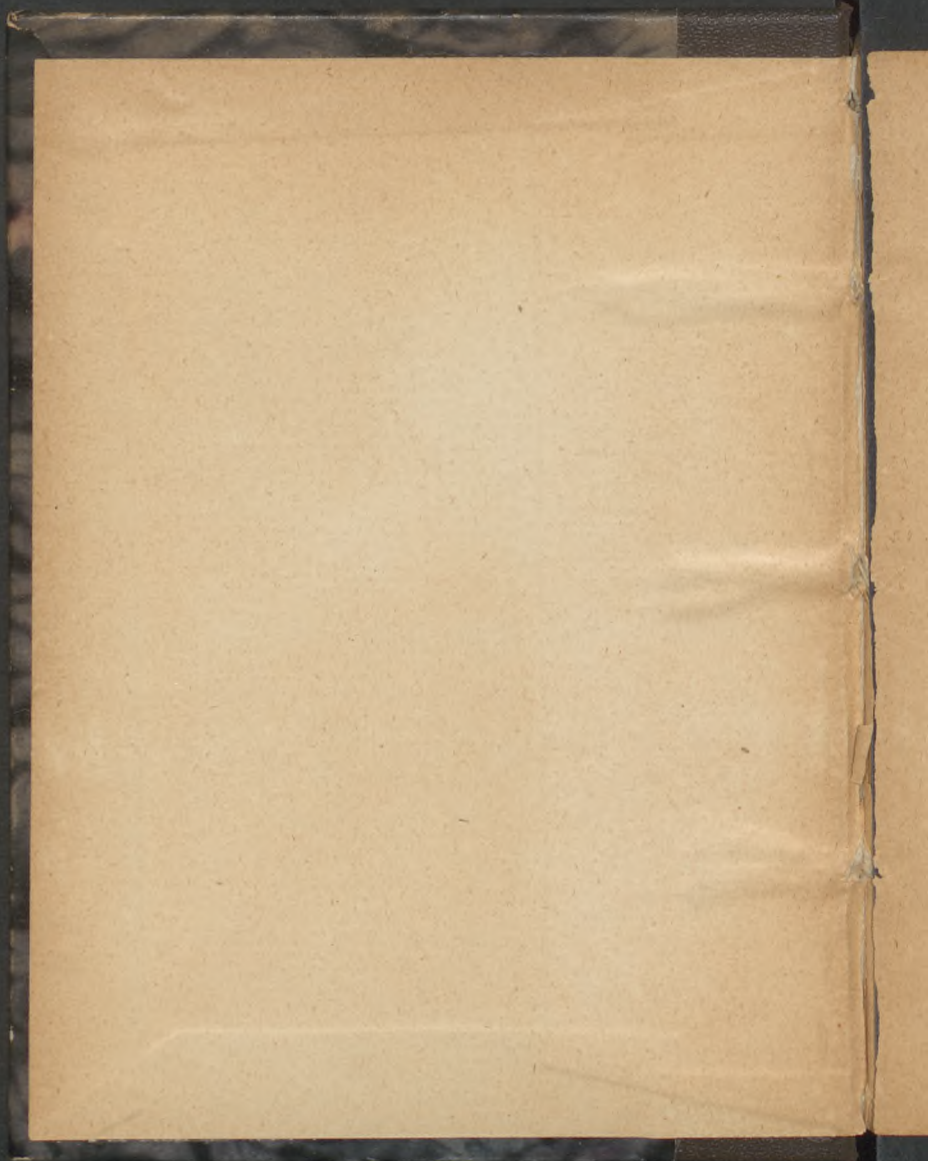
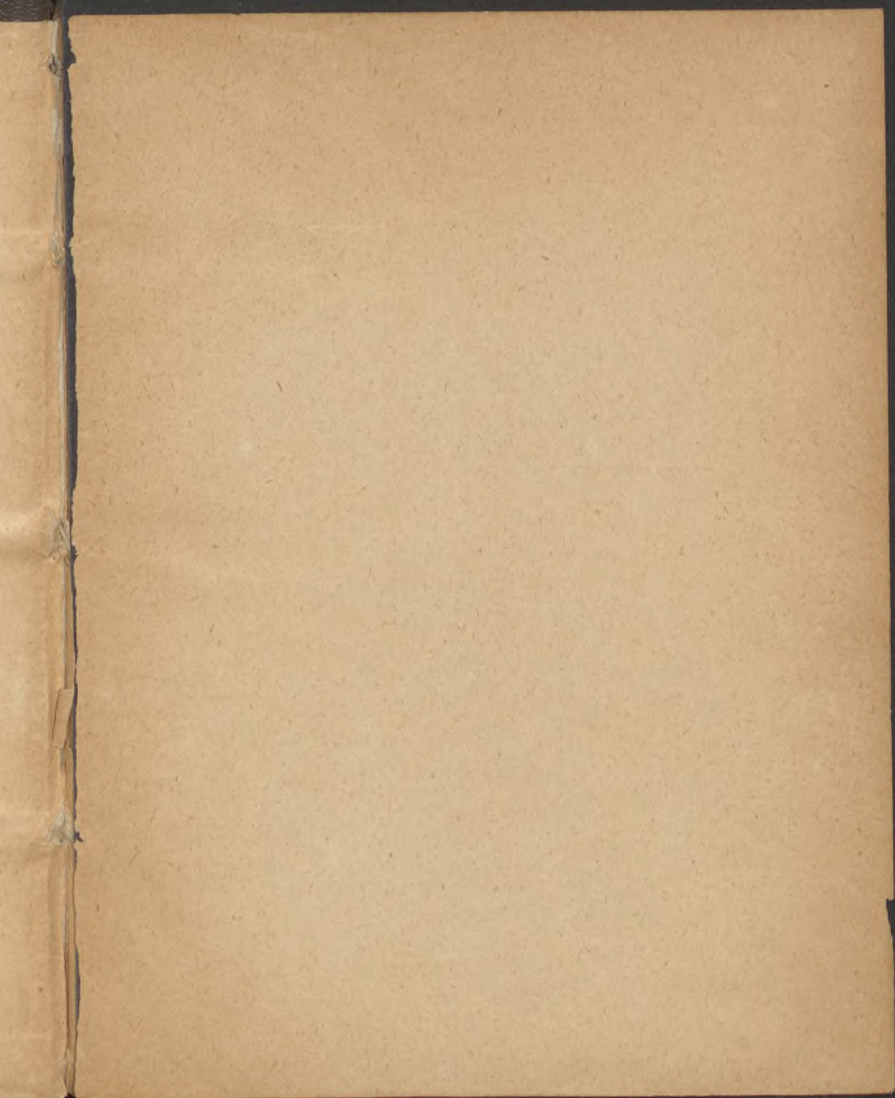
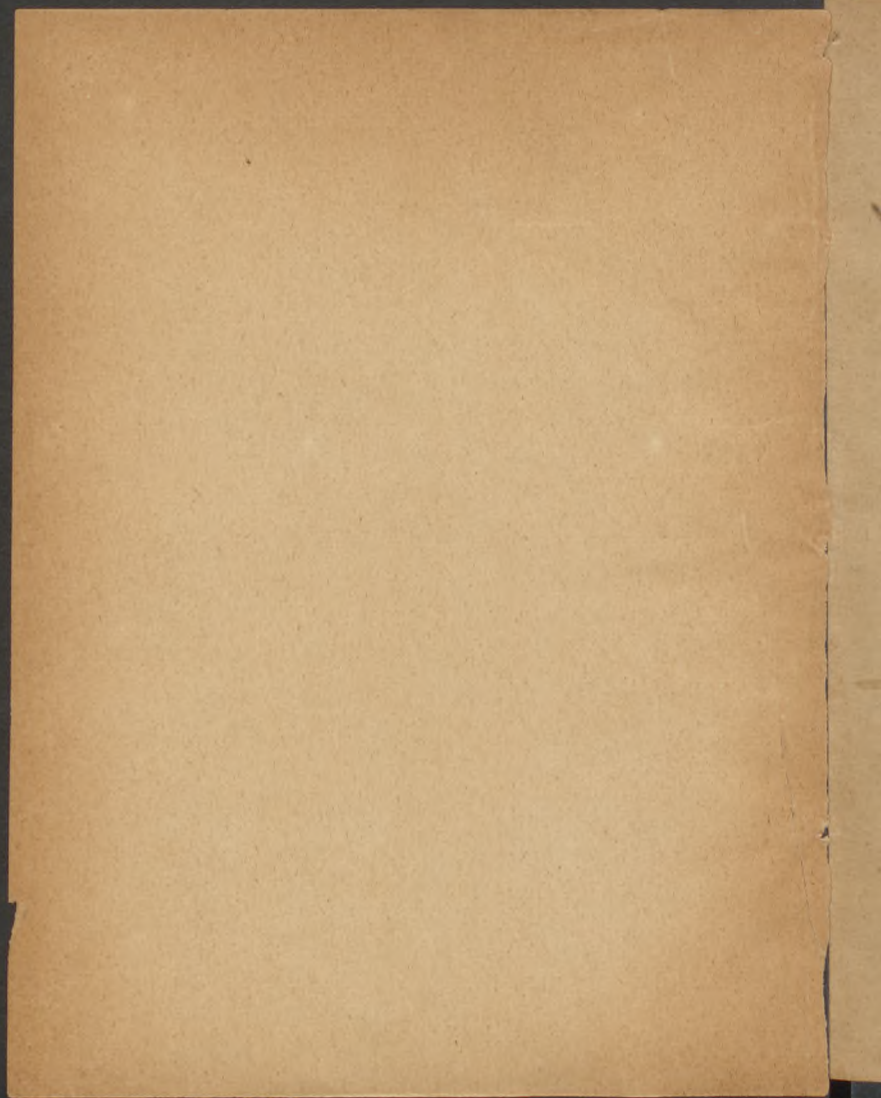


278148









500p

7.

# A LÉGI KÖZLEKEDÉS JOGA.

Írta:

Dr. SÁNDORFI KAMILL,

a m. kir. igazságügyminisztériumba beosztott  
budapesti kir. ítélőtáblai bíró.

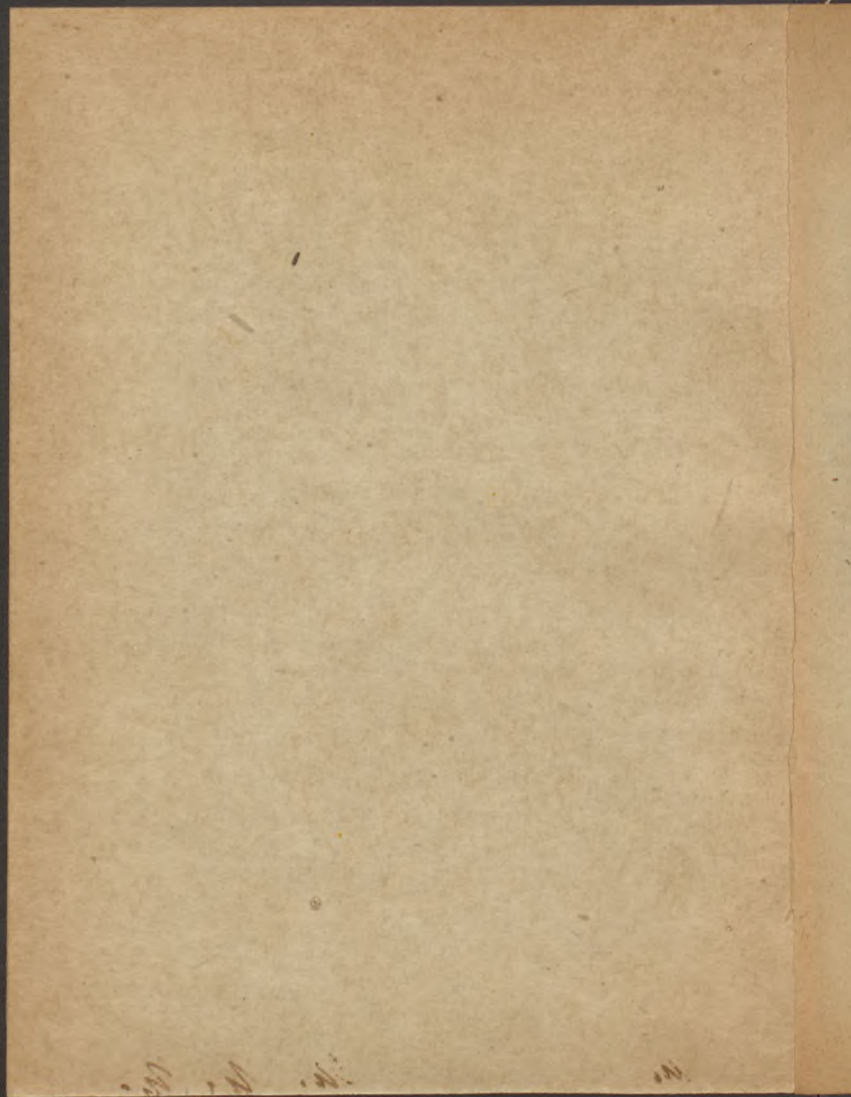
15

Budapest, 1924.

A szerző kiadása.

Alapár 5 korona.





# A LÉGI KÖZLEKEDÉS JOGA.

Írta:

**Dr. SÁNDORFI KAMILL,**  
a m. kir. igazságügyminisztériumba beosztott  
budapesti kir. ítélőtáblai bíró.

Budapest, 1924.  
A szerző kiadása.

Alapár 5 korona.

*7. júl. 1924*  
*943*



273143



M. N. MUZEUM KÖNYVTÁRA  
I. Nyomat. Növedéknapló  
1924 év. 484 sz.



Nyomatott a váci kir. orsz. fegyintézet könyvnyomdájában.



## TARTALOMMUTATÓ.

	Lap
Előszó . . . . .	V.
I. Irodalom . . . . .	VII.
II. Bevezetés. Jogtörténeti előzmények . . . . .	1
III. A levegő jogára vonatkozó elméletek . . . . .	14
IV. Dologi jogi vonatkozások . . . . .	49
V. A nemzetközi légi jog . . . . .	73
VI. A légi közlekedés magyar jogszabályai és a főbb külföldi törvények rendelkezései: . . . . .	103
1. Általános rendelkezések . . . . .	107
2. A légi járóművekre és személyzetükre vonatkozó rendelkezések . . . . .	111
3. Repülőtér, léghajó-kikötő és egyéb berendezések létesítése . . . . .	150
4. Légi vállalatok létesítése . . . . .	164
5. A közlekedésre vonatkozó szabályok . . . . .	166
6. Postai, vám- és kapcsolatos rendelkezések . . . . .	175
7. Fuvarozásjogi kérdések . . . . .	178
8. Kisajátítási és kapcsolatos rendelkezések . . . . .	191
9. Az üzemi balesetekre vonatkozó jogszabályok. A légi balesetekből eredő kártérítő követelések . . . . .	194
10. A nemzetközi légi forgalomra vonatkozó jog- szabályok . . . . .	257
11. Büntetőjogi szabályok . . . . .	271
12. Főfelügyelet a légi közlekedésben . . . . .	277
VII. Betűsoros tárgymutató . . . . .	281

# TARTALOMI TARTO

I. A Magyarországi Királyság	1
II. A Magyarországi Királyság	2
III. A Magyarországi Királyság	3
IV. A Magyarországi Királyság	4
V. A Magyarországi Királyság	5
VI. A Magyarországi Királyság	6
VII. A Magyarországi Királyság	7
VIII. A Magyarországi Királyság	8
IX. A Magyarországi Királyság	9
X. A Magyarországi Királyság	10
XI. A Magyarországi Királyság	11
XII. A Magyarországi Királyság	12
XIII. A Magyarországi Királyság	13
XIV. A Magyarországi Királyság	14
XV. A Magyarországi Királyság	15
XVI. A Magyarországi Királyság	16
XVII. A Magyarországi Királyság	17
XVIII. A Magyarországi Királyság	18
XIX. A Magyarországi Királyság	19
XX. A Magyarországi Királyság	20
XXI. A Magyarországi Királyság	21
XXII. A Magyarországi Királyság	22
XXIII. A Magyarországi Királyság	23
XXIV. A Magyarországi Királyság	24
XXV. A Magyarországi Királyság	25
XXVI. A Magyarországi Királyság	26
XXVII. A Magyarországi Királyság	27
XXVIII. A Magyarországi Királyság	28
XXIX. A Magyarországi Királyság	29
XXX. A Magyarországi Királyság	30
XXXI. A Magyarországi Királyság	31
XXXII. A Magyarországi Királyság	32
XXXIII. A Magyarországi Királyság	33
XXXIV. A Magyarországi Királyság	34
XXXV. A Magyarországi Királyság	35
XXXVI. A Magyarországi Királyság	36
XXXVII. A Magyarországi Királyság	37
XXXVIII. A Magyarországi Királyság	38
XXXIX. A Magyarországi Királyság	39
XL. A Magyarországi Királyság	40
XLI. A Magyarországi Királyság	41
XLII. A Magyarországi Királyság	42
XLIII. A Magyarországi Királyság	43
XLIV. A Magyarországi Királyság	44
XLV. A Magyarországi Királyság	45
XLVI. A Magyarországi Királyság	46
XLVII. A Magyarországi Királyság	47
XLVIII. A Magyarországi Királyság	48
XLIX. A Magyarországi Királyság	49
L. A Magyarországi Királyság	50
LI. A Magyarországi Királyság	51
LII. A Magyarországi Királyság	52
LIII. A Magyarországi Királyság	53
LIV. A Magyarországi Királyság	54
LV. A Magyarországi Királyság	55
LVI. A Magyarországi Királyság	56
LVII. A Magyarországi Királyság	57
LVIII. A Magyarországi Királyság	58
LIX. A Magyarországi Királyság	59
LX. A Magyarországi Királyság	60
LXI. A Magyarországi Királyság	61
LXII. A Magyarországi Királyság	62
LXIII. A Magyarországi Királyság	63
LXIV. A Magyarországi Királyság	64
LXV. A Magyarországi Királyság	65
LXVI. A Magyarországi Királyság	66
LXVII. A Magyarországi Királyság	67
LXVIII. A Magyarországi Királyság	68
LXIX. A Magyarországi Királyság	69
LXX. A Magyarországi Királyság	70
LXXI. A Magyarországi Királyság	71
LXXII. A Magyarországi Királyság	72
LXXIII. A Magyarországi Királyság	73
LXXIV. A Magyarországi Királyság	74
LXXV. A Magyarországi Királyság	75
LXXVI. A Magyarországi Királyság	76
LXXVII. A Magyarországi Királyság	77
LXXVIII. A Magyarországi Királyság	78
LXXIX. A Magyarországi Királyság	79
LXXX. A Magyarországi Királyság	80
LXXXI. A Magyarországi Királyság	81
LXXXII. A Magyarországi Királyság	82
LXXXIII. A Magyarországi Királyság	83
LXXXIV. A Magyarországi Királyság	84
LXXXV. A Magyarországi Királyság	85
LXXXVI. A Magyarországi Királyság	86
LXXXVII. A Magyarországi Királyság	87
LXXXVIII. A Magyarországi Királyság	88
LXXXIX. A Magyarországi Királyság	89
LXXXX. A Magyarországi Királyság	90
LXXXXI. A Magyarországi Királyság	91
LXXXXII. A Magyarországi Királyság	92
LXXXXIII. A Magyarországi Királyság	93
LXXXXIV. A Magyarországi Királyság	94
LXXXXV. A Magyarországi Királyság	95
LXXXXVI. A Magyarországi Királyság	96
LXXXXVII. A Magyarországi Királyság	97
LXXXXVIII. A Magyarországi Királyság	98
LXXXXIX. A Magyarországi Királyság	99
LXXXXX. A Magyarországi Királyság	100

## ELŐSZÓ.

Világszerte légi járóművek járnak keresztül-kasul a levegő-óceánt. A világháború vérében megfürdött repülőgép és léghajó alig pár év alatt a békés világforgalom jelentős tényezője lett és ez a forgalom beláthatatlan fejlődés előtt áll. A jogtudomány világszerte megmozdult, hogy a legfiatalabb tudományágnak, a légi közlekedés jogának alapjait lerakja. Bármily szomorú a mi helyzetünk a légi közlekedés tekintetében, bárhogyan korlátoznak is bennünket abban, hogy a légi világforgalomba az egyenlőség elve alapján bekapcsolódjunk, bárhogyan sértik a békeszerződés és az ezt követő rendelkezések nemzetközi jogainkat s — amint a békeszerződés előkészítése során Neuillyben az 1920. évi február hó 12-én kelt XXXV. számú jegyzékünk mondja — bármily mélyen sértik ezek a rendelkezések a természettudományok korlátlan szabadságát, ami a gondolat szabadságával azonos és elvitathatatlanul és általánosan tiszteletben tartott emberi jog, — láncaink mellett sem szabad elfelednünk, hogy a jogtudomány nem pihenhet. Amikor Európa és Amerika jogtudósai



évtizedek óta dolgoznak a légi közlekedés jogának megalkotásán s fejlesztésén, a magyar jogtudomány sem maradhat tétlen.

Ez a könyv a békés légi közlekedés jogának nemzetközi és magyar jogszabályait boncolja, mindenkor figyelemmel az elméletre és gyakorlatra, az úttörés nehéz feladatát vállalva, abban a hitben, hogy a magyar légi világforgalom minden akadály ellenére mielőbb meglesz és abban a meggyőződésben, hogy a magyar jogtudománynak erre eleve teljesen fel kell készülnie.

Szándékosan nem érintjük a háborús légi közlekedés jogát. A légi járóműnek mint háborús fegyvernek joga még nincs kifejlődve, pedig az emberiség kultúrájának roppant érdeke, hogy ez a jog is nemzetközi jogi szabályozást nyerjen. A mai helyzetet ebben a tekintetben élesen jellemzi Zorn professzor (*Die Zukunft des Völkerrechts*, 1918., 36. lap), amikor azt mondja, hogy a nemzetközi hadijog ma halott, amit ezen a téren évszázadok munkája eredményezett, ma a világháború folytán megsemmisült s a vadak nyers jogtétele áll, hogy minden eszköz jó, ami az ellenség megsemmisítésére alkalmas. A barbarizmust azonban ezen a téren is mielőbb fel kell váltania a jus gentiumnak.

Budapest, az 1924. év április havában.

*A szerző.*

## IRODALOM.

*Aeroklub von Deutschland*: Gesetze betreffend die Luftfahrt, 1919, 1920, 1921.

*Almási*: A légi kereskedelem. (Kereskedelmi Jog 1917. 11—12. sz.)

*Andreae, Carlos*: Zur Haftpflicht des Luftfahrers im Entwurf des Luftverkehrsgesetzes.

*Baldein*: Law of the airship, 1910.

*Balogh Artúr*: Az állam tudománya.

*v. Bar*: Zum Luftschiffahrtsrecht. 1911.

*Barillot*: Le délit d'imprudence et l'aviation. Páris, 1910.

*Benyovits*: Tengeri magánjog.

*Bielenberg*: Die Freiheit des Luftraumes. 1911.

*Bileski*: Die Haftung des Fiskus für Schäden durch Luftfahrzeuge.

*Blachère*: L'air voie de communication et le droit. Páris, 1911.

*Blankmeister*: Luftschiff und Grundbesitz. 1913.

*Blume*: Verkehrsrecht. (Holtzendorff Enzyklopädie, 1914. IV. kötet.)



- Bodenheim*: Das Privatrecht der Luftfahrt. Hannover, 1909.
- Bonfils-Fauchille*: Manuel de droit international public. Paris, 1908.
- Bonnéfoy*: Le code de l'air. Paris 1909.
- Brennwald*: Luft und Recht. Aarau, 1910.
- Catellani*: Il diritto aereo. Turin, 1911.
- Csarada*: A tételes nemzetközi jog rendszere.
- Desouches*: Réglementation de la Navigation aérienne. Paris, 1910.
- Dezső Gyula*: Az objektív kártérítés tana.
- Ebel, M.*: Die Haftpflicht des Luftschiffers. Greifswald, 1913.
- Erythropel*: Das Recht am Luftraum. Göttinga, 1898.
- Fackeldey*: Luftschiffahrt und Schadenhaftung. Erlangen, 1914.
- Fauchille*: Le domaine aérien et regime juridique des aérostats. 1901, 1902.
- Ferenczy*: A nemzetközi magánjog kézikönyve.
- Fleischmann*: Grundgedanken eines Luftrechts. 1910.
- Friedrich*: Grundzüge des Völkerrechts. (Lipcse, 1915.)
- Fröchtling, K.*: Die Abwehrrechte des Grundeigentümers gegenüber sein Grundstück überfahrenden Luftschiffen. Lipcse, 1913.
- Gardair*: De la propriété de l'air. (Revue de la locomotion aérienne, 1913.



*Gareis* : Völkerrecht.

*v. Grote* : Beiträge zum Rechte der Luftfahrt. Lipcse, 1907.

*Grünwald* : Luftschiffahrt und geltendes Recht. 1907.

— Das Luftschiff in völkerrechtlicher und strafrechtlicher Beziehung. 1908.

— Standesamtliche Behandlung von Todesfällen und Geburten auf Luftschiffen. 1909.

— Luftschiff und Jagdrecht. 1910.

*Hancke* : Die zivilrechtliche Haftung des Luftfahrers.

Lipcse, 1915.

*Häntzschel* : Luftraum und Grundeigentum. 1912.

*Hazeltine* : The law of the air. 1911.

*Hershey* : The international law of aerial space. 1912.

*Hilsmann* : Das Recht der Luftfahrt. 1914.

*d'Hooghe* : Droit aérien. Páris, 1912.

*Ihering* : Zur Lehre von den Beschränkungen des Grundeigentums.

*Irk Albert* : Az új nemzetközi jog.

*Julliot* : De la propriété du domaine aérien, extrait de la revue des Idées. Páris, 1908.

