értelmezzék. Az értelmezés minősége lényeges, mert ha valamilyen oknál fogva a bekövetkezett káresemény a bírói megítélés szerint nem tartozik a Montreali Egyezményben meghatározott baleset fogalmi körébe, akkor a keresetet el fogja utasítani.*

4. A kizárólagosság intézménye, amely az egyezmény elsődlegességét hangsúlyozva kizárólagos jogot diktál, ezzel elkerüli a nemzeti jogrendszerekben rejlő ellentéteket, konfliktusokat és megteremti az egységesítés valódi lehetőségét.

*Vagyis, ha a Montreali Egyezmény egy adott jogesetre alkalmazandó, de az egyezmény rendelkezései alapján a kártérítés megítélésére nincsen jogalap, és ennek következtében a légi fuvarozó felelőssége nem áll fenn, akkor más – a nemzeti jogból származó vagy egyéb – jogalapon sem lehet ezt az igényt érvényesíteni. A kizárólagosság intézménye azt a célt is szolgálja, hogy ahol a légi fuvarozóval szemben nincs jogérvényesítésre lehetőség, akkor a nemzeti jogrend által se nyerjen jogot a károsult személy arra, hogy a légitársaságot a nemzeti vagy bármilyen más szabályrendszer alapján perelje. Ugyanakkor a kizárólagosság nem jelenti azt, hogy az utasok jogérvényesítési lehetőség nélkül maradnának önmagában csak azért, mert magától a légi fuvarozóktól nem követelhetnek kártérítést. A károkozó harmadik személlyel szemben a károsultak saját jogukon polgári jogi vagy büntetőjogi keresetet indíthatnak a nemzeti jogrend szabályai szerint.*

A jogeseteken és joggyakorlatokon keresztül bizonyítom, hogy a tényleges nemzetközi jogegységesítés csak a Montreali Egyezményben rögzített szabályok és eljárások tényleges érvényesülésével valósulhat meg, mert még mindig sok az eltérő nemzetközi, valamint a nemzeti szabályozásokból eredő összeütközés, illetve a fuvarozási jogviszonyból eredő magánjogi jogvita elbírálása során keletkező konfliktus.



## II. Az elvégzett vizsgálatok, elemzések rövid leírása, a feldolgozás módszerei

A kutatásnak nem tárgya a múlt teljes feltárása, még akkor sem, ha a múltból sokszor megismerhető a jövő. Sokkal inkább a jelenkor gyakorlatára, a mindennapok kihívásaira koncentrálok és a múlt történéseinek beemelése az értekezésbe csak és kizárólag a folyamatok jobb megértésére szolgálnak. Tekintettel arra, hogy a kutatás céljának elérése a gyakorlaton keresztül történik, ezért az elvégzett vizsgálatok is főként az olyan szakirodalomra, forrásokra, jogesetekre, személyes vizsgálatokra, interjúkra és háttérbeszélgetésekre támaszkodnak, amelyekben a szereplők szakmai tapasztalataikat osztják meg.

A nemzetközi légijogi irodalomból felhasználtam az ICAO volt jogi igazgatójának Prof. Michail Milde könyveit (kéziratait) és előadásait, továbbá az ICAO Jogi és Nemzetközi Kapcsolatok Iroda nemzetközi jogászának Dr. Huang Jiefang írásait és előadásait, valamint Tompkins N. George, Jr. New York-i ügyvéd írásait, előadásait. Az irodalmi feldolgozás során szinte kizárólag angol szakirodalom állt rendelkezésemre, olyan elméleti kutatók és jogtudósok munkáiból merítve, mint Prof. Bin Chen (London), Prof. Brian Havel (Chicago), Prof. Paul Dempsey (Montreal) és Prof. P. P. C. Haanappel (Leiden). A nemzetközi szakirodalmon túl olyan rövidebb tudományos munkákra, tanulmányokra, cikkekre, értekezésekre helyeztem hangsúlyt, amelyek mögött elsősorban az elmélet és a gyakorlat között fennálló különbségeket ütköztető szakmai viták álltak (ezeket elsősorban az ICAO Tanácsában elhangzottakat rögzítő jegyzőkönyvekben rögzítik).

A kutatói munka elvégzéséhez számtalan jogeset állt rendelkezésemre, amelyek – főként a precedenssé váltak – hatékonyan segítették az adott kérdés megértését, és a gyakorlatból merítve támogatták az elméleti síkon megfogalmazott, az értekezés témájául választott folyamatok bemutatását. Több esetben olyan szakmai példát hozok, amelynek valós kifejtésére csak gyakorlati tapasztalat útján van lehetőség, ilyen pl. az ICAO jogalkotási folyamatának, annak minden egyes állomásának, részletes, kevésbé ismert háttérének bemutatása. Mivel ez egy összetett és bonyolult rendszer, ezért kvalitatív kutatási módszerrel végeztem ennek a jogalkotási mechanizmusnak a bemutatását, különös tekintettel az időigényes folyamatokra, azok dinamikus leképzésére és az ezeket magyarázó személyes tapasztalataim. Az adatgyűjtés során újságcikkeket, naplókat, rajzokat (amelyeket grafikus segítségével képi világba öntöttem) és egyéb, sokszor nem publikált dokumentumokat is használtam.

Fontosnak tartottam, hogy a kvalitatív megközelítésen túl és nem tiszta induktív logikai alapon levezetve a kutatási téma megközelítése egyszerre elméleti és gyakorlati legyen, és a bemutatni kívánt összefüggésekből új gondolatok szülessenek, ezért az általános elvekből, törvényszerűségekből haladva a különöst kibontva deduktív módon közelítettem a kutatási tervben felvázolt célok felé. Az egy- és többoldalú kezdeményezések logikája, bemutatása; a chicagói rendszer, illetve a varsói rendszer összefüggései jó alapot szolgáltatottak arra, hogy a gyakorlati részek felé haladva olyan összefüggéseket találjak, amelyek erősítették ebbéli szándékomat.

Az értekezés egészét az empirikus kutatási módszer hatja át. Ennek során kiemelt figyelmet fordítok a politikai és szakdiplomáciai kérdésekre, a légi közlekedés társadalmi, gazdasági hatásaira, miközben nem hagytam figyelmen kívül a modern világban elfoglalt „hatalmi” törekvéseit sem a repülésnek. Így társadalmi célokat, állami, nemzetgazdasági érdekeket kibontva elemeztem az iparág nemzetközi egységesítését célként kitűző közjogi és a magánjogi szabályokat.

### III. A tudományos eredmények rövid összefoglalása, azok hasznosítása

A kutatási tervben megfogalmazott célom az volt, hogy az egy- és többoldalú légügyi kapcsolatokat erősítő kezdeményezéseket bemutassam, és az azokból levont összefüggéseket feltárjam. Ezen munka során a polgári repülés, mint a legdinamikusabban fejlődő közlekedési alágazat mozgatórugóit, érdekviszonyait vettem figyelembe, és ezekből kiindulva mutattam meg a nemzetközi polgári repülés szabályozói rendszerének működését. Rávilágítottam, hogy mitől lehet hatékonyabb és hogyan lehetne rendszerszinten még átfogóbb és átláthatóbb a légi közlekedési iparág. Az elvégzett munka egyik legfontosabb eredménye, hogy speciális, eddig a nemzetközi tudományos szakirodalomban nem ismert módszerrel, a gyakorlatot jól ismerve dolgoztam fel az ICAO szervezet szabályalkotó-, szervezési és vezetésrendszerét. Ugyanígy közelítettem meg, de jellegénél fogva más szempontokat emelve ki a Montreali Egyezmény (1999) kárfelelősségi szabályrendszerét, annak eszköztárát, amely egyedi és logikus módon mutatja be a szabályozás komplex voltát, és annak egyedi működését.

A komplex folyamatokat az iparág köz- és magánjogi részét egy alapkérdés köré fonva dolgoztam fel: hogyan lehet még egységesebbé tenni, ezt a több szempontból, iparági szinten – bár napról-napra egyre kevésbé – szétszabdalt világot. Az értekezés sajátos módon mutatja be, hogy miként lehet a kétpólusú világból eredő kockázatokat iparági szinten minimalizálni, az egyoldalú lépésekből általánosan átvenni, meríteni úgy, hogy a rendszer alapjaihoz (a chicagói jogforrásokhoz) nem nyúlunk hozzá. Az értekezés összegzése zárógondolatként a speciális érdekviszonyok közepette növekvő és fejlődő, ugyanakkor az egyre kevésbé megjósolható iparág jövőjére ad logikus választ.

Két lehetséges hasznosítást is látok:

1. A tágran értelmezett egyoldalú, „saját utas” világ logikájának magyarázata, bemutatása példaként szolgál a jogalkotók és a jogalkalmazók számára, hogy van lehetőség, nemcsak parlamentáris vagy közgyűlési körülmények között formálni a világot, így hatni a társadalmi viszonyokra, befolyásolni a politika és a gazdaság menetét. Mindezt úgy, hogy az egyoldalú lépések elfogadtatása a nemzetközi jogi környezetben az egységesség alapelveivel nem lesz ellentétes. Ebben a viszonyrendszerben a gyorsabb és erősebb úgy léphet előre, hogy nem hátrahagyja a többiekét, hanem segíti és felemeli őket. Ennek határát a repülésbiztonsági, a légi közlekedés-védelmi és egyre inkább a környezetvédelmi szabályok jelölik ki, miközben a további lépések modellezésében, a jövő eljárásainak kidolgozásában egyre inkább dominálni fognak az egységes, de nyitott piacok, a világ más és más pontjain egységes szabályok és egy cégnév alatt üzemelő légitársaságok, vagy éppen az összevont légügyi hatóságok, légiforgalmi szolgáltatók.

2. Amennyiben sikerült bemutatni a rendszer anomáliáit, feszítő érdekellentéteit, gátló akadályait, akkor könnyebb lesz megérteni mind a szakembereknek, mind az elméleti gondolkodóknak az iparág színességét és a benne rejlő hatalmas lehetőségeket. Megítélésem szerint sikerült ezeket megmutatni. Az értekezésben található gondolatok segíthetik a döntéshozókat az iparág fejlődéséhez szükséges lépések megtételében, és a nemzetközi jog összefüggéseinek, valamint a nemzetközi szervezetek működésének megértése hatással lehet a politikailag is kívánatos gazdasági törekvések elérésére.

#### **IV. Az alkotói munka témaköréből készült publikációs jegyzék**

SIPOS Attila: Legal Framework and Challenges of Airline Alliances. *Leiden University, Faculty of Law (IASL)*, thesis, 2002., pp. 1–85.

SIPOS Attila: Bátor új világ. *Aeromagazin*, 2008/8. sz., 18–19. o.

SIPOS Attila: A repülés a modern világ motorja. *Aeromagazin*, 2010/2. sz., 19–21. o.

SIPOS Attila: A magyar polgári repülés nagykövete: A „Nemzedékek” szobor. *Aeromagazin*, 2011/1. sz., 104–105. o.

SIPOS Attila: Az ICAO repülésbiztonsági auditjának jövője. *Aeromagazin*, 2012/10. sz., 22–23. o.

SIPOS Attila – MUDRA István: A világ légi közlekedésének szakmai csúcstalálkozója Montrealban. *Aeromagazin*, 2013/11. sz., 40–42. o.

SIPOS Attila: *Nemzetközi légi jog: Szabályok három dimenzióban*. Wolters Kluwer, Budapest, 2015, 1–363. o.

SIPOS Attila: A légtér jogi státusza és használata. *Jogelméleti Szemle*, Tanulmány, 2016/1. sz., 94–114. o.

SIPOS Attila: A légi fuvarozó kárfelelőssége az utasok baleseteiért. *Jogtudományi Közlöny*, Magyar Tudományos Akadémia folyóirata, Tanulmány, 2016/3. évfolyam, 139–152. o.

SIPOS Attila: Az emberiség hódítása a világűrben. *Űrtan Évkönyv*, Magyar Asztronautikai Társaság, Tanulmány, 2017/68. sz., 67–80. o.

SIPOS Attila: A polgári légi jármű jogi státusza. *Repüléstudományi Közlemények*, Nemzeti Közszolgálati Egyetem, 2017. 3. sz., 273–300. o.

SIPOS Attila: *A nemzetközi polgári repülés joga*. ELTE Kiadó, 2. átdolgozott és bővített kiadás, Budapest, 2018. március, 1–507. o.

**EÖTVÖS LÓRÁND UNIVERSITY**

**FACULTY OF LAW**

ELTE Doctoral School of Law and Political Sciences

*Attila Sipos*

**The unilateral and multilateral regulatory role  
in civil aviation**

*Create unity and its illusion*



Doctoral Dissertation

THESIS

Supervisor

Dr. Gábor Kardos  
Professor

**Budapest**

**2018**

## **Contents**

**I.** Short summary of the set research task

**II.** Short description of the completed studies and analyses, the methods of elaboration

**III.** Short summary of the scientific results, their utilization

**IV.** List of publications on the theme of the creative work

## I. Short description of the set research task

In the thesis I introduce the legal system of the international civil aviation in a continuously transforming world, which is in several aspects divided (on political, economic and legal levels).

I take the premises below as my starting points:

- civil aviation is integrated (at least in terms of its technical and operational, achievements and results based on the laws of physics);
- the world is not integrated (in relation to its historical, economic, geopolitical or technical state of development it is not integrated in the least).

Integration, that is the industry of civil aviation, which is required to function in close cooperation, has to be realized in a disintegrated, politically, economically divided world, thus the states maintain this integration required on international level, while they make an attempt to take greater advantage originating from their power position in their own ways, by means of which they endanger the most important thing: the safety of civil aviation. By introducing these circumstances I wish to prove that in aviation political interests are of primary importance, which prevail over business interests – what is more – those of functioning. The exploration of the reasons of disintegration is an essential research element of this thesis. This issue is in focus of special attention because the smallest lack of unity and alignment is an impediment to development, an obstacle to the performance of flying.

In the course of the research I am going to uncover the historical and economic rationality of the formation of the bilateral system of relations, after that, I am going to evaluate why this system has by now become a drawback for those who work in civil aviation, especially the airline companies, as one of the service providers. One of the tasks of the research is to examine what kind of unilateral measures should be taken on the national level, also by means of what own initiatives and what kind of close cooperation between the states solutions could be found, those that generate legal effect on an international level, or else, encourage other states and international organizations to generate such legal effect, as well as force to take actions. In the first place, the research focuses on the conflicts of interests, anomalies in regulation; its dimension that is coming into view more and more: the battles in economic policy and diplomacy, which hide behind the existing conditions in the present-day structures. In the thesis I am also about to introduce the exemplary development and often pioneering ambitions of the civil aviation law of the European Union.

I introduce in the **I. Chapter** the essential elements of the bilateral world through the development of the international civil aviation law and the formation of its regulation:

*The Paris Convention (1919) in the first article of the first international treaty of the international civil aviation stipulates, that „The High Contracting Parties recognise that every Power has complete and exclusive sovereignty over the air space above its territory.” This basic principle is of special importance in the Chicago Convention (1944) as well, which also means that free flying practised in an unilateral way among states is impossible, because aviation is limited by the sovereign airspace of the other country. That was why each scheduled, aircraft for commercial purposes had to be previously permitted or authorized by the foreign country, in order to fly into the sovereign airspace of the other state. The permission is essentially realized in a bilateral air service agreement (ASA) concluded by the states in question, in which aviation companies became designated or the physical practising of the civil aviation established between the two given countries, however, exclusively such*

*companies that met the legal requirements of the substantial ownership and the effective control (national clause). By means of this, every sovereign country got the decision making role which was supported and defended through its institutions by the international community and the law. However, the system of bilateral connections preserved by the air service agreements had become a serious obstacle for the key figures of the civil aviation in the developed countries, that was why they were striving to continuously change it, which manifested itself in the initiation 'Open Sky' agreement which is getting more and more liberalized and organized on a market basis. However, the 'Open Sky' did not completely open markets, the requirement of the national proviso (the substantial ownership and the effective control clause) continues to be present in these agreements in the case of scheduled operation, the 7. [B]–[C], and the cabotage 8. [A]–[C]–[C], 9. [C]–[C] air freedom rights have not become available, and the commercial activity taking place in the other country was conditioned with further permissions. The events in September 2001 and the strengthening of terrorism did not affect the liberalization process positively, either, due to this, the state control strengthened further, and the civil aviation defence requirements and the costs got understandably multiplied. The majority of Contracting States at the same time continue the realisation of the greater extent of liberalization and the demolition of obstacles by uni- or multilateral tools.*

In the **II. Chapter** the unilateral solutions get analysed. In each chapter of the study I highlight acts of such sort, but at the beginning of the research I introduce its nature, its particular enforcement collected in one bunch, in a given area, with special respect to the aim and motivations of the initiator. The purpose of the unilateral solutions that can be practised and endorsed in accordance with the international law is essentially to generate legal effect. Taking the unilateral approaches in the broad sense, I do not only classify here the governmental law making as well as the political acts and declarations of intentions, but also the initiations of the other, prominent players of the industry. In regards to the fact that the unilateral legal acts declarations of intentions rest on the principles of good faith and transparency, that is why I examine the comprehensible logic and legitimacy of these acts. Unilateralism must not offend the basic principles of the international law, must not bring advantages solely to the declarer, and must not proportionally handicap those others present who are not willing to stick to those rules due to their different power relations, but those who are forced to stick to the rules on account of their vulnerable situation, many a time their economic interest.

I have collected the unilateral rules that are applied or to be applied in the closed national airspaces in a separate group. As the legal position and the judgement of the national airspace is crucial importance within the framework of the regulation system of the international civil aviation, the conflicts mainly arise in practice and in the everyday world. Because of its complicity, in this chapter exclusively the national solutions applied in national airspaces are subject to discussion. In this world it easily occurs that the legal interpretation and the lawful action take a backseat (remains out in the background) behind the efforts taken in order to solve the specific situation. The complete and exclusive sovereignty of the nations in the national airspaces is influenced by several factors, as for example the defence of the nation or even the political interest of the state. Focused on these aspects, I have found several solutions that have been arranged by the nations unilaterally practising their main power and they have taken specific measures in the fields concerning international law, to which the international community did not reply, or replied, but those did not meet – because of well-defined reasons – the national interests of other states.

Such solutions, introduced in the thesis:

1. The ascertainment of the borderline of jurisdiction between the national airspace and the outer space:

*The demarcation of the national airspace and the outer space is essential in the legal aspect because this borderline specifies how high the sovereign power of a country is extended vertically in the national airspace. Namely, the national airspace is not endless; where it ends the outer space begins. However, the legal status of the two differs from each other. Exactly, that is the reason why this borderline (shield) is a jurisdictional boundary. In spite of its significance and the high level of the development of technology, neither the UN Committee on the Peaceful Uses of Outer Space (UNCOPUOS) nor the International Civil Aviation Organization (ICAO), or not even the international treaties contain universal rules or provisions accepted by the international community. From among the unilateral initiations, a proposition stands out the national law by the Australian government that regulates outer space activities, which bounded this jurisdictional boundary unilaterally at an altitude of 100 km.*

2. The expansion of the national airspace for the purpose of identification:

*The Air Defence Identification Zones (ADIZ) specified for prevention by the specifying state are essentially the unilateral expansion of the boundary of the national airspace up to 200 nautical miles off the coast. The formation of identification zones is not prohibited by the international law. For the ADIZ zones no international treaty has been concluded, thus, the applicable rules – respecting the international and national norms – the states unilaterally specify. The international legal basis of the expansion is that the state, on the basis of aviation safety and self-defence, has the right to impose obligations on the aircraft which enters its national airspace. When creating zones, the states cannot demand sovereignty, because there they can only demand rights to observe and identify, still, the expanse of the demarcation is often influenced by political and diplomatic conflicts and territorial disputes between states.*

3. Use of weapons for purposes of self-defence in the national airspace:

*As a main rule, it is prohibited to use weapons against a flying civil aircraft. The state can only rarely exceptionally apply violence (to a limited extent, in a limited way, for a limited purpose, for a limited time), in case, for the purpose of the defence of the territory of the state, the state under attack uses its right of self-defence. The indispensable condition of practising self-defence is the armed attack, the claim of which is the Article 51 of the UN Charter, which supports the natural right of individual or collective self-defence in case of an armed attack against a member of the United Nations. With the purpose of self-defence, the right of armed intervention belongs exclusively and lawfully to the state itself. That is, armed intervention against civil aircrafts is only possible in exceptional cases when civil aircrafts are used in armed attacks or as weapons. If a civil aircraft is used by one state for an armed attack against another state, then as a consequence, the civil aircraft is qualified as a state aircraft. For state aircraft the Chicago Convention and its Annexes are not applicable.*

4. Unilaterally established special tariffs of flying over the national airspace:

*Even though the international law pronouncedly prohibits for the member states to establish taxes, fees or compensation solely on the grounds that the aircraft of a contracting state flies over the territory of the other state, flies into it or out of it, in spite of this, there are member states that for the use of some of their designated routes establish further incidental overflight fees besides the payment of the normal navigational fees. These are mainly states that own large land areas; they ensure overflight transit rights under strong state control, exclusively*



*by means of bilateral negotiations. For practising these transit rights that is for foreign aircrafts flying over their territories they establish special fees and taxes unilaterally, and with this activity they have generate extra state income by legally questionable way.*

In the **III. Chapter** of the thesis the multilateral relations are coming to the foreground. Its supreme guard, the global top organization responsible for the two greatest challenges of the industry: the safety and the security of civil aviation, the specialized institution of the UN, the International Civil Aviation Organization (ICAO) is introduced. These fields gain meaning within the frames of a system of rules which is extremely strict, absolutely global and multilateral, it covers all areas of civil aviation. The public law requirement system of the international civil aviation law is synthesized by the ICAO, that is why the entire mechanism of the organization, its structure, its functioning, practically each and every aspect, starting from the everyday's working processes up to the decisions of the General Assembly is introduced in the thesis.

In the part where the activity of the ICAO is introduced, the research aims at the analysis of the global, mainly technical and political measures that target the establishment of oneness. The ICAO is the only global organization, which, due to its regulatory and executive functions – based on primarily the cooperation of the member states – ensures the general enforcement of the safety and security of the international civil aviation on the highest level. How does it do that? What means does it hold against the member states? Although the ICAO establishes the comprehensive, international set of rules for the international civil aviation, however, how is it able to ensure for the uniform requirements of aviation safety and security to be fully complied? The multilateral character of aviation manifests itself in this, because in every field of aviation, there is a constant demand for a development on a certain level, then a rule-following attitude from the part of the member states, in order to safely plan and accomplish, as well as to efficiently develop the international civil aviation. The significance of the ICAO is universal in the mitigation of the discrepancies stemming from the technological and technical differences between the developed and less developed countries by means of aviation, and in the enforcement of the general basic principles of the international law. This global feature, and the factors that inhibit it, the unsolved issues are introduced, expressly with the uncovering and detailed description of the ratification, the implementation and the enforcement of the rules by the ICAO Council (SARPs).

The research covers the exploration and analysis of the antagonisms, and after deducting the conclusions, I will make suggestions for changes, for shifting towards new directions. The economically strong countries, which have a good ability to enforce their interest, and which play an important role in aviation, track progress as efficiently as possible, using their regulatory roles, not waiting for others. The tensions originating from this, the conflicts of interests between regions result in unilaterally enforced solutions from the part of those that hold stronger positions in the commercial competition.

*It is a basic requirement to harmonize and simplify the complex system of rules of civil aviation. However, the ICAO as an international regulatory forum – in the special environment of aviation full of political and economic interests – is not always able to respond appropriately to these challenges. One of its main reasons is that in several cases the specific political as well as national economic scale of values in the different states and the market based competition of the service providers of the aviation industry to make profit do not meet. Despite the increasingly common market based openings, the political intentions are still significant in aviation. The predominance of politics is unquestionable, its influence on the further development of the industry is obvious, and is certainly about several times to*

*win against the success of market based commercial interests. The ICAO, as the main organ of aviation diplomacy, needs to integrate as a kind of political field of force, as the highest ranked representative of the profession, nevertheless always highly pay attention for the paramount important goal: safety.*

The **IV. Chapter** is dedicated to the introduction of the legal institutions of the system of measures by the private law of international civil aviation. From among the civil law conventions concluded under the ICAO the Montreal Convention (1999) is the most important international agreement of the private law of international aviation law. Its specialty lies with its legal institutions, which promote the universal enforcement of the Convention. That is why the legislator in the Montreal Convention introduced legal institutions that are known and were taken from the Warsaw Convention (1929) and its revisions, or are merely new legal institutions, each one of which serves the goal that the unification of international civil law could be realized in the most possible states to join in the largest possible circle. The Montreal Convention offers the alternative of an unified and homogenous system of law instead of a disintegrated, complex system consisting of six international agreements. Namely this has to strengthen the intention of the states as well as the regional economic integrational organizations to join in. In the IV. Chapter of the thesis I discuss the most significant steps of the making of the integration in the private law that started in 1925: that long, over 7 decade course of events, during which it became possible to make it prepossessing for the states to acknowledge the compensation law of air carriers under the influence of countless uni- and multilateral initiations.

Integration is guaranteed by legal institutions emphasized below, which make it possible to create an internationally integrated world indeed, at least in terms of the liability of air carriers.

The parts emphasized by the research:

1. The increase of the number of jurisdictional forums, which position the harmed passenger to arrange their claim of accidents happening anywhere in the world in their own countries.

*The four jurisdictional forums of the Warsaw Convention (1929) were completed with a fifth forum. The fifth forum can be chosen only in case the passenger had an accident (death or injury). The Federal government of the United States wanted to ensure the option by all means – among others by promising their withdrawal from the Conference of Diplomacy in Montreal – for its citizens to launch a lawsuit in the United States in case they had accidents anywhere in the world, even when the flight did not touch the territory of the United States. The majority of the lawmakers of the Agreement did not support the approach based on citizenship, still, it was introduced as a compromise influenced by the diplomatic advocacy.*

2. The enlarging of the conceptualization of 'international carriage' [Article 1 (2)] by specific law-making formulation, which enables the application of the Montreal Convention even in cases of damages happening in the territories of countries that did not join the Convention.

*In order to achieve integration in the largest possible circle, the law maker, taking a daring step, extended the force of the Convention – under certain circumstances – to those 'international carriage', which are aimed at the territories of states that did not join the Montreal Convention. The Montreal Convention is to be applied in the case of an aircraft flying on [A]–[B]–[A] route even if the country to which City B belongs did not join the Convention. In addition, even in case the damage happens on the territory of the country of City B, or if the above flight is flown by the airlines of the country that did not join the*

*Convention with their own crew and on board the plain there are citizens of the country of City B. that did not join the Convention. Despite these circumstances, the Montreal Convention will be applicable, because neither the citizenship of the passengers, nor the geographical position of the damage, not even where the airline company performing the flight is based, not even the state of the registration of the aircraft, also not even if the flight is scheduled or not scheduled are taken into account. There is only one point of view that counts: the route specified by the geographical connection points indicated in the transport document, on the basis of which, according to the law of the Montreal Convention, the aircraft can be qualified as international or non-international carriage.*

3. The unified interpretation of the accident, which is one prerequisite for the application of the Montreal Convention, that is for the judgement of the legal case on the basis of the international law.

*The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking [Article 17 (1)]. For the ascertainment of the responsibility there is need for the fulfilment of 3 conditions at a time: an accident should happen; the accident should cause the death or physical (bodily) injury of the damaged traveller; and the accident should happen on board the aircraft or during the operations of embarkation or disembarkation. If just one condition or a conceptual element of any of these conditions is missing, the liability of the air carrier cannot be stated, that is why it is crucial to clarify the concept of the accident. In spite of the fact that the concept of the accident is a focused element and, at the same time, the most essential element of the Montreal Convention, the law makers failed to determine the concept. The unprecedented judgments of the international aviation law basically arrange this issue in the majority of states; still, the lack of a unified definition leaves room for the courts of the member states to interpret the conceptual elements of the accident creatively, unilaterally, within the frames of the national law. The quality of the interpretation is essential, because if for some reason the damage occurred according to the judiciary judgment does not belong to the conceptual circle of the accident determined by the Montreal Convention, then the action will be dismissed.*

4. The institution of exclusiveness, which dictates exclusive right, emphasizing the priority of the convention, that is how it avoids the disagreements and conflicts lying in the national systems of law, and creates the real possibility of integration.

*That is, if the Montreal Convention is to be applied for a given lawsuit, but according to the provisions of the convention there is no claim for the awarding of the compensation, and due to this, the responsibility of the air carrier does not exist, then the claim cannot be endorsed on a different – deriving from the national law or other – legal ground, either. The institution of exclusiveness also deprives the damaged person of the right to sue the airline company on the basis of the national or any other legal system where there is no possibility of law enforcement against the air carrier. However, the exclusiveness does not mean that the passengers would be left without law enforcement merely because they could not demand any compensation from the air carriers.*

I demonstrate it through lawsuits and proceedings of law that the factual international law enforcement can only be realized by means of the factual enforcement of the law and proceedings stated in the Montreal Convention, because still there are a lot of confrontations originating in the various international and national regulations, and conflicts generated in the course of private law litigations concerning freight legal relationship.

## **II. Short description of the completed studies and analyses, the methods of elaboration**

The complete uncover of the past is not subject to research, not even if the future can be recognized from the past. I rather focus on the practice of the present, the everyday challenges and the inclusion of what happened in the past only and exclusively serve a better understanding of procedures. With regard to the fact that the goal of the research is achieved through practice, the tests carried out are supported by mainly special technical literature, sources, lawsuits, personal inquests, interviews, and background conversations, in which the persons share their professional experiences.

From the international aviation law literature I have used the books (manuscripts) and lectures of Prof. Michail Milde, the former director of the ICAO, furthermore, the writings and lectures of Dr. Huang Jiefang, international lawyer of the office of the Legal Affairs and International Relations of the ICAO, and the writings and lectures of Tompkins N. George, Jr. attorney from New York. In the course of the literary elaboration almost only English technical literature was at my disposal, borrowing from theoretical researchers and jurists, like Prof. Bin Chen (London), Prof. Brian Havel (Chicago), Prof. Paul Dempsey (Montreal) and Prof. P. P. C. Haaneppel (Leiden). Beyond the international special technical literature I put emphasis on shorter scientific works, studies, articles and essays behind which there stood professional debates primarily colliding differences between theory and practice (these are primarily recorded in protocols that record what was stated in the ICAO Council).

So as to carry out the research work, I had countless lawsuits at my disposal, which – mainly the ones that became precedents – effectively supported the understanding of the given issue, and taking from the practice, they supported the introduction of procedures/proceedings formulated on theoretical level, chosen for the subject of the thesis. In several cases I bring professional examples, for the exposition/explanation of which there is possibility only by means of practical experience, such is for example the introduction of the law-making process of the ICAO, and its each and every step, detailed and less well-known background. As it is a complex and complicated system, I elaborated on the introduction of this law-making mechanism with the help of the qualitative research method, with special regard to the time-consuming processes, their dynamic imaging and my personal experiences that explain those. In the course of the data collection, I used newspaper articles, diaries, drawings (which were put to diagrams with the help of a graphic artist), and other, many times not published documents.

I thought it important that beyond the qualitative approach, and not deduced on purely inductive logical basis, the approach of the theme of the research should be theoretical and practical at a time, that is why proceeding from the general principles, regularities, 'unwrapping' the strange, I was approaching the goals sketched in the research plan in a deductive way. The logic and the introduction of the uni- and multilateral initiations; the interrelations of the Chicago and the Warsaw system provided a good basis to – moving towards the practical parts – find interrelations that strengthened my intention as this.

The entire thesis is pervaded with the empirical research method. In the course of this, I pay special attention to political and special diplomatic issues, the social and economic effects of aviation, while I did not ignore the power aspirations of flying in the modern world. Thus, opening up social goals, national interests, those of national economies, I analysed the public and private law that set the goal to internationally unify the industry.

### **III. Short summary of the scientific results, their utilization**

My stated goal in the research plan was to introduce the initiations that strengthen the uni- and multilateral aviation relations and show consistency of these conclusions. In the course of this work I took into consideration the driving forces and interests of civil aviation, as the most dynamically developing subsector of transportation, and starting out from this, I presented how the regulatory system of the civil aviation works. I pointed out how the civil aviation industry could be more effective, and on the system level, how it could become more comprehensive and transparent. One of the most important results of the job done is that I processed the law making, the organizing and the managing system of the ICAO organization using a special, in the international scientific technical literature so far not known method, but knowing the practice well. I approached the liability law system of the Montreal Convention (1999) and its set of measures the same way, which presents the complexity of the regulation in an unique and logical way. However, by its nature, I emphasized other viewpoints.

I elaborated on the complex processes, the public and private law part of the industry around one basic issue, namely how we can make this in many respects, on industrial level – although day by day less and less – disintegrated world even more integrated. The thesis introduces it in a special way how it is possible to minimize the risks originating in this two-pole (bilateral) world, take over from the unilateral measures in a general way, borrowing from them so that we avoid touching the bases of the system (the Chicago source of law). The summary of the thesis gives an answer to the future of the industry, which is growing and developing amongst special relations of interests, however, is less and less predictable.

I can see two possible utilizations:

1. The explanation and introduction of the unilateral, a kind of 'own way' world in the broad sense sets an example for the law makers as well as law enforcers, that there is a possibility to form the world not only in parliamentary or general meetings, thus affect the social relations and influence politics and economy. All this in a way, that the acceptance of the unilateral measures in the international environment will not be conflicting with the basic principle of integration. In this relation system, the faster and the stronger party can take steps forward, not leaving the others behind, but help and raise them up. The borderline of this is marked by aviation security and safety law and more and more environmental law, while in modelling further measures in elaborating on the procedures/proceedings of the future the integrated, but open markets are going to dominate more and more, unified law at far points of the world, and airline companies working under one company name, or else the merged aviation authorities and service providers.

2. In case I have succeeded in introducing the anomalies of the system, its inhibitory stumbling blocks, it is going to be easier for both the experts and the theoretical thinkers to understand the colourfulness of the industry and the huge potentials that lie in it. In my view, I have managed to present it. The conceptions in the thesis might support the decision makers to take measures necessary for the development of the industry, and the understanding of the interrelations of the international law and of the work of the international organizations could support the also political efforts.

#### IV. List of publications on the theme of the creative work

SIPOS Attila: Legal Framework and Challenges of Airline Alliances. *Leiden University, Faculty of Law (IASL)*, thesis, 2002., pp. 1–85.

SIPOS Attila: Bátor új világ. *Aeromagazin*, 2008/8. sz., 18–19. o.

SIPOS Attila: A repülés a modern világ motorja. *Aeromagazin*, 2010/2. sz., 19–21. o.

SIPOS Attila: A magyar polgári repülés nagykövete: A „Nemzedékek” szobor. *Aeromagazin*, 2011/1. sz., 104–105. o.

SIPOS Attila: Az ICAO repülésbiztonsági auditjának jövője. *Aeromagazin*, 2012/10. sz., 22–23. o.

SIPOS Attila – MUDRA István: A világ légi közlekedésének szakmai csúcstalálkozója Montrealban. *Aeromagazin*, 2013/11. sz., 40–42. o.

SIPOS Attila: *Nemzetközi légi jog: Szabályok három dimenzióban*. Wolters Kluwer, Budapest, 2015, 1–363. o.

SIPOS Attila: A légtér jogi státusza és használata. *Jogelméleti Szemle, Tanulmány*, 2016/1. sz., 94–114. o.

SIPOS Attila: A légi fuvarozó kárfelelőssége az utasok baleseteiért. *Jogtudományi Közlöny, Magyar Tudományos Akadémia folyóirata, Tanulmány*, 2016/3. évfolyam, 139–152. o.

SIPOS Attila: Az emberiség hódítása a világűrben. *Űrtan Évkönyv, Magyar Asztronautikai Társaság, Tanulmány*, 2017/68. sz., 67–80. o.

SIPOS Attila: A polgári légi jármű jogi státusza. *Repüléstudományi Közlemények, Nemzeti Közszolgálati Egyetem, XXIX. évfolyam*, 2017/3. sz., 273–300. o.

SIPOS Attila: *A nemzetközi polgári repülés joga*. ELTE Kiadó, 2. átdolgozott és bővített kiadás, Budapest, 2018. május, 1–507. o.