

---

---

# A légtér-szuverenitás néhány nemzetközi jogi kérdése Ciprus vonatkozásában az Egyesült Királyság bírósági esetjoga fényében

Papp Zoltán\*

---

## 1. Bevezetés

a légtér-szuverenitás tárgyában nem áll rendelkezésre számottevő nemzetközi vagy nemzeti bírósági esetjog.<sup>1</sup> Valószínűleg ez arra vezethető vissza, hogy a nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény<sup>2</sup> (továbbiakban: Chicagói Egyezmény) vonatkozó szabályai világosak, és szokásjogi eredetük miatt jól beágyazódtak a nemzetközi gyakorlatba. Előfordulhatnak azonban olyan helyzetek, amelyek szükségessé teszik az irányadó nemzetközi jogi szabályok újbóli átgondolását és alkalmazását. Ez történt a bemutatásra kerülő nemzeti bírósági eljárások esetében is.<sup>3</sup> A jogeset szorosan kapcsolódik az évtizedek óta megoldatlan ciprusi kérdéshez. Az Észak-ciprusi Török Köztársaság nemzetközi jogi státusza – elsősorban az ENSZ Biztonsági Tanács (továbbiakban: ENSZ BT) határozatainak<sup>4</sup> köszönhetően – viszonylag egyértelműnek mondható, amire a

---

\* Doktorandusz, Pázmány Péter Katolikus Egyetem, Jog- és Államtudományi Kar.

<sup>1</sup> Mark Franklin: Sovereignty and the Chicago Convention: English Court of Appeal Rules on the Northern Cyprus Question, *Air and Space Law*, 36 no.2 (2011), 116. o.

<sup>2</sup> A nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény. Magyarországon kihirdetve 1971. évi 25. tvr. [Magyar Közlöny 1971/74 (IX.28.) száma]. Az Egyezmény függelékeinek kihirdetésére a 2007. évi XLVI. törvénnyel [Magyar Közlöny 2007/70 (VI.7.) száma és Közlekedési Értesítő 2007/12 (VI.29.) száma], valamint a 2009. évi LXXXVIII. törvénnyel került sor [Magyar Közlöny 2009/104 (VII.25.) száma].

<sup>3</sup> *Elsőfokú ítélet* [a továbbiakban: elsőfokú ítélet]: High Court of Justice Queen's Bench Division Administrative Court Neutral Citation Number: [2009] EWHC 1918 (Admin) The Queen on the application of Kibris Türk Hava Yollari Cta Holidays and Secretary of State for Transport and The Republic of Cyprus, Date: 28/07/2009. Elérhető:

<http://www.law.gov.cy/law/lawoffice.nsf/All/4F70852BF4BC0FA3C225780E0034E1C1?OpenDocument&highlight=Kibris>

*Másodfokú ítélet* [a továbbiakban: másodfokú ítélet]: Court of Appeal (Civil Division) on appeal from the Queen's Bench Division Administrative Court Neutral Citation Number: [2010] EWCA Civ. 1093, The Queen on the application of Kibris Türk Hava Yollari CTA Holidays and Secretary of State for Transport and The Republic of Cyprus, Date. 12/10/2010. Elérhető: <http://www.law.gov.cy/law/lawoffice.nsf/All/04C94BD471CA6A9AC225780E00349E5B?OpenDocument&highlight=Kibris>

<sup>4</sup> Az irányadó ENSZ BT határozatok a következők: UNSC Resolution 541 (1983) of 18 November 1983; 550 (1984) of 11 May 1984; 360 (1974) of 16 August 1974; 353 (1974) of 20 July 1974. Elérhető:

bíróságok is utaltak ítéleteikben. Az ítéletekben kimondott megállapítások jelentősége nemcsak abban áll, hogy értékes jogi konklúziókat tartalmaznak, hanem abban is, hogy azok más, adott esetben kevésbé egyértelmű (nemzetközi) jogi helyzetek elemzéséhez is hasznos kiindulópontként szolgálhatnak.

Jelen írás első részében a légtér-szuverenitás fogalma, valamint az Észak-ciprusi Török Köztársaság nemzetközi státusza kerül röviden bemutatásra. Mindezen háttér-információk a tanulmány főtárgyát képező jogeset minél alaposabb megértését szolgálják. A nemzeti bíróságok nemzetközi jogi szempontból releváns megállapításai és az indoklás teszi különösen érdekessé ezt a jogesetet (lásd részletesen 4.3 fejezet). A bíróságok nemzetközi jog vonatkozásában a légtér-szuverenitás fogalmát, a nemzetközi szerződések alkalmazása felfüggesztését, a tényleges fennhatóság/ellenőrzés és az ún. *Namíbia-kivétel* koncepcióját értelmezték. Ezen kérdések ismertetése képezi jelen tanulmány témáját.

## 2. A légtér-szuverenitás nemzetközi jogi fogalma

### 2.1. A Chicagói Egyezmény 1. cikke és annak értelmezése.

Kiindulópontként az 1944-ben elfogadott, mára már univerzális alkalmazásának tekinthető Chicagói Egyezmény szolgál, amely 1. cikke a következőket mondja ki:

„A Szerződő Államok elismerik, hogy minden Államot a területe fölötti légtérben teljes és kizárólagos szuverenitás illeti meg.” Az 1. cikkhez szorosan kapcsolódik a 2. cikk, amely az (alulfekvő) államterületet definiálja: „Az Egyezmény szempontjából az állam területe a szuverenitása, fennhatósága, védnöksége vagy megbízáson alapuló igazgatása alatt álló földterület és az ehhez tartozó területi vizek.”

A fenti rendelkezések lényegében megisméltik a nemzetközi légi közlekedés szabályait először multilaterális formába öntő, Párizsban 1919-ben elfogadott légügyi egyezményben már egyszer lefektetett alapelveket (továbbiakban: Párizsi Egyezmény).<sup>5</sup> Különbség annyi, hogy 1919-ben még kifejezetten rendelkezni kellett az „anyaország” és a gyarmatok feletti légtér jogi státuszáról.

A Chicagói Egyezményt előkészítő konferencia anyagaiból az derül ki, hogy az 1. cikk szövegezésével kapcsolatban nem merült fel érdemi vita. A szövegezésben résztvevő államok ugyanis, feltehetően már jól ismer(het)ték, és belső jogukba áttették a Párizsi Egyezményben és más regionális légügyi egyezményekben

---

<http://www.un.org/en/sc/documents/resolutions/>

<sup>5</sup> „La Convention portant réglementation de la navigation aérienne”, October 13, 1919. Convention relating to the regulation of aerial navigation. Elérhető:

[http://www.spacelaw.olemiss.edu/library/aviation/IntAgr/multilateral/1919\\_Paris\\_convention.pdf](http://www.spacelaw.olemiss.edu/library/aviation/IntAgr/multilateral/1919_Paris_convention.pdf)

A Párizsi Egyezmény végül csak regionális hatályú maradt, nem utolsósorban az USA távolmaradása miatt. Az Egyesült Államok az amerikai kontinensre irányította figyelmét, amelynek az ún. Havannai Egyezmény elfogadása lett az eredménye (1928). A két világháború között három regionális szerződéses rendszer élt egymás mellett (a harmadik rezsime a latin-amerikai országokat és Spanyolországot tömörítő ún. Madridi Egyezmény jelentette). A transzatlanti légi közlekedés akkor még „gyermekcipőban járt”, így nem jelentett problémát a töredezett szabályozás. 1944-ben a Chicagói Egyezmény egységesítette globális szinten a nemzetközi polgári légiközlekedés szabályait.

deklarált meghatározást.<sup>6</sup>

Az 1. cikkben foglalt alapelv – a fentiek szerint – nemcsak egy korábbi szerződésben lefektetett nemzetközi jogi szabály megismétlése, hanem a kialakult nemzetközi szokásjog kodifikációjának is tekinthető. A megfogalmazásban az „elismeri” ige is azt sugallja, hogy a tárgybeli alapelv az egyezmény létrehozásakor már létezett, nem az egyezmény hívta életre. A hágai Nemzetközi Bíróság 1986-ban az ún. Nicaragua-ügyben<sup>7</sup> – az ENSZ Alapokmányból levezetve érvelését – szögezte le, hogy e cikk régóta rögzült nemzetközi szokásjogi alapelvnek felel meg. Már az első világháborút követően elfogadott Párizsi Egyezményben is arra törekedtek az államok, hogy eme szokásjogi szabályt írásban rögzítsék.<sup>8</sup> Katonai megfontolásoknak kiemelkedő szerepe volt abban, hogy ez a koncepció rögzült a nemzetközi jogban.<sup>9</sup> Az első és különösen a második világháború során ugyanis nyilvánvalóvá vált, hogy a légtérnek fontos stratégiai szerepe van. Az új technológiák térhódításával az állami szuverenitás megsértésének újabb lehetőségei álltak elő. Mindennek az lett a következménye, hogy a tengerjogból is ismert másik lehetséges „opció”, azaz a mindenki által szabadon használható státusz (*res communis omnium usus*)<sup>10</sup> a légtér tekintetében elfogadhatatlanná vált a szuverenitásuk felett örökös államok számára.

Az Európai Unió Bírósága az *Air Transport Association of America és Társai* ügyben hozott ítéletében emlékeztetett arra, hogy a légtér feletti kizárólagos szuverenitás elve a légi szokásjog kifejeződésének tekinthető, amelyet a Chicagói Egyezmény 1. cikke kodifikált.<sup>11</sup> A luxemburgi bírói testület ítéletében azt is megállapította, hogy a Chicagói Egyezmény nem kötelezi magát az Uniót, mint nemzetközi szervezetet, annak ellenére, hogy annak minden tagállama részes fele. Az Unió jogi aktusainak érvényessége tehát nem vizsgálható a Chicagói Egyezményre való tekintettel. Az Európai Unió ugyanakkor elismeri a nemzetközi

<sup>6</sup> ICAO: Proceedings of the International Civil Aviation Conference Chicago, Illinois, November 1 – December 7, 1944. Elérhető: [http://legacy.icao.int/icao/en/chicago/conf\\_proceed.html](http://legacy.icao.int/icao/en/chicago/conf_proceed.html) Commentary on the development of the individual articles of the Convention on civil aviation 1380-1381. o. A hivatkozott más regionális légügyi egyezményekről ld. az 5. sz. lábjegyzetet.

<sup>7</sup> Nemzetközi Bíróság (ICJ): Katonai tevékenységek Nicaraguában és Nicaragua ellen. Case concerning military and paramilitary activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. USA) ICJ Judgement of 27 June 1986. „.....The Court has no doubt that these prescriptions of treaty-law merely respond to firmly established and longstanding tenets of customary international law.” Recueil 1986, 111. o. (212§).

<sup>8</sup> Shawcross and Beaumont: *Air Law*, Fourth Edition Volume 1. General Text, London, Butterworths, 1977, 182. o.

<sup>9</sup> Diederiks-Verschoor: *An introduction to air law*, Ninth Revised Edition, Wolters Kluwer, 2012, 10-11.o.

<sup>10</sup> A *res communis omnium usus* elve végül a nyílt tenger feletti légtér vonatkozásában valósult meg. Olyan szokásjogi elvről van szó, amelyet nemzetközi szerződések is kodifikáltak [Nyílt Tengerről szóló 1958-as Genfi Egyezmény 2.cikk, ENSZ Tengerjogi Egyezmény 87. cikk 1 b)] megerősítve a nyílt tenger feletti szabad repülés elvét. A Chicagói Egyezmény azt mondja ki, hogy a nyílt tenger feletti légtérre vonatkozó repülési szabályokat közvetlenül az ICAO fogadja el (nem a részes államok). Az Európai Bíróság a C-366/10 sz. ügyben vitatott jellege miatt nem fogadta el fennálló szokásjogként azt a tételt miszerint a légi járművet lajstromozó állam kizárólagos joghatósággal bír a nyílt tenger felett áthaladó légi járműve felett.

<sup>11</sup> A Bíróság C-366/10 sz., *Air Transport Association of America és társai kontra Secretary of State for Energy and Climate Change* ügyben 2011. december 21-én hozott ítélete (EBHT 2011 oldal 00000, még nem tették közzé) 104. bekezdés

szokásjogot (Chicagói Egyezmény 1. cikkében rögzített légtér-szuverenitás vonatkozásában is) és ezért saját aktusainak érvényességét vizsgálja a nemzetközi szokásjognak való megfelelés szempontjából.<sup>12</sup> Az 1. cikkben foglalt szuverenitási alapelv rendszeresen megismétlésre kerül különböző légügyi tárgyú nemzetközi jogi szerződésekből.<sup>13</sup>

Témánk szempontjából relevanciával bír, hogy az 1. cikkel – a Chicagói Egyezmény által létrehozott – Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (továbbiakban: ICAO) formálisan először 1974-ben foglalkozott, mégpedig az arab-izraeli konfliktus polgári repülésügyi összefüggései tekintetében.<sup>14</sup> A jeruzsálemi repülőtér státusza tárgyában Egyiptom és Marokkó kezdeményezésére elfogadott ICAO közgyűlési határozatok felszólították az ICAO tagállamokat arra, hogy ne üzemeltessenek olyan menetrendszerinti és/vagy nem menetrendszerinti légi járatokat, amelyek a szóban forgó repülőtérrel indulnak, vagy oda szállnak le. A határozat szerint az ún. megszállt területen fekvő jeruzsálemi repülőtérrel kapcsolatos szuverén jogok gyakorlására, konkrétan nemzetközi légiközlekedési forgalom engedélyezésére, nem Izrael, hanem Jordánia jogosult. A határozatot megszavazó államok tehát Jordánia joghatóságát, illetve az ún. „arab szuverenitást” ismerték el egy olyan terület felett, amely tekintetében a tényleges fennhatóságot (1967 óta) Izrael gyakorolta. A határozatokban a Jeruzsálem státuszáról szóló ENSZ BT határozatra hivatkoztak,<sup>15</sup> valamint azt hangsúlyozták, hogy az ICAO hivatalos regionális léginavigációs tervében<sup>16</sup> Jordániához volt bejegyezve a kérdéses repülőtér. Az utóbbi érvnek az adta a súlyát, hogy az ICAO hivatalos regionális nyilvántartásának módosításához az összes érintett állam hozzájárulása szükséges, így a dokumentumnak a tényleges „fennhatósági” helyzetre való adaptálása nem jelent egyszerű feladatot. Említést érdemel, hogy az ICAO Közgyűlés határozatai általában politikai jellegű dokumentumnak tekinthetők, nem bírnak kötelező jogi erővel. A Közgyűlés, ugyanakkor, határozat formájában jogilag kötelező szabályokat is elfogadhat, például a Chicagói Egyezmény egyes cikkeinek módosításáról. Az ENSZ BT esetében az ENSZ Alapokmány 25. és 48. cikke szolgál iránymutatásul, amely kimondja, hogy a BT határozatok végrehajtásáról kötelesek gondoskodni a világszervezet részes államai.

<sup>12</sup> Lásd *uo.* 71., 110-111. bekezdés.

(A Bíróság C-366/10 sz. Air Transport Association of America és társai kontra Secretary of State for Energy and Climate Change ügyben 2011. december 21-én hozott ítélete [EBHT 2011 oldal 00000, még nem tették közzé] 71., 110-111. bekezdés).

<sup>13</sup> PI: Közép-európai Funkcionális Légtérblokk létrehozásáról szóló Megállapodás 3. cikkében. Magyarországon kihirdetve 2011. évi LXV. törvényben [Magyar Közlöny 2011/66 (VI.17.)] EUROCONTROL Felülvizsgált Egyezmény (EUROCONTROL Revised Convention) II. Cikk. Magyarországon nincs kihirdetve. Elérhető: <http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/single-sky/pru/legal-docs/revised-convention.pdf>

<sup>14</sup> Ruwantissa Abeyaratne: *Air Navigation Law*, Springer, 2012, 4-5. o. ICAO tárgybeli határozatainak száma: A21-7; A-23-5. Az ICAO határozatok elérhetősége: [http://www.icao.int/publications/Documents/9958\\_en.pdf](http://www.icao.int/publications/Documents/9958_en.pdf) I-40-41 o.

<sup>15</sup> UNSC Resolution 478 (1980) of 20 August 1980 Elérhető:

[http://www.un.org/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=S/RES/478\(1980\)](http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/478(1980))

<sup>16</sup> ICAO: Middle East Air Navigation Plan. Elérhető: <http://www.icao.int/mid/Pages/default.aspx>

Az 1. cikk nem rendelkezik a légtér vertikális kiterjedéséről, annak felelős határáról, hiszen 1944-ben ez a kérdés még nem bírt gyakorlati jelentőséggel. A légtér felső határának meghatározása a mai napig nemzetközi viták tárgyát képezi, kötelező erővel bíró nemzetközi szerződés nem született e tárgyban. *Malcolm N. Shaw* rámutat, hogy a felső limitre vonatkozó különböző koncepciók és javaslatok 50 és 100 mérföld közötti intervallumban mozognak (kb. 80-160 km).<sup>17</sup> A határvonal meghatározásának komoly tétje van, hiszen ahol a nemzeti szuverenitás alatt álló légtér végződik, ott kezdődik a világűr, amely már mindenki által szabadon használható területnek számít (*res communis omnium usus*).

**2.2. A teljes és kizárólagos légtér-szuverenitás gyakorlásának korlátai.** A második világháború egyértelművé tette az államok számára, hogy a nemzetközi polgári repülés szabályozására nem elegendő egymás mellett működő regionális rendszereket életre hívni, hanem globális szintű szabályozásra van szükség. Az 1944-ben (tehát a még a második világháború idején) elfogadott Chicagói Egyezményt ennek szellemében szövegezték, amely univerzális formában részletezi a – területük feletti légteret illetően szuverenitásukban megerősített – részes államok kölcsönös jogait, illetve kötelezettségeit. A jogok és kötelezettségek kölcsönös szabályozása elengedhetetlen feltétele a határokon átívelő nemzetközi polgári légi közlekedés biztosításának. A Chicagói Egyezményben foglalt, légtér-szuverenitást korlátozó szabályok nélkül veszélybe került volna az Egyezmény célkitűzéseinek végrehajtása, és egyébiránt a polgári légi közlekedés sem lehetne olyan, amilyenek ma ismerjük.<sup>18</sup> A harmonizált nemzetközi szabványok és eljárások hivatottak biztosítani, hogy mindenki által ismert, közösen kidolgozott és elfogadott – megkülönböztetés nélkül – végrehajtott szabályok mentén folyhasson a nemzetközi légi közlekedés. A Chicagói Egyezmény másik fontos vívmánya, hogy a nemzetközi polgári repülés támogatása céljából külön szervezetrendszert állított fel. A később ismertetésre kerülő bírósági ügyekre figyelemmel kiemelés érdemelnek az alábbi részes állami jogait/kötelezettségeit megállapító rendelkezések.<sup>19</sup>

- a nem menetrendszerű repülés joga (5. Cikk);
- menetrendszerű légi járatokra vonatkozó szabályok (6. Cikk);
- leszállás vámrepülőtéren (10. Cikk);
- útvonalak és repülőterek kijelölése (68. Cikk).

A Chicagói Egyezmény tehát egyrészt megerősíti a légtér-szuverenitás kizárólagosságát, másrészt viszont a kölcsönösség/viszonosság elvére építve

<sup>17</sup> Malcolm N. Shaw: *International Law*, Sixth Edition, Cambridge University Press, 2012, 543-544. o.

<sup>18</sup> Mark Franklin: Sovereignty and Functional Airspace Blocks, *Air and Space Law*, 32 no.6. (2007), 426. o.

<sup>19</sup> Valójában a menetrendszerű légi járatok üzemeltetésére vonatkozó ún. forgalmi jogok (légi szabadságjogok) kérdését érintik a felsorolt jogosultságok, bár erre a bírósági ítéletekben nem történt kifejezett utalás. A Chicagói Egyezményben kimondott két „technikai” szabadság (5. Cikk) mellett a részes államok a 6. cikke alapján biztosíthatják kölcsönösen egymás légi fuvarozói részére meghatározott útvonalakon utasok, áruk és postai küldemények szállításának jogát, kétoldalú, vagy többoldalú nemzetközi szerződések formájában (utóbbiak az ún. „gazdasági” szabadságok). A légi szabadságjogok felsorolásával és egyéb releváns információkkal kapcsolatban lásd dr. Angyal Zoltán: *Légiközlekedési jog az Európai Unióban*. Budapest, Hvgorac Lap- és Könyvkiadó Kft., 2011, 33-35. o.

rendelkezik a légtér-szuverenitás gyakorlásának – a nemzetközi együttműködéshez szükséges mértékű – korlátozásáról.

**2.3. Összefoglaló definíció.** Összegzőképpen a szerző megítélése szerint az alábbi meghatározás a légtér-szuverenitás átfogó definíciójaként szolgálhat. „A suverenitás a nemzetközi jogban az állam funkcióinak, a többi állam kizárásával történő, ellátását jelenti a világ egy adott területére vonatkozóan. Nyilvánvaló, hogy a suverenitás kiterjed az állam területe feletti légtérre is. A nemzetközi légi jogban a suverenitás a kiindulási alap, amelyre tulajdonképpen a légi jog egésze épül, mivel a nemzetközi repülés az átrepülni kívánt állam jóváhagyását igényli, amelyet általában szerződésben biztosítanak.”<sup>20</sup>

A definíció értelmezése a jelen tanulmány főtárgyát képező egyesült királyságbeli bírósági ítéletekben is kulcsszerephez jutott. Fontos kiegészítés, hogy a Chicagói Egyezmény 1. cikkében megerősített teljes és kizárólagos légtér-szuverenitás meghatározásának körébe azok az esetek tartoznak, amikor az alulfekvő terület felett egy/az adott állam fennhatóságát elismerte a nemzetközi közösség egésze. Általános elismerés hiányában, (legalább) azon másik államnak kell az elismerést megtennie, amellyel való relációban a légtér-szuverenitás kérdése konkrétan felmerül.<sup>21</sup>

### 3. Észak-ciprusi Török Köztársaság (nemzetközi) jogi helyzetének rövid bemutatása

Észak-Ciprus nemzetközi jogi helyzetének ismerete segítséget nyújt a bírósági ítéletek alapos megértéséhez.

**3.1. A jelenleg is fennálló helyzethez vezető események.** Ciprus brit koronagyarmat volt 1925 és 1960 közötti időszakban, majd ezt követően vált független köztársasággá. A Ciprus jogállásáról szóló brit törvény<sup>22</sup> kimondta Ófelsége joghatóságának, illetve suverenitásának megszűnését, megerősítve a sziget függetlenségét. Rendelkezett továbbá arról, hogy a Ciprusi Köztársaság magában foglalja Ciprus sziget egészét. 1964-ben a görög többség és török kisebbség közötti villongásokat követően ideiglenes jelleggel elválasztó vonalat húztak a két közösség között.<sup>23</sup> A görög katonai rezsim által támogatott, 1974-ben végrehajtott államcsínyre hivatkozással – a szigeten jelenlévő békefenntartói jelenlét ellenére – a török csapatok behatoltak Ciprusra. E lépésükkel

<sup>20</sup> Shawcross and Beaumont: i.m. 15. o. Saját fordítás. Az eredeti szöveg a következő: „Sovereignty in international law is the right to exercise the functions of a state to the exclusion of all other states in regard to a certain area of the world. It is clear that complete sovereignty extends to the airspace above the territory of the state. In international aviation the concept of sovereignty is the key stone upon which virtually all air law is built, since any flight in international aviation requires the prior consent of the state overflown, which is generally granted by treaty. ...”.

<sup>21</sup> Lásd *uo.* 184-185. o. (Shawcross and Beaumont: i.m. 184-185. o.)

<sup>22</sup> Cyprus Act 1960 29<sup>th</sup> July 1960 Elérhető: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/Eliz2/8-9/52/introduction>

<sup>23</sup> Mark Franklin and Sarah Porte: Sovereignty over Airspace and the Chicago Convention: Northern Cyprus, *Air and Space Law* 35 no. 1. (2010), 63-64. o.

véglegesítették a sziget ún. „zöld vonal” mentén történő felosztását. 1983. november 15-én az északi terület Észak-ciprusi Török Köztársaság néven kikiáltotta függetlenségét.

2004-ben a sziget mindkét részén megrendezett referendum keretében a ciprusi görög közösség elutasította az ENSZ rendezési tervét, amely az újraegyesítést célozta. Ciprus megosztott maradt. 2004. május 1-én a nemzetközileg elismert görögök lakta rész csatlakozott az Európai Unióhoz. Az Európai Unió a Ciprusi Köztársaság csatlakozásának uniós jogi összefüggéseit a következőképpen rendezte: az uniós vívmányok alkalmazása fel van függesztve a Ciprusi Köztársaság azon területein, ahol a Ciprusi Köztársaság kormánya nem gyakorol tényleges ellenőrzést. A ciprusi kérdés rendezése esetén a Tanács, a Bizottság javaslata alapján, egyhangúlag határoz Ciprus Európai Unióhoz történő csatlakozására vonatkozó feltételek kiigazításáról a ciprusi török közösségre tekintettel.<sup>24</sup>

**3.2. ENSZ BT és a strasbourgji Emberi Jogok Európai Bíróságának megállapításai.** Az ENSZ BT határozataiban elítélte az 1974-es török katonai beavatkozást, illetve 1983-ban az Észak-ciprusi Török Köztársaság elszakadásáról szóló nyilatkozat érvénytelenségét is kinyilvánította. Továbbá felszólította az államokat, hogy a Ciprusi Köztársaság szuverenitását, függetlenségét tartsák tiszteletben, továbbá a Ciprusi Köztársaságon kívül ne ismerjenek el más „ciprusi” államot és semmilyen formában ne segítsék a jogellenesen elszakadó entitást (*secessionist entity*). Az ENSZ BT, mint a nemzetközi béke és biztonság fenntartásáért felelős intézmény Törökország és az Észak-ciprusi Török Köztársaság közötti „nagykövetcsere” (kölcsönös államelismerést) is érvénytelennek nyilvánította.<sup>25</sup>

Az Emberi Jogok Európai Bírósága a nemzetközi gyakorlatot elemezve megállapította, hogy a nemzetközi közösség elítélte az Észak-ciprusi Török Köztársaság kikiáltását és az önálló alkotmány elfogadását. Az Európa Tanács a Ciprusi Köztársaság kormányát ismerte el Ciprus egyedüli törvényes kormányának. A strasbourgji bírói testület megerősítette továbbá, hogy

- Törökország tényleges fennhatóságot gyakorol az észak-ciprusi terület felett;
- Az Emberi Jogok Európai Egyezménye tekintetében Törökország „joghatósága” kiterjed erre a területre és ennek jegyében felelős a helyi hatóságok aktusaiért, nemcsak (az észak-ciprusi területen állomásozó) saját katonai tevékenységéért.<sup>26</sup>

<sup>24</sup> A Cseh Köztársaság, az Észt Köztársaság, a Ciprusi Köztársaság, a Lett Köztársaság, a Litván Köztársaság, a Magyar Köztársaság, a Máltai Köztársaság, a Lengyel Köztársaság, a Szlovén Köztársaság és a Szlovák Köztársaság csatlakozásának feltételeiről, valamint az Európai Unió alapját képező szerződések kiigazításáról szóló okmány 10. jegyzőkönyv 1. és 4. Cikk. Elérhető: [http://eur-lex.europa.eu/hu/treaties/dat/12003T/pdf/hu055\\_1236.pdf](http://eur-lex.europa.eu/hu/treaties/dat/12003T/pdf/hu055_1236.pdf) 955. o.

<sup>25</sup> UNSC Resolution 541 (1983) of 18 November 1983; 550 (1984) of 11 May 1984; 360 (1974) of 16 August 1974; 353 (1974) of 20 July 1974; elérhető: <http://www.un.org/en/sc/documents/resolutions/>

<sup>26</sup> Emberi Jogok Európai Bírósága (ECHR) Ciprus kontra Törökország, 2011. május 11., No. 25781/94, 5. o. (14§), 20-21. o. (77-80§).

#### 4. Az Egyesült Királyság bíróságai elé került jogvita ismertetése

A téma szempontjából kulcsfontosságú a következő jogeset, mivel ahogy a bevezetőben említésre került, nem áll rendelkezésre számottevő bírósági esetjog a légtér-szuverenitás tárgyában. A Chicagói Egyezmény tárgybeli rendelkezései és a tényleges fennhatóság kapcsolatának átfogó bírósági értékelése pedig a témát érintő tudományos vizsgálatok szempontjából hozzáadott értékkel bír.

Jelen fejezet a peres felek pro és kontra érveinek szintézisét képező első- és másodfokú ítéletek bemutatásán keresztül négy nemzetközi jogilag releváns témakör elemzéséről szól:

- légtér-szuverenitás fogalma,
- a terület felett fennálló tényleges fennhatóság/ellenőrzés (*effective control*),
- a nemzetközi szerződések alkalmazásának felfüggesztése,
- valamint az ún. *Namíbia-kivétel* alkalmazása.

A jogeset részletes ismertetése előtt érdemes néhány szóban említést tenni arról, hogy az Egyesült Királyság bíróságai hogyan alkalmazzák a nemzetközi jogot. *Malcolm N. Shaw* a hosszú múltra visszatekintő esetjogot elemezve megállapítja, hogy a belső jogi aktus (általában parlament általi jogszabályalkotás) szükséges ahhoz, hogy egy nemzetközi szerződés az angol jog részévé váljon és természetes személyek az alapján nemzeti bíróság előtt igényt tudjanak érvényesíteni. Rámutat továbbá, hogy a hagyományos felfogás szerint a fennálló nemzetközi szokásjog automatikusan (transzformáció nélkül) a belső jog részévé válik. Ezt a tételt azonban a bírósági esetjogra tekintettel fenntartással kell kezelni, mivel az nem valósul meg automatikus (pl. a szokásjog nem írhat felül jogszabályt).<sup>27</sup> Az ENSZ BT szankciós határozatainak végrehajtásához szükséges belső jogi intézkedések jogi alapját az ún. Egyesült Nemzetekről szóló 1946-ból származó törvény biztosítja.<sup>28</sup> A felperes és alperes fél jogi képviselői egyetértettek abban, hogy Észak-Ciprus el nem ismerésének jogi kötelezettsége az Egyesült Királyságra nézve nem az ENSZ BT határozataiból, hanem a nemzetközi szokásjogból ered. A bíróságok sajnos nem foglalkoztak részletesen ezzel az érdekes kérdéssel, megelégedtek azzal, hogy egyik fél sem vitatta a fenti jogi kötelezettség fennállását.<sup>29</sup>

Az első fokú bíróság ítéletében röviden emlékeztetett arra, hogy maga a Chicagói Egyezmény (szövege) nem került az angol jogba beépítésre. Az Egyesült Királyság légügyi törvénye és az irányadó esetjog alapján a belső jog tárgybeli rendelkezéseit a Chicagói Egyezmény figyelembe vételével kell értelmezni.<sup>30</sup> A

<sup>27</sup> Shaw: i.m.141-157 o. Shaw a nemzetközi szerződések tekintetében „*doctrine of transformation*”, míg nemzetközi szokásjog vonatkozásában „*doctrine of incorporation*” kifejezést használja.

<sup>28</sup> United Nations Act 1946 Elérhető: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/Geo6/9-10/45>

<sup>29</sup> Első fokú ítélet 84.

<sup>30</sup> Első fokú ítélet 36. "As will become apparent, the interpretation of the Chicago Convention is of critical importance to the resolution of this case. I say that for this reason. Although the Chicago Convention is not incorporated into English Law, it is common ground that Article 138 Air Navigation Order 2005 (which empowers the Defendant to grant the permits sought in this case) is to be interpreted, if it is possible, in such a way that its powers are to be exercised in accordance with the United Kingdom's obligations under the Convention. That proposition emerges from section 60(2) of



légügyi törvény 60. szakasza adja meg a Chicagói Egyezmény belső jogban történő érvényre juttatásához a szükséges felhatalmazást.<sup>31</sup> Mivel egyik fél sem kérdőjelezte meg a Chicagói Egyezmény alkalmazásának szükségességét, a bíróságok nem tartották szükségesnek a belső jogba való átültetés mikéntjének részletes elemzését.

**4.1. A tényállás leírása.** Egy Törökországban bejegyzett légi fuvarozó (*KTHY*), valamint üzlettársa, egy Egyesült Királyságban bejegyzett utazási iroda (*CTA Holidays*) 2006-ban kérelmet nyújtott be a brit közlekedési miniszterhez annak érdekében, hogy a légi fuvarozó menetrendszerinti légi járatokra vonatkozó forgalmi jogait módosítsák, illetve (új) engedélyt kaphasson – Észak-Ciprus és az Egyesült Királyság közötti – nem menetrendszerinti közvetlen járatok üzemeltetésére.

Az Észak-Cipruson telephellyel rendelkező légi fuvarozónak arra volt 1999 óta (szintén az Egyesült Királyságban szerzett) engedélye, hogy menetrendszerinti légi járatokat üzemeltethessen a következő útvonalon: a) Törökország bármelyik pontja, b) közbenső pontok, c) Egyesült Királyság bármelyik pontja és d) további pontok. A légi fuvarozónak nem volt joga, ugyanakkor, utast, poggyászt felvenni, vagy kirakni a közbenső ponton, ezáltal nem jöhetett létre közvetlen menetrendszerű összeköttetés a szigetország és az államként el nem ismert Észak-ciprusi Török Köztársaság között. Az észak-ciprusi vállalkozás az engedélymódosítással a közvetlen menetrendszerinti személy- és áruszállítás megvalósulásának formális jóváhagyását kívánta volna elérni. Addig ugyanis nem közvetlenül, hanem Törökországon keresztül (törökországi átszállással) jutatta el az utazási iroda brit utasait az Egyesült Királyságból az Észak-Cipruson található Ercan repülőtérre.

2007-ben a brit közlekedési miniszter (*Secretary of State for Transport*) mindkét kérelmet elutasította azzal az indoklással, hogy azok teljesítése az észak-ciprusi entitás elismerését jelentené, valamint az Egyesült Királyság megsértené a Ciprusi Köztársaság Chicagói Egyezményből fakadó jogait.<sup>32</sup> A kérvényezők először az Egyesült Királyság közigazgatási bíróságához (*High Court of Justice, Queen's Bench Division/Administrative Court*) fordultak, majd annak ítélete ellen a másodfokú bírósághoz fellebbeztek (*Court of Appeal/Civil Division*). A Ciprusi Köztársaság beavatkozónak vett részt a bírósági eljárásban.

**4.2. A felperesek és alperesek érvei az egyes nemzetközi jogi kérdéseket illetően.** A felperesek lényegében azt igyekeztek bizonyítani, hogy a Chicagói Egyezmény – kérelmük szempontjából – releváns rendelkezéseiből származó (szuverén) jogokat nem gyakorolhatja a Ciprusi Köztársaság, mint az Egyezmény részes állama, mivel a szóban forgó észak-ciprusi terület felett elvesztette a

---

the Civil Aviation Act 1982 and the judgment of Schiemann J (as he then was) in *R v Secretary of State for Transport ex parte Pegasus Holdings (London) Limited* [1988] 1 WLR 990 – see pages 1002E to 1003A.”

<sup>31</sup> Civil Aviation Act 1982, 60 Power to give effect to Chicago Convention and to regulate air navigation, etc.

<sup>32</sup> Elsőfokú ítélet 9. bekezdés

tényleges fennhatóságot. Szerintük helyette azon entitás jogosult automatikusan fellépni, amely olyan helyzetben van, hogy ezeket a jogokat valójában gyakorolni tudja (pl. nemzetközi repülőtér és útvonalak kijelölése).

**4.2.1. A tényleges fennhatóság/ellenőrzés (*effective control*) szerepe a nemzetközi jogban és a konkrét jogeset összefüggésében.** Kezdjük először a szóban forgó koncepció bemutatásával, támaszkodva a másodfokú ítéletben kiemelt helyen hivatkozott *Antonio Cassesé*re. A nemzetközi jogász rámutatott, hogy a nemzetközi jog egy realista jogrendszer, amely figyelembe veszi a fennálló hatalmi viszonyokat. A nemzetközi jog alapvetően a „ténylegesség” elvére épül, azaz kizárólag a tényleges követelések és „való életben meggyökerezett” helyzetek képesek (nemzetközi jogi) joghatásokat kifejteni. A hagyományos felfogás szerint a nemzetközi életben létrejövő új helyzet addig nem bír joghatással, amíg (a külvilág számára) nem válik nyilvánvalóvá, hogy az új fennhatóság/ellenőrzés biztos és tartós alapokon nyugszik. A jogi szabályoknak a fennálló hatalmi helyzetre kell épülniük, amely a tények, események jogi értékelésének egyedüli fokmérője, mivel nincsen olyan nemzeteken felett álló hatalom, amely a kialakult új helyzete(ke)t legitimizálni tudná.<sup>33</sup> A hagyományos megközelítés meghaladására tett kísérletnek tekintendő az 1932-es évben elfogadott ún. *Stimson-doktrína*, amely az alapvető értékeket sértő tényleges helyzetek legitimálását kívánta megakadályozni. Ezt a tételt azonban következetesen sohasem sikerült érvényesíteni.<sup>34</sup>

*Cassese* az ENSZ gyakorlatát vizsgálva emlékeztet arra, hogy a világszervezet, amikor nem tudta egy állam jogellenes magatartását megakadályozni, vagy szankciókat érvényesíteni, utolsó lehetőségként ahhoz folyamodott, hogy megtagadja az illegális helyzet elismerését. Az ENSZ BT és/vagy az ENSZ Közgyűlésének határozataiban, az ENSZ Alapokmányban foglalt (szankciós) eszközök kimerülése esetén végső lépésként foglaltak állást az elismerés ellen. A nemzetközi közösség viszont nem tudja az eredeti állapotot visszaállítani, kizárólag arra korlátozódik mozgástere, hogy az illegális helyzet jóváhagyását megakadályozza. Az ENSZ releváns határozatait támogató államok nemzeti bíróságai érvénytelennek tekintik a szankcionált entitás aktusait. Másrésztől nemzetközi szinten semmilyen olyan lépés nem megengedett számukra, amely a szóban forgó illegális helyzet elismerését jelentheti. Azon államok, ugyanakkor, amelyek nem szavazták meg az ENSZ vonatkozó határozatát (ha szavazhattak egyáltalán, mert pl. a szavazás időpontjában ENSZ BT tagok voltak) nem kényszeríthetők arra, hogy nemzetközi jogi szempontból jogellenesnek tekintsék a kialakult tényleges helyzetet. *Cassese* szerint a nemzetközi jog tehát engedi egymás mellett élni a fent ismertetett két homlokegyenest ellentétes állami magatartást, és bár érvényesség szempontjából különbséget tesz közöttük, mégsem biztosítja, hogy a többségi álláspont egyértelműen érvényre jusson.<sup>35</sup>

<sup>33</sup> Antonio Cassese: *International Law*, Oxford, University Press 2nd edition, 2005, 12-13. o. „...In consequence, legal rules must of necessity rely upon force as the sole standard by which new facts and events are to be legally appraised.” Cassesére való részletes utalás a másodfokú ítélet 64-65. bekezdéseiben található.

<sup>34</sup> Kovács Péter: *Nemzetközi Közjog*, Budapest, Osiris Kiadó, 2011. 177., 210., 270. o.

<sup>35</sup> Cassese: i.m. 341-342. o. „... Current international law makes allowance for this rift: although it does

*Malcolm N. Shaw* a területszerzés jogcímei szempontjából behatóan vizsgálja a tényleges fennhatóság/ellenőrzés szerepét. Megállapítása szerint a (jogellenes) erőszakkal való területszerzés és birtoklás önmagában nem keletkeztet tulajdonszerzési jogcímet, mivel ahhoz további nemzetközi aktusok szükségesek. Így a tulajdonjog átruházásának nemzetközi szerződéssel való szentesítése, vagy a (de facto) helyzet nemzetközi elismer(tet)ése orvosolhatja a helyzetet. A valódi területszerzési jogcímek közül az uratlan területre vonatkozó *occupatio* és a nem uratlan terület tekintetében értelmezhető elbirtoklás esetében bír kiemelt jelentőséggel a tényleges fennhatóság/ellenőrzés.<sup>36</sup>

Rátérve a konkrét ügyre, a bírósági eljárásban ismertetett felperesi érvrendszer az alábbiakban foglalható össze:<sup>37</sup>

- A Chicagói Egyezményben meghatározott szuverenitás fogalom „területi szuverenitást” jelent, azaz nem beszélhetünk szuverenitásról a tényleges fennhatóság/ellenőrzés hiányában.
- A terület felett de facto igazgatási fennhatóságot megszerző és gyakorló entitás „kezébe kerül” azon szuverenitás/szuverén jogok gyakorlásának joga (tehát nem maguk a szuverén jogok), amelyek hatékony teljesítéséhez szükséges a területi fennhatóság megléte.
- Irreleváns, hogy a szóban forgó szuverén jogok nemzetközi jogi szerződésen, vagy a nemzetközi jog egyéb jogforrásán alapulnak.
- A szerződések alkalmazása felfüggesztésének elve a nemzetközi szokásjogi szabálynak számító tényleges fennhatóság/ellenőrzés gyakorlati megjelenési formájának tekinthető.

A felperesek nevében eljáró *Talmon* professzor, aki a témában több – a bíróságok szerint egymásnak ellentmondó – cikket publikált,<sup>38</sup> Tajvan példájából kiindulva a Chicagói Egyezmény releváns cikkeit a tényleges fennhatóság/ellenőrzés alapján a következőképpen csoportosította:

- Nemzetközi repülőtér kijelölése, repülőtér azonosító nemzetközi bejegyeztetése a Chicagói Egyezmény részes államainak hatáskörébe tartozik (Chicagói Egyezmény 68. Cikk), és annak gyakorlása független a tényleges fennhatóságtól/ellenőrzéstől. Jelen esetben a Ciprusi Köztársaság

---

not render both tendencies legally warranted, it affords no means of making the majority view prevail.”

<sup>36</sup> Shaw: i.m. 501-507. o.

<sup>37</sup> Másodfokú ítélet 30. bekezdés és elsőfokú ítélet 40. bekezdés.

Másodfokú ítélet 30. bekezdés: „... (1) a sovereign’s entitlement to exercise sovereign rights under international law which require territorial control for their effective performance is suspended if and in so far as and for as long as it has lost effective control over the territory; (2) where another power gains and maintains effective *de facto* administrative control over the territory, the entitlement of the sovereign to exercise those rights passes into the hands of that power, and to the extent the *de jure* government is impotent with regard to the territory; ...”

<sup>38</sup> Stefan Talmon: Air Traffic with non-recognised states: The case of Northern Cyprus. Tanulmány, amely elérhető a szerző saját honlapjáról:

[http://users.ox.ac.uk/~sann2029/FCO\\_Paper%20by%20Dr%20Stefan%20Talmon.pdf](http://users.ox.ac.uk/~sann2029/FCO_Paper%20by%20Dr%20Stefan%20Talmon.pdf) és Stefan Talmon [továbbiakban: Talmon (2009)]: The recognition of the Chinese Government and the Convention on International Civil Aviation, *Chinese Journal of International Law*, (2009) Vol. 8. No. 1. Elérhető a szerző saját honlapjáról:

[http://users.ox.ac.uk/~sann2029/Chinese%20JIL%208%20\(2009\),%20135-159.pdf](http://users.ox.ac.uk/~sann2029/Chinese%20JIL%208%20(2009),%20135-159.pdf)

(tajvani relációban pedig a Kínai Népköztársaság) jogosult e szerződéses jogokat gyakorolni. A Chicagói Egyezmény alapján kijelölt nemzetközi repülőtér igénybe vételének jogi úton való „kikényszerítése”/„legislative authority” (Chicagói Egyezmény 10. Cikk), ugyanakkor a repülőtér felett tényleges fennhatóságot gyakorló entitás hatáskörébe tartozik.<sup>39</sup>

- A szerző álláspontja szerint a nemzetközi légi forgalom lebonyolításához a Chicagói Egyezmény alapján kijelölt és regisztrált nemzetközi repülőtér sem szükséges, hiszen a – tényleges ellenőrzésből kiszorított – részes állam hiába jelöli ki szabályosan a repülőteret, ha nincsenek (jogi) eszközei arra, hogy kikényszerítse annak igénybevételét.<sup>40</sup>
- A menetrendszerinti járatok üzemelésének kölcsönös engedélyezése az állami szint igénybevétele nélkül is rendezhető, azáltal, hogy repülőársaságok (nemzetközi magánjogi) szerződésben állapotnak meg a vonatkozó forgalmi jogokról. Számos állam például nem kért előzetes engedélyt Pekingtől ahhoz, hogy „légitársasága(i)” Tajvanra menetrendszerinti járatokat indítsanak, annak ellenére, hogy ezt Kína kifejezetten megköveteli.<sup>41</sup>
- A nem menetrendszerinti, charter-járatok szabadon – állami engedély nélkül – engedélyezhetők és üzemeltethetők a Chicagói Egyezmény alapján, mivel azok engedélyezése nem igényel külön állami szintű hozzájárulást (Chicagói Egyezmény 5. Cikk).

Összefoglalva: *Talmon* 2009-ben megjelentetett munkájában<sup>42</sup> arra jutott, hogy amennyiben a Chicagói Egyezmény alapján – egy részes állam – egyszer szabályosan kijelöl saját területén egy nemzetközi repülőteret és azt – az ICAO-n keresztül – regisztráltatja, a későbbiek során, ha elveszti az ellenőrzést e terület felett, a tényleges fennhatóságot/ellenőrzést megszerző új entitás jogszerűen engedélyezheti/működtetheti a nemzetközi légiközlekedést e repülőtérrel/repülőterre. Fontos emlékeztetni, hogy *Talmon* érvrendszere alapvetően a tajvani példából indult ki, amely entitás területén különböző történelmi okok miatt működnek a Chicagói Egyezmény alapján szabályosan kijelölt nemzetközi repülőterek.<sup>43</sup>

Az alperesi és beavatkozó fél érvrendszerének a bírósági ítéletekből kiolvasható elemei a szorosabb tárgybeli kapcsolódásokra tekintettel a nemzetközi szerződések alkalmazásának felfüggesztését vizsgáló fejezetben kerülnek ismertetésre.

**4.2.2. Nemzetközi szerződés alkalmazásának felfüggesztése.** A felperesek azzal érveltek, hogy a tényleges fennhatóság/ellenőrzés fennállásának hiányából az következik, hogy a részes állam nemzetközi szerződésből származó jogai automatikusan felfüggesztésre kerülnek. Álláspontjuk szerint még a nemzetközi

<sup>39</sup> Talmon (2009): i.m. 154-155. o.

<sup>40</sup> Talmon (2009): i.m. 153-154. o.

<sup>41</sup> Talmon (2009): i.m. 157-158. o.

<sup>42</sup> Talmon (2009): i.m. 135-139., 159. o.

<sup>43</sup> Talmon (2009): i.m. 139., 147., 149. A szóban forgó nemzetközi repülőterek kijelölésére még azelőtt került sor, hogy a Kínai Népköztársaság 1971-ben átvette volna Kína képviselőtét (Tajvantól, azaz a Kínai Köztársaságtól) a Nemzetközi Repülésügyi Szervezetben (ICAO).

szerződésen alapuló jogok is felfüggesztésre kerülhetnek, anélkül, hogy arra az érintett részes állam a szerződések jogáról szóló 1969-es Bécsi Egyezmény alapján külön hivatkozna (továbbiakban: Bécsi Egyezmény)<sup>44</sup>. Ebből az következik, hogy jelen esetben a Chicagói Egyezmény 5., 6., 10. és 68. Cikkei felfüggesztésre kerültek a Ciprusi Köztársaság vonatkozásában. Az automatikus felfüggesztés intézménye egy „szélesebb általános elv”, amely a nemzetközi szokásjogon alapul, túlmutatva a Bécsi Egyezményen.<sup>45</sup> A felperesek *vis maior*, a fegyveres összeütközések jogáról szóló nemzetközi szabályokkal igyekeztek alátámasztani azt az állításukat, hogy a felfüggesztés fennállását nem a Bécsi Egyezmény alapján kell megítélni.<sup>46</sup> A felperesek emlékeztettek arra a szerintük régóta fennálló nemzetközi szokásjogi szabályra, hogy egy nemzetközileg elismert kormány jogi eszközökkel (jogszabályok útján) nem nyilváníthat egy olyan tengeri kikötőt „lezártnak”, amely a területének olyan részén fekszik, amely felett nem gyakorol ellenőrzést. A kikötő lezárásához tényleges blokádot kell bevezetnie, nem elég arról pusztán rendelkeznie. A felperesek érvelése szerint a légikikötők esetében is relevanciával bír és automatikusan alkalmazható ez a tengeri kikötőkre vonatkozó szokásjogi eredetű szabály.<sup>47</sup>

Az alperes és a beavatkozó Ciprusi Köztársaság érvelésében hangsúlyozta, hogy az Egyesült Királyság megsértette volna a Ciprusi Köztársaság Chicagói Egyezményben biztosított szerződéses jogait, ha a felperes engedélykéréseit jóváhagyja.<sup>48</sup> A kérelmek jóváhagyása azt jelentette volna, hogy az Egyesült Királyság elismeri az Észak-ciprusi Török Köztársaság (közjogi) aktusának érvényességét, úgymint pl. Ercan repülőtér kijelölését. Továbbá egy ilyen lépés elismerését jelentette volna annak is, hogy az Észak-ciprusi Török Köztársaság jogszerűen hozta létre a Chicagói Egyezmény részes feleinek gyakorlatát „leutánzó” polgári légügyi szervezet- és jogszabályrendszerét.<sup>49</sup> A beavatkozó fél kifejezetten elutasította, hogy a felperes által üzemeltetett menetrendszerinti légi járatok területére belépjenek, azon átrepüljenek, illetve a területén található (észak-ciprusi) Ercan repülőtérre leszálljanak.<sup>50</sup> A Ciprusi Köztársaság megtagadta az észak-ciprusi Ercan nemzetközi repülőtér Chicagói Egyezmény alapján történő kijelölését, miközben a sziget déli részén több repülőtér kijelöléséről is

<sup>44</sup> Magyarországon kihirdetve: 1987. évi 12. sz. tvr a szerződések jogáról szóló, Bécsben 1969. évi május 23. napján kelt szerződés kihirdetéséről. [Magyar Közlöny: 1987/40 (IX.15.).]

<sup>45</sup> Elsőfokú ítélet 41., 61., 63, 64. bekezdés és másodfokú ítélet 41. bekezdés.

<sup>46</sup> Másodfokú ítélet 41.,50. bekezdés.

<sup>47</sup> Másodfokú ítélet 59-61. bekezdés. A felperesek nemzetközi jogi szakirodalomra hivatkoztak (Oppenheim's International Law 9th edition 168-169 o.), amely a felkelők parti tengerre („parti vizeire”) vonatkozóan fennálló jogai tárgyában megállapítja, hogy úgy tűnik, hogy a felkelőknek elvben joguk van a fennhatóságuk alatt álló kikötőt tényleges blokádnélkül, csupán rendelkezés útján lezárni. A másodfokú ítélet által beidézett szöveg: „The rights of insurgents in territorial waters depend on the extent of their effective territorial control within the state. They would seem in principle to have the right to close ports under their control merely by an order to that effect without the need to impose a blockade; contrariwise, the parent government is not entitled to close by decree ports which insurgents control (as it is entitled to do in respect of ports under its own control) but must establish an effective blockade in order to do so ....”

<sup>48</sup> Másodfokú ítélet 13-15. bekezdés.

<sup>49</sup> Másodfokú ítélet 71. és elsőfokú ítélet 85. bekezdés.

<sup>50</sup> Elsőfokú ítélet 45.48. és másodfokú ítélet 19., 27. bekezdés.

gondoskodott. Nicosia világossá tette, hogy a Chicagói Egyezményt hatályban lévő és joghatásokat kifejtő jogi dokumentumnak tekinti.<sup>51</sup> A Ciprusi Köztársaság álláspontja szerint tengeri kikötők lezárására vonatkozó szokásjog szűken értelmezendő, kizárólag a háborús helyzet idején elrendelt tengeri blokád összefüggésében értelmezhető.<sup>52</sup>

**4.2.3. Az ún. Namíbia-kivétel elvének érvényesülése.** A felperesek arra hivatkoztak beadványukban,<sup>53</sup> hogy a hágai Nemzetközi Bíróságnak az ún. Namíbia-ügyben hozott tanácsadói véleményében<sup>54</sup> kimondott ún. *Namíbia-kivétel* elve kiterjesztő értelmezéssel jelen esetre is alkalmazható. Ezen elv alapján ugyanis bizonyos feltételek teljesülése esetén egy el nem ismert entitás aktusai is bírhatnak joghatással. A Nemzetközi Bíróság a tanácsadói véleményében azt vizsgálta, hogy az államok számára milyen jogkövetkezménye van Dél-Afrika – ENSZ BT határozatába ütköző – folyamatos namíbiai jelenlétének. Az alapelv megfogalmazói abból indultak ki, hogy az el nem ismert entitás/állam fennhatósága alatt álló terület lakosságát nem szabad a „nemzetközi együttműködés előnyeitől” megfosztani.<sup>55</sup> Ezért deklarálták, hogy a lakosság érdekeit szem előtt tartva a mindennapi életvitelhez kapcsolódó (állami) aktusok érvényesek/érvényesíthetők maradnak (külföldön is). Míg a fennhatóságot jogellenesen gyakorló állam (közjogi) aktusai természetesen továbbra sem ismerhető el a többi állam részéről. A tanácsadói vélemény a születés, halál és házasság anyakönyvezését hozta fel példának. Egyébiránt *Dillard* bírő különvéleményében<sup>56</sup> a jóhiszeműen jogokat szerző fél védelmének hangsúlyozásával, míg *De Castro* bírő különvéleményében<sup>57</sup> az ingatlan-nyilvántartás és polgári bíróságok ítéletei érvényességének elfogadásával egészítette ki a fenti tanácsadói vélemény megállapításait.

### 4.3. A szintézis: a bíróságok ítéleteinek ismertetése

**4.3.1. Tényleges fennhatóság/ellenőrzése alkalmazhatósága.** A bíróságok egyöntetűen amellelt foglaltak állást, hogy a Ciprusi Köztársaság Chicagói Egyezményben biztosított jogai (lásd különösen 5., 6., 10., és 68. Cikk) a szóban forgó terület feletti tényleges fennhatósági/ellenőrzés hiányában is gyakorolhatók.<sup>58</sup> A szerződéses jogok gyakorlásának képessége fennáll, még akkor is, ha e jogok nem teljes körűen hatályosak, illetve érvényesíthetők. A joggyakorlás megvalósulhat ugyanis – egyebek mellett – a Chicagói Egyezményben előírt részes állami hozzájárulás visszatartásával is.<sup>59</sup> A bíróságok kiemelték továbbá, hogy a

<sup>51</sup> Másodfokú ítélet 39. bekezdés és elsőfokú ítélet 49. bekezdés.

<sup>52</sup> Másodfokú ítélet 62. bekezdés.

<sup>53</sup> Másodfokú ítélet 75., 78. bekezdés.

<sup>54</sup> Nemzetközi Bíróság (ICJ): Dél-Afrika folyamatos namíbiai jelenlétéből az államokra háruló kötelezettségekről szóló tanácsadói vélemény. Legal Consequences for States of the Continued Presence of South Africa in Namibia (South West Africa) notwithstanding Security Council Resolution 276 (1970) *Recueil des Cours* 1971, 55-56. o. (122. és 125. §).

<sup>55</sup> Lásd *uo.* 56.o. (125. §).

<sup>56</sup> Separate Opinion of Judge Dillard. 167. o.

<sup>57</sup> Opinion individuelle de M. De Castro. 218-219. o.

<sup>58</sup> Másodfokú ítélet 38, 52. bekezdés és elsőfokú ítélet 62. bekezdés.

<sup>59</sup> Másodfokú ítélet 38., 52. bekezdés: „...ROC’s rights under the convention remain capable of being

Ciprusi Köztársaság joggal várhatja el, hogy a Chicagói Egyezmény többi részes fele nemzetközi jogi kötelezettségeit betartva tiszteletben tartsa Ciprus tárgybeli döntéseit.<sup>60</sup>

A bíróságok részben elismerték, hogy a tényleges fennhatóság/ellenőrzés kulcsszerepet játszhat a jogi helyzetek objektív értékelése során. Rámutattak azonban arra is, hogy a konkrét esetben a ténylegesen fennálló fennhatósági helyzet korlátozottan érvényesül,<sup>61</sup>

- egyrésztől azért, mert az északi-ciprusi entitás létrejött *nemzetközi jogi szempontból jogellenes helyzetet keletkeztetett*, amit a nemzetközi közösség az ENSZ BT határozatain keresztül nyilvánított ki;<sup>62</sup>
- másrésztől *szereződéses jogokról*, azaz a Ciprusi Köztársaság nemzetközi szerződésben rögzített jogainak megítéléséről van szó.

A Bécsi Egyezmény rendelkezéseit *nem* írja felül, *nem* lép annak helyébe a tényleges fennhatóság/ellenőrzés elve. Valójában ugyanis (éppen az iménti megállapítás szerint fordítva) a Bécsi Egyezmény 61. és 62. Cikkjei már biztosítják ezen elv érvényesülését.<sup>63</sup>

Végezetül a felperesek érvrendszerében kifejtett tajvani gyakorlatot a bíróságok nem értékelték irányadónak. Álláspontjuk szerint az államok gyakorlatából nem olvasható ki egyetértés arra vonatkozóan, hogy a Kínai Népköztársaság Chicagói Egyezményből származó releváns jogai felfüggesztésre kerültek. Valójában úgy tűnik, hogy a kínai fél elfogadó hozzáállásának, kifejezett tiltakozása hiányának köszönhető, hogy nemzetközi légi járatok üzemelhetnek a tajvani relációban. Míg a Ciprusi Köztársaság észak-ciprusi járatindításokkal kapcsolatos elutasító álláspontja szöges ellentéte a kínai megközelítésnek.<sup>64</sup>

Említést érdemel az a tény, hogy a bíróságok a tényleges fennhatóság témaköre tekintetében nem foglalkoztak átfogóan a nemzetközi jogi szabályok megsértésével létrejött helyzetek következményeinek vizsgálatával. Indoklásukban a szerződéses jogok érvényessége, betartásuk kötelezettsége nagyobb súlyt kapott. Releváns témánk szempontjából *Malcolm N. Shaw* azon megállapítása, miszerint egy terület elfoglalása esetén a terület vonatkozásában a fennhatóságot megszerző félnek – a nemzetközi jog alapján – „járnak” bizonyos jogok. A szuverenitás *automatikus átszállásáról* viszont *nem* beszélhetünk. A nemzetközi közösség előtt nyitva áll az a lehetőség, hogy – a kialakult tényleges helyzetet elfogadva – utólag elismerje a nemzetközi szabályokat megsértő entitást.<sup>65</sup> Mint ismeretes, Észak-Ciprus esetében erre a lépésre nem került sor.

---

exercised even if they are not fully effective and enforceable”

<sup>60</sup> Másodfokú ítélet 38. és elsőfokú ítélet 52. bekezdés. A Chicagói Egyezmény releváns cikkei a következők: 5., 6., 10. és 68.

<sup>61</sup> Másodfokú ítélet 65-66. bekezdés.

<sup>62</sup> Említést érdemel, hogy Észak-Ciprus elismerését megtagadó államok nem csupán a létrejövétel körülményeit sérelemzik, hanem egyben nem tekintik ténylegesnek azt a kormányzatot, amelyet idegen fegyverek tartanak fenn. Kovács: i.m. 270 o.

<sup>63</sup> Másodfokú ítélet 32., 65-66. Ezen értelmezés szerint a tényleges fennhatóságot/ellenőrzés koncepciója a Bécsi Egyezmény 61. Cikkén (teljesítés utólagos lehetetlenülése), illetve 62. Cikkén (a körülmények alapvető megváltozása) keresztül jut érvényre.

<sup>64</sup> Másodfokú ítélet 57. bekezdés.

<sup>65</sup> Shaw: i.m. 500-501. o.

**4.3.2. Szuverenitás fogalma és a nemzetközi szerződések alkalmazásának felfüggesztése.** A bíróság kimondta, hogy a Chicagói Egyezményben meghatározott légtér-szuverenitás a szuverenitás nemzetközi jogban hagyományosan használt, szokásjogon alapuló fogalmát jelenti (lásd Shawcross-Beamont definíció). Nincs ok ettől az értelmezéstől eltérni. A nemzetközi közjogban elismert, hogy egy állam egy terület felett még akkor is megtarthatja szuverenitását, ha nem gyakorol tényleges fennhatóságot/ellenőrzést a szóban forgó terület felett.<sup>66</sup> A bíróság tehát határozottan elutasította a felperesek által előadott ún. „területi szuverenitás” koncepciót, amely a Chicagói Egyezmény tekintetében a szuverenitás fogalmát összekapcsolta a tényleges fennhatóság/ellenőrzés fennállásával.

A bíróságok megállapították, hogy kiemelt jelentősége van annak, hogy vizsgálat tárgyát képező jogok nemzetközi szerződésen, és nem egyéb nemzetközi jogi jogforráson alapulnak. Ebből az következik, hogy a Bécsi Egyezmény határozza meg azt, hogy a Chicagói Egyezményen alapuló jogok milyen körülmények között függeszthetők fel jogszerűen. A konkrét tényállás vonatkozásában a Bécsi Egyezmény alábbi rendelkezései bírnak különösen relevanciával:<sup>67</sup>

- A Bécsi Egyezmény 42. Cikk (2) bekezdése kimondja, hogy a szerződés alkalmazásának felfüggesztése kizárólag az adott szerződéses rendelkezések vagy a Bécsi Egyezmény alkalmazása folytán következhet be.
- Az 57. Cikk megerősíti, hogy többoldalú szerződés alkalmazását, a szerződés rendelkezéseinek megfelelően, vagy valamennyi részes fél egyetértésével lehet felfüggeszteni. A Chicagói Egyezmény kizárólag fegyveres összeütközés, illetve sürgősségi helyzet esetére rendelkezik a felfüggesztéshez hasonlítható opcióval (89. Cikk), egyebekben nem szól erről a lehetőségről.
- A Chicagói Egyezmény teljesítésének időleges lehetetlenülésére, vagy a körülmények megváltozására, amelyek jogkövetkezménye szintén felfüggesztés, kizárólag az Egyezmény részes állama hivatkozhat (Bécsi Egyezmény 61. (1) és 62. Cikk). A felfüggesztés sohasem következik be automatikusan, az arra jogosult (részes állam) hivatkozása hiányában.
- A Chicagói Egyezményt, a részes felek, beleértve a Ciprusi Köztársaságot, nem akarják felfüggeszteni (talán egyedül Törökország kivételével). A Chicagói Egyezményből fakadó jogok felfüggesztésére nem kerülhet sor a – szóban forgó jogokkal felruházott – részes állam kifejezett ellenkezése ellenére, abban az esetben, amikor ezen részes állam e jogokat képes gyakorolni.
- Sem a felperesek, sem Észak-Ciprus nincs abban a nemzetközi jogi helyzetben, hogy a Chicagói Egyezmény bármely rendelkezésének, felfüggesztését kezdeményezze.

A felperes által hivatkozott *vis maior* tekintetében a bíróság megismételte a Nemzetközi Bíróság Bős-Nagymarosi vízlépcsőrendszer ügyben megállapított tételét, amelynek következő a lényege:<sup>68</sup> *a szerződések jogáról szóló Bécsi*

<sup>66</sup> Másodfokú ítélet 26. és elsőfokú ítélet 38-43. bekezdés.

<sup>67</sup> Másodfokú ítélet 32-40, 42. 52. és elsőfokú ítélet 63-64. bekezdések.

<sup>68</sup> Másodfokú bíróság 44-45. bekezdések. Megjegyzést érdemel, hogy a *vis maior* helyzet elsősorban



*Egyezmény alapján állapítható meg, hogy egy nemzetközi szerződés alkalmazását jogszerűen függesztették-e fel, vagy sem. Ezzel szemben a nemzetközi szerződések nem Bécsi Egyezményrel összhangban történt felfüggesztésének jogkövetkezményei az államok felelősségét, illetve az állami felelősségről szóló szabályozás alkalmazását veti fel. A felperes által hivatkozott vis maior túlmutat a Bécsi Egyezmény 61 Cikkében foglaltakon és (már) nem a szerződés felfüggesztéséhez, hanem az állami felelősség témaköréhez kapcsolódik. A fegyveres összeütközésre vonatkozó érvet azzal utasította el a bíróság, hogy bár a fegyveres összeütközések adott esetben valóban automatikusan felfüggeszthetik bizonyos multilaterális egyezmények alkalmazását, jelenleg azonban nem beszélhetünk ilyen típusú rendkívüli helyzetről Ciprus vonatkozásában.<sup>69</sup> A tengeri kikötővel kapcsolatos állítólagos szokásjogi elvvel kapcsolatban a másodfokú bíróság megállapította, hogy az semmilyen körülmények között nem helyezheti hatályon kívül a nemzetközi repülésről szóló nemzetközi jogi egyezményt, amely egyébként olyan jogokat állapít meg, amelyek a szóban forgó terület feletti tényleges fennhatóság hiányában is gyakorolhatók.*

**4.3.3. Az ún. Namíbia-kivétel alkalmazhatósága.** A másodfokú bíróság (megerősítve az elsőfokú ítéletet) határozottan elutasította a szóban forgó nemzetközi elv kiterjesztő értelmezését.<sup>70</sup> Érvelésük szerint a Nemzetközi Bíróság tanácsadó véleményében megállapított magánjogi jogviszonyokra érvényes szabály nem alkalmazható a nemzetközi polgári repülés tárgyában felmerülő (nemzetközi) közjogi jogviszonyok tekintetében. A Chicagói Egyezménynek nincsen közvetlen kihatása a magánjogi alanyok jogaira és kötelezettségeire. Az észak-ciprusi lakosság elszigeteltsége is viszonylagos, hiszen rendelkezésükre állnak nemzetközi repülőterek a határ túloldalán található déli részen. Összességében tehát a Nemzetközi Bíróság tanácsadó véleményében kimondott elv nem írja felül a Chicagói Egyezményt, mint nemzetközi szerződés rendelkezéseit.

**4.3.4. A bíróságok által megvizsgált nemzetközi példák relevanciája.** A bős-nagymarosi vízlépcső ügyével (ICJ) való hasonlóság abban fogható meg, hogy mindkét esetben az egyik peres fél a Bécsi Egyezményen kívül eső fogalmakkal igyekezett a szerződés teljesítésének lehetetlenülést bizonyítani, amely jogkövetkezménye a szerződés felfüggesztése vagy megszüntetése. Magyarország egyebek mellett az ökológiai szűkséghelyzetre, míg az ismertetett jogeset felperesei a vis maiorra hivatkoztak. Alapvető különbség azonban az, hogy Magyarország egy nemzetközi szerződés szerződő feleként saját nem teljesítésére felhozhatott indokokat, érvelhetett a szerződés megszűnése, felfüggesztése mellett (az más kérdés, hogy a Nemzetközi Bíróságot mennyire fogadta el azokat). Jelen

---

azért nem lehet releváns jelen esetben, mert arra is az érintett - Egyezmény alapján kötelezett/jogosult - állam hivatkozhatna. Bizonyított vis maior helyzet esetében ugyanis a szerződés ideiglenesen felfüggesztésre kerülhet, tehát elvileg nem kizárt, hogy a szerződésből származó jogok/kötelezettségek végrehajtása ideiglenesen szünetel. Ld. Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts with Commentaries, 2001. 71. o. (3)-(4)§, 77. o. (4)-(5)§. Elérhető: [http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/9\\_6\\_2001.pdf](http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/9_6_2001.pdf)

<sup>69</sup> Másodfokú ítélet 50. bekezdés.

<sup>70</sup> Másodfokú ítélet 79., 81. és elsőfokú ítélet 89. bekezdés.

ügyben viszont egy olyan entitás nevében hangzottak el a Chicagói Egyezmény felfüggesztését alátámasztó érvek, amely nem szerződő fél, hanem mintegy szerződésen kívüli helyzetből értelmezte egy szerződő állam (Ciprusi Köztársaság) nemzetközi szerződésből eredő jogait és kötelezettségeit. Egy másik párhuzam az lehetett volna a két ügy között, ha a bíróságok kitérnek a Bécsi Egyezmény időbeli hatályának kérdésére, amelyet azonban nem tettek meg. A Bécsi Egyezmény 1980-ban történt hatályba lépése óta bír jogilag kötelező erővel az Egyesült Királyságra és a Ciprusi Köztársaságra nézve. A Chicagói Egyezmény mindkét állam vonatkozásában már e fenti dátumot megelőzően hatálya lépett (Egyesült Királyság tekintetében 1947-ben, míg a Ciprusi Köztársaság vonatkozásában 1961-ben).

A tajvani hasonlat releváns, mivel mindkét esetben egy el nem ismert entitás fennhatósága alatt álló területre, illetve onnan kiindulva működtetett nemzetközi légi járatokról van szó. Különbség azonban, hogy 1971-ig a Kínai Köztársaság (Tajvan) volt Kína egyedüli képviselője az ICAO-ban, így ebben a minőségében nemzetközi repülőterek bejegyzését jogszerűen kezdeményezhette. A Kínai Népköztársaság hallgatólagos hozzájárulása is eltérő körülmények tekinthető, ami szükséges volt ahhoz, hogy az akkor bejegyzett és az azóta „egyoldalúan” létrehozott tajvani nemzetközi repülőterek nemzetközi légi járatokat fogadhassanak, illetve indíthassanak. A Ciprusi Köztársaság nem tanúsít hasonlóan „megengedő” magatartás.

A *Namíbia-kivétel* (ICJ) annyit mond, hogy a jogellenesen hatalmat gyakorló entitásnak kizárólag azon aktusai elismerhetők el (anélkül, hogy a szóban forgó entitás elismerésre kerülne), amelyek elismerésének elutasítása esetén magánszemélyek hátrányt szenvednének (pl. születési, házassági anyakönyvi kivonat). A bíróságok emlékeztettek, hogy jelen ügyben a felperesek kérvényének elfogadásának, vagy elutasításának elutasítása ezen túlmutat, mivel egy nemzetközi jogi egyezmény végrehajtásához kapcsolódó közjogi kérdésről van szó. Annak engedélyezése, hogy a nemzetközi joggal ellentétesen kijelölt Ercan repülőtér és az Egyesült Királyság között nemzetközi légi járatok üzemelhessenek, azt jelentette volna, hogy az Egyesült Királyság végső soron az észak-ciprusi entitást ismeri el.

## 5. Összegzés

A konkrét konklúziók megvonása előtt érdemes először néhány általános gondolat erejéig említést tenni arról, hogy a nemzeti bíróságok milyen fontos szerepet töltenek be a nemzetközi jog alkalmazása, sőt adott esetben értelmezése terén. Az Egyesült Királyság bíróságai jelen esetben egyrészt magánjog alanyainak jogait, kötelezettségeit állapították meg, miközben másrészt a Chicagói Egyezmény egyik részes államának bíróságaként egy nemzetközi szerződéssel kapcsolatos állami gyakorlatot alakítottak ki az egyezmény értelmezése, illetve annak alkalmazása tekintetében. Az állami gyakorlat, az államnak betudható magatartás, egyebek mellett az állam nemzetközi jogi felelősségét alapozhatja meg, vagy a nemzetközi jog jogforrásának tekinthető szokásjog kialakulásához vezethet. A Chicagói Egyezmény 84-86. cikke szabályozza a részes államok közötti vitás

kérdések rendezésének módját, hagyományosan alkalmazott módozatok megjelölésével: ICAO Tanács elé utalás, választott bíróság, (Állandó) Nemzetközi Bíróság. Tehát a Chicagói Egyezmény részes államai e jogorvoslati lehetőségekkel élhetnek, abban az esetben, ha értékelésük szerint egy másik részes állam igazságszolgáltatási szerveinek működése sérti a Chicagói Egyezményben foglaltakat.

Az ismertetett ügyben a magánjog alanyai nemzeti bíróság előtt annak megállapítása iránt indítottak keresetet, hogy az Egyesült Királyság (az annak nevében eljáró egyik miniszter) nem megfelelően alkalmaz, illetve értelmez olyan nemzetközi közjogi szabályokat, amelyek befolyásolják a felperesek jogi helyzetét.

A bíróságok ítéleteikben az Egyesült Királyság Chicagói Egyezményből származó nemzetközi jogi kötelezettségeit (és jogait) messzemenőig figyelembe vették, és azt konzekvensen alkalmazták a magánjogi jogalany felperesek jogainak és kötelezettségeinek megállapítása során is.

A tényleges fennhatóság (nemzetközi jogi) joghatásainak értékelése képezi az ítéletek legérdekesebb megállapításait:

Egyrészt a bíróságok megerősítették, hogy a tényleges fennhatóság nem, vagy csak korlátozott joghatást fejt ki azokban az esetekben, amikor közjogi jellegű nemzetközi szerződésből származó jogok gyakorlásáról és/vagy nemzetközi jogi szempontból jogellenes helyzetről van szó. A megszállás címén fennálló tényleges hatalomgyakorlás érvényesítésének korlátot szab a nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény, amely végrehajtásáért az egymás vonatkozásában jogokkal és kötelezettségekkel bíró részes szerződő államok felelősek. A (tényleges ellenőrzést elvesztő) részes állam nemzetközi szerződésen alapuló jogainak gyakorlását automatikusan, azaz az érintett részes állam beleegyezése nélkül nem lehet felfüggeszteni. A többoldalú nemzetközi szerződés alapján minden részes félnek kölcsönösen el kell ismerni a többi – általa szuverén államnak tekintett – részes fél e nemzetközi szerződésből származó jogait.

Másrészt, ugyanakkor, a bíróságok azt is vizsgálták, hogy a szóban forgó részes állam képes-e a Chicagói Egyezményből származó jogokat gyakorolni abban az esetben, ha már a tényleges fennhatóság gyakorlására nincs módja, mivel erre de facto nincs lehetősége. A bíróságok ingoványos területre léptek, amikor arra vállalkoztak, hogy a Chicagói Egyezményben foglalt jogokat értékeljék aszerint, hogy azok gyakorlásához szükséges-e a tényleges fennhatóság/ellenőrzés fennállása, vagy sem. E tekintetben a felperesek beadványaival ellentétes konklúziókra jutottak, anélkül azonban, hogy pontosan kiderült volna milyen objektív mértékrendszert használtak annak megállapításánál, hogy e jogok miért gyakorolhatók a tényleges fennhatóság fennállásának hiányában is. A bíróságok megállapításaiból kiolvasható, hogy a jog nem gyakorlása (repülőtér ki nem jelölése) és a mások általi joggyakorlás megakadályozása, (pl. jóváhagyás visszatartása) is a joggyakorlási képesség fennállását bizonyítja. Ilyen esetekben a tényleges fennhatóságból kiszorított részes állam mozgástere valójában arra korlátozódik, hogy megakadályozza a tényleges fennhatóságot/ellenőrzést gyakorló entitást a szóban forgó jogok gyakorlásában. Tehát az érintettek együttműködésének hiányában egyfajta patthelyzet alakul ki.

A fentiekre tekintettel racionális tűnik azon értékelés, miszerint a nemzetközi menetrendszerinti (és nem menetrendszerinti) járatok Észak-Ciprusról/Észak-Ciprusra történő – nemzetközi jognak megfelelő – üzemeltetésének feltétele az, hogy a Chicagói Egyezményben részes állam és a tényleges fennhatóságot gyakorló entitás együttműködjön egymással.<sup>71</sup> A speciális helyzet várhatóan mindaddig fennáll, amíg a nemzetközi közösség tagjai a vitatott státuszú, de államként egyelőre el nem ismert entitás kapcsán az államelismerés lehetőségével és jogával nem élnek, amely jogi tény következtében az Észak-ciprusi Török Köztársaság államisággal rendelkezne.

---

---

---

<sup>71</sup> Michael Chatzipanagiotis: Establishing Direct International Flights to and from Northern Cyprus, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, ZLW 60. Jg. 3/2011., 486. o.