*Jurisch* : Grundzüge des Luftrechts. Berlin, 1897.

*Kipp* : Luftschiffahrt und Grundeigentum. (J. W. 1908., 643.)

*Kirchhoff* : Die Erschließung des Luftmeeres, Lipcse, 1910.

*Kohler* : Grundlagen des Völkerrechts.

*Kohler*: Luftfahrtrecht. Berlin, 1912.

*Kolb, R*: Grenzen des Grundeigentums im Luftraum. Marburg, 1913.

*Komorzynski Oszczyński*: Luftverkehrsrecht. („Neue freie Presse“, 1912. VI. 18.)

— Das Recht des Luftverkehrs. („Wiener Zeitung“ 1914. IV. 24.)

— Der Luftverkehr. („Wochenschrift d. niederöstr. Gewerbevereins“ Bécs, 1914.)

*Kuhn*: The beginnings of an aerial law. 1910.

*Kuncz Ödön*: A magyar kereskedelmi és váltójog vázlata. 1922.

*Lafon*: Le futur Code de l'air.

*Leo*: Die zivilrechtliche ausserkontraktliche Haftung des Luftschiffers nach bestehendem Recht. Greifswald, 1912.

*Linckelmann*: Luftschiffahrt und Grundeigentum.

*Lindemann*: Die Haftung des Luftschiffers. Erlangen, 1914.

*Liszt*: Völkerrecht.

*Loubeyé*: Les principes du droit aérien. Paris, 1911.

*Luttenberger*: Luftfahrtschaden-Versicherung. Berlin, 1916.

*Lychlama*: Air Sovereignty. Hága, 1910.

v. *Lyncker*: Das Recht der Luftschiffahrt. Heidelberg, 1910.



*Magnani*: Il diritto sullo spazio aereo e l'aeronautica.  
Turin, 1909.

*Magyar Aero Szövetség*: I. A légi forgalom rendőri  
szabályainak tervezete.

II. Nemzetközi légi forgalmi megállapodás  
tervezete.

*Martens*: Völkerrecht. 1883.

*Meili*: Das Luftschiff im internen und Völkerrecht.  
Zürich, 1908.

*Mumm*: Die Luftschiffahrt und das Recht. 1909.

*Octavo Molo*: La teoria del sotto suolo e dello spazio  
aereo. Nápoly, 1910.

*Méringhac*: Traité du droit public international. Páris  
I. 1905; II. 1907.

*Meurer*: Luftschiffahrtsrecht. 1909.

*Meyer, Alexander*: Die Erschliessung des Luft-  
raumes in ihren rechtlichen Folgen. 1908.

— Die Luftschiffahrt in kriegsrechtlicher Beleuchtung.  
1909.

— Das Schadenserzatzrecht der Luftfahrt nach  
geltendem Recht und de lege ferenda. Frankfurt  
a. M., 1913.

*Niemeyer*: Die Haftung der Vereine für Schäden, die  
durch ihre Ballonführer verursacht sind. D. L. Z.  
1911.

— Unmöglichkeiten in den Satzungen und



- Reglements des internationaux Luftfahrer-  
verbandes. D: L. Z. 1912.
- Nys*: Le droit international, les principes, les théories,  
les faits. Brüssel, I. 1911., II. III. 1912.
- Ostrop, W.*: Die zivilrechtlichen Ansprüche des Grund-  
eigentümers auf dessen Grundstück sich eine  
Ballonlandung vollzieht. Greifswald, 1913.
- Pappafava*: Über die räumliche Umgrenzung des  
notariellen Wirkungskreises, und zwar auf dem  
festen Lande, dem Wasser und dem Luftraum.  
Innsbruck, 1901.
- Peuker*: Luftschiffahrtsrecht Lipcse, 1910.
- Protokoll der vom 28—30. I. 1918. in Budapest  
stattgefundenen zwischenverbandlichen Tagung  
zur Vorbereitung eines einheitlichen Luftver-  
kehrsrechts. Budapest, 1918.
- Richards*: Sovereignty of the air. Oxford, 1912.
- Richini*: Della natura giuridica dello spazio aereo  
secondo il diritto privato. Turin, 1912.
- Roter*: Rechtsfragen bei der Landung des Luftschiffers.  
Bonn, 1915.
- Sándorfi Kamill*: A légi közlekedés jogát szabályozó  
párisi nemzetközi egyezmény. (Békejog, 1922.  
10. füzet).
- Kereskedelmi törvényünk és a légi fuvarozás  
joga. (Ker. Jog. 1923. szept.)

- Sándorfi-Telman*: A légi közlekedés magyar jogszabályai.
- Schneeli*: Das Recht der Staaten am Luftraum.
- Schön*: Grundzüge eines Luftrechts. Lipcse, 1909.
- Schroeder, Ferdinand*: Der Luftflug. Geschichte und Recht. Berlin, 1911.
- Schröder*: Die Haftpflicht im Luftflug.
- Schütz*: Das Recht des Grundeigentümers am Luftraum in Beziehung zur Luftschiffahrt. Lipcse, 1910.
- Sperl*: Vorträge über Rechtsfragen der Luftschiffahrt. Österr. Allg. Gerichtszeitung.  
— Die Luftschiffahrt vom Standpunkte der Rechtswissenschaft (Sonderabdruck aus der deutschen Zeitschrift für Luftschiffahrt).
- Sperlich*: Luftrecht, Luftverkehrsrecht (Statslexikon III. Freiburg).
- de Stael-Holstein*: L'empire sur l'air.
- de Stael-Holstein*: Le droit aérien. Brüsszel, 1912.
- Strasser Albert*: Nemzetközi jogi értekezések. 1917.  
— Léghajózási jog. (Jogállam IX. évf. 5. füzet).
- Telman*: Légi szuverenitás és a légi közlekedés szabadsága. (Az Aero, 1922. 12. sz.)
- v. *Tschudi*: Das neue Luftverkehrsgesetz. Berliner Börsencourir. III. 1914., Breslauer Morgenzeitung III. 3. 1914.



*Urbach*: Vom Luftrecht, insbesondere in seinen Beziehungen zum staatlichen Lufthoheitsrecht und zum Grundeigentum. Berlin, Gutenberg, 1917.

*Urbach*: A légi jog. 1916.

*Valentine*: Sovereignty or freedom inn the athmosphere.

*Warschauer*: Luftrecht. Kattowitz, 1910.

*Weck*: Deutsches Luftrecht. Berlin, 1913.

*Wilhelm*: De la situation juridique des aéronauts en droit international. Journal du droit international privé 1891, 440.

*Wolff E.*: Das Recht am Luftraum und die Haftung des Luftfahrers. Strassburg, 1914.

*Wolters*: Luftvehrkehrsrecht. Rostock, 1918.

*Würth*: Luftzollrecht. Berlin, 1911.

*Zitelmann*: Internationales Privatrecht, 1897.

— Luftschiffahrtsrecht. Lipcse. 1910.

*Zorn*: Luftschiffahrtsrecht. 1909.

— Die Zukunft des Völkerrechts. Berlin, 1918.



## II.

### BEVEZETÉS.

#### Jogtörténeti előzmények.

A légi közlekedés joga mindazoknak a jogszabályoknak az összessége, amelyek a levegőben személyeket vagy dolgokat fuvarozó avagy tudományos (meteorológiai stb.) és egyéb (hírszolgálati, katonai stb.) célokat megvalósító járművek közlekedésével kapcsolatos jogviszonyokat szabályozzák. Mint a fuvarozási jog egyik ága, lényegében a kereskedelmi jog körébe tartozik. A mi kereskedelmi törvényünk (1875:XXXVII. tc.) 259. §-a a fuvarozási ügyleteket, amennyiben iparszerűleg folytattnak vagy e nélkül is, ha kereskedő által a kereskedelmi üzlet körében köttetnek, kereskedelmi ügyleteknek tekinti. A törvényünk 393. §-ában foglalt meghatározás szerint fuvarozási ügyletnek az tekintendő, mely áruknak szárazon vagy folyókon és belvizeken való fuvarozása iránt köttetik, ugyanennek a szakasznak meghatározása szerint, aki ily ügyletekkel iparszerűleg

foglalkozik, fuvarozónak tekintetik. A hetvenes években keletkezett kereskedelmi törvényünk természetesen nem gondolt a légi közlekedés jogára, amely csak hosszú évtizedek múltán kopogtatott a világszerte megindult kodifikáció ajtaján, mindazáltal kétségtelen, hogy kereskedelmi törvényünk most idézett szakasza akkor, amikor áruknak szárazon való fuvarozása iránt kötött ügyletekről is megemlékezik, nyilván fedi az áruknak levegőben fuvarozása iránt kötött ügyleteket is. Az elmélet ebbeli álláspontját élesen karakterizálja Nagy Ferenc (A magyar kereskedelmi jog kézikönyve II. kötet 259. lap) és Kuncz Ödön (A magyar kereskedelmi és váltójog vázlata, 1922., II. kötet 424. lap), amikor a szárazföldi fuvarozás fogalmi körébe tartozónak nem csupán a szárazföldön, hanem az alatta vagy felette történő fuvarozást is mondja, így a földalatti és földfeletti vasúton s a repülőgépen és a léghajón történőt is. Ily értelmezés mellett tehát kétségtelen, hogy kereskedelmi törvényünknek a fuvarozásra vonatkozó jogszabályai általában a légi közlekedésre is alkalmazást nyernek, amennyiben az utóbbi tekintetében különleges jogszabályok más rendelkezéseket nem tartalmaznak. Természetes, hogy a kereskedelmi törvényben szabályozott fuvarozási ügyletnek a levegőben történő, légi járművel lebonyolított személyszállítás nem tekint-



hető, mert a kereskedelmi törvény a fuvarozási ügyletek között csupán az áruknek fuvarozását szabályozza, a személyfuvarozást ellenben nem.

Alig van azonban a jog- és államtudományoknak olyan águk, amelybe a légi közlekedés joga szervesen bele nem kapcsolódik és ez számos téren készítet új megfontolásokra. A jognak ez a legmodernebb ága szinte attakszerű fejlődést ért meg, amennyiben a légi közlekedés alig két évtizeddel ezelőtt lépett, eleinte szerényen, később rohamos fejlődésben a közlekedő, fuvarozó eszközök körébe és a légi közlekedés kommercializálódása mellett már is a világnak úgyszólván egyetlen kulturállama sem zárkózott el attól, hogy a légi közlekedés jogát törvényhozási úton vagy a rendeletalkotás jogkörében rendezés alá vegye. A jogfejlődés rohamosságát semmi sem jellemzi jobban, mint az a nagyszámú államközi és nemzetközi egyezmény, amely a légi közlekedés nemzetközi jogának megalapítására irányul és legjellemzőbb az a tény, hogy míg a vasúti fuvarozási jog a vasútnak mint közlekedőeszköznek homlokterbe lépése óta több mint félszázad év múltán jutott el ahhoz, hogy a legtöbb európai állam részvételével létrejött berni nemzetközi egyezményben kontinentális joggá váljék, addig a légi közlekedés joga a légi járóművek első szárnybontása után alig néhány évvel



az 1919. évi október hó 13-án megkötött párisi nemzetközi légijogi egyezményben már mint nem is kontinentális jog, hanem egyenesen világjog jelentkezik, amennyiben ebben a nemzetközi egyezményben a többi kontinens legjelentékenyebb államai is mint szerződő felek szerepelnek. EGYMAGÁBAN ez a körülmény is mutatja, hogy a világ kulturálmái a repülés jogának rendkívüli jelentőségét gyorsan felismerték és az első jó gép meglepő teljesítményei után azonnal annak a felismerésére jutottak, hogy a közlekedés terén az emberiség forradalmi ütemű változás előtt áll, hogy a légi közlekedés rövidesen a világközlekedés átalakulására vezethet és a drótnélküli telefonnal és táviróval felszerelve a szárazfölddel, valamint a tengeri és folyami hajókkal még szellemi közlekedést is fenntartó légi járóművek fuvarozó készségük révén rövid idő múltán a világforgalom lebonyolításában a hajók és vasútak eddigi vezérszerepét megközelítő vagy túl is szárnyaló forgalmi lehetőségeket nyújtanak. Elsősorban tehát a nemzetközi jog gazdagodott egy új tudományággal, de ez az új tudományág a levegő szabadságát vagy a levegőn való szuverenitást tárgyaló jogi elméletek révén nagy mértékben foglalkoztatja a nemzeti közjogokat is, felforgatja vagy felrázza a dologi jogi ősi fogalmakat ép úgy, mint gondolkodásra késztet a

magánjog, a büntetőjog és a kereskedelmi jog, főleg a közlekedési jog szémszögeiből is és új problémák elé juttatja a közigazgatási jogot. Alig van tehát a jogtudománynak olyan ágazata, amelyet a légi közlekedés joga ne érintene és ne bírna új gondolatokra, új legiszlatív elhatározásokra.

A nemzetközi joggal foglalkozó európai és amerikai egyesületek elvitathatatlan érdeme, hogy a légi közlekedés jogát úgyszólván már akkor nemzetközi konferenciák boncolókése alá bocsátották, amikor a léghajókkal és repülőgépekkel a technikai kísérletek még végső befejezésre nem is jutottak. A jogtudomány feladata és szerepköre ebben a kérdésben nem kicsinylendő. Amint a vasuti fuvarozási jog vagy a drótnélküli táviratozás és telefonálás joga a nemzetek közzeledésének előmozdításával és a forgalmi lehetőségek nagy kapujának megnyitásával, a világkereskedelem akadályainak jogi elhárításával megnevezhetetlen nagy gazdagodással járt az emberiségre (I. *Neumann Károly* : A berni egyezmény és az új vasúti üzletszabályzat, 1893.), akként a helyes nemzetközi és államjogi szabályozás a légi közlekedés tekintetében is reális eredményekkel kecsegtet, mert helyes rendezés mellett a légi közlekedés joga kincseket termelhet az emberiség javára. Az a nagyszerű küzdelem, amelyet egykor a holland Hugo



*Grotius* a jogtudomány csillogó fegyverzetével vívott a világtengerek szabadsága érdekében, valósággal kincseket termelt az emberiség javára. Gondoljuk el, mi volt a tengerek jogi állapota *Hugo Grotius* nagy vitairatának megjelenése előtt. Egykor az a felfogás dívott, hogy az oceánokat ép úgy meg lehet hódítani, mint magát a szárazföldet és hogy a nyílttenger meghódítása után a hódító állam részévé válik annyira, hogy a tengeri hajózást a hódító állam monopolizálja és más államok tengeri forgalmát tetszése szerint szabályozza. A modernebb idők történelméből előttünk áll Piza, Genua és Velence példája, amely városok tengereikre kizárólagos jogokat gyakoroltak, nagyobb jelentőséget öltött azonban a kérdés akkor, amikor a nyílttengerek feletti tulajdonjog kérdése a tizenötödik században Spanyolország és Portugália között vált vitássá. Mindkettő a tengerentúli uralomra törekedett és ennek logikus következménye volt, hogy az összekötő világtengerre is mindegyik jogot formált. Mint a történelemből ismeretes, IV. Sándor pápa az 1493. május 4-iki bullával avatkozott bele az akkori világnak ebbe a nagy nemzetközi jogi kérdésébe és a bulla nyomán keletkezett államközi szerződés szerint a Kapwerdi-szigetek táján egy eszmei vonalat vontak és ez a vonal határolta el Portugália, másrészt Spanyolország tengeri tulajdonját. Viszont a tizen-



hetedik században I. Jakab angol király az Atlanti Óceán nagy részét angol tulajdonnak nyilvánította. Ugyanebben a században lép fel Hollandia a tengerre irányuló követeléseivel, amelynél Jáva és India birtoka, valamint az Amerikávat felvenni szándékolt kereskedelem gondolata inspirálta, amely törekvéseinek végső eredménye az volt, hogy az angol flottát megverte és befutott a hollandi flotta a Themsebe. Hollandia a tengerjogi küzdelmekre a bátorítást főleg Hugo *Grotius* 1609. évi híres vitairatából, a *Mare liberumból* merítette, amely vitairat a tengerek szabadságának elvét hirdette, tagadásba vette, hogy Portugália vagy bármely más állam, akár okkupáció, akár pápai ajándék címen kizárólagos birtokába veheti a világtengereket és a világkereskedelem szabadságának érdekében a tengerhajózás főelvéül azt a szabályt állítja fel, hogy: „*Mare proprium omnino alicujus fieri non potest, quia natura commune hoc esse non permittit, sed jubet*” és a kereskedelem szabadságát illetően azt hangoztatja, hogy „*commercandi libertas ex jure est primario gentium*”. A *mare liberum* elve, amelyet Hugo *Grotius* nagyszerű elméjével fejtett ki, megdöntötte annak a lehetőségét, hogy a tengereket egyes nemzetek maguk között felosszák és a világtengerek egyes részeit anyaországuk területrészének jelentsék ki.

A nyílttengerek szabadsága így egy nagy jogász fényes elméjének munkája révén nemzetközi jogi elismerésben részesült, ma is fennálló tantétele a nemzetközi jognak és jelentőségében alig felbecsülhető, mert a tengerhajózásnak e nagy tantétel nyomán a szabadság irányában történt átalakulása a tengeri kereskedelem útjából elhárította az egyes nemzetek külön tulajdonjogát és így az oceán jogilag is azzá lett, amivé a Teremtés nagy munkája tette; a nemzetek és kontinensek összekötő útjává.

A tengerek szabadságának elmélete a légi közlekedés jogának kifejlődésénél eleinte rendkívül nagy szerepet játszott. Tulajdonképen a levegő jogának történelme úgyszólván azzal kezdődött, hogy a jogtudomány a tengerek szabadságának elméletét a levegő-oceánra is alkalmazni kezdte. Amint a levegőben közlekedés első nagy etappjának színhelye Franciaország, akként a levegő jogának első tervezője is francia jogtudós, *Fauchille* párisi professzor. Még úgyszólván abban az időben, 1900-ban, amikor a léghajókkal és repülőgépekkel közlekedés problémája teljesen meg sem volt oldva, az Institut de droit international neuchateli kongresszusán előterjeszti légijogi tanulmányát, majd közlésezi 1901-ben a *Revue générale de droit international public*-ben alapvető művét, „Le domaine aérien et le régime juridique de aérostats“,



amelyben a levegő szabadságának alapjára helyezkedik. Megelőzően az 1874. évi brüsszeli deklaráció, amely ugyan a ratifikálásig nem jutott el, már azt a szabályt állította fel, hogy olyan személyek, akik valamely ballonon avégből szállnak fel, hogy híreket szállítsanak vagy a csapatok között az összeköttetést fenntartsák, fogságba jutásuk esetében nem tekinthetők kémeknek, ugyanezt a szabályt állapította meg a Nemzetközi Jogi Egyesület 1880. évi oxfordi kongresszusa is és ugyancsak ebből a háborús szempontból foglalkozott a légi közlekedéssel az 1899. és 1907. évi hágai konferencia is. *Fauchille* említett művének megjelenése után az egyesület 1902-ben *Fauchille* és *Nys* előadása mellett foglalkozott a légi közlekedés jogával, majd ugyancsak *Fauchille* az 1910. évi párisi ülészak elé már egy nemzetközi légi-jogi egyezménytervezetet terjeszt, ugyancsak *Bar* professzor is. Mindezek beható tárgyalása 1911-ben a madridi konferencián történt meg; a madridi határozatok legnevezetesebbje az, hogy a nemzetközi légi közlekedés általában szabad, de az egyes nemzeteknek biztonsági szempontból korlátozó jogaik vannak. Közben az 1909. évben alakult Comité juridique international de l'aviation is eredményes munkásságot fejt ki a levegő jogának kodifikálása körül. Mindezeket a mozgalmakat különleges légijogi kongresszusok is követik, így az 1910-ben Veronában, 1912-ben Bécsben és Párisban



megtartott kongresszusok, amelyek közül az International Law Association párisi kongresszusa emelkedik ki jelentőségében. Hozzájuk csatlakozik az 1918. évben a közép-európai hatalmak képviselőinek részvételével Budapesten megtartott légijogi kongresszus, amely utóbbinak különös érdeme, hogy a levegő szabadsága ellenében kétséget nem tűrően a levegő szuverénításának elméleti alapjára helyezkedik, amely elv tiszta felismerésében és logikus keresztülvitelében megelőzte az 1919. évben, a háborús összeomlás után. Párisban a világ huszonhét állama között létrejött nemzetközi légijogi egyezményt is.

Az 1918. január 28—30-án Budapesten tartott „Egyesületekközi légijogi értekezlet” határozatai a következők voltak:

*1. A légi felségjog és nemzetközi jogi kérdések.*

1. Az állam felségjoga kiterjed a területe feletti légtérre.
  2. Az idegen államoknak béke idejére az a jog biztosítandó, hogy a légtéren át szabadon közlekedhessenek, e jogot azonban az illető állam az a joga korlátozza, hogy érdekeinek védelmére szükséges szabályokat léptethessen életbe. Ez a jog nemzetközi szerződés útján szabályozandó.
- 2. A légtér és a magántulajdon viszonya.*  
A magyar előadói tervezetnek főtétele tekintetében, amely szerint „Senki sem jogosult a telektulajdon erejénél fogva a légjárást gátolni”, megegyezés csupán

következő határig volt elérhető és pedig: Mindenki köteles telke felett a repülést tűrni, hacsak a telektulajdonosnak jogos érdekei ezáltal jelentékeny sérelmet nem szenvednének vagy pedig az átrepülés nem visszaéléses módon történik. A telektulajdonos az átrepülés ellen nem tiltakozhatik, ha 1. csupán arról van szó, hogy a légi járművek lezuhanása vagy tárgyak leesése által van veszélynek kitéve, 2. ha más érdekei is érintetnének, de a repülés a telek felett megfelelő magasságban történik. Azokban az esetekben, amikor a telektulajdonost a tiltakozás joga nem illeti, érdekei közjogi (közigazgatási) kárt megelőző (praeventiv) és magánjogi kártérítési szabályok útján biztosítandók.

3. *Vámszabályok.* 1. A nemzetközi légi forgalomban megállapítandó vámszabályok ugyanazon alapelvekre fektetendők, mint amelyek a nemzetközi vámforgalomban általában meg vannak állapítva. 2. Oly légi járművek, amelyek árut szállítanak, minden felszállás előtt és minden leszállás után hatósági áruvizsgálatnak kötelesek magukat alávetni. A légi járművezető a neki két példányban kiszolgáltatott igazolványt leszállása után nyomban köteles a vámvizsgálatot megejtő közegnek átadni. Ennek az igazolványnak a légi jármű azonosságára és az árukra vonatkozó szükséges adatokat tartalmaznia kell. A leszállásnál hiányzó áru elvámolandó. 3. A vámszavatosság viselése érdekében



minden országban szövetségek létesítése kívánatos, amelyek a légi forgalomban a felelősséget vállalják.

4. Valamely ország átrepülése anélkül, hogy az országban leszállás történt volna, vámilleték alá nem vehető. A vámszabályoknak lehető egyöntetősége és a vámhatárok számának lehető csökkentése kívánatos.

5. A légi közlekedés szempontjából a vámügyekben is a legmesszebbmenő könnyítések kívánatosak, különösen kívánatos, hogy az áruk azonosságának vizsgálata az ólomzárolással helyettesíthető legyen.

#### *4. Közigazgatási határozmányok.*

1. A légi forgalomban csak államilag lajstromozott légi járművek és vizsgázott vezetők megvizsgált gépekkel vehetnek részt. 2. A járművek kötelesek az előírt nemzeti jelvényt viselni. 3. A légi közlekedésben egységes közlekedési szabályok (kitérési szabályok, jelzések stb.) és amennyiben vállalatok forgalmáról van szó, egységes üzemszabályok állapítandók meg. 4. A légi közlekedés, úgyszintén a repülőtérei vállalatok állami engedélyezés alá esnek.

5. A légi forgalmi telepek hasonlóan mint más üzemi telepek engedélyezés alá esnek. 6. A légi közlekedés állami felügyelete és igazgatása központosítandó. A légi közlekedés törvényei szabályozása a birodalomnak legyen fenntartva (Németország, Ausztria.)

#### *5. Kártérítés és kényszerbiztosítás kérdése.*

1. Minden légi járműtől okozott kár megtérítendő. 2. A kárért felelős az, aki



a légi járművel rendelkezik. 3. A szavatosság nem áll fenn, ha bizonyítást nyert, hogy a károsult a kárt vétkesen maga okozta, avagy a kár harmadik személy közbenlépése folytán állott elő. 4. A kár megtérítése okából érdekeltségi szövetségek alakítása a kötelező belépés alapján és ezeknek nemzetközi szövetségbe való tömörülése kívánatos.

A nemzetközi értekezletek munkája nyomán világszerte megindult belső nemzeti légi közlekedési jogok alkotása is és egyelőre óvatosabb formában egyes szomszéd államok között ideiglenes egyezmények kötése. Mindezek a jogszabályok nagyrészüket a háborús célokat szolgálták. A háborút megelőző időből ki kell emelnünk az 1911. és 1913. évi angol Aerial Navigation Actokat, az 1913. évi francia, az 1914. évi holland törvénytervezeteket, az 1913. évi massachusettsi, az 1918. évi finnországi törvényeket, az 1913. évi német-francia egyezményt, majd később az 1919. évi dán és svéd törvényeket, az ugyanebben az évben keletkezett svájci tervezeteket, az 1919. évi spanyol jogszabályokat, az 1920. évben Franciaország és Svájc között kötött ideiglenes egyezményt, az ugyanebben az évben Svájc és Anglia között kötött ideiglenes egyezményt, az Egyesült Államokban 1920-ban keletkezett törvénytervezetet, az 1922. évi német törvényt, az 1919. évi osztrák törvényt és a m. kir. minisz-

tériumnak a légi közlekedésről szóló 10,270/1922. számú s ezt kiegészítő és végrehajtó rendeleteit.

A jogalkotásra eddig rendelkezésre állott néhány évtized során a levegő szabadságának elméletével szemben úgyszólván kizárólag a területi felségjog, a szuverénítás elmélete jutott győzelemre és pedig azokkal a korrektívumokkal, amelyekre a nemzetközi légi közlekedés érdekében nélkülözhetetlen szükség van.

Mindenekelőtt a most megjelölt alapvető problémákkal kell foglalkoznunk.

### III.

#### A levegő jogára vonatkozó elméletek.

Néhány évtizeddel ezelőtt, a levegő jogának kiforrása idejében, a problémával még nagymértékben viaskodó jogtudományban *Fauchille* nyomán az a tétel nyomult ideiglenesen előtérbe, hogy a levegő a közlekedés tekintetében épen olyan szabad, mint a világ-tenger. Ez az elmélet lényegében ugyanazokra a pillérekre épült, amelyekre Hugo *Grotius* a tengerek szabadságának később győzelmessé vált teóriáját alapította. Hugo *Grotius* (*De jure belli ac pacis* II. kötet) a *Mare liberum* című művében (ugyanott 13. és következő lapok) Ciceróra hivatkozik: *Hoc est, quod Cicero dicit, inter prima esse Justitiae munera, rebus*



communibus pro communibus uti. Majd ezt mondja: Est igitur mare in numero earum rerum, quae in commercio non sunt, hoc est, quae proprii juris fieri non possunt. Unde sequitur, si proprie loquamur, nullam maris partem in territorio populi alicujus posse censeri. Szerinte a nyílttenger senkinek sem tulajdona, hanem a communia omnium közé tartozik egyrésről azért, mert okkupálni nem lehet, másrésről azért, mert az emberek közös használatára van rendeltetve. Erre érveket a levegő jogából is merít, mondván, hogy a tengernek ugyanaz a jogi sorsa, mint a levegőnek: Hujus generis est aer, duplici ratione, tum quia occupari non potest, tum quia usum promiscuum hominibus debet. Et eisdem de causis commune est omnium maris elementum, infinitum scilicet ita, ut possideri non queat et omnium usibus accommodatum: sive navigationem respicimus, sive etiam piscaturam. Még Ovidius Metamorphosis-ára is hivatkozik: „Quis prohibetis aquis? usus communis aquarum est. Nec solem proprium natura nec aëra fecit. Nec tenues undas, in publica munera veni.“ Érdekes tehát, hogy *Grotius* a tengerek szabadságára vonatkozó elméletét a levegő szabadságára alapítja, mondván, hogy a tengerek azért szabadok, amiért a levegő szabad, t. i., mert okkupálni nem lehet és mert az emberiség közös használatára van rendeltetve. A *Fauchille*-féle elméletben ezek az érvek visszájukra fordulnak, mondván



ez az elmélet, a levegő azért szabad, mert a nyílt tenger is szabad, mert a tengert ép úgy nem lehet külön tulajdonjogok alá vetni, mint a levegőt.

*Grotiustól Fauchilleig* téves az a kiinduló pont, hogy a tengerek azért szabadok, mert külön tulajdonjog alá nem vethetők. A tengerek szabadságának elméleti megalapítására nem vezethet az az érv, hogy a tengereken külön tulajdonjogokat nem lehetne gyakorolni. Elvégre már az ókor és a középkor tengerészállamai bebizonyították, hogy a tengerek bizonyos részén kizárólagos állami uralmat is lehet gyakorolni, hogy a területi felségjog alá vethetők hajók és hajórajok fegyveres segítségével, amelyekkel nemcsak impériumot, hanem dominiumot is ki lehet csikarni. A közlekedés szabadságának a világtengereket illető általános elismerésére nem az vezetett, hogy az okkupálási lehetőség hiányzik, hanem annak a gazdasági principiumnak a megszívlelése, hogy a világ minden részének, minden országának és minden egyes polgárának közös, jól felfogott érdeke amellett szól, hogy az országok és kontinensek között összekötő szerepet betöltő tengerek egyes nemzetek részéről birtoklása, esetleges elzárása vagy a forgalom korlátozása nem felel meg a világkereskedelem és így az emberiség általános érdekeinek. A kötöttség csak addig állhatott meg, amíg a tengeri kereskedelmet, a világhajózás útjait egyes

nemzetek monopolizálták. Mihelyt azonban a főniciaiak, utóbb a középkorban egyes olasz államok, majd Portugália, Spanyolország, Anglia mellett más nemzetek is sorban annak a felismerésére jutnak, hogy a tengeri kereskedelem, az idegen kontinensekkel közlekedés és idegen gyarmatok szerzése anyaországuk végtelen gazdagodásával jár, a nemzeti energiák kifejlődésének menete ellenálhatatlanul nemzeti követelményként állítja fel minden nemzetre nézve a küzdelmet azért az elvért, hogy a világtengerek nem lehetnek monopóliumok tárgyai, hogy azok az emberiség közös, jogi korlátokat nem tűrő használatára vannak rendeltetve. A gazdasági érdekek helyes felismerésének útjára *Grotius* lámpája csak a világosság sugarait vetette, amely világosság mellett a felismert gazdasági igazság tovaterjedése csak könnyebbé és gyorsabbá vált. A nemzetközi összeköttetés számtalan érdekét csak a szabad nyílt tenger biztosíthatja és ez az elv nem sérti a területi felségjogot sem, mert a partmelléki tengerre kialakult nemzetközi jogi megállapítások mellett a szárazföldi országok a nyílt tengereken történő szabad közlekedés mellett védelmi fegyvereiktől nincsenek megfosztva.

Az Institut de droit international 1906. évi genti ülésén nagy többséggel elfogadott annak az elvnek, hogy „L'air est libre. Les Etats n'ont sur lui, en temps de paix (et en temps de guerre) que les droits nécessaires



á leur conservation," amely tehát annyit jelent, hogy az egyes államoknak nincs teljes szuverénitásuk a területük felett elterülő levegőterre, igen erős harcosa volt *Meili* zürichi professzor (*Das Luftschiff im internen Recht und Völkerrecht*, 1908.) *Meili* azonban szemben azzal a *Fauchille*-féle tétellel, amely tagadásba veszi, hogy a levegőben tulajdonjogot vagy szuverénítást lehet gyakorolni és amelyétel csupán azt ismeri el, hogy az egyes államokat a felettük levő levegőterben droit de conservation illeti, kiemeli, hogy a kérdés nem egyszerű, mert az államok általában jogot formálnak a területük felett elterülő levegőterre és ezt a jogot ő is elismeri annyiban, amennyiben azt vitatja, hogy az állam joga a levegőben addig terjed, amíg önfenn-tartásának érdeke fennforog, a telektulajdonosnak pedig ugyancsak annyi joga van a levegőterre, ameddig jogilag számbavehető érdeke ezt megköveteli. Nemzet-közijogilag szerinte a kérdés megoldásánál abból kell kiindulni, hogy az egyes államok és telektulajdonosok most említett jogainak fenntartásával a levegőteret nemzetközileg szabaddá kell nyilvánítani és pedig a tengerek szabadságának mintájára. Kiindulópontjában tehát *Meili* tulajdonképpen a *Fauchille*-féle teória alapján áll és olyan nemzetközi jogtétel alkotását javasolja, amely az emberiség közös érdekeit a levegőben is megóvjá, amely célra nem lát más kiinduló alapot, mint



azt, hogy a levegőtér szabad, vagyis, hogy minden nép közös diszpozíciója alatt áll, úgy azonban, hogy az egyes államok önfenntartása érdekében szükséges rezervációs szabályok is egyidejűleg megalkotandók és pedig akként, hogy az összeütköző különböző érdekeket legalább is a békeidőre össze kell egymással békéltetni, ami szerinte nem ütközik nagy nehézségekbe. A háboru idejére pedig nagyon nehéz ilyen szabályokat alkotni, mert az idealizmusnak a háboruban megvannak a maga határai és arra is gondolni kell, hogy a repülőgép tulajdonképen a legnagyobb pacifista, amely a velejáró nagy veszélyekkel megfelelő szabályok alkotására fogja bírni a militarista államokat, de a semlegeseket is. Mindezek mellett *Meili* mégis ellenkezésbe jön a levegő szabadságára vonatkozó általános fejtegetéseivel, amikor tovább menve, elismeri, hogy a semlegesség szabályai a semleges államok felett elterülő levegőtérre is kiterjednek, úgy, hogy abban háborus operációkat nem szabad teljesíteni, holott a levegő szabadságának elméletéből logikusan alig lehet levezetni a semlegeseknek ezt a háborus megkímélését.

A *Fauchille*, *Nys*, *Meili* részéről vitatott szabadsági elmélettel szemben a legélesebb és legszéllemesebb harcot *Meurer* vette fel. (*Luftschiffahrtsrecht* 4. és köv. lapjai.) Fejtegetései szerint abban mindenki megegyezik, hogy a nyílt tengerek felett elterülő levegőtérben a légi

közlekedés épen olyan korlátozatlanul szabad, mint a nyílt tengeren a hajók közlekedése és ehhez képest kétségtelen, hogy a nyílt tengerek felett elterülő levegőtér osztja a nyílt tenger jogi sorsát. Más azonban a helyzet a parti tenger és a szárazföldi országterület felett elterülő levegőtér tekintetében. Ezek tekintetében sokan téves analógiákhoz nyúltak. Nevezetesen egyesek a levegő-oceánt kvázi nyílt tengernek, világtengernek, a légi járműveket pedig tengeri hajóknak minősítették, illetőleg az alapvető jogkérdéseket a világtengerek és a tengeri hajók analógiáján akarták felépíteni, amint azt főleg Nys tette. Ebből az analógiából két norma származnék, az egyik, hogy a levegő teljesen szabad a légi közlekedés tekintetében, a másik, hogy a légi járművek az anyaországnak lebegő területrészei. *Meurer* utal arra, hogy a levegő nem tenger és a légi jármű nem hajó. Az állam területe felett elterülő levegőtér az állam szárazföldi területével természetadta szerves összefüggésben van, *Holtzendorf* szerint annak tartozéka, *Grünwald* szerint annak része, amit *Meurer* szerint lehet akárminek minősíteni, az állam biztonságának érdekében azonban az államjogok kiépítésénél nem lehet figyelmen kívül hagyni. Utal arra, hogy *Fauchille* is elismeri, hogy a levegő teljes szabadsága nem volna az állam biztonságára minden veszély nélkül és maga *Fauchille* is



elismeri, hogy a *primum vivere* szempontjából az államnak kétségtelenül megvan a maga önfenntartási joga. Szemben *Meilivel*, aki a levegő szabadságát a tengerek szabadságának mintájára szeretné proklamálni, utal *Meurer* arra, hogy ennek a tételnek elfogadása esetében minden állam meg volna fosztva annak a lehetőségtől, hogy az állam jogát és az állam érdekeit a levegőtér tekintetében szabadon érvényesíthesse. Ha a levegő szabadságának hirdetői azt hangoztatják, hogy ennek az elméletnek nemzetközi proklamálása az egyes államokat nem akadályozhatja meg abban, hogy a levegő tekintetében belső joguk szabályait dekretálják, akkor *Meurer* szerint a levegő szabadságának hirdetése tulajdonképpen nem egyéb lármánál. Az igazságos megoldás és a valódi cél csak az lehet, hogy a légi jármű számára megnyissuk a szabad utat, ez azonban lehetséges abban az esetben is, ha az egész levegő-oceánt a légi közlekedés tekintetében nem nyilvánítjuk is szabaddá. A továbbiakban utal *Meurer* arra, hogy mások a nyílt tenger analógiájának elvetésével a légi jogot a partmelléki tenger analógiájára akarták szabályozni a levegőben néhány száz méter magasságban *zone de protection ou d'isolement* vonásával. Itt azonban szerinte az első kérdés az, vajjon a parti államnak van-e a partmelléki tengerre szuverénitása. A Nemzetközi Jogi Egyesület az 1894. évi



párisi kongresszuson a partmelléki tenger tekintetében a következő rezolúcióra jutott: „L'État a un droit de souveraineté sauf le droit de passage inoffensif“. *Meurer* ennek a tételnek helyességét elismeri, szemben *Grünvalddal* (*Luftschiff* 16. lap), aki a partmelléki tengerre korlátozott területi felségjogot vagy érdek-szférát ismer el. A hágai 1907. évi egyezmény a tengeri háborúról a partmelléki tengereket felségvizeknek nevezi és a semlegesség megsértésének tekinti, ha a hadviselő államok a hadviselés céljaira a semleges államok partmelléki tengerében drótnélküli telegráfállomásokat rendeznek be. A németbirodalmi 1908. évi telegráfnovella is német felségvizekről beszél.

*Fauchille* kezdettől fogva azt az álláspontot képviselte, hogy a levegőtér kívül áll a tulajdonba vagy uralom alá vétel lehetőségén és az államoknak csak az alsóbb régiókban van meg az a joguk, ami az önfenntartás szempontjából szükséges, míg *Scholz* ezt azzal egészítette ki, hogy az uralkodó állásponttal szemben a parti államokat a partmelléki tengerre nem szuverénítés illeti meg, hanem csupán az államterület biztonsága és védelme szempontjából szükséges jogok illetik és véleménye szerint ennek a mintájára lehetne a levegő jogát is szabályozni.

Ezzel szemben *Grünwald* a levegőteret az illető ország tulajdonának nyilvánítja, ellenben a partmelléki

tenger tekintetében csak az érdekszféra elméletének határáig megy el.

A Nemzetközi Jogi Egyesület 1906. évi genti kongresszusán mindezek az álláspontok megütköztek egymással. A Nys-féle álláspont, amely a levegőtér és a világtenger teljes egyformaságából indult ki, ezen a kongresszuson épen az államok önfenntartása érdekében épűgy elutasításra talált, mint a közlekedési szabadság érdekében a levegő teljes korlátozatlansága, vagyis a système de droit de propriété ou de souveraineté. A kongresszuson mindenki egy véleményen volt, hogy a két elvet, vagyis a szuverenitás jogát, illetőleg a droit de conservation elvét, másrésről a levegő szabadságának elvét, illetőleg a droit de passage elvét kombinálni kell, a kérdés csak az volt, melyik legyen a szabály és melyik legyen a kivétel. Az angol *Westlake* a szuverenitás jogából indult ki, azonban a kongresszus *Fauchille* javaslatát fogadta el, amely a következőkben domborodik ki: „L'air est libre. Les États n'ont sur lui, en temps de paix et en temps de guerre que les droits nécessaires a leur conservation.“ Ezzel tehát a kongresszus elvetette azt a gondolatot, hogy a levegő jogát a partmelléki tengerre vonatkozó jogok mintájára kell szabályozni.

Mindezekkel szemben *Meurer* kiemeli, hogy a légi jogot nem lehet semmiféle analogia alapulvételével



sem felépíteni. Szerinte a légi jog jogi konstrukciójánál államjogi szempontból csak az anyaország szuverenitásából, magánjogi szempontból pedig a telektulajdonos jogának korlátozott figyelembevételéből szabad kiindulni, de a levegő teljes szabadságának elméletéből semmi szín alatt. A levegő az országra és annak minden földdarabjára nélkülözhetetlen szükségesség, ép úgy egymáshoz tartoznak, mint ahogy a tenger és a szárazföld el vannak egymástól választva, tehát a szabályozásnál az egyetlen biztos kiinduló pont csak a szuverenitás lehet. Nem lehet azt mondani, hogy a levegő szabadsága mellett az önfenntartási jogot is dekretálni kell, hanem éppen megfordítva, a szuverenitást kell dekretálni, de egyúttal megegyezni azokban a korlátozásokban, amelyeknek a szuverén államok a nemzetközi forgalom érdekében alá kell hogy vessék magukat. A szuverenitásból megtaláljuk az utat a nemzetközi közlekedés szabadsága felé, a levegő szabadságának elméletétől azonban nem vezet út az államjogok felé; a Fauchille-féle droit de conservation a gyakorlatban semmi más, mint a levegő szabadságából történő kiindulás, — de ha a levegő szabad, akkor nincs híd az önfenntartási joghoz sem és idézi Grünwaldot, aki azt mondja: „Az államok a nemzetközi érdekek szempontjából megengedhetik jogaik korlátozását, nem fogadhatják el azonban a



nemzetközi jog ajándéka gyanánt azt, ami természetadta eredendő jog. Az államok nagy nemzetközi érdekekből gazdagon juttattak mindenkor a maguk jogaiból, adjanak a légi közlekedés tekintetében fennálló szuverenitásukból is annyit oda, amennyi feltétlenül szükséges. De amint a levegő nem res nullius, úgy a levegő szabadsága sem logikai következménye annak a téves hitnek, hogy a levegőre nem lehet elvileg egyéni vagy állami uralmat megalapítani. A légi közlekedés nemzetközi tekintetben a szuverenitás alapulvételével is teljes mértékben megvalósítható. A fejlődés tehát az államjogoktól indul el és halad a nemzetközi jog felé, de nem megfordítva. Ami pedig a partmelléki tenger analógiáját illeti, *Meurer* a következőket jegyzi meg. A partmelléki tengernél a három tengeri mértföldes határ volt általában irányadó. Hugo Grotius azt mondta, potestas terrae finitur, ubi finitur armorum vis. Az 1894. évi párisi kongresszuson a Nemzetközi Jogi Egyesület a békeidő tekintetében a határt hat tengeri mértföldben vont meg, míg háború esetében a semleges parti államnak joga lenne arra, hogy a semlegességi nyilatkozatában vagy egy speciális jegyzékben semlegességi övezetét, vagyis a semleges zónáját ezen a hat tengeri mértföldes határon túl addig terjessze ki, ameddig az ágyúlövés elvisz.

Mindazáltal kétségtelen, hogy a partmelléki tengerre vonatkozó államjogok kérdése még mindig nincs teljesen tisztázva és máris itt van az új probléma a levegővel.

A levegő joga tekintetében *Bluntschli* és *Rivier* a portée de canon álláspontjából indultak ki, *Holtzendorf* 1887-ben (*Völkerrecht*, II., 230.) ezer méteres határról beszél, *Rolland* 1906-ban az Eiffel-torony mintájára 330 méteres határt, míg *Fauchille* a békeidőre 1500 méteres határt javasolt, mert szerinte a fotográfálás útján elkövetkező kémkedés veszélye ezen a magasságon felül már nem aktuális, mert ennél nagyobb magasságból szerinte sikeres felvételeket már nem lehet eszközölni, viszont háború esetére nagyobb magasságban állapítaná meg a védelmi zónát. *Gareis* kutatásainak végeredményeképp arra az álláspontra helyezkedik, hogy különbséget kell tenni egy nemzetivé tett alsó levegőréteg és egy nemzetközivé tett felső levegőréteg között.

*Meurer* ezeknek az elméleteknek egyikéhez sem csatlakozik. Szerinte lehetetlen abból indulni ki, hogy legyen egy alsó levegőréteg, amelyben csak az illető állam légi járóműveinek legyen mozgási szabadságuk és idegen légi járóműveknek legfeljebb a felszállás és leszállás joga volna biztosítva, ellenben a felső levegőrétegekben az illető állam befolyása egyáltalában tagadva volna. A mai ágyúk lőtávolsága mellett az



állam a felső levegőrétegekben haladó légi járóművek ellen is tud védekezni, a felső levegőrétegeknek is urává tud lenni, a felső levegőrétegekből még nagyobb veszedelmek fenyegetik, nem indokolt tehát az alsó levegőzóna nemzetivé tétele, mert az államoknak a felső levegőrétegekhez épen olyan nagy jogaik és érdekeik fűződnek. Épen azért Meurer Westlake álláspontjához csatlakozik, aki azt mondotta, minél jobban eltávolodik a hajó a tengerparttól, annál kevesebb veszedelem származhatik a tengerpart lakosságára és intézményeire, ellenben minél magasabbra száll a légi járómű, annál veszedelmesebbé válik a magasból vetett bombák révén a szárazföldre. Épen azért, úgy mint *Liszt*, ő is a területi felségjog korlátozatlan elismerésének álláspontjára helyezkedik. Elveti tehát mind a nyílttengerre, mind a partmelléki tengerre vonatkozó elvek analog alkalmazásának lehetőségét és azt a tételt állítja fel, hogy a levegő jogát analogiák nélkül magából a levegőtér jogi természetéből kiindulva kell felépíteni. Nem lehet tehát másból kiindulni, mint az egyes országok területi szuverenitásából, de hozzáteszi, hogy az egyes országok területi szuverenitásának és a telektulajdonos magánjogi jogkörének nem szabad oly mértékben érvényesülnie, hogy a légi közlekedés szabad útja ezzel teljesen kizárassék, vagyis ezeket a jogokat ki kell



békíteni a forgalmi szabadság gondolatával, amihez hozzáfűzi, hogy igaz ugyan, hogy Fauchille, Meili és Gareis is talán tulajdonképpen végeredményben ezt gondolták, azonban kiinduló pontjuk nem helyes, mert a forgalmi szabadság elvét a gyakorlatban akkor is keresztül lehet vinni, ha a területi szuverénítás álláspontjából indulunk ki.

Főleg a német jogtudományé az érdem, hogy a levegő szabadságára vonatkozó elméletet leghamarább vette boncolókés alá. Elsősorban *Kohler* és *Liszt* kell említenünk.

*Kohler* (Grundlagen des Völkerrechts, 1908.) szerint a levegőtér annak az államnak területrésze, amely felett elterül, azonban a légi közlekedésnek bizonyos határok és korlátok között szabadnak kell lennie; azt a gondolatot, hogy a levegő egy bizonyos magasságon túl mare liberum, amely nem áll a területi felségjog alatt, a legenergikusabban vissza kell utasítani, ez olyan idea, amely a természeti jogok teljes félreismerésén alapszik, mert a mare liberum mellett a tengeri közlekedés révén a parti államra nem nehezedik olyan befolyás, mint amekkora befolyás a levegőből érheti az államokat, mert a levegő sokkal nagyobb mértékű és sokkal közvetlenebb veszedelmek előállítására alkalmas. Szerinte tehát a mare liberumra vonatkozó jogszabályokat, valamint a hadi-

hajóknak a partmelléki tengerbe történő befutását és ott tartózkodásukat, valamint a tengeri zsákmányjogra vonatkozó jogszabályokat a levegőterre egyszerűen abból az okból nem lehet alkalmazni, mert a levegőszférában nincs *mare liberum*, nincs szabad levegőtenger. Az 1912. évben megjelent *Luftfahrtrecht* című művében részletesebben fejti ki álláspontját. Ezek szerint a levegőtér minden magasságban természetes befolylásolási területe az alatta elfekvő szárazföldi területnek, nagyobb magasságból a tárgyak levetése nagy veszélyekkel jár és az államoknak ez ellen a jogi elméletek megfelelő, érdekeikkel összhangzó megállapításával is védekezniök kell; más a helyzet az oceánnál, amely felől érhető veszélyek a parti államra nem ilyen közvetlen jelentőségűek, míg a levegőnek az országok területeivel való természetes összefüggése sokkal közvetlenebb veszélyek forrása. Az emberiség nagy érdekeiből meg kell ugyan engedni az idegen országok levegőterében való légi közlekedést is, azonban nem szabad mellőzni az egyes országokat védő gyakorlati szabályok megalkotását, aminek lényege az, hogy idegen országokat járó légi járóművek közlekedésüket bejelenteni legyenek kötelesek, az illető állam rendőri szabályainak legyenek alávetve mind az átrepülésnél, mind a leszállásnál és felszállásnál és az állami, valamint katonai légi járóműveknek a berepü-



lésre vagy átrepülésre még külön állami engedélyt is kell szereznük. Szerinte a nemzetközi kulturérdekből szükséges ily szabályok fenntartása mellett a levegőtér annak az államnak kizárólagos jogalkotó hatalma alá tartozik, amely felett elterül, ami annyit is jelenthet, hogy az állam a légi közlekedést monopóliummá teszi, amint Németország a légi járóműveken szikratávírókészülék alkalmazását is állami engedélytől tette függővé. Ezekből a megállapításokból következik, hogy háború esetében a hadviselő államok levegőtere szintén hadszíntérré alakul át, ellenben a semleges államok levegőtere semleges marad.

*Liszt* álláspontja (Völkerrecht 1918., 77. és köv. lapjai) a következő: Szerinte az állam szárazföldi és vízi területe felett elterülő levegőtér az állam hatalmi körébe tartozik, ennek folytán amíg ellenkező nemzetközi egyezmények nem jönnek létre, minden államnak megvan az a joga, hogy a levegőterében történő légi közlekedést autonóm szabályozza, ennél fogva megtilthatja idegen légi járóműveknek határai átlépését, egyes levegőzónákat az idegen forgalom alól kivehet. A levegő szabadságának elmélete nem lehet szerinte a nemzetközi jognak tétele és a tengeri hajózással való párhuzamvonást is teljesen el kell ejteni. Háborúban a levegőtér az illető állam szárazföldi területének jogi sorsát osztja, vagyis a hadviselő állam levegő-

tere hadszintér, a semleges állam levegőtere semleges terület, ugyanezek a szabályok állanak a drótnélküli telegrafálásra is, ehhezképest minden államnak jogában áll a Hertz-hullámok levegőterén keresztül haladását, amennyiben az érdekeit veszélyezteti, megakadályozni.

Amint azonban *Liszt* ezekben a megállapításaiban a levegő szabadságának elméletét teljesen elveti és lehetetlennek tartja a tengeri hajózásra és a tengerjogokra vonatkozó szabályoknak megfelelő alkalmazását, addig (84. lap) önmagával ellentétbe kerülve, később azt a tételt állítja fel, hogy a légi járművekre megfelelően alkalmazni kell a tengeri hajókra vonatkozó jogszabályokat. Nevezetesen azt mondja *Liszt*, hogy mindazokat az eseményeket, amelyek valamely légi járművön a nyílt tenger felett játszódnak le vagy valamely idegen állam levegőterében következnek be, olyanoknak kell tekinteni, mintha abban az államban következtek volna be, amelyikhez a légi jármű tartozik, míg ezzel szemben a légi jármű valamely ország vagy alattvalói veszélyeztetése esetében ennek az országnak bíraskodása alá tartozik; — olyan légi járművek, amelyek valamely ország területén tartózkodnak, leszállnak vagy kikötnek, ezalatt az idő alatt az illető ország területi felségjoga alá tartoznak; ebben az esetben az állami légi járművek csakis



annak az államnak vannak alávetve, amelyhez tartoznak. Hozzáteszi Liszt, hogy ezeknek a szabályoknak gyakorlati keresztülvihetéséhez szükséges, hogy a légi járművek nemzetisége épúgy, mint a tengeri hajóké, szabályoztassék és külsőleg megjelöltessék.

*Liszt* tehát a levegő feletti nemzeti szuverenitásból indul ki, de ennek logikus következéseit nem ismerte fel olyan tisztán, mint pl. Kohler s most említett megállapításai az egészen más természetű tengerjogi szabályok itt alig kívánatos erős befolyásától nem mentesek. Abban igaza van, hogy a nyílt tenger felett repülő légi jármű jogi helyzetét olyannak kell tekinteni, mintha lajstromozó országának levegőterében közlékednék, mert más megoldás a *mare liberum* feletti repülésnél keletkező jogviszonyokra valóban nincs; de nem indokolt az állami légi járművekre a hadihajók analógiájából levont megállapítása s idegen ország levegőterében a jármű nemzeti jogának alkalmazása. *Liszt* azonban egyike az elsőeknek, akik a levegő szabadságának elméletét először tépdésik meg; művének 1910. évi VI. kiadásában már szinte előrelátja a később bekövetkezett világháború tanulságai nyomán kifejlődött szuverenitási tantétel felállításának szükségességét, amennyiben már itt hangsúlyozza, hogy a levegő abszolút szabadságáról még békeidőben sem lehet szó, épen azokra a veszedelmekre tekintettel,

amelyek az államterületet a levegőből fenyegetik (tárgyak ledobása, katonai berendezések kikémlelése stb.). Ugyanezekből az okokból tartja lehetetlennek a partmelléki tengerek jogának analógiájára territoriális levegőzóna vonását, mely felett teljesen szabaddá volna a levegőtér tehető. A kérdés nemzetközi jogi rendezéseig is egyetlen alapnak az országok területi felségjogából kiindulást tekintti, amelyet csak az ártalmatlan keresztülrepülés korlátozhat. Ennél a megállapításánál érvül használja fel a drótnélküli táviratozásra vonatkozó jogszabályokat, melyek szerint minden állam jogosult, amennyire erre technikailag képes, a Hertz-hullámok tovaterjedését levegőterében megakadályozni.

Az utóbbi érveit megerősítik a később Londonban 1912. évi július hó 5-én kötött „Nemzetközi rádiótelegráfegyezmény“ rendelkezései (l. az ennek becikkelyezéséről szóló 1914 : XVI. törvénycikket), amelyek szerint a művelt világ legfőbb államai a levegőtérük szuverenitásának principiumából indulva ki, koncessziós alapon tették lehetővé a szikratávíróközlekedést, elvetve ezzel már ebben a nemzetközi jogforrásban a levegő korlátozatlan szabadságának, res omnium communes jellegének elméleti alapját, mely utóbbi alap elfogadása esetében nem kölcsönös engedményekkel, hozzájárulásokkal kellett volna a kérdést rendezni, hanem a szabadságból következő imperatív szabályokkal. Ebben



a tekintetben legjellemzőbb az egyezménynek az a rendelkezése (7. cikk), mely az egyes országoknak titkos berendezések létesítésére vonatkozó jogát kifejezetten fenntartja s főleg a 22. cikknek az a rendelkezése, mely a felmondást s kilépést lehetővé téve, biztosítja a szerződő államoknak ez esetre a légi szuverenitásuk teljes visszaállásának jogát. Idézhetjük itt az első két nemzetközi békeértekezleten megállapított több egyezmény és nyilatkozat becikkelyezéséről szóló 1913: XLIII. tc.-be foglalt V. Egyezmény I. fejezetét is, mely megtiltja a hadviselő feleknek valamely semleges hatalom területén szikratáviróállomás vagy a haderővel összeköttetést fenntartó más intézmény felállítását, amely tilalommal a hágai egyezmény a szikratáviratok terepét, a levegőteret, kifejezetten a semleges hatalom területi szuverenitása alá helyezi, amely terület az első cikk szerint „sérthetetlen“.

*Gareis* szerint: (Institutionen des Völkerrechts, Giessen 1901., 71. lap) az állam területéhez hozzátartozik a levegőtér addig a magasságig, mely már emberi eszközökkel nem érhető el. Ez a meghatározás szerinte nagyon fontos pl. a semlegeseknek a háborúban való jogai tekintetében. Szerinte is (201. lap) a területi felségjog az államnak nem valami tulajdonjoga, hanem egy része a szuverenitásnak, vagyis nem tulajdonjogot jelent, hanem „öffentlich-rechtliche Herrschaftot“.

Idézzük még az orosz *Martenst* (Völkerrecht 1883., I. k., 343. s köv. lapok), aki szerint az állami felségjog annyit jelent, hogy quidquid est in territorio, est etiam de territorio, de a területi felségjog nem magánjogi tulajdont, dominiumot jelent, hanem impériumot s a legújabbak közül *Friedrichet* (Dr. Julius Friedrich: Grundzüge des Völkerrechts, Lipcse, 1915), aki szerint az államterület felett elterülő levegőtér az államterülethez tartozik, ennek folytán az állam el is tilthatja idegen légi járóművek közlekedését, a semleges állam levegőtere pedig semleges terület s hadszíntérre nem tehető. (83. lap.)

A szabadság és szuverenitás egymással élesen szemben álló tételei mellett a nemzetközi jog irodalmában a levegő jogának intézményes kiépítésénél még két elméletnek voltak jelentős szószólói; az egyik elmélet a levegő jogát a partmelléki tenger jogának, a másik a nemzetközi folyámok jogának analog alkalmazásával próbálkozott megalkotni.

A partmelléki tenger (mare proximum) joga a nemzetközi jog évszázadokon át vitatott kérdése volt. A parti állam jelentős érdekei fűződnek ahhoz, hogy területi felségjoga a parti vizekre is kiterjesztessék, viszont a nyílt tengereken hajózó nemzetek érdekei szempontjából az a követelmény, hogy ez a területi felségjog ne legyen teljesen korlátlan. *Bynkershock*nak



(De dominio maris) az a tétele, hogy terrae dominium finitur, ubi finitur armorum vis, magába hordja ugyan a területi határozatlanságot, mert az ágyúk lőtávolsága a technika előrehaladásához képest folytonosan változik, mindazáltal kiinduló pontja határozott, amennyiben a felségvizek fogalmából, tehát a területi felségjog szabályából indul ki. A területi limit idők folyamán módosulhatott három tengeri mértföldtől az angol tizenkétmértföldes álláspontig, amely határok még ma sem tekinthetők nemzetközileg megállapodottaknak, annyi azonban kétségtelen, hogy ma már nemzetközi jogi szabálynak tekinthető, hogy a parti állam területi felségjoga a nyílt tengernek arra a részére is kiterjed, amelyet a parti állam a partról uralma alá vethet. *Liszt* álláspontja szerint (Das Völkerrecht, 1918.) a partmelléki tenger nem államterület, azonban bizonyos tekintetben érvényesülnek reá a parti állam területi felségjogai és meghatározása szerint a parti államnak a parti vizekre korlátozott területi felségjoga van, amit azzal illusztrál, hogy ha a német partmelléki tengerben haladó svéd kereskedelmi hajón egy gyermek születik, ez Svédországban születettnek tekintendő, vagy ha a német partmelléki tengerben haladó francia hajón egy matrózt megölnek, ezt a bűncselekményt olybá kell tekinteni, mintha Franciaországban történt volna. Megállapításai szerint a partmelléki tengerben idegen

hajó csak a parti állam engedélyével tartózkodhatik, amely esetben az idegen kereskedelmi hajók a parti állam hatalma alatt állanak, a parti hajózást és halászatot a parti állam saját állampolgárainak tarthatja fenn, a tengeri rendőrhatalóságot a parti állam gyakorolja, a parti állam a parti vizeken korlátozott bíraskodási joghatóságot gyakorol, amit úgy értelmez, hogy az idegen hajón keletkezett jogviszonyok nem tartoznak bíraskodása alá, de a hajón kívüli események, jogi tények, jogviszonyok (pl. a partmelléki tengerben fürdőzők valami jogügyletet kötnek, ez a parti állam joga szerint bírálendő meg) igen, — háború esetében a partmelléki tenger hadszintér, a semleges parti államé semleges terület stb. *Lisztnek* az a megállapítása, hogy a partmelléki tenger nem államterület, a tételes jogszabályokban nem nyert honorálást. Nevezetesen ki kell emelnünk az első két hágai nemzetközi békeértekezleten megállapított egyezményeket (1913: XLIII. törvénycikk), amelyek közül a XII. egyezmény, amely a semleges hatalmak jogairól és kötelességeiről tengeri háborúban szól, a semleges hatalom „parti vizei” terminológiát használja (2., 3., 4., 5., stb. cikkek), a hadviselő felek hadihajóinak a semleges hatalom „parti vizeiben” tartózkodását stb. szabályozza és ezzel nyilván arra az álláspontra helyezkedik, hogy a parti vizek a parti állam államterületéhez tartoznak.



Már most a légi közlekedés jogának a partmelléki tenger jogának mintájára történő megalkotása tulajdonképpen közelednék ahhoz az állásponthoz, amely a levegőben a területi szuverenitás elvét proklamálta, mert hiszen a nemzetközi jogi megállapítások szerint a partmelléki tenger a területi szuverenitás alatt áll. A levegő jogának a partmelléki tenger jogához hasonló berendezése azonban a gyakorlatban alig vihető keresztül. Alig volna észszerű s alig engedné meg egyetlen állam is, hogy a levegőben egy alacsony eszményi zóna (*zone de protection*) vonassék a partmelléki tenger mintájára (az ágyú lövőtávolságáig), vagy ameddig a légi jármű szabad szemmel észrevehető, — a Fauchille-féle tervezet mintájára 1500 méter magasságban vagy más ideák szerint az Eiffel-torony magasságában vagy 500 méter magasságban, mint az Institut de droit Internationale 1910-ben javasolta, — amely zónában kvázi szuverenitás állana fenn, míg felette idegen repülőgépek szabadon, korlátozatlanul vonulhatnak át, beérvén azzal, hogy a partmelléki közlekedés mintájára csupán felvilágosítás volna kérhető a közeledőtől. Ez már a szuverenitás gyakorlásának olyan gátja volna, amely a levegőtérhez fűződő nagy nemzeti érdekekkel alig volna összhangzásba hozható.

Ami a nemzetközi folyamatok analogiáját illeti,

az ebből való kiindulás annyit jelentene, hogy a levegőtér minden állam légi járóművei részére szabad volna és legfeljebb díjakat szedhetne az átrepült állam. Ez az álláspont tehát tulajdonkép megint csak a levegőben közlekedés nemzetközi szabadságát jelentené (l. Dr. Albrecht *Wolters* Luftverkehrsrecht, 1918., 38. lap.).

Mindezek után állást kell foglalnunk abban a kérdésben, vajjon a főként a germán nemzetközi jogtudósok részéről vitatott szuverenitási elmélet, vagy az eleinte főként a latin nemzetek irodalmában vezérlő szerepet vitt szabadsági elmélet a helyese-e?

A levegő szabadsága mellett legerősebb érvnek a tengerek szabadságára vonatkozó szabály kínálkozik. A nyílt tengerek egyes államok jogi és tényleges uralma alá vetése a művelt nemzeteknek azon a gazdasági meggondolásán dőlt meg, hogy a nyílt tengerek nacionalizálása egyet jelentene a világkereskedelem halálával, mert az egyes monopolizáló nemzetek tengerreszeiket akkor zárhatnák el a világforgalom elől, amikor ezt akár chikane szempontjából is szükségesnek tartanák. A nyílt tengerek tekintetében tehát Hugo Grotius nyomán már évszázadokkal ezelőtt világszerte elismert nemzetközi jogi szabályként alakult ki az a közmeggyőződés sugallta tétel, hogy a világ tengerek olyan közös összekötő útjai az



emberiségnek, amelyeken lebonyolódó forgalom legfeljebb a tengerszorosok különleges joga keretében korlátozható, de amelyek egyébként a világ összes népeinek közös használatára rendeltetvék. Ez a meggyőződés azonban nem nyerhet alkalmazást a levegőtérre is. Mèurer szellemesen mutat rá arra, hogy a levegő nem tenger, a repülőgép nem hajó. A levegő az egyes államokra sokkal intenzívebb jelentőségű, mint a nyílt tenger. A világkereskedelem akadálytalansága talán azt követelné, hogy a levegőóceán a közlekedés tekintetében a forgalmi szabadság minden attributumával ruháztassék fel és a res omnium communes fogalmi körébe vonassék, a világ azonban nagy intéstitúcióit nem tisztán a jog elméletei alapján állapítja meg, hanem a politikai és közgazdasági célszerűség elengedhetetlen követelményeitől vezettetve. A levegőtér az illető államok felett terül el, levegőjét szívjuk, felhőinek áldásait élvezzük, veszedelmeit tűrjük, de viszont számolnunk kell azokkal a veszedelmekkel is, amelyekkel a világ militarizáltsága épen a levegőtérből minden egyes nemzetet roppant mértékben fenyeget, számolnunk kell azzal, hogy házakban lakunk, egyszerű kulturintézményeink vannak, szárazföldi területeinket vasutak, folyóinkat hajók szelik, emberek százmilliói gyalog járnak, gabona-termő földjeink milliárd holdjai termelik élelmiszereink-

ket, gyáarak százezrei, várak, erődök, kulturpaloták tarkítják a szárazföldeket és sohasem volt az emberiségnek a szárazföldön annyi kulturkincse, annyi féltetni valója felhalmozva, mint ma. A nemrég elmúlt világháború a maga felülről letörő rettenetes veszedelmeivel mementót állított minden jogalkotó elé, hogy a szuverenitás gondolatának a levegő jogából történő kirekesztése, a lemondás a levegőtérrel a nemzetközi összesség javára az államokat a levegőből fenyegető veszedelmekkel szemben fegyvertelenné teheti. Ugyanez a szempont nincs meg a nyílt tengereknél, mert a hadiflották háborús cselekményeivel szemben a parti védelem haditechnikai kifejlődése mellett a normális védekezés lehetőségei fennállanak. A levegőből támadás veszedelmei ellen megfelelő elhárító fegyverek ma még nem állnak rendelkezésre. Ekként az országok katonai és kulturális védelme nem teszi lehetővé a mare liberum elvének a levegőtérre alkalmazását. Nem lehet másból kiindulni, mint hogy egyetlen elvi alap lehetséges csupán a levegő jogának fundamentális megalkotásánál, az az elvi alap, hogy az államterület felett elterülő levegőtér az illető állam teljes és kizárólagos szuverenitása alá tartozik, amely elvi alap azonban nem jelenti azt, hogy az emberiség közös nagy érdekei szempontjából ne volnának olyan világjogszabályok alkotandók, amelyek



a levegőtérben közlekedést az állami szuverenitások sérelme nélkül lehetségessé teszik. Elvégre a vasúti jog megalapozásánál sem indultak ki az államok annak a megengedéséből, hogy a vasúti sínek s az egyéb vasúti berendezések a *res omnium communes* fogalmi körébe vonassanak, a vasúti forgalom rendezése világszerte lehetséges volt anélkül, hogy a vasútak az emberiség közös tulajdonaivá, a vasúti színhálózat-hoz szükséges területrészek *res omnium commune*-sekké nyilvánítottak volna és a roppant jelentőségű vasúti forgalom rendezése világszerte sikerült az egyes nemzetek vasúti felségjogának elismerése mellett, amely elv mint uralkodó principium nem zárta ki a kontinentális forgalmakat lehetővé tevő nemzetközi egyezmények alkotását.

Mindezek kizárólag amellet szólnak, hogy a levegő jogának megalkotásánál is teljes mértékben fenn kell tartani az egyes nemzetek területi szuverenitását, függetlenségét, a kultura érdekében hozandó azzal az áldozatkészséggel korlátozva, amely a levegőben közlekedés gátjait lehetőleg kiküszöbölni törekszik és a szuverenitás tétele mellett nem a levegőtér, hanem a levegőtérben közlekedést nyilvánítja az emberiség olyan közös jogának, amely csak a szuverenitásból feltétlenül következő követelményeket ismeri el egyedüli korlátjaiul.

Mindezek mellett helyesnek látszik *Meurernek* az a nézete, hogy a szuverenitás és a légi szabadság ellentétes fogalmait kombinálni kell. A kombinálást illetően az angol *Westlake* azt mondja (Nemzetközi Jogi Egyesület 1906. évi genti ülései), hogy a főszabálynak a szuverenitásnak kell lennie és ez alá a főszabály alá van rendelve a másik principium, a légi közlekedés szabadsága. *Meurernek* abban is igaza van, hogy a szuverenitás alapján könnyen meg lehet találni a nemzetközi közlekedési szabadság útját, ellenben a légi szabadságból nem lehet levezetni az állam jogát; ha a levegőtér szabad, akkor nincs híd az önfenntartási joghoz, a *droit de conservation*hoz. Abban is igaza van, hogy az államok nem várhatják be, hogy a nemzetközi jogközösség az önfenntartási jog képében államjogi existenciáminimumot ajándékozzon nekik, mert hiszen ennek során esetleg meg kellene várniok az egyes államoknak, hogy nemzetközi konferencia állapítsa meg, mire van szükségük önfenntartásuk szempontjából. Igaza van *Grünwaldnak* is (Arch. Oeff. R. 24. k. 197. lap), hogy az állam a nagy univerzitás érdekében beleegyezhet saját jogainak a korlátozásába, de nem fogadhatja el a nemzetközi jogtól ajándékképpen azt, ami a természettől fogva megilleti. A nemzetközi jog története szerint is mindig az államok adtak a nemzetközi jog részére koncessziókat és így alakult ki a



nemzetközi jog, nem pedig megfordítva.

A levegőtérben szuverenitás gyakorlása nem jelenti azt, hogy az egyes nemzetek békeidőben más nemzetektől fontos ok nélkül elzárhatják a levegőtérüket. Mint erre későbbben bővebben is reá fogunk mutatni, ezt a nemzetközijogellenes álláspontot, vagyis a levegőtér elzárását az 1919. évi párisi nemzetközi légijogi egyezmény a legyőzött államokkal szemben keresztül is vitte. A szuverenitást össze kell azonban egyeztetni az emberi összesség jogaival, de ezt meg lehet anélkül tenni, hogy a levegő szabadságának alapjára helyezkednénk, mert a szuverenitás összefér azzal a gondolattal, hogy a levegőben szabad utat kell engedni a szükséges korlátozásokkal mindenkinek. Ennek a jogtételnek felállítása logikus és a nemzetközi jogközösség érdekeit nem sérti. Ellenben ha Meili, Fauchille, Nys és mások mintájára a levegőterre a tengerek szabadságának elvét proklamáljuk, de emellé korrekтивumul azt a tételt állítjuk oda, hogy az egyes nemzetek az intern szabályozásokat és korlátozásokat mégis megcsinálhatják, akkor igaza van Meurernek, hogy az ilyen légi szabadság nem egyéb, mint üres láрма. Meg kell dőlnie tehát annak a tételnek, amit *Oppenheim* (*System des Völkerrechts*, 1866.) így fejez ki: „Der Ozean ist res omnium communis, wie die Luft,“ mert a levegőtér nem res omnium communis, hanem az egyes nemzetek

államterületének része, amelyre tehát kiterjed a jus dominii eminens és kiterjed az az elv, hogy quidquid est in territorio, est de territorio.

Mint említettük, az újabbi jogfejlődés már teljesen elvetette a légi szabadság elméletét és a szuverenitás álláspontjára helyezkedett. Az 1913. évi madridi légijogi konferencián nyomult legerősebben elő a szuverenitás álláspontja. A madridi vitákat jellemzően foglalja össze Arthur Barratt az International Law Association 1920. portsmouthi konferenciáján tartott felszólalásában: „Jelen voltam annál a nagy vitánál 1913-ban Madridban, amikor azokkal kellett küzdenünk, akik a légi szabadság elvét akarták győzelemre juttatni szemben azzal az elvvel, hogy minden nemzet nemcsak országa eddig szuverennek elismert területén szuveren, hanem a felette levő levegőtérben is. A légi szabadság elvének főharcosa ott Niemeyer tanár volt, aki azt vitatta, hogy ez az elv sokkal nemesebb, bölcsebb és bőkezűbb, mint az az egoista elv, mely nem elégszik meg azzal, hogy saját országának területén legyen úr az állam, de még a levegőben is akként, hogy a levegőjén keresztül való közlekedést is meg akarja gátolni. Történetesen abban az időben egy francia lap került a kezembe, amelyben azt olvastam, hogy Németország és Franciaország megegyezett, hogy egyik fél sem repülhet bizonyos pontosan meghatározott területek felett egyrészt Német-



ország, másrészt Franciaország külön engedélye nélkül. Így például Köln vagy Koblenz és még számos város felett. *Niemeyer* tanárnak tehát azt a kérdést adtam fel, ha a levegő szabad, de az alatta levő országoknak joguk van a levegőterükben haladó idegen légi járművekre tilalmi zónákat megállapítani, nem jelenti-e a zónák megállapítása a levegőterükön való szuveren hatalmukat. *Niemeyer* erre a kérdésre nem tudott megnyugtató feleletet adni és utóbb az eredmény az volt, hogy a konferencia a szuverenitás álláspontjára helyezkedett. Ezek szerint a levegőtér az egyes országok szuverenitása alatt áll, de egy állam sem fog e mellett arra gondolni, hogy a szabályoknak megfelelő repülések útjába akadályokat gördítsen.

A többször idézett párisi egyezményben (1. cikk) a szerződő államok elismerték, hogy minden államnak teljes és kizárólagos szuverenitása van a szárazföldi és ahhoz tartozó vízi területe felett elterülő levegőterben, ezek szerint tehát csak a nyílt tengerek felett elterülő levegőocéánt lehet *res omnium communis*-nek tekinteni. A világ minden részén fekvő huszonhét állam részéről megkötött ezzel az egyezménnyel tehát a szuverenitás elmélete győzött.

*Hazeltine* cambridgei tanár szerint (1920. évi portsmouthi konferencia) a hadviselő, valamint a semleges államok világháborús gyakorlati légi tapaszt-

talatai végérvényesen bebizonyították, hogy válságos időkben mennyire szükség van az államok légi szuverenítésára és bebizonyították ezek a tapasztalatok annak a szükségességét, hogy a nemzetközi megegyezéseket és belső nemzeti jogokat az államok teljes, usque ad coelum terjedő, abszolút légi szuverenitásának alapján kell megalkotni, úgy amint azt a madridi konferencia a nemzetközi jogi egyesületek közül 1913-ban legelsőként állapította meg. Hazeltine utal arra, hogy az abszolút szuverenitás mellett teljesen le van rombolva a légi szabadság elmélete. Igaz ugyan, hogy a párisi egyezmény 2. cikkében minden szerződő állam kötelezte magát, hogy béke idejében szabadságot ad a többi szerződő állam légi járóműveinek a területe, területi vizei, valamint gyarmatainak területe és területi vizei felett való ártalmatlan közlekedésre, amennyiben az egyezményben foglalt különleges rendelkezéseket és utasításokat megtartják, ez azonban nem jelenti azt, hogy ezzel a szerződő államok a légi szabadság tételét fogadták volna el, vagy hogy az ártalmatlan légi közlekedés lehetőségét mint a szuverenitás korlátját ismerték volna el, mert az egyezmény első pontja a teljes és kizárólagos szuverenitás elvének beiktatásával nem tűr olyan magyarázatot, mintha az ártalmatlan légi közlekedéssel a szuverenitás elve már is korlátozva volna, mert a 2. cikkben megengedett



ártalmatlan közlekedés önkéntesen adott ideiglenes és szerződéses jog, amely visszavonható engedély jellegével bír csupán és megszűnik abban a pillanatban, amikor valamely szerződő állam az egyezmény 45. cikke értelmében jogérvényesen kilépett az egyezményből.

A párisi nemzetközi egyezmény megalkotása óta az egyes nemzeti törvényhozások is kizáróan a szuverenitás alapjára helyezkedtek. Ezek közül kiemeljük az 1921. évi olasz léghajózási törvényjavaslatot, amelynek első cikke szerint az állam teljes és kizárólagos szuverenitást gyakorol a saját területe felett levő levegőtérben; az 1920. évi svájci Bundesratsbeschluss betreffend die Ordnung des Luftverkehrs in der Schweiz 1. cikke szerint az ártalmatlan (inoffensive) légi közlekedés Svájc területén békeidőben szabad, amennyiben külön szabályokkal vagy egyezményekkel nincs korlátozva, a svájci szabályok tehát szintén a területi szuverenitásból indulnak ki és ennek alapján engedik meg a közlekedés korlátozott szabadságát. Hasonló rendelkezést tartalmaz az 1919. évi december 10-iki osztrák törvény és az 1922. augusztus elsejei német Luftverkehrsgesetz, valamint a m. kir. minisztériumnak 10,270/1922. M. E. számú, a légi közlekedésről szóló rendelete, amelynek 1. §-a szerint a magyar állam felségjoga a területe felett levő légtérre is kiterjed, de a légi közlekedés, amennyiben ez a rendelet vagy az ennek

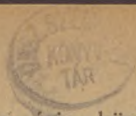
alapján kibocsátott végrehajtási rendeletek nem korlátozzák, szabad.

#### IV.

#### Dologi jogi vonatkozások.

A levegő meghódítása, az a tény, hogy a levegőtér immár az ember uralma alatt áll és a légi járművek révén impérium gyakorolható a levegőtér felé is jelentékeny zónájában, a jogtudományt ahhoz a felismeréshez vezeti el, hogy mindazokat a jogtételeket, amelyek a dologi jogban évezredek óta kifejeződtek, a levegőtér joga tekintetében revízió alá kell venni. A tulajdonjog már régóta nem az a jogi szentség, amely sokáig volt. A társadalom fejlődésével, az életviszonyok megváltozásával a tulajdonjog lépésről-lépésre engedett a maga merevségéből. Elsősorban a telektulajdonos jogköre szűkül folytonosan. A kizárólagos jogi hatalom, amelyet a római jog tanított, az állami és társadalmi érdekek parancsolta közszükségletek nyomán mind jobban összezsugorodik. A tulajdonos, elsősorban a telektulajdonos joga mindinkább a társadalmi céljog hatása alá kerül. Igaza van *Mengernek* (*Staatslehre* 100–101.), hogy a mai tulajdonjog már csak árnyéka a rómainak, a tulajdonos alig több egy szerény alkalmazottnál. A telektulajdonos hatalmi területét szigethez lehet hasonlítani,





amelyet a tenger árja körülnyáldos, hol itt, hol ott ragad el belőle egy darabot, sőt áttöri és teljesen el is önti. Ez a tenger, amelyet a jogban az állami beavatkozás és a társadalmi szükségletek képviselnek, a közigazgatási jog fejlődésével napról-napra el-elmos egy-egy darabot a telektulajdonos jogköréből. A levegőterre vonatkozó régi és közelmúlt elméleteknek szukcesszíve hátrálást parancsol az emberiség univerzális és az egyes nemzetek partikuláris joga. A tulajdonjogi fogalmak átalakulása, modernekké válása a levegőterre vonatkozó telektulajdonosi jogkör visszafejlődésénél szinte iskolai példáját szolgáltatja annak, hogy a jogban nem uralkodhatnak merev jogtételek, hanem a jog területén csak olyan jogtételeknek van a fennmaradásra joguk, amelyek állandóan simulnak a társadalmi evolúció szükségleteihez. A telektulajdonos jogkörének ebből a szempontból való vizsgálata rendkívüli tanulságokat rejt magában.

A telektulajdonosnak a telke vagy épülete felett levő levegőterre vonatkozó jogát illetően, a római jog tanítására kell elsősorban visszamennünk.

A római jog szerint a telek tulajdona kiterjed a telek feletti légűre (Szentmiklósi: A római jog institúciói, II. kiadás 189. lap), ebből folyik, hogy a szomszéd a telke fölé hajló fatörzset vagy ágakat levághatja, ha a tulajdonos nem vágja le, a szomszéd-

nak *interdictum de arboribus cedendis* áll rendelkezésére, ugyanebből a jogszabályból folyik, hogy mindenki a maga telkén fát ültethet, épületet emelhet stb.

*Czyhlarz* tanítása szerint (A római jog institúciói 87. lap) minden telekhez hozzátartozik a merőlegesen felette levő légűr, amennyiben a telek használatára céljából szükség van rá, pl. építkezés felfelé. De szerinte is (85. lap) maga a levegő (*aër*), de nem a légűr természeténél fogva nem állhat egyes ember kizárólagos hatalmában, ezért a jogrend is a közhasználatnak engedi át (*res omnium communes*), kihasított részei azonban lehetnek magánjogok tárgyai.

*Sohm* szerint (Institúció 280. lap) bizonyos dolgoktól a jog vonja meg a képességet, hogy tárgyat alkothassák magánjogoknak, ezek a *res extra commercium*, amelyeknek egyik fajtát alkotják a *res omnium communes*, mely utóbbiak közé tartozik a szabad levegő is, a föld légköre, amely ugyanúgy, mint a nap, a hold és a csillagok vagy mint a természetbűvár atomjai, jogi értelemben épenséggel nem mennek dologszámba, mert az emberi hatalom által el nem érhetők (l. *Gaius Inst. de rer. div: Et quidem naturali jure communia sunt omnium haec: aër stb.*).

A római jog tanítása szerint tehát a levegő magántulajdonban nem levő dolog, de nem *res nullius*, hanem olyan dolog, amely természeti minőségénél



fogva a maga egész tömegében hatalmunknak nem vethető alá, csak bizonyos mértékben és így abban a mértékben, amelyben hatalmunknak alávethető, a jogi értelemben vett dolgok közé tartozik, ezen a mértéken felül azonban már nem lehet magántulajdon tárgya, hanem mindenki használhatja. Nem uratlan dolog tehát, amely tényleg senkinek sem tulajdona és amelyet okkupációval meg lehet szerezni tulajdonul, hanem forgalmon kívüli dolog, amely minden ember használatára szolgál.

A római jog azonban a levegőtől megkülönbözteti a telek felett elterülő légürt, amely nem forgalmon kívüli dolog, nem *res omnium communes*, nem uratlan dolog, *res nullius*, amely *occupanti cedit*, hanem a földhöz (*solum*), a telekhez tartozik és tulajdon tárgya lehet. *Cuius est solum, eius est usque ad coelum*.

A magyar magánjog a telek felett elterülő légür tekintetében régebben álláspontot nem foglalt. *Werbőczy* (Hármaskönyv 60. lap) szerint a birtokjog neve alatt általában a várakat, kastélyokat, erősségeket, városokat, mezővárosokat, falvakat, birtokokat, földeket, erdőket és pusztákat kell érteni, a levegőről, illetőleg a telek felett levő levegőtérrel nem tesz említést. Régebbi többi magánjogászaink sem sokat foglalkoznak a kérdéssel. *Frank* (A közigazság törvénye Magyarhonban, 217. lap) azt mondja: „Különösen

a föld birtoka sokféle szabadságokkal, de terhekkel is járhat, uráé nemcsak a föld színe, hanem rendszerint az is, ami alatta vagy rajta vagy felette talál-  
tatik“. Itt felsorolja példa gyanánt az agyagot, meszet, követ, kőszenet, vizet, de a levegőtérrel nem emlé-  
kezik meg, azonban abból, hogy a föld felett levő dolgokról azt mondja, hogy ezek a föld urái, követ-  
keztetni lehet, hogy a légtérrel is a föld-tulajdon részének tartja. *Suhayda* (A magyar polgári anyagi magánjog rendszere, 111. lap) szerint a földtulajdo-  
nosé nemcsak a föld színe, hanem rendszerint az is, ami alatta, rajta vagy felette talál-  
tatik, ha csak külön törvények mást nem mondanak, a levegőtérrel külön nem tesz említést. *Wenzel* (A magyar és erdélyi magánjog rendszere I. kötet) a levegőtérre vonatkozó tulajdonjogról nem tesz említést, csak utal arra, (495. lap) hogy a pozitív jogok természetében fekszik, hogy abszolút értelemben tulajdon sehol sem létezik s a társadalmi lét uralkodó eszméihez és általában a köz- és magánérdekek viszonylagos hatásához képest annak különféle, hol több, hol kevesebb korlátozá-  
sával mindenütt találkozunk, ha azonban a dolog álladékára nézve oly nevezetes megszorítások állanak fenn, hogy az személyiségünkkel jogilag nincs már teljesen egybekötve, valóságos tulajdonról sem lehet többé szó. Mintha csak a területi felségjog szabályá-



ból következő légi felségjogra gondolt volna. *Ökröss* (Általános magyar polgári magánjog III. kiadás, 418. lap) kiemeli, hogy midőn a dologban, mely állagánál fogva bizonyos személyt tulajdonul illet, más személyeknek is jogai nyugsznak, ezáltal a tulajdonjog többé-kevésbbé korlátozva van és csak azon határig gyakoroltathatik, hol egyebek jogai kezdődnek, e megszorítások közé sorozza természetesen a szolgalmi jogokat is és a házi szolgalmak között sorolja fel azt a szolgalmi jogot is, hogy a tulajdonos a szomszédjának légüre fölé fedelet vagy erkélyt építhessen.

Ujabb magánjogi auktorainak álláspontját a következők illusztrálják:

*Raffay* (A magyar magánjog kézikönyve) szerint ingatlanok tulajdonjogának tárgya a telken kívül a felette levő légűr, amely szintén a telek alkotórésze; a tulajdonjog olyan magasra terjed, ameddig a tulajdonos érdeke megkívánja, ezen túl túrni tartozik az idegen behatásokat, pl. távirdasodronyok vezetése, de ha az ő érdeke idővel változik, mondjuk, emeletet épített a házára, az idegen behatás ehhez köteles alkalmazkodni, pl. feljebb emelni a sodronyokat.

*Szladits* szerint (A magyar magánjog vázlata 1917., 36. lap) a földtulajdon nemcsak a felszíni területen áll fenn, hanem függőlegesen felfelé, a telek feletti légoszlopra s lefelé, a föld mélyére is kiterjed.

*Katona Mór* szerint (Fodor: Magyar magánjog II. k. 187. lap): A tulajdon tárgyai nem lehetnek a forgalmon kívül álló dolgok. A forgalomkivüliség vagy természeti okokra vagy a tételes jog különös intézkedésére vezetendő vissza. Természeti okokból a forgalmon kívül állanak azok a dolgok, melyekre nézve nem forog fenn a lehetőség, hogy azokat az ember természeti uralma alá hajthassa. Ilyen a levegő (légkör), a folyó vízhullám, a nyílt tenger, a föld, teljes egészükben. Mindezeknek egyes részei azonban, mihelyt reájuk nézve a tényleges uralom megvalósulhat, már tárgyai lehetnek a forgalomnak és így a tulajdonjognak is. Oly dolgok, melyek tételes jogszabállyal teljesen a forgalmon kívül volnának helyezve, úgy, hogy egyáltalán senkire nézve sem lehetnek a tulajdonjog tárgyai, tulajdonképen nincsenek is. Az állam vagy a község tulajdonához tartozó, különös rendeltetéssel bíró dolgok, melyek közhasználatra vannak szánva (*res publicae, quae in communi usu habentur*), forgalmi képességükben csakis korlátozva vannak, annyiban, amennyiben a nyilvános rendeltetésük céljával össze nem férő magánjogok reájuk nézve nem érvényesülhetnek. A korlátoztság alapja a különös rendeltetés által biztosított közhasználat nyilvános jellegében, a polgárok összességét megillető s az állam, illetőleg a község tulajdonjogával szemben is határozott túlsúllyal bíró közhaszná-



lati jog épségben tartásának szükségességében rejlik. A tulajdonjog kiterjed a tárgyat képező dolog minden alkotó részére. E szerint a földdel természetesen vagy mesterségesen összekötött dolgokra, ú. m. a növényekre és az épületekre, továbbá az ingatlanal összekötött jogokra. Ezeknek mindaddig, míg ez az összeköttetés fennáll, nincsen önállóságuk. A tulajdonjog térbeli hatályának körébe esik ingatlanoknál nemcsak a föld felszíne, hanem a felszín feletti tér és a felszín alatti földtömeg, mindazáltal azok közt a korlátok közt, melyeket a törvény kifejezetten megállapít. Ide tartoznak a föld belsejében található ásványok, kivéve azokat, melyek a bányamívelési szabadság körébe tartoznak. A tulajdonos jogosítva van a föld felszínén tetszés szerinti magasságban épületeket vagy más berendezéseket létesíteni és másokat abból kizárni, hogy a föld felszíne felett fekvő téren belül ők tegyenek hasonló intézkedéseket. Ilyen a térbe benyúló erkély, fedél, fa stb. Magától értendő azonban, hogy ennek a kizárási jognak a tulajdonos érdeke szabja meg a határt. Ugyanazért, ha a behatolás oly magasságban vagy oly mélységben történik, hogy a kizárás a tulajdonos érdekében nem áll, akkor a behatolást el nem tilthatja.

*Zlinszky* szerint (Magyar magánjog): Bizonyos dolgok természeti okoknál fogva nem képezhetik senkinek külön magántulajdonát, habár azoknak

használata nincs kizárva. Természeti okoknál fogva nem vethető kizárólagos hatalom alá, a szabadon mozgó levegő a maga teljességében ; ezért azon szabály, amely szerint az ingatlan feletti tulajdonjog kiterjed az ingatlan feletti légűrre, csak magát az ürt, a területet jelenti s nem azt, hogy a tulajdonosnak a telke felett mozgó levegőre lenne magánjogi hatalma ; ellenben külön uralom tárgyát képezheti a levegőnek az emberi uralom alá hozható oly része, amely tartályba van fogva. A dolgon való tulajdonjog kiterjed annak minden alkatrészeire, ingatlannál az a felett elterülő légűrre s a földfelület alatti részre is azon terjedelemben, amelyben azt a telektulajdonos érdeke megköveteli. Természetes, hogy a légűrben elterülő levegő nem képezhet magántulajdont. Fontosabb azonban azon újabban megerősödő felfogás, hogy a tulajdonjog nem terjeszkedhetik a telek feletti térségen az égboltig s a földben annak középpontjáig.

*Kolosváry Bálint* szerint (Magyar magánjog, I. k. 308. lap) : Tulajdonjog tárgya csak az olyan már létező (jelenlegi) dolog, mely nem forgalmonkívüli, vagy ha igen, de a forgalmonkívüliségnek csak az alany-cserét kizáró kategóriái és nem azon kategóriák közé tartozik, melyeknél a magántulajdonban való létet jogi vagy természeti okokból ki van zárva. Tehát nem lehet tulajdonjog tárgya, ami fizikai uralom alá természeténél



fogva nem vonható (égitestek, levegőég, folyó vízhullám, tenger stb.); nem lehet magántulajdon tárgya, amit az állam a maga számára kizárólag mint állami tulajdont fentartván, a magánuralomból teljesen kivont. A tulajdonjog a tárgyat képező dologra, mint egészre kiterjed s így mindent a maga körébe von, ami a dologgal oly kapcsolatban van, hogy annak gazdaságilag és jogilag vett egységébe beletartozónak tekintendő (alkatrész). Ingatlanoknál a tulajdonjog lefelé a föld mélyébe és felfelé az ingatlan feletti légoszlopra addig terjed ki, ameddig a felszín alatti földmélységre és a felszín feletti légoszlopra az ingatlan teljes gazdasági kihasználhatása és a gyakorlati szükség megköveteli.

*Lányi Bertalan* szerint (A tulajdonjog, 35. lap.): A tulajdon tárgyai nem lehetnek a forgalmon kívül álló dolgok. A forgalmonkívüliség vagy természeti okokra, vagy a tételes jog különös intézkedésére vezetendő vissza. Természeti okokból a forgalmon kívül állanak azok a dolgok, melyekre nézve nem forog fenn a lehetőség, hogy azokat az ember természeti uralma alá hajthassa, ilyen a levegő (légkör), a folyó vízhullám, a nyílt tenger, a föld, teljes egészükben. Mindezeknek egyes részei azonban, mihelyt reájuk nézve a tényleges uralom megvalósulhat, már tárgyai lehetnek a forgalomnak és így a tulajdonjognak is.

*Ágoston* szerint (A tulajdonjog alaptanai, 152.

lap): Az ingatlanra vonatkozó tulajdonjog összefüggésben van azzal a kérdéssel is, hogy a felette levő légűr milyen jogi elbánásban részesüljön. Erre nézve ugyanazt az elvet kell alkalmazni, mint a telek alatti behatás tekintetében, t. i. csak a tulajdonosnak érdekeit kell megvédeni. Ez csak úgy történhetik, ha szem előtt tartjuk azt, hogy ha valamely különös törvény a tulajdonost kötelezné, hogy oly mélységben vagy magasságban, mely a szokásos gazdasági s életviszonyoknak megfelelő használat határán kívül van, valamely mű létesítését megengedje, ezáltal a tulajdonjog korlátozottnak nem tekinthető s a tulajdonost feljogosítottak kell tekinteni, ingatlanát tetszés szerint használni s a használati kör tágulásával a felállított műveket megfelelő mélységre vagy magasságra továbbíttatni. A föld feletti légűrnek a tulajdonos érdekei határáig való használása általánosan elfogadott véleménynek tekintendő és csak nagyon kevesen vannak, kik azt az elvet vallják: cuius est solum, eius est usque ad coelum. Ez ellen ugyanazok az okok szólnak, mint a föld közepéig való terjeszkedés ellen. Kérdés azonban, hogy a tulajdonosnak mely érdekei veendőek figyelembe, csak a gazdaságiak, vagy az esztétikaiak is? Kétségtávol védni kell ez utóbbit is, bár arra nagyon kevés alkalom lesz. Kérdés továbbá, vajjon a telek feletti légűr a tulajdon-



jog tárgya-e vagy a telektulajdonosnak csak kizárólagos használati joga van-e? Lehet a kérdést az utóbbi értelemben is felfogni. Kétségtelen azonban, hogy e felfogásnak hibája van; nem lehet ugyanis vele a használati jogot megmagyarázni a tulajdonjog nélkül. Ha pedig a tulajdonjogot úgyis alapul kell tekinteni, akkor nincs ok, hogy miért ne tekintsük a légürt a telek alkatrészeként s így tulajdonjog tárgyaként. Az az állítás, hogy a légür nem lehet tulajdonjog tárgya, igaz, amennyiben csupán légürről van szó, de ha mint ingatlan alkatrészéről van szó, akkor más elbírálás alá kerül. E véleménynyel szemben nem lehet érvényesíteni azt a kifogást, hogy a légoszlop nem lehet tulajdonjog tárgya, mert folyton változik, mert nem a levegőről, hanem a légürről van szó s ennek a tulajdonáról.

*Schwarz Gusztáv* szerint (Új irányok a magánjogban) a régibb tan szerint a tulajdonjog kiterjed az ingatlan területére, az alatta levő földtestre a föld középpontjáig és a felette levő térre az atmoszféra határáig és tulajdonjogánál fogva ő a telkén — amennyiben a törvény vagy mások szerzett jogai ennek útját nem állják — azt tehet, ami neki tetszik és másoknak minden reá való behatását megtilthatja. Így, vagy hasonlóan szólnak az ingatlantulajdonjog szokásos meghatározásai. Ma már tudjuk, hogy ez a

meghatározás csak hagyományos szólásforma, melynek minden szava cum grano salis veendő. A tulajdonjognak mint minden jognak, társadalmi célja van. Nem azért, mert Á-nak személyes érdeke kívánja az ingatlan kihasználását, hanem mert a társadalom érdekében van (vagy legalább ezidőszerint még érdekében levőnek látjuk), hogy az ingatlanok egyénileg kihasználtságának, ezért és ezen cél érdekében ismeri el a mai jogrend az ingatlanon való egyéni tulajdont. És ez a cél amint tartalmát adja, úgy határát is megadja a tulajdonjognak. Ezért a tulajdon térbeli határa csak addig terjed, amíg a köz szempontjából még jogvédelemre érdemes érdeke terjed a tulajdonosnak. Ily védelemre érdemes érdeke pedig sem a föld középpontjáig, sem a levegőég határáig fenn nem forog, ily határig tehát a tulajdonjog sem terjedhet. A polgári törvénykönyv tervezete azt mondja (569. §.): „A telek tulajdonosának joga kiterjed a telek fölötti térre és — amennyiben a bányatörvény másképen nem rendelkezik — az alatta levő földtestre; a tulajdonos azonban tűrni köteles azokat a behatásokat, amelyek oly magasságban vagy oly mélységben történnek, hogy az ő érdekeit nem sértik.“ Pedig ez a formulázás nem helyesen fejezi ki a gondolatot. A tulajdon célja nemcsak a joggyakorlásnak, hanem magának a tulajdonjognak is megadja a határát. Ha



a kormányozható léghajó 1000 láb magasságban a levegőt szeli, nem annyi ember tulajdonán megy keresztül, mint ahány terület a léghajó alatt fekszik, hanem uratlan légürön halad át. És a tulajdon célja, amint térbeli határát adja a tulajdonjognak, úgy megadja tartalmi határát is. A tulajdonjog sohasem volt és ma sem az, aminek a régi tan kiadja: korlátlan hatalom a dolog felett; hanem a tulajdonjog is — csak úgy mint a többi dolog — korlátozott valami, t. i. egyfelől magának a tulajdonosnak érdekhátára, másfelől a közösség, valamint egyesek (szomszédok stb.) érdekei szempontjából korlátozott jog. Hogy mik a tulajdon határai, attól függ, hogy egy konkrét törvényhozás miképpen értékeli az egy-egy dolog tekintetében összeütköző egyéni és társadalmi érdekeket. Ebből a szempontból a tulajdonjog elmélete mind-egyedül megírva nincsen; csak kísérletek történtek ez irányban. (Pl. Biermann Privatrecht und Polizei in Preussen 1897.,) de a szempont, amelyből a tant ki kell építeni, ma többé nem vitás: a tulajdonjog mint társadalmi céljog szempontja. (Jhering Zweck in Recht, I. 519.)

*Almás*i szerint (A légi kereskedelem, Kereskedelmi Jog 1917. évi 11—12. szám) mai magánjogunk szelleme és tételes rendelkezései egyenesen kizárják, hogy a légi forgalomban szereplő légtér feletti ren-

delkezés joga a telektulajdonost illesse. Igaz ugyan, hogy ha a hozzánk legközelebb álló törvénykönyvek és törvényjavaslatok általános elvi kijelentéseit vesszük szemügy alá, úgy valamennyiükből látszólag az az alapfelfogás tűnik elibünk, hogy a telekfeletti légoszlop majd korlátlanúl, mint az o. p. t. k. 297. §-ában, majd a tulajdonos érdeke (B. G. B. 905. §.), majd a tulajdon gyakorlása által (B. sz. 400. §.) (Schw. Z. B. G. 667. §.) korlátozott módon a telektulajdonos dologi jogkörébe esik. Azonban azok az elvi kijelentések csak programbeszédnek, amelyeket az illető jogrendszerek részletes tételei kétségtelen módon megcáfolnak. Nem is lehet ez másként akkor, amidőn gyakorlat és elmélet a tulajdon tartalmára amaz elavult, a római jogból átvett, de ma legfeljebb az ingótulajdon tartalmára találó meghatározásból indul ki, amely a fősúlyt arra helyezi, hogy a tulajdonos a törvénynek és mások jogainak korlátai között tetszése szerint bánhatik dolgával és az arra való behatásból mindenkit kizárhat... Az optk. 297. §-a, a német BGB. 905. §-a, a svájci törvény 667. §-a oly antropocentrikus felfogás szülöttjei, amely már az utóbbi kettő alkotásakor sem volt indokolt, amely nem tartotta szem előtt egy tömeges, szabad légi forgalom szükségességét és lehetőségét. Ma pedig ez utóbbi és ezzel együtt az államnak a légréteg feletti



magánjogi értelemben is vett rendelkezési joga a haladás elengedhetetlen követelménye.

\*

Az osztrák polgári törvénykönyv 297. §-a szerint az ingatlan dolgokhoz tartoznak azok is, melyek a földön oly célból emeltetnek, hogy mindig rajta maradjanak, úgy mint házak és más épületek, a felettük függő vonalban levő légürrel együtt. Az osztrák polgári törvénykönyv tehát a telek felett vagy ház és egyéb épület felett függő vonalban levő levegőteret az ingatlandologhoz tartozónak mondja. Ez az álláspont tehát megfelelne, természetesen a szomszédjogi korlátozásokkal, a római jog *usque ad coelum* álláspontjának.

A német polgári törvénykönyv 905. §-a a következő rendelkezést tartalmazza: *Das Recht des Eigenthümers eines Grundstücks erstreckt sich auf den Raum über der Oberfläche und auf den Erdkörper unter der Oberfläche. Der Eigenthümer kann jedoch Einwirkungen nicht verbieten, die in solcher Höhe oder Tiefe vorgenommen werden, dass er an der Ausschlussung kein Interesse hat.*

Vessük ezzel szembe mindjárt a svájci polgári törvénykönyv 667. §-át, amelynek idevonatkozó rendelkezése a következő: *Das Eigentum an Grund und Boden erstreckt sich nach oben und unten auf den*

Luftraum und das Erdreich, soweit für die Ausübung des Eigentums ein Interesse besteht.

A német polgári törvénykönyv első tervezete csupán az előbb idézett szakasz első bekezdését tartalmazta, amely tulajdonképen a római jogi usque ad coelum elmélet lemásolása lett volna és a telektulajdonos jogkörét a telke felett elterülő levegőtérré korlátlanul állapította volna meg, illetőleg csak a szolgalmi jogok, a szomszédjogok korlátjait engedte sejtetni, a későbbi tárgyalások során azonban homloktérbe került, mint ezt Meurer Luftschiffahrtsrecht című művében (14. lap) kiemeli, a modern forgalom gondolata és annak a megfontolása, hogy a modern forgalom és a folyton fejlődő technika a levegőtér folyton fokozódó használatát teszi szükségessé és így nem szabad a levegőtérre vonatkozó telektulajdonosi jogkört akként szabályozni, amely a fejlődés követelményeinek fogamatba menését megakadályozza, épen azért a §. 2. bekezdésében foglalt rendelkezés mint ennek a tárgyalási küzdelemnek eredménye aranyhidat akart verni a tulajdonos magánjoga és a légi közlekedés érdekei között és akkor, amikor a törvény 905. §-a a második bekezdésben azt a korlátot állítja fel, hogy a tulajdonos nem tilthat meg olyan behatásokat, amelyeket a 903. §. alapján egyébként az általános szabály erejénél fogva megtilthatna, vagyis, hogy nem tilthat olyan behatásokat,



amelyek olyan magasságban történnek, hogy a kizáráshoz tulajdonosi érdek már nem fűződik, lényegében alkalmasnak mutatkozik arra, hogy a szabad légi közlekedés kérdése ezzel megoldassék, azonban elméletileg a kérdést a sokezeréves római jognál alig viszi előbbre, amennyiben a telek feletti levegőteret mégis csak a tulajdonos jogköréhez tartozónak mondja. A Németbirodalom joga tehát a maga pozitív rendelkezésével teljes merevséggel helyezkedik szembe Fauchille elméletével, amely szerint a levegő magánjogok tárgya nem lehet, hanem teljesen szabad és a levegőteret a magántulajdon fogalma alá vonja.

A svájci polgári törvénykönyv álláspontja mérsékeltebb a német jogszabályénál. Nevezetesen a 667. §. szerint a telektulajdonos joga felfelé a levegőtérben addig terjed ki, ameddig a tulajdonjog gyakorlása még érdeket képvisel. A svájci álláspont szerint tehát megszűnik a telektulajdonosnak a telek felett elterülő joga annál a határnál, amelynél már a tulajdonjog gyakorlásának nincs értelme, nincs célja, nincs érdeke. Amíg tehát a német álláspont szerint a telektulajdonos bármily magasságban is tulajdonos marad és legfeljebb nem tilthatja meg azokat a behatásokat, amelyek olyan magasságban történnek, hogy a behatások kizárása már nem érdeke, addig a svájci álláspont már tagadásba veszi a telektulajdonos tulajdonjogának fennállását a

levegőtér oly magasságaiban, amikor már a tulajdonjog gyakorlati értéket nem tartalmaz. Meurer többször idézett művében kiemeli, hogy a telektulajdonos jogkörének megzavarásáról csak a felszállás és leszállás alkalmával lehet szó. Itt azonban igaza van Kohlernek (Luftfahrtrecht, 1912. 10. lap), hogy nemcsak a felszállás és leszállás révén sérthető meg a telektulajdonos tulajdonosi joga, hanem akkor is, ha a légi jármű chikánszerűen repdes a telek felett és azt a példát említi, ha pl. egy légi jármű valamely kertet, ahol valami intim mulatság zajlik le, óraszám körülrepdes, természetesen olyan alacsonyan, hogy a telek felett rendelkezőre ez kellemetlen, de kiemeli azt az esetet is, amikor a légi jármű olyan alacsonyan repül, hogy az egyenesen veszélyezteti a tulajdonos vagy a telken tartózkodó életét, testi épségét vagy vagyonát.

Polgári törvénykönyvünk törvényjavaslatának 404. §-a szerint a telek tulajdonosának joga kiterjed a telek feletti légűrre és az alatta levő földtestre, de nem tovább, mint ameddig a tulajdon gyakorlása érdekében van. A törvényjavaslat bizottsági szövegének 400. §-a ezen a rendelkezésen csak némi stiláris módosítást ejtett és a bizottsági szöveg így szól: „A telek tulajdonosának joga kiterjed a telek feletti légűrre és az alatta levő földtestre, de nem tovább, mint ameddig a tulajdon gyakorlása az ő érdekében van.”



Mindkét szöveg szerint nem a tulajdonjog terjed ki, hanem a tulajdonos joga. Az első tervezet 569. §-a szerint a telek tulajdonosának joga kiterjed a telek feletti térre és — amennyiben a bányatörvény másképen nem rendelkezik — az alatta levő földtestre; a tulajdonos azonban tűrni köteles azokat a behatásokat, amelyek oly magasságban vagy oly mélységben történnek, hogy az ő érdekeit nem sértik. A törvényjavaslat indokolása szerint ezen a ponton is át van törve a telektulajdon korlátlan terjedelme, ott, ahol a telektulajdon korlátozása többé a tulajdonos érdekének sérelmével nem jár. Az első tervezet indokolása szerint a főszabály értelmében a tulajdonos hatalmi területe a magasságban és a mélységben határtalan volna; bizonyos ponton azonban megszűnik, ha nem is az emberi tevékenység területe, de legalább az egymást kizáró tevékenységek találkozásának lehetősége. Nincs tehát szükség arra és nincs annak gyakorlati értéke, hogy a tulajdonos hatalmi körét azon a ponton túl is terjesszük ki. Ha nem akarjuk, hogy a tulajdonos jogkörének meghatározása a tulajdon céllellenes elfajulását eredményezze, akkor a tulajdonos jogát meg kell szüntetnünk ott, ahol a kizárólagos uralomra a tulajdonosnak semmi képzelhető érdeke sincsen, holott más személynek érdekében áll, hogy a tulajdonnak alávetett tért valamely módon használja. Nem fogjuk a tulajdonos

jogának sérelmét látni abban, ha szántóföldje vagy kaszálója felett tíz méternyi magasságban távirdai drótot vonnak vagy ha a léghajó még nagyobb magasságban az ő telke felett veszi útját. Hogy mily magasságban vagy mélységben szűnik meg a tulajdonos érdeke, ez természetesen az egyes esetekben fennforgó körülményektől, különösen az illető telek rendeltetésétől függ. A kérdés eldöntését bizyást a törvénykezési gyakorlatra lehet hagyni, valamint arra lehet bízni a tulajdonos sérthető érdekeinek meghatározását. A gyakorlat bizonyára óvakodni fog a tulajdonos jogkörének túlságos megszorításától és az érdeket inkább tágabb, mint szűkebb értelemben fogja venni. Semmi esetre sem kívánja a tervezet az érdeket csupán vagyoni érdeknek érteni.

A tervezet, illetőleg javaslat álláspontja szerint tehát a telek tulajdonosának joga magánjogi koncepciójában nem terjed *usque ad coelum*. Hogy a légi közlekedéssel szervesen összefüggő benső jogi követelményekkel teljesen összhangban van-e oly törvényes rendelkezés, mely szerint az ingatlan tulajdona a telken kívül kiterjed a telek feletti légűrre, de csak addig a határig, ameddig tulajdonának gyakorlása a tulajdonosnak még érdekében áll, ezt a jövő fogja eldönteni. Osztjuk azt a nézetet, hogy a tulajdonjog többé nem az, amivé a klasszikus tanítás kifejlesztette, a dolog



felett való korlátlan hatalom, hanem nagyon is korlátolt valami, egyfelől a tulajdonosnak érdekhátára, másfelől a közösség, valamint egyesek, szomszédok stb. érdekei szempontjából. Nem lehet azt mondani, hogy a tulajdonjog valami megkövesedett fogalom, amelynek dimenziói többé nem nőhetnek és csökkenhetnek. A dogmatikus fogalommeghatározásból az emberiség sok évezredek fejlődése során hol itt, hol ott kellett engedni és kell még ma is, mert előbbre valók az emberi közösség indokolt nagy érdekei, mint a telektulajdonos szűk szemhatárú egyéni érdekei. Iheringnek van igaza, a tulajdonjog tanát új szempontból kell kiépíteni, a tulajdonjog mint társadalmi céljog szempontjából.

A légi közlekedés világszerte elterjedtsége és a gazdasági forgalom egyik főeszközzé válása mellett elkerülhetetlen lesz az ingatlantulajdon terjedelmének további devalválása is. Könnyen elképzelhető a jövőben olyan törvényhozási gondolat, amely a telektulajdonos jogkörét a telek feletti légűr tekintetében a házépítés lehetőségének fenntartásával egyébként teljesen abszorbeálja és megdönti azt a gondolatot is, hogy az ingatlan tulajdona a telek feletti légűrben addig a határig feltétlenül kiterjed, ameddig a tulajdon gyakorlása a tulajdonosnak még érdekében áll. A légi közlekedéshez fűződő nagy állami és nemzetközi érdekek

esetleg olyan jogszabályok alkotására is vezethetnek a jövőben, amelyek a tulajdonosi érdekhátárt el fogják a törvénykönyvekből törölni és az emberiség, a közösség nagyobb érdekeit teljesen fölébe fogják helyezni még a telektulajdonos érdekhatáráig terjedő minimális érdekkörnek is, akként, hogy még ez a minimális érdekkör is úgy szólván nullifikálva lesz. Oly fejlődési etapp, mely szükségessé teszi, hogy a légi járóművek minden háztetőn vagy minden udvarban leszállhassanak vagy onnan felszállhassanak, könnyen elképzelhetően a közösség követelményévé válhatik, amint a természettudós *Berget* a légi közlekedésről szóló tanulmányában már abba a jóslásba bocsátkozik, hogy a légi forgalom oly nagyszerű arányokban fog fejlődni, hogy törvényhozási úton kell majd gondoskodni arról, hogy az épületeket oly tetővel lássák el, amely a leszállásra és felszállásra azokat alkalmasakká teszi. A telektulajdonos jogkörének magánjogi koncepciójában tehát a jogtudomány a légi forgalom fejlődésével hovatovább szinte forradalmi megfontolások elé lesz állítva, amely megfontolások a telektulajdon oly újabb, minden eddigitől, a klasszikus jogtudomány tanításától és a viszonyokkal való megalkuvást tükröző modern jogi megállapításoktól eltérő meghatározásra vezetnek, amely a telek feletti légűrre a tulajdonos érdekhatáráig megállapított tulajdonosi jogkör majdnem



teljes egészében való nullifikálására fog vezetni. A tudomány törekvéseit és tételeit jövődölésekre nem alapíthatja ugyan, azonban már ma sem lehet elzárkózni annak a megállapításától, hogy az usque ad coelum római jogi elméletétől a legmodernebb felfogásig, vagyis, hogy az ingatlan tulajdona a felette levő légűrre csak addig a határig terjed ki, ameddig a tulajdonosnak még érdekében áll tulajdonának gyakorlása, a jogtudomány a gyakorlati élet tanulságait már felszívta és értékesítette, és a dogmatikus régi felfogástól való ez a nagy elhajlás már azt tanúsítja, hogy a jogtudomány a dologi jog tanában is együtt haladt a világfejlődéssel és a társadalmi céljog eszméjétől vezettelve, tételes alkotásaiban már nagy mértékben megvalósította Ihering gondolatát.

Polgári törvénykönyvünk javaslatának szövege ebből a szempontból kétségtelenül tökéletesebb, mint akár a német, akár a svájci polgári törvénykönyv álláspontja és a társadalmi céljog szempontjait jobban közelíti meg, sőt a légi forgalomban mai kereteiben még különösebb reformra, merészebb változtatásra nem is szorul.

Most már vizsgálunk kell azt a kérdést, vajjon a telektulajdonosnak a légűrre vonatkozó korlátozott tulajdonosi jogköre mennyiben állhat meg az egyes

államokat megillető levegőtérbeli szuverenitás mellett. A két tétel nem mond egymásnak ellent. A szuverenitás nem jelent tulajdonjogot, nem jelent dominiumot, hanem csupán impériumot. A területi felségjog nemzetközi és államjogi szabályozása nem a tulajdonjog szempontjából indul ki, hanem az impérium szempontjából. A telektulajdonos dominiuma tehát megfér a területi szuverenitás gondolata mellett.

## V.

### A nemzetközi légi jog.

Alighogy elült a világháború fegyvereinek zaja, az 1919. évi október hó 13-án a világ számos államának képviselője összeült Párisban s megkötötte a légi közlekedés szabályozására vonatkozó párisi egyezményt, amely az Amerikai Egyesült Államók, Belgium, Bolivia, Brazília, az Angol birodalom, Kína, Kuba, Ecuador, Franciaország, Görögország, Guatemala, Haiti, Hedjaz, Honduras, Olaszország, Japán, Libéria, Nikaragua, Panama, Peru, Lengyelország, Portugália, Románia, Szerb-Horvát-Szlovénország, Sziam, Cseh-Szlovákia és Uruguay között jött létre. Állítsuk mindjárt szembe azoknak az európai államoknak a névsorát, amelyek az egyezményben nincsenek benn és látjuk, hogy Magyarországon kívül nem szerepel az egyezményt kötő hatalmak között a Németbirodalom,



Németausztria, Törökország, Bulgária, azután Oroszország, Spanyolország, Svájc, Dánia, Svédország és Norvégia. Amint látjuk tehát, az egyezmény aláírásakor a semleges világ is távol maradt, amiből mindenestre arra a következtetésre kell jutnunk, hogy a cél főleg az volt, hogy a világháborúban egységes vértetben küzdött ellenségeink a lehetőség szerint a maguk számára biztosítsák egy darab időre a levegő uralmát is.

A szerződő hatalmak természetesen nem vallják be az egyezményben a demobilizációt követő jogi mobilizálás igazi célját, hanem azt mondják, hogy a konvenciót azért létesítik, mert „az arra vonatkozó univerzális szabályozás a közérdeket jelenti“ és ehhez képest kijelentik, hogy „szükségesnek tartják néhány olyan elv és szabály megállapítását, amelynek segítségével az ellentétek elkerülése lehetővé válik“ és kijelentik továbbá, hogy „az az óhaj vezérli őket, hogy a nemzetközi békés légi közlekedés fejlődését előmozdítsák“. A nemzetközi békés légi közlekedés fejlődése azonban nem mozdítható elő akkor, amikor egy érdekszövetség úgyszólván a maga számára akarja a levegő polgári forgalmát nemzetközi törvénykönyvvé kisajátítani.

A békeszerződés 128. cikke szerint Magyarország haderejének katonai vagy hadihajózási

repülőszolgálatát nem lehet, kormányozható léghajót megtartania nem szabad. Polgári légi forgalmunkat nem tiltották el, ennél többet tettek velünk, azt mondván, hogy a békeszerződés életbelépését követő hat hónapon át Magyarország egész területén tilos a légi járóművek, légi járóműrészek, légi járóműmotorok és motorrészek gyártása, behozatala és kivitele, azonfelül az összes katonai és haditengerészeti léghajózási anyagot, ideértve tehát léghajóinkat, repülőgépeinket, még a gyártás, javítás és szerelés alatt állókat is, ki kellett in natura szolgáltatnunk a szövetséges és társult főhatalmaknak, de ki kellett szolgáltatnunk még a léghajózási műszereket, légi járóműmotorokat, az utolsó szeget is. Ellenségeink, mint tudjuk, a békeszerződés rendelkezéseit könnyörtelenül végrehajtották, a légi forgalom céljait szolgáló anyagot megsemmisítették vagy elvitték és ennél a megsemmisítésnél nem tulajdonságos lelkiismeretességgel disztinkváltak abban, vajjon az anyag alkalmas volna-e a polgári aviatika céljaira. Hogy a készülékek és anyagok megsemmisítésénél tisztán katonai szempontok voltak-e ellenségeinkre az irányadók, vagy ipari szempontok is, ezt nem tudjuk. Igen sokan, különösen Németországban, mely ugyanabban a sorsban részesült, leplezetlenül reámutattak arra, — és ez talán az egyezmény jogi rendelkezéseinek pszichológiai szempontból való megértéséhez



is közelebb vezet — hogy a világháború alatt az ántánt sokezernyi repülőgépet állított a csatasorba, — gondoljunk csak az amerikaiak által a nyugati harc-  
 térre szállított sok ezer gépre — és a világháború megszűntével az ántánt ezeket a polgári légiforgalom szolgálatába akarta állítani. Lehet, hogy ebben a mentalításban született meg a trianoni békeszerződés 260. cikke is, amely a 267. cikkben megszabott határidőig, vagyis az 1923. évi január hó 1. napjáig a szövetséges és társult hatalmak kötelékébe tartozó légi járó-  
 művek részére azt a jogot biztosította, hogy Magyarország területén teljesen szabadon repülhetnek és leszállhatnak és a 261. cikk szerint országunk területén leszállás nélkül is átrepülhetnek, viszont a 265. cikk szerint a belföldi kereskedelmi légiforgalomban a legnagyobb kedvezményt élvező nemzettel egyenlő elbánásban részesülnek. Annyi kétségtelen, ezt ezer és ezer példából látjuk, hogy a békeszerződések szelleme az, betetőzni a fegyveres letiprást vagy a kiéheztetés és kifárasztás munkáját a gazdasági letiprással. Alig kell rosszhiszeműség annak a feltételezéséhez, hogy repülőgépeink és általában léghajózási anyagunk megsemmisítése azzal a céllal is összefüggött, hogy az ántánt harci gépei a polgári légiforgalmat azonnal felvehessék és pedig oly légűrben, amelyben nem találkoznak idegen géppel.

Hogy a légi közlekedési nemzetközi egyezmény mentalitásának szögletében nem a jószándék huzódott meg, azt a párisi egyezmény legelején láthatjuk már. Amíg ugyanis az egyezmény 1. cikkében az egyezményt kötő hatalmak a jog magasabb etikuma előtt való fejhajtással elismerik, hogy minden államnak megvan a maga kizárólagos szuverenitása a területe felett elterülő levegőre és így ennek a jótékony elismeréséből minket sem zárnak ki, mert minden állam szuverenitását elismerik a levegője tekintetében, addig az egyezmény 2. cikke már azt mondja, hogy a szerződő államok mindegyike kötelezi magát, hogy béke idejében a szerződő államok bármelyikének ártalmatlan légijáratát, amennyiben az egyezmény által meghatározott feltételeknek megfelel, megengedik a saját területük felett. A második cikk szerint tehát a szerződő államok csak szerződő államnak engedik meg egymás területeinek használatát, ami tehát annyit jelent, hogy aki a szerződést nem kötötte meg vagy abba be nem lép vagy akit be nem vesznek, az a szerződő államok légterét repülésre nem használhatja. Ez a cikk tehát még közelebből annyit jelent, hogy a mi repülőgépeink és léghajóink a párisi egyezményben bennlévő államok területén nem repülhetnének. Az egyezmény 5. cikke már határozott tilalmat foglal magában, azt mondván, hogy a szerződő államok egyike se engedje meg, hogy



a szerződő államok valamelyikének nemzetiségéhez nem tartozó légi jármű területe felett közlekedjék, hacsak erre külön ideiglenes felhatalmazása nincs. Ezt a tilalmat a párisi egyezmény látszólag enyhíti, amennyiben a belépést lehetővé teszi. Azt mondja az egyezmény 41. cikke, hogy azok az országok, amelyek a világháborúban nem vettek részt, beléphetnek a konvencióba és a belépés semmi különösebb engedélyhez nincs kötve, a semleges államok egyszerűen közlik diplomáciai úton a francia kormánnyal, hogy belépnek és a francia kormány a belépést az összes aláíró és belépett államok tudomására hozza. Más azonban a mi helyzetünk és más azoké az államoké, amelyek a világháborúban az egyezményt kötő államokkal szemben állottak. Ezekre az államokra a 42. cikk azt a rendelkezést tartalmazza, hogy ezek csak abban az esetben léphetnek be az egyezménybe, ha a népszövetségnek tagjai, — vagy ha 1923. január 1-ig kinyilvánított belépési készségük esetében elnyerik ehhez a szövetséges hatalmak és az ezekkel egyesült, az illető állammal kötött békeszerződést aláírt összes államok hozzájárulását, — az 1923. január elseje után pedig a belépésük csak akkor lehetséges, ha az egyezményt kötő vagy abba belépett államoknak legalább háromnegyed része a 34. cikkben foglalt rendelkezések szerint szavazva a belépéshez hozzájárul. De

ugyancsak a 42. cikk szerint a népszövetségbe való felvétel sem vonja maga után automatikusan a jelentkező államnak a légi közlekedési egyezménybe való felvételét, mert a cikk szerint, amennyiben a folyamodó államot a népszövetség teljes jogú tagjának felvették, a francia kormány először bekéri az egyezményben részes hatalmak szavazatait, tehát még itt is a szavazatok eredményéhez van kötve a felvétel lehetősége.

Vessük össze mindezt egy más közlekedési egyezménnyel, a béke idejében keletkezett berni nemzetközi vasúti egyezménnyel, amely az egyezményben bent nem lévő államok vasútainak a nemzetközi fuvarozási szolgálatba való tényleges belépését úgyszólván alig fűzi máshoz, mint hogy a berni központi hivatalnak kell a belépést bejelenteni, ez a többi államokat értesíti és az értesítőirat keltétől számított egy hónap múlva a belépés joghatályossá válik. Így csinálták a béke klasszikus idejében az egyezményeket. Ha a népszövetségbe be nem lépünk, a szavazás eredményére nézve az egyezmény 34. cikke az irányadó. A 34. cikk szerint a szavazati jog az egyezményben részes hatalmak között nem egyforma; arisztokratikus berendezkedésük szerint van szabályozva, nevezetesen az Egyesült Államok, Franciaország, Olaszország, Nagybritannia és Japán, vagyis a főhatalmak mindegyike szavazatainak legkisebb összege akkora, hogy az öttel



megszorozva legalább egy szavazattal felülmulja az összes többi szerződő államok szavazatainak összegét és az öt főhatalmon kívül a szerződő többi államok mindegyikének csak egy-egy szavazata van. Szerencse azonban, hogy az egyezményt megkötő államok közül többnek szüksége van az ú. n. középhatalmak levegőterére, mert az a levegőbirodalom, amely szárazföldünk felett elterülve a mi légi felségjogunk alatt áll, nemcsak számunkra, hanem ellenségeink számára is polgári légiforgalmukban olyan értéket jelent, amely az egyezmény szellemétől való eltérésüket igen hamar kikényszerítette.

A jobb belátás igen hamar felülkerekedett. Az egyezmény, amely a Belgium, Bolivia, Nagybritannia, Franciaország, Görögország, Japán, Portugália, Sziám és a Szerb-horvát-szlovén királyság részéről történt ratifikálásra tekintettel az 1922. évi július hó 11-én lépett életbe, röviddel a ratifikálás után már revízióment keresztül. Nevezetesen a francia delegátus javaslatára az egyezmény 34. cikkében említett Nemzetközi Légügyi Bizottság az 1922. évi október hó 24-én tartott ülésében módosította az egyezmény 5. cikkét a következőképen: „Egyik szerződő állam sem fogja megengedni, hacsak nem egy különleges és ideiglenes felhatalmazás alapján, egy nem a szerződő államok valamelyikének nemzetiségével bíró légi járműnek

területe felett való közlekedését, hacsak nem kötött külön szerződést azzal az állammal, amelyben ez a légi járómű be van lajstromozva. A külön szerződés rendelkezéseinek nem szabad sérteniök az egyezményben szerződött hatalmak jogait és alkalmazkodniok kell az egyezményben és mellékleteiben megállapított szabályokhoz. Az ilyen külön szerződést a Nemzetközi Légügyi Bizottsággal közölni kell, amely azt a többi szerződő államnak tudomására hozza". Ez az új rendelkezés tehát azt mutatja, hogy az egyezményt kötő hatalmak igen gyorsan felismerték, hogy az a tilalom, amellyel a világháborúban legyőzött hatalmakat kirekesztették a levegőterükből, a kirekesztetteket arra bírja, hogy represszáliákhoz nyúljanak, nevezetesen légi szuverenitásuk alapján viszont szintén elzárják a levegőterüket az egyezményben részes hatalmak elől és azt pusztán egymásnak és esetleg az egyezményben nem részes hatalmaknak engedjék át közlekedésre, belátták tehát azt, hogy ez a fegyver kétélű és megsebzí saját gazdasági érdekeiket is. Az újabb szöveg tehát, ha nem is határozottan kasszátorius jellegű, de óvatos szövegezésében módot nyújt arra, hogy az egyezményben részes hatalmak a tilalom alá helyezett országokkal is külön egyezményeket köthessenek és csak az egyezmény reputációjának fenntartása érdekében vétetett bele az a rendel-



kezés, hogy az ilyen külön egyezmény nem sértheti a szerződő hatalmak egyezményben megállapított jogait és hogy alkalmazkodnia kell egyebekben a külön egyezménynek a párisi egyezményhez.

Az egyezmény, mely 1. cikkében elismerte minden állam kizárólagos szuverenitását a területe felett elterülő levegőre, a 3. cikkben megengedi a szerződő államoknak, hogy katonai okokból vagy a közbiztonság érdekében a többi szerződő állam légi járóművének saját területök bizonyos zónái felett való közlekedését megtilthassák, azonban azzal a fenntartással, hogy ebben a tekintetben saját légi járóműveik és a többi szerződő állam légi járóművei között semmi különbség sem tehető. Ez a 3. cikk tehát korlátozza a 2. cikkben foglalt azt az engedélyt, hogy a szerződő államok egymásnak megengedik saját területük felett elterülő levegőterük forgalomra leendő használatát. Nem jogi kérdés, hanem tisztán aviatikai s katonai, hogy a zónák, a tilalmi övezetek fenntartásának becikkelyezése gyakorlati értékkel bír-e; az aviatika fejlődése mellett sokan reámutatnak, hogy a tilalmi övezetek felállítása a mind magasabban repülés, a szemmel vagy optikai eszközökkel figyelemmel kísérés lehetetlensége mellett jó részben illuzóriussá válhatik, amivel szemben egy nagy tétel áll, minden országnak van mit fokozottabban féltenie. A 4. cikk szerint minden légi járómű,

amely tiltott zónába jut, vészjelet köteles adni és a jogtalanul átrepült zóna államának valamelyik legközelebbi repülőterén vagy léghajókikötőjében leszállani.

Az egyezmény II. fejezete a légi járművek nemzetiségére vonatkozó szabályokat öleli fel. Ezek szerint a légi járművek annak az államnak nemzeti-ségéhez tartoznak, amelynek jegyzékébe be vannak írva. Minden szerződő állam légi járműjegyzéket köteles vezetni, ebbe a nemzeti jegyzékbe bármely egyén vagy társaság csak akkor vezethető be valamely légi jármű tulajdonosaként, ha annak az államnak a nemzetiségéhez tartozik és ha a társaság elnöke és adminisztrátorainak legalább kétharmad része ugyanahhoz a nemzethez tartozik, végül ha a társaság kész alávetni magát az illető állam törvényeiben foglalt rendelkezéseknek. A légi jármű nem lehet érvényesen több állam jegyzékébe beírva, tehát csak egy jegyzékben szerepelhet. A szerződő államok minden hónapban kötelesek egymás között a megelőző hónapban történt bejegyzéseket, illetőleg törléseket tartalmazó jegyzékek másolatait kicserélni és azokat az egyezményben szervezett nemzetközi légügyi bizottságnak is kötelesek betérjeszteni. A nemzetközi légi forgalomban minden légi járművet az egyezmény függelékében adott utasítások szerint lajstromozási és nemzeti jelzéssel kell ellátni, ugyanígy fel kell tüntetni rajta a tulajdonos



nevét és lakását. Ezek a rendelkezések tehát az egyezmény hatálya alá tartozó területeken a légi közlekedésben bizonyos nemzetközi rendet kívánnak teremteni és ki akarják zárni azt, hogy légi kalózkodás állhasson elő, kizárják pedig ezt azzal, hogy lajstromozási, jegyzékbe beírási kötelezettséget írnak elő, minden légi járómű valamelyik szerződő államhoz kell hogy tartozzék, ennek lajstromába kell bejegyezve lennie és a bejegyzés alapfeltétele, hogy a légi járómű tényleg az illető szerződő állam nemzetiségéhez tartozzék, ami a gyakorlatban annyit jelent, hogy egy angol állampolgár légi járóművét nem lehet Franciaországban belajstromozni, hanem csak Angliában és egy angol társaság franciaországi fiókjának a gépét csak akkor szabad Franciaországban lajstromozni, ha a társaság elnöke vagy adminisztrátorainak kétharmadrésze ugyancsak francia. Mind a lajstromozási kötelezettség, mind a légi járóműnek megfelelő jelzésekkel ellátása azt a célt szolgálja, hogy a légi járómű azonossága és tulajdonosának kiléte bármikor megállapítható legyen, mert hiszen balesetnél, magánjogi kártételeknél, a vámszabályok áthágásánál, a fel- és leszállási szabályok ellenőrzésénél egyaránt szükség van arra, hogy a légi járómű hovatartozandósága pontosan meg legyen állapítható.

Ami a lajstromozás jogi jelentőségét illeti, az

egyezmény megkötése előtt már közelismerésre talált az a gondolat, hogy a légi közlekedés nemzetközi rendje érdekében a légi járműnek valamely nemzetiséghez kell tartoznia. Amint azt *Hazeltine* az 1920. évi portsmouthi légijogi kongresszusról szóló jelentésében fejtegeti, az állami légi járművek tekintetében a dolog igen egyszerű, amennyiben minden állam állami légi járműve az illető állam nemzetiségéhez tartozik; a magán légi járművek tekintetében kiemeli, hogy öt különböző álláspont merült fel. Ezek szerint a nemzetiség megállapítható volna a légi jármű készítésének helye, lajstromozásának helye, tulajdonosának lakóhelye, tulajdonosának állampolgársága, végül a repülőgép megszokott tartózkodási helye, ott-hona (port d'attaché) szerint. Ez álláspontok mindegyike mellett és ellen, bőséges érvek szólnak. Kétségtelen az, hogy a nemzetközi légi közlekedés szolgálatában álló légi járműnek csak egy nemzetisége lehet. Az egyezményben elfogadott nemzetiségi kritérium az öt álláspont közül a második, vagyis a lajstromozási hely és a negyedik, vagyis a tulajdonos állampolgársága kombinációjának látszik. A 6. és 7. cikk összehasonlításából *Hazeltine* azt következteti, hogy a légi jármű lajstromozó állama a tulajdonos állampolgárságától függ, vagyis valamely szerződő állam csak a saját nemzetiségéhez tartozó légi járműve



lajstromozhatja, a nemzetiséget pedig a tulajdonos állampolgársága, társaságnál a fennebb említett állampolgársági követelmények fennállása állapítja meg. Az egyezmény ezekkel a rendelkezéseivel lényegében a tengeri járművek lajstromozásának analógiájára helyezkedik, amellet erős nyomait mutatja az 1919. évi British Air Regulations hatásának, amelyben oly rendelkezés foglaltatik, hogy Angolországban csak oly légi jármű lajstromozható, amelynek tulajdonosa angol alattvaló vagy Angolországban székelő társaság, hacsak a kormány kivételesen máskép nem rendelkezik.

A nemzetközi légi jogrend szempontjaiból indul ki az egyezmény III. fejezete is. Az ebben a fejezetben foglalt rendelkezések szerint minden állam a kötelekébe tartozó légi járművet légjáróképességét igazoló bizonyítvánnyal köteles ellátni, a léghajó parancsnokának, a repülőgép vezetőjének, vagyis pilótájának, a mechanikusoknak és a légi jármű személyzete egyéb tagjainak a külön végrehajtási utasításokban szabályozott képesítő bizonyítványokkal és kormányhatósági engedélyekkel kell ellátva lenniök. Mindezeket a többi állam is érvényeseknek köteles tekinteni, vagyis ha például Anglia egy légi járműre nézve annak légjáróképességét megállapítja, személyzetét képesítő bizonyítvánnyal és kormányhatósági engedéllyel látja el, akkor az így közlekedő légi jármű a szerződő

többi állam területén is közlekedhetik; ha ellenben egy angliai repülőgép pilótájának képesítési bizonyítványát és kormányhatósági engedélyét például Franciaország adta meg, az egyezmény 12. cikke szerint Angliának jogában áll saját birodalmának határain belül a saját területe felett való közlekedés tekintetében nem respektálni az idegen képesítést és engedélyt. Drótnélküli távirókészülékkel nem lehet valamely légi járművet annak az államnak külön engedélye nélkül ellátni, amelynek nemzetiségéhez tartozik; vagyis például egy angol légi jármű drótnélküli távirókészülékét csak Anglia engedélyezheti. Azonfelül az ilyen készülékeket csak a légi jármű személyzetének tagjai használhatják és ezeknek erre különleges engedélyre van szükségük. Minden olyan légi járművet, amely közforgalom céljára szolgál és legalább tíz személyt képes szállítani, drótnélküli távirókészülékkel kell ellátni; ez a rendelkezés rendkívül fontos abból a szempontból is, hogy veszély esetében drótnélküli táviró útján tudja a légi jármű személyzete az utasok biztonságát vagy a mentést biztosítani. Ezt a rendelkezést a nemzetközi légügyi bizottság egyéb légi járművekre is kiterjesztheti, vagyis jogában fog állani esetleg minden légi járműre, tehát kevesebb utast szállító járműre is kötelezően elrendelni a drótnélküli távirókészülék felszerelését.



Ugyanezeket a nemzetközi légi közlekedési rend megteremtésének gondolatából eredő intézkedéseket, a rend céljának megvalósítását tartalmazza az egyezmény IV. fejezete is. Ez a fejezet az idegen államterületek felett való légi közlekedés módozatait szabályozza. Az itt foglalt rendelkezések szerint a szerződő államok minden légi járóművének jogában áll idegen ország felett megállás nélkül átrepülni. Megállás nélküli átrepülés esetében azonban köteles a légi járómű az illető állam által meghatározott útirányt követni és természetesen köteles mindannyiszor leszállani, valahányszor erre a külön függelékben szabályozott jelzések útján közrendészeti okokból parancsot kap. Minden légi járómű, amely külföldről jön, vagyis egyik országból a másikba repül, köteles, ha az illető ország jogszabályai ezt megkövetelik, az illető ország által meghatározott valamelyik repülőtérén, illetőleg léghajókikötőben leszállani. A repülőterek és légikikötők jegyzékét a nemzetközi légügyi bizottsággal kell közölni, amely azokat valamennyi szerződő állammal közli. A nemzetközi légi vonalak megállapítása az átrepült államok megegyezésének tárgyát alkotja. Minden szerződő államnak megvan az a joga, hogy a saját nemzeti légi járóművei javára saját országának két pontja közötti személy- és áruforgalomra vonatkozóan fenntartásokat és megszorítá-

sokat tegyen, amelyeket szintén közölni kell a nemzetközi légügyi bizottsággal; ha azonban az ilyen állam kötelékébe tartozó légi jármű valamely szerződő állam területére átrepül, ugyanezek a megszorítások és fenntartások a másik államban akkor is állanak reá, ha ez a másik állam idegen járművekkel szemben ily megszorításokat vagy fenntartásokat nem is tett.

Az egyezmény V. fejezete az indulásnál, az út folyamán és a leszállásnál irányadó szabályokat tartalmazza. Ezek szerint minden olyan légi jármű, amely nemzetközi légi közlekedés céljára szolgál, bizonyos okiratokkal kell, hogy felszerelve legyen. Ezek az okiratok: lajstromozási bizonyítvány, a légjáróképességet igazoló bizonyítvány, a parancsnokok, pilóták és a személyzet egyéb tagjainak bizonyítványai és engedélyei, a szállított személyek, utasok névsora, ha árukat szállít, az ezekre vonatkozó fuvarlevelek, leszállási napló és a drótnélküli távirókészülékkel felszerelt járműnek erre vonatkozó engedélye. Az egyezmény a teherárúszállítást közelebbről nem szabályozza. Annymra még nem haladt a légi fuvarozás ügye, hogy az áruk szállításában egyetemes szabályozás lépjen előtérbe, mint a nemzetközi vasúti fuvarozásnál, ahol az árú a szerződő államok területén közvetlen fuvarlevéllel halad. Későbbi egyezmény feladata



lehet a nemzetközi légi árúfuvarozás intézményes kiépítése. A leszállási naplót két évig meg kell őrizni. A légi járómű felszállásánál és leszállásánál az illető ország hatóságai minden esetben jogosultak a légi járómű megvizsgálására és a megkívánt iratok ellenőrzésére; a szerződő államok repülőterei és léghajókikötői, amennyiben közforgalom céljára szolgálnak, vagyis ha díjfizetés ellenében a nemzeti légi járóművek közforgalma céljára szolgálnak, ugyanazokkal a feltételekkel nyitva állanak a többi szerződő állam légi járóművei előtt is és ezeken a repülőtereken és léghajókikötőkben a leszállás és tartózkodás tarifája tekintetében nem szabad különbséget tenni a nemzeti és valamely más szerződő államhoz tartozó légi járóművek között. A szerződő államok kötelezik magukat arra, hogy a külön függelékben megszabott légtéri szabályokhoz mindig alkalmazkodnak és az egyes szerződő államok kötelezik magukat arra is, hogy a légtéri szabályokat megszegő légi járóműveket üldözik és megbüntetik.

A VI. fejezet a szállításból kizárt dolgok körét szabályozza. Tilos a nemzetközi légi forgalomban robbanóanyagokat, fegyvereket, lőszereket szállítani; minden állam megtilthatja vagy különleges szabályozás alá veheti a fényképezőkészülékek szállítását vagy használatát, a különleges szabályozást a nemzetközi

légügyi bizottságnak azonnal tudomására kell hozni. A szerződő államok tehát a lefotografálható titkukat nem adják ki egymásnak. Minden államnak megvan az a joga, hogy ezeken az árucikkeken felül más árúk szállítását is korlátozza, de ezt is tudomására kell adni a többi szerződő állam értesítése végett a nemzetközi légügyi bizottságnak és az ilyen egyéb árúkra történő megszorítások egyenlően alkalmazandók mind a nemzeti, mind a külföldi légi járóművekre.

A VII. fejezet a légi járóműveket a szerint osztályozza, amint jellegük szerint államiak vagy magánjáróművek. Állami légi járóműnek tekinti az egyezmény a hadi légi járóműveket, valamint a kizárólag állami szolgálatra, postai, vám vagy rendőrségi szolgálatra alkalmazott járóműveket. Minden egyéb járóművet az egyezmény magán légi járóműnek tekint, sőt magán légi járóműnek tekinti az államnak mindazokat a nem hadi célokra szolgáló légi járóműveit is, amelyek nem a felsorolt szolgálatokat teljesítik és ezekre a magán légi járóművekre általában a konvenció rendelkezéseinek alkalmazását szabja meg. Hadi légi járóműnek az egyezmény azt a légi járóművet tekinti, amely valamely erre a célra kirendelt katonai személy parancsnoksága alatt áll. Itt meg kell jegyezni, hogy ezt a definíciót utólag úgylátszik a szerződő államok sem találták elegendőnek, mert a mi repülőgépgyártási



tilalmunk megszüntetésének elrendelését az ántánt többek között azzal az indokolással is késleltette, hogy előbb még meg kell állapítani, hogy mi a különbség a hadi és kereskedelmi légi járómű között. A hadi légi járóművekre nézve az egyezmény azt a rendelkezést tartalmazza, hogy a szerződő államok hadi légi járóműveinek nem szabad más állam területe felett közlekedniök vagy ott leszállaniök, hacsak erre különös felhatalmazásuk nincs; a 33. cikk szerint az államok egymás között szerződéssel fogják meghatározni, hogy milyen esetekben jogosultak vámügyi és rendőri légi járóművek a határaik átlépésére.

Az egyezmény a nemzetközi légi közlekedés egységesítése érdekében nemzetközi légügyi bizottság néven állandó bizottságot szervezett, amely a 34. cikk szerint a népszövetségnek van alárendelve, két-két képviselője van benne az Egyesült Államoknak, Franciaországnak, Olaszországnak, Japánnak, Nagy-Britanniának, a többi szerződő állam mindegyikének egy-egy képviselője van. A szavazás módját már fennebb érintettük. A légügyi bizottság maga állapítja meg az intern szabályait és üléselésének helyeit, az első összejövetelt a francia kormány fogja összehívni, mihelyt a szerződő államok legnagyobb része ratifikálta már az egyezményt. A bizottság feladatait is körvonalazza az egyezmény; hivatása körébe tartozik

a konvenció javítását vagy módosítását célzó javaslatok megtárgyalása és előkészítése, az egyezményben hatáskörébe utalt teendők teljesítése, az egyezmény mellett kiadott függelékek szükségyszerű módosítása, a nemzetközi légi közlekedésre vonatkozó adatok, információk összegyűjtése és a szerződő államokkal közlése, ugyan-csak összegyűjtése és közlése a drótnélküli táviróra vonatkozó és a meteorológiai adatoknak, amelyek a légi közlekedésben értékesíthetők, légi közlekedési térképek kiadása, a légügyi kérdésekben vélemény nyilvánítása, ha egyes államok valamelyik kérdést vitássá teszik. A nemzetközi légügyi bizottságnak az egyezmény cikkeire vonatkozó módosítási javaslatai csak akkor közölhetők a szerződő államokkal elfogadás végett, ha az összes szavazatok kétharmadrésze támogatja, az egyezmény módosításai azonban csak akkor léphetnek életbe, ha a szerződő államok a módosításokat elfogadják. Viszont az egyezmény függelékeinek módosítására vonatkozó jogkör nem az egyes államoké, illetve az összes szerződő államoké, hanem ez a jogkör a nemzetközi légügyi bizottságot illeti meg, de csak akkor módosíthatja a függelékeket, ha a szavazatok háromnegyed része ezt kívánatosnak jelzi és az ilyen módosítás csak akkor lép életbe, amikor azt a bizottság az összes szerződő államoknak tudomására adta. A bizottság szervezési és működési költségeit



a szerződő államok szavazati joguk arányában fogják viselni.

Az egyezmény IX. fejezetében az egyes szerződő államok kötelezték magukat arra, hogy amennyiben reájuk vonatkoznak, a nemzetközi légi közlekedés kifejlesztése érdekében azzal is közreműködnek, hogy gyűjtik az éghajlati adatokat, a levegőjárásra vonatkozó megfigyeléseiket, az egyébként szükséges statisztikai adatokat és elősegítik az egységesített légügyi térképek és légi közlekedési egységes jelzési szabályok kidolgozását, valamint tevékenyen közreműködnek a szükséges drótnélküli táviróállomások létesítésében és a drótnélküli táviró szabályozásának egységesítésében. Külön egyezmények körébe utalja a párisi egyezmény a légi forgalommal összefüggő vámokra vonatkozó intézkedéseket, és helyütt külön is kiemeli az egyezmény, hogy a szerződő államok az egyezménnyel nem szabályozott kérdésekben, természetesen az egyezmény szellemében, szabad megegyezéseket köthetnek, így különösen a vámügy, rendőri szolgálat és posta tekintetében, de a vonatkozó megállapodásokat az egyes államok kötelesek haladéktalanul közölni a nemzetközi légügyi bizottsággal, amely azokat a többi szerződő állam tudomására hozza.

Az egyezmény 37. cikke azt a kérdést szabályozza, mi történik abban az esetben, ha két vagy több

szerződő állam között az egyezmény értelmezése körül viták merülnek fel, nevezetesen a vitákat a népszövetség által létesítendő állandó nemzetközi bíróság hatáskörébe utalja, ennek megszervezéseig pedig egy választott bíróság hatáskörébe, amely választott bíróság szervezetét is megállapítja az egyezmény. Viszont az egyezmény függelékeinek értelmezésénél felmerülő nézeteltéréseket a nemzetközi légügyi bizottság fogja elbírálni. A függelékekre külön is hangsúlyozza a 39. cikk, hogy ugyanolyan hatályuk van és ugyanakkor lépnek életbe, mint az egyezmény rendelkezései. A konvenciót 1922. évi január hó elseje előtt nem lehetett felmondani. Az egyezmény alkotásánál, az 1919. évi október hó 13-án történt aláírásakor a szerződő hatalmak bizonyára nem gondoltak arra, hogy a életbelépéshez szükséges ratifikálás minden országban 1922. január elseje előtt még meg sem fog történni. Az egyezmény 43. cikke az életbelépésre nézve azt a rendelkezést tartalmazza, hogy az egyezmény *az egyes szerződő hatalmakra nézve* a ratifikálás után negyven nap múlva lép életbe; a ratifikálás megtörténtét az egyes szerződő államok a francia kormánnyal közlik, amely a többi államot értesíti.

Ami az egyezmény jogi jelentőségét illeti, a nemzetközi jogfejlődésben kétségtelen előrehaladást mutat annyiban, amennyiben a légi közlekedést a szabályozat-



lanság köréből a nemzetközi szabályozás körébe vonja és ez a gondolat minden elismerést megérdemelne, ha az egyezmény szelleme az emberi szolidaritás minden követelményét figyelembe venné, ha az emberiségnek közös jogokat és szabadságokat adna és nem hallgattatná el benne a jog szavát a politikai gyűlölet, a békében is folytatódó bellum omnium contra omnes.

Az egyezmény a légi jog évtizedes küzdelmei után kétségtelenül jelentékeny haladást tesz, bár a haladás nemesebb és nagyobb súlyú lett volna, ha a háború nem jött volna közbe és a jog mezejére is nem vonult volna be az elzárkózás szelleme. Amikor 1918-ban a közép-európai hatalmak és Svédország Budapesten értekezletre gyűltek egybe, ennek a konferenciának értékes alkotása egy nemzetközi egyezmény-tervezet volt, amely teljesen mentes volt attól, hogy valamely állam résztvett-e és milyen szerepben a világháborúban. Ha ezzel a tervezettel összevetjük vagy akár a Nemzetközi Jogi Egyesület 1913. évi madridi kongresszusán megnyilvánult szellemmel is a párisi légi jogi egyezmény szellemét, alig találunk a párisi egyezményen annyi dicsérni valót, mint Hazeltine, a cambridgei egyetem tudós professzora, aki a párisi egyezményt méltató portsmouthi referátájában (International Law Association, 1920.) szó szerint azt mondja, hogy az egyezménnyel a békebeli nemzetközi légi jog

alapjai le vannak rakva. Hazeltine túlságosan nagyra értékeli a párisi egyezményt. Kétségtelen, hogy az egyezmény nagy érdeme, hogy végre állást foglalt abban a kérdésben, vajjon a légi jog vezérlő motivuma a légi szuverenitás vagy a légi szabadság legyen-e. Tudjuk, hogy az 1910. évi párisi konferencia egyezmény-tervezete még nem tudott végső elhatározásra jutni abban a kérdésben, vajjon mi helyesebb, ha abból indul ki a nemzetközi törvényhozás, hogy a levegő szabad, mint a tenger, vagy pedig, ha kiinduló alapul azt veszi, hogy a levegő nem szabad, hanem az államok légi szuverenitása alatt áll, amely szuverenitást csak a telektulajdonos joga korlátozza annyiban, amennyiben a tulajdonjogból folyó rendelkezési jog a területe felett levő levegőre is kiterjed addig a határig, ameddig a rendelkezés még az ő érdekében áll. A párisi egyezmény annyiban nagy erővel vitte előre a rendezést, hogy a két álláspont között választott és az államok légi szuverenitásának elvéből indult ki. Hazeltine erre azt mondja, hogy a háború bizonyította be hogy a szuverenitást *usque ad coelum* fenn kell tartani. Szomorú jogászok indok. De szerencsére van több indok is, ami az erre az alapra való helyezkedést célszerűbbé teszi.

A szuverenitást illetően ki kell emelnünk, hogy bár az egyezmény a légi szabadság elvét kiküszöböli,



a szuverenitás korlátjairól is gondoskodik. Az államok szuverenitását elsősorban az ellensúlyozza, hogy az egyezményben területeik átrepülését, esetleges útiránykényszer mellett, megengedték, sőt az egyezmény 18., 24. és 25. cikkeinek összetevéséből Hazeltime következtetés útján azt is megállapítja, hogy a leszállási jogról is lehet szó, nemcsak az átrepülési jogról, csak a leszállási jogra nézve a nemzeti törvényhozás szabályozó jogkörét nem érinti az egyezmény és egyúttal kiemeli, hogy a nemzeti törvényhozási jogkör ebben a tekintetben nemzetközi egységesítésre szorulna. A szuverenitásnak ellensúlyozója ugyan, hogy az államok ebben az egyezményben ebből egymásnak sok mindent ajándékba adtak, viszont az egyezményből való kilépésük és erre az esetre levegőjük elzárhatása, amely az egyezményben biztosított, módot szolgáltat arra, hogy teljes szuverenitásukat visszaszerezzék. A szuverenitást továbbá háború esetére a 38. cikkben fenntartották maguknak a szerződő államok, mert háború esetében az nem kötelező. Adós maradt tehát az egyezmény a légi közlekedésnek háború esetére szabályozásával és bizonyára nem ok nélkül maradt adós, a szerződő győztes államok az elmúlt háború és a jövő világháború eme legrettenetesebb fegyverének használatában alig akarják magukat még jogszabályokkal korlátoztatni. Amíg tehát egyrésről

a szerződő államok egymásnak csak ideiglenes jogokat adnak, mert az egyezményből való kilépésük jogát fenntartották, addig másrészt érdeme az egyezménynek, hogy a 2. cikk. 2. bekezdése kifejezett egyenlőséget teremt a szerződő államok jogait illetőleg annyiban, hogy a más szerződő államok légi járóműveinek közlekedési jogában nemzetiségi megkülönböztetést nem lehet tenni.

Kétségtelen érdeme az egyezménynek az is, hogy annak tételes szabályozásával, hogy a nemzetközi légi forgalomban a légi járóműveknek a szerződő államok valamelyikének nemzetiségéhez kell tartozniuk és így a tulajdonos nemzetisége szerint saját államuk regisztrálásához fűzte a járóművek közlekedhetését, alkalmas lesz a légi közlekedésben a rendet megteremteni.

De ezeknél sokkal több érdeme nincs a párisi egyezménynek. Lehet-e a légi közlekedés szabadságát, a vele kapcsolatos jogok és kötelezettség egyenlőségét megalósító nemzetközi törvénykönyvnek tekinteni egy olyan egyezményt, amely egyetlen hatalmi csoport különleges érdekeit szolgálja s amely már két évvel az egyezmény megkötése után önzéséből (l. az 5. cikk módosítását) engedni volt kénytelen. Mennyivel értékesebb lett volna ez az egyezmény, ha a gyűlölet kitiltó szakaszai helyett pl. több teret enged a keres-



kedelmi jog világfejlődése előmozdításának azzal, hogy a légi úton történő személy- és árúfuvarozás vagy a légi közlekedési kártérítési jog részletes szabályait megalkotja és ha így ez a nemzetközi egyezmény a világkereskedelem, a világipar érdekében, a forgalom egységes és zavartalan lebonyolításának szemszögéből kiindulva ezeket a fontos kérdéseket hasonló gondos rendezésben részelteti, mint például a berni nemzetközi vasúti egyezmény a nemzetközi vasúti áruszállítás tekintetében. Ha ezeknek a szabályozásoknak megalkotását vagy legalább általános elveinek leszegését tette volna az egyezmény a feladatává, mindenesetre az emberiségre üdvösebb munkát végzett volna.

Hogy az egyezmény a világ közgazdasága és az általános légi forgalom szempontjából épen a benne foglalt kirekesztő tendencia mellett alig fog különösebb vonzó erőt gyakorolni sok államra, mutatja, hogy az északi államok abba nem léptek be, sőt egymás között külön egyezményeket kötnek. Észak-Európa és Közép-Európa nélkül mi lesz az értéke ennek a nemzetközi törvénykönyvnek, melynek legfőbb rendelkezései a féltékenység alól nem tudták magukat kivonni?

Hazeltine említett előadásában csodálatának ad kifejezést, mily nagy haladást tett az emberiség a repülőgép és léghajó, valamint a nem fémvezetékes távíró megteremtésével. Valóban csodálatos haladás.

A repülőgép, léghajó és a nem fémvezetékes táviró át fogja alakítani a világot és pedig nemcsak háborúját, hanem békéjét is, nyugodt, csöndes életét is, ez a század a világgözlekedés, a világipar, a világkereskedelem és általában a világkultúra fejlődésében sokat várhat még a levegőtől. Eddig azt hittük, hogy az igazi kincsek, a gyémánt, az arany, a szén stb. a föld alatt vannak, pedig a legnagyobb kincs, a világ evolúciója ott fenn van a levegőben.

Sajnos, ellenségeink gondoskodtak arról, hogy a legyőzött államok a békeszerződésben statuált időpont, vagyis az 1923. évi január elseje után se jussanak légi szuverenitásuk teljes birtokába. Azon a címen, hogy a békeszerződés a hadsereg repülőszolgálatát eltiltotta, a német repülőtilalomnak az 1922. évi május hóban bekövetkezett megszüntetésénél az ántánthatalmak Németország polgári légi forgalmát olyan korlátozásokhoz kötötték, amelyek nyilván elárulják, hogy a légi szuverenitást a jövőre nézve nagymértékben korlátozni akarják. Nevezetesen a repülőgép tárgyi minőségébe kötnek bele és a németek tekintetében, valamint utóbb a nagykövetek tanácsa a békeszerződést túllépve, Magyarország tekintetében is megállapította már azt, hogy milyen repülőgépekkel szabad polgári légi forgalmat fenntartaniok és érdekes megemlíteni, hogy a polgári gépek emelkedésének felső határát



teljes megterhelés mellett legfeljebb 4,000 méterben szabták meg, a motor maximális teljesítményét pedig óránkénti 170 km. sebességben. A nagy magasságban repülés eltöltása a gyakorlatban természetesen azt is eredményezi, hogy a magas régiókban repülés gyorsasága által nyújtott gazdasági előnyökről le kell mondani. Ily gazdasági előny a kevesebb üzemanyag fogyasztása is. Jellemző a tilalom megszüntetésével kapcsolatos ántántrendelkezésekre, hogy a motorokból és alkatrészekből csak annyit szabad raktáron tartani, amennyi a polgári forgalomhoz feltétlenül szükséges, ami tehát lehetetlenné teszi a motoripar szabad fejlődését. Mindezekonfelül pl. a Német birodalomba egy felügyelőbizottságot küldenek, amely a versaillesi békeszerződés idevonatkozó katonai rendelkezéseit és a most érintett rendelkezéseket lesz hivatva állandóan ellenőrizni.

Igaza van az egyezmény kommentátorának, Lychlama A. Nyeholtnak (portsmouthi konferencia), aki a párisi légijogi egyezményt a békeszerződések függelékének tartja. Ez mindent megmagyaráz.

## VI.

**A légi közlekedés magyar jogszabályai és a főbb  
külföldi törvények rendelkezései.**

Az 1922/23. költségvetési év első hat hónapjában viselendő közterhekről és fedezendő állami kiadásokról szóló 1922. évi XVII. tc. 30. §-a felhatalmazta a kormányt, hogy a légi közlekedésre vonatkozó s ezzel kapcsolatos jogszabályokat a törvényhozás rendelkezéséig ideiglenesen rendeleti úton megalkothassa.

Ez a felhatalmazás tehát nem csupán a szorosan vett légi közlekedési jogszabályok megalkotására adott felhatalmazást, hanem a *kapcsolatos* jogszabályok megalkotására is. Ilyen kapcsolatos jogszabályok a postára, táviróra, távbeszélőre, a villamos jelzőkre, a nem fémvezetékes (rádió) berendezésekre vonatkozó rendelkezések, a légi fuvarozás jogának, a kisajátítási és ezzel kapcsolatos rendelkezések megalkotására, a baleseti kártérítési jog szabályozására stb. vonatkozó rendelkezések.

A felhatalmazás alapján a m. kir. minisztérium a légi közlekedésről szóló 10,270/1922. M. E. számú rendeletet (Lkr.) bocsátotta ki, mely a Budapesti Közlönynek 1922. évi december hó 19-én megjelent 290. számában nyert kihirdetést s ugyanezen a napon lépett életbe.



Ezt a rendeletet követték a rendelet 31. §-ában kapott felhatalmazásra tekintettel kibocsátott következő rendeletek: a tilalmi övezetek megállapításáról szóló 45,332/XI. 1923. számú rendelet (Budapesti Közlöny 1923. évi április hó 15-én megjelent 85. száma), — a Magyarországon lajstromozott légi járműveken alkalmazandó jelzésekről szóló 45,340/1923. K. M. számú rendelet (Budapesti Közlöny 1923. évi május hó 3-án megjelent 100. száma), — a légi járművön vezető, kezelő és egyéb szakszolgálatot teljesítő személyek szakképzettségének megszerzéséről és szakszolgálatuk ellátásának engedélyezéséről szóló 45,975/1923. XI. K. M. számú rendelet (Budapesti Közlöny 1923. évi október hó 7. napján megjelent 227. száma), — a légi közlekedésről szóló rendelet módosítása és kiegészítése tárgyában 1,630/1924. M. E. szám, — a légi járművek bejelentése, nyilvántartása, alkalmasságának megállapítása, lajstromozásuk, kísérő irataik és a kapcsolatos rendelkezések tárgyában 46,402/XI. 1923. K. M. szám, — a repülőtérré, lég-hajókikötőre és vízi repülőállomásra fennálló és a kapcsolatos rendelkezések végrehajtása tárgyában (repülőtér-rendtartás) 45,264/1933. K. M. szám, — a légi forgalomban megszabott jelzési, kitérési és egyéb közlekedési szabályok tárgyában 45,396/XI. 1924. szám, — a külföldi légi járművek közlekedése tár-

gyában 45,332/1924. K. M. XI. szám alatt kibocsátott rendeletek (az utóbbi öt rendelet kihirdetése a Budapesti Közlöny 1924. évi március hó 15. napján megjelent 63. számában történt meg).

A most idézett rendeletek a magyarországi légi közlekedés közigazgatási rendjét megteremtették, azonfelül felölelik a légi magánjog, légi közjog, légi fuvarozási jog és légi büntetőjog legfőbb kérdéseit is.

Ügyszólván világszerte megindult már az elmúlt években a légi közlekedés szabályozásának kodifikátorius munkálata. Németország, Anglia, Franciaország, Svájc, Olaszország, Spanyolország, Német-Ausztria, a skandináv államok, a keleti országok ép úgy, mint Amerika államai törvényhozási vagy rendeleti úton sorban rendezték már a légi közlekedéssel összefüggő kérdéseket.

Az elmúlt világháború a légi járművek alkotását óriási lendülettel vitte előre. A háború elmúltával mind erősebben lépett előtérbe az a gondolat, hogy a légi járműveket a polgári légi forgalom szolgálatába állítsák és az addig hadviselésre használt repülőgépet és léghajót a közgazdasági evolúció tényezőivé tegyék.

Akié a levegő, azé a jövőendő közgazdasági világhatalma. Az a légi jármű, amely ma drótnélküli telefonnal és táviróval felszerelve már húsz és ennél több utast is szállít, tegnap még elképzelhetetlen gyorsasággal és a statisztikai adatok szerint elenyésző ve-



szélylyel, rövidesen a fuvarozásnak olyan kardinális tényezőjévé válhat világszerte, amely veszedelmes versenytársa lesz a vasútnak és az automobilnak.

A győztes nagy nemzetek egymás közötti és gyarmatbirodalmaikkal való összeköttetésükre százával használják már fel a légi járműveket.

A repülőgépipar technikai haladása mellett, amikor már repülőtér nélkül helyből felszálló, valamint motor nélkül repülő járművekkel kezdenek kísérletezni, a repülés világgazdasági fontossága rohamosan lép a homloktérbe.

Ennek fontosságát mi is éreztük, de a munkától a trianoni békeszerződés évekre elűtött bennünket. A békeszerződés tudvalevően egy időre megtiltotta még a polgári légi járművek gyártását, behozatalát és kivitelét is, viszont az 1923. évi január hó 1. napjáig, illetőleg a népszövetség tagjai sorába felvételünkig (1922. szeptember 18.) a szövetséges és társult főhatalmak légi járművei részére kivételes jogokat biztosított.

Mindez nem zárhatta ki, hogy a jogi szabályozás tekintetében lépést ne tartsunk a többi államokkal.

Törvényhozásunk tehát a világjog fejlődésével lépést tartva, helyesen rendelkezett úgy, hogy a légi közlekedésre vonatkozó s ezzel kapcsolatos jogszabályok megalkottassanak. Lehetséges lett volna, amint azt sok külföldi állam már megtette vagy tenni készül,

ezeknek a kérdéseknek törvényhozási úton rendezése is. A légi közlekedés terén épen technikai okokból várható nagy fejlődésre tekintettel azonban célszerűbb, hogy a légi közlekedés magyar jogszabályainak megalkotása egyelőre, ideiglenesen, a rendeletalkotás jogkörében történt meg. Ugyanis a törvényt körülményesebb és bonyodalmasabb módosítani, viszont a rendeleti jogalkotás rugalmasabb és épen a légi közlekedési jog szabályozásánál üdvösnek látszik, ha az alkotott szabályok ideiglenes jellegűek, az élet, a gyakorlat próbája elé kerülnek és csak megszürt, kipróbált szabályok kerülnek azután törvénybe, amely törvényi szabályozás a jogviszonyokban mégis csak hosszabb időre nyújt stabilitást.

A légi közlekedésről szóló idézett alaprendelet beosztását követve ismertetjük a légi közlekedés magyar jogszabályait, kapcsolatban a főbb külföldi jogokkal.

### 1. Általános rendelkezések.

A magyar állam felségjoga a területe felett levő légtérre is kiterjed.

A légi közlekedés, amennyiben a 10,270/1922. M. E. számú rendelet vagy az ennek alapján kibocsátott végrehajtási rendeletek nem korlátozzák, szabad.

Az államhatalom fogalmából következik, hogy az állam hatalma területére is kiterjed s a területe



felett levő légtérre is kiterjedő anyagi felségjoga is van. Az államhatalom mint jog a politikai tudomány tanítása szerint államfenségnek, szuverenitásnak nevezetik; ebben a hatalomban a felségjogok mint az állami feladatok megvalósítására irányuló jogok és kötelességek, foglaltatnak.

A területi felségjog szabályaiból következik, hogy az állam szuverenitása a területe felett levő levegő-térre is kiterjed.

A levegő szabadságára nézve a légügy jogi irodalmában, mint fennebb kifejtettük, erősen megalapozott az az elmélet is, amely szerint a levegőnek a közlekedés tekintetében ép oly szabadnak kell lennie, mint a tengernek. A légi közlekedést szabályozó különféle nemzetek jogrendszereiben azonban ép úgy, mint az 1919. évi párisi nemzetközi légi egyezményben, ezzel szemben az az elmélet győzött, amely a levegő szabadságával szemben az állam szuverenitását a területe felett levő légtérre is megállapítja. Vannak külföldi törvények (pl. az olasz), amelyek a légi jogszabályok élére — ép úgy, mint ez a rendelet, — az állami szuverenitás elvét teszik, viszont sok külföldi jogszabály a szuverenitás kifejezett deklarációjának mellőzésével az állam szuverenitását azzal fejezi ki, hogy a légi közlekedés szabályozását, feltételeit és korlátjait az állami szabályozás körébe vonja.

A magyar jogszabály — úgy, mint a mily kifejezetten, szinte programbeszédszerűen azt az 1919. évi spanyol s az 1920. évi venezuelai jogszabályok s főként a párisi egyezmény is megteszik — a szuverenitás kifejezett deklarálása mellett a légi közlekedést mindazáltal szabadnak nyilvánítja, de csak az idézett rendelet és egyéb jogszabályok korlátai között. A légi közlekedés ily értelemben való szabadsága nem ütközik a szuverenitásba, mert az állam épen a szuverén jogai alapján engedi meg, hogy a légi közlekedés az államhatalom részéről megszabott korlátok között szabad legyen.

A légi közlekedés szabadságát ez a rendelet sok tekintetben korlátozza. Nevezetesen a légi járművekre, a légi járművek vezetésére és általában a légi járművön szükséges szakszolgálatokra, a légi jármű tartására és a légi vállalatok létesítésére, a repülőterek, léghajókikötők és egyéb berendezések létesítésére különleges feltételeket szab meg; a közlekedés módját, a szállításból kizárt tárgyakat szabályozza, tilalmi övezetek alkotását és a közlekedésre meghatározott útirány megszabását teszi lehetővé és büntető rendelkezésekkel védi a légi közlekedésnek a rendelettel megállapított szabályait.

Ami a légi szuverenitás és a telektulajdonos jogköre közötti viszonyt illeti, a mű II. részében kifej-



tetteken felül e helyütt a következőket jegyezzük meg. Magánjogunk szabályai értelmében a tulajdonos hatalmi területe a mélységben s a magasságban nem határtalan. A tulajdonjog belső erejének meg kell szűnnie ott, a hol már a tulajdonosnak nincs érdeke. A telektulajdonosnak érdekében áll, hogy telke alatt más ne ásson pincét, mert ez építési stb. érdekeit sérti. De nincs védelemre szoruló komoly érdeke, ha telke alatt egy kilométernyire alagútát csinálnak vagy ha telkén megfelelő magasságban légi jármű halad át. Az állam tehát a tulajdonos érdekkörén kívül eső légóceánnal közlekedés tekintetében szabadon rendelkezhet. A tulajdonjog egyébként sem jelent korlátlan, meg nem szorítható jogokat; a kisajátítási, vadászati, halászati, bánya-, mezőgazdasági, birtokrendező, közúti, közegészségügyi törvények az ingatlantulajdon számos megszorítását tartalmazzák. A légi jog tekintetében azonban a megszorítás nem elég; egyedül az az álláspont felel meg a közérdeknek, hogy a tulajdonjog nem jelenti azt, hogy a telektulajdonos joga usque ad coelum terjed; véget ér tehát ott, annál a határnál, ahol a telektulajdonosnak már nincs jogilag szám-bavehető érdeke. A légtérben elterülő levegő nem magántulajdon, illetőleg csak addig a határig magántulajdon, ameddig a tulajdonosnak érdeke ezt megkövetelheti.

## 2. A légi járóművekre és személyzetükre vonatkozó rendelkezések.

Légi forgalomban csak a légügyi hatóság megállapítása szerint arra alkalmas, részéről lajstromozott, magyar nemzeti jellel és egyéb szabályszerű jelzésekkel ellátott légi járómű közlekedhetik.

A légi közlekedés nemzetközi rendjének biztosítására mind a párisi nemzetközi légi egyezmény, mind egyéb külföldi légi egyezmények és belső jogszabályok szigorú feltételekhez kötik a légi járómű járatását. A légi járóművek közlekedésével összekötött közbiztonsági veszélyek nem volnának elháríthatók, ha bárki bármilyen légi járóművel szabadon közlekedhetnék. Ennek a megfontolásából indult ki a rendelet is, amikor a közlekedési feltételek alfájává azt teszi, hogy csak olyan légi járómű közlekedhetik, amely 1. a légügyi hatóság megállapítása szerint arra alkalmas, 2. ugyancsak a légügyi hatóság által lajstromozva, regisztrálva van, 3. magyar nemzeti jellel, 4. egyéb szabályszerű jelzésekkel el van látva.

Ezek szerint a külföldi légi járóműveket vagy külföldiek itthon készült légi járóműveit, hacsak nemzetközi egyezmények mást nem állapítanak meg, nálunk a belforgalom szempontjából szintén köteles a légügyi hatóság alkalmasság szempontjából megvizsgálni és



alkalmasság esetében lajstromozni, feltéve, ha a közlekedést viszonyosság hiánya nem gátolja.

A 10,270/1922. M. E. számú alaprendelet nem határozza meg a *légi járómű fogalmát*, közelebbi meghatározást a legfőbb légi járóműtipusokról a lejjebb (b. pont al.) közölt 45,396/XI. 1924. K. M. számú rendelet tartalmaz, mely szerint a repülőgép kifejezés minden közelebbi megjelölés nélkül olyan légi járóművet jelent, amely a levegőnél nehezebb és motorral van felszerelve, (szárazföldi, vízi repülőgépek, repülőcsónakok, amfibiák stb.) — a léghajó kifejezés olyan, a levegőnél könnyebb légi járóművet jelent, amely motorral is fel van szerelve, — léggömb pedig motorral fel nem szerelt, a levegőnél könnyebb légi járómű. A meghatározás tulajdonképpen a repülőtechnika evolúciója mellett nem is kívánatos, mert a holnap váratlan fejlődése a ma minden meghatározását feldöntheti. A repülőgép (a vízi repülőgép is), léghajó, sárkány, ballon, ejtőernyő, a motornélküli repülőgép, a helikopter, a pusztán meteorológiai vagy egyéb tudományos stb. célra szolgáló légi alkalmatosság mind a légi járóművek fogalmi körébe tartozik.

A légi közlekedésben a technika *mai* fejlődése mellett fő közlekedési eszköz a kormányozható léghajó és a repülőgép. A nagynevű természettudományi író, Berget Alfonz báró párisi egyetemi tanár, meghatá-

rozása szerint: a kormányozható léghajó oly készülék, melyet a levegőnek a beléje merült tárgyakra gyakorolt nyomása tart fenn s amely alkalmas mozgató-szerkezet segítségével tetszés szerint bárhova szállhat; viszont a repülés a levegőnél súlyosabb testnek, a repülőgépnek, lebegése és kormányzása a levegőben, a repülést a levegőnek a benne mozgó testre ható ellenállása teszi lehetővé, amely ellenállás érvényesül a madár repülésekor is.

A motor nélkül való repülés a jelen legújabb problémája.

A\*rendelet 41. §-a módot ad arra, hogy a kísérletezésre, személyzet nélkül felszálló, tudományos megfigyelésekre alkotott légi járművekre különleges szabályok alkottassanak; pl. van meteorológiai műszert vivő regisztráló ballon, mely a nagy magasságokba felszállva, a hőmérséklet, a légköri nedvesség, a levegő-áramlás megállapítását végző műszert visz magával stb.

a) Ami a légi jármű lajstromozását illeti, ennek jogi jelentőségét illetően a légi jog irodalmában két álláspont érvényesül. Az egyik álláspont az, hogy ennek a lajstromozásnak olyanféle jelentősége volna, mint a nyílt tengereken járó hajók lajstromozásának, amely a tengerjog nemzetközileg elismert szabályai szerint azzal jár, hogy a hajó a nyílt tengeren annak az államnak területrészt (territoire flottant) alkotja,



amelyhez a lajstromozással megadott nemzetisége alapján tartozik és amelynek lobogóját használni jogosítva van. Ez az elvi álláspont homlokegyenest ellenkezik a légi szuverenitás immár győzelemre jutott jogszabályával. Nevezetesen, minthogy a párisi nemzetközi légijogi egyezmény is kifejezetten elismeri minden államnak szuverenitását az országa területéhez tartozó levegőtérben, ezzel megdől annak a lehetősége, hogy a légi jármű a territoire flottant, vagyis az úszó területrészt mintájára lebegő, repülő területrésznek tekintessék, amelyre tehát az anyaország területi szuverenitása külföldön is kiterjedne. A szuverenitásnak a légi közlekedésben határt szab az ország levegőhatára. Mihelyt ezt a határt a légi jármű elhagyja, nyomban egy másik állam szuverenitása alá kerül, nem lehet tehát szó arról, hogy a lajstromozás a légi járművet az illető állam, vagyis a lajstromozó állam területrészévé tenné, erről legfeljebb abban az esetben lehet szó a tengerjogi szabályok analog alkalmazásával, ha a légi jármű a nyílt tenger felett elterülő levegőtérben közlekedik. Ekként nézetünk szerint csak a második álláspont állhat meg, amely a légi jármű lajstromozásának — a nyílt tenger felett repüléstől eltekintve — nem tulajdonítja azt a jogi hatást, amely a tengeri hajók lajstromozásának nyomában jár, amely második álláspont mellett a lajstromozáshoz egyéb

jogi hatások nem fűződhetnek, mint csupán forgalmi rendészeti következmények, a különféle államok légi járóműveinek egymástól való megkülönböztetésének lehetősége, annak megállapítása, illetőleg előmozdítása, hogy a légi közlekedésben ismeretlen adherenciájú légi járóművek közlekedésével kvázi kalózkodás ne fejlődhessek ki, végül, hogy megállapítható legyen a nemzetközi közlekedés elfogadott szabályai értelmében, vajjon a légi járómű a minden államnak fenntartott közigazgatási rendészeti követelményeknek és kellékeknek, mint amelyek a nemzetközi közlekedésre is kvalifikálnak, eleget tett-e. Ezeken túlmenő hatást a légi járómű lajstromozásához és nemzetiségéhez nem lehet fűzni, mert minden továbbmenő, nevezetesen közjogi joghatás statuálása egyenesen beleütköznék a szuverenitás alapelvébe, amely a magyar jogszabályoknak is alaptétele. Alig lehet tehát elfogadni a svájci Bundesratsbeschluss betreffend die Ordnung des Luftverkehrs in der Schweiz (1920. jan. 27.) második cikkének azt a rendelkezését, mely szerint valamely a nemzetközi közlekedésben közlekedő légi járóművön tartózkodók egymásközi jogviszonyai a lajstromozó ország jogszabályainak, másodsorban a svájci jognak hatálya alá tartoznak, mert ez a rendelkezés az általánosságban elfogadott és immár nemzetközi szabálynak tekinthető szuverenitás szabálya mellett



a jogviszonyok teljes összezavarására vezet s a nemzetközi magánjog fennálló szabályait sérti.

Az 1919. évi párisi nemzetközi légi jogi egyezmény tervezetének 23. cikke szerint, amely azonban később az egyezményből kimaradt, a légi járművön utazó személyek egymásközi jogviszonyaira nézve a légi jármű lajstromozási országának, vagyis hazájának jogszabályai lettek volna irányadók; az átrepült ország területe felett elkövetett bűncselekmények az átrepült ország joga szerint akkor lettek volna megítélendők, ha az a személy, aki ellen a bűncselekményt elkövették, az átrepült ország állampolgára és ha ennek az országnak a területén leszállott a légi jármű; azonfelül az átrepült ország joga fennmaradt volna mindazon cselekmények tekintetében, amelyek a közbiztonság, a katonai viszonyok és a pénzügyi vonatkozások tárgyában kibocsátott rendelkezéseket sértik, különösen a légi közlekedés tekintetében kibocsátott jogszabályokat. Mindezek a rendelkezések azonban az egyezmény végleges szövegéből kimaradtak, a nemzetközi egységesítés tehát elmaradt, *Hazeltine* szerint (International Law Association 1920. évi portsmouthi konferenciáján tartott előadás) azért, mert a szuverenitás elve (1. §.) elegendőnek mutatkozott arra, hogy feleletet adjon mindazokra a kérdésekre, amelyeket a kihagyott 23. §. tárgyalt.

A párisi egyezmény 33. cikke szerint a hadi légi járműveknek általában nem szabad más állam levegőterét átrepülniök, vagy más állam területén leszállniok és ez csak akkor van megengedve, ha erre különleges engedélyük van, különleges engedély esetében az átrepülő vagy felrepülő hadi légi jármű azt az exterritorialitást élvezi, amely az idegen hadihajót illeti meg, ez a területenkívülisége azonban kényszerleszállás esetében nincs meg. Az egyezmény szerint tehát a területenkívüliség a hadi légi járműveket is csak bizonyos esetekben illeti meg. Nem illeti meg azonban a területenkívüliség sem a magán légi járműveket, sem az egyéb, postai, vám- és rendőri szolgálatot teljesítő állami légi járműveket sem. Az egyezménynek ezekből a rendelkezéseiből világosan folyik tehát, hogy a légi közlekedésben nem uralkodik a tengerjognak az a szabálya, amely szerint a hajó a nyílt tengereken annak az államnak területrésze, amelyhez nemzetiségénél fogva tartozik, nem tekintetők tehát az idegen területen közlekedő nem hadi légi járművek hazájuk általános joghatósága alatt állóknak és a párisi egyezmény 1. cikkében kimondott, az egyes államokat levegőterükben megillető teljes és kizárólagos uralom elve mellett legfeljebb azt lehet mondani, hogy a tengerjogi elvek általánosságban legfeljebb addig fogadhatók el, ameddig az idegen



vizeken haladó vagy tartózkodó hajók jogáról van szó, amely esetben a hajók a tartózkodás tartamáig az illető állam joghatóságának vannak alávetve.

Az 1919. évi belga légi közlekedési törvény 6. cikke szerint a belga lajstromba bejegyzés a légi járművet belga nemzetiségűvé teszi és a belga légi jármű közlekedése alatt a rajta tartózkodók jogviszonyai tekintetében a belga jogszabályokat kell alkalmazni. Ez az elv nem egyezik meg az egyezmény kifejtett szabályaival.

Álláspontunk szerint pl. a Magyarországon lajstromozott, tehát magyar nemzetiségű légi jármű külföldi közlekedésében, éppen mert minden állam szuverén a maga levegőterében, idegen jogterületen jár. Az idegen jogterületen kötött vagy teljesítendő vagy általában idegen alattvalókat érintő ügyletekben a nemzetközi magánjog általános megállapításai egyaránt állanak a légi közlekedésre is. Nem osztozunk abban a nézetben (l. *Friedrich*, Grundzüge des Völkerrechts, Lipcse, 1915., 83. lap), hogy a légi jármű az idegen állam területén közlekedés közben nem állana az idegen állam területi felségjoga alatt, hanem a tengeri hajó mintájára a lobogó joga alatt állana. Ez a nézet a tengerjog elveit terjeszti ki a levegőterre. Úgyde már a premissza is helytelen: a nyílt tengeren ugyanis nincs állami szuverenitás (a hadihajókat kivéve)

s itt a lobogó joga az egyetlen okosan alkalmazható jog, míg a levegőtér állami szuverenitások láncolata alatt áll s a szuverenitás jogi természete nem tűri el a lobogó jogának, vagy a légi járóműveknél a nemzeti-ségnek olyan értelmezését, hogy a légi járómű minden-hova hazája jogát viszi el. A nemzetközi légi jog irodalmában ebben a kérdésben mutatkozó elvi ellen-téteknek az újabb nemzetközi tételes jogszabályok nyomán el kell simulniok. De kétségtelen, hogy ezek a kérdések, a mint arra *Zitelmann* is (*Internationales Privatrecht*, 1914., I. k., 188—189. lap) reámutat, a nemzetközi magánjogi kérdések megoldandó csoport-jába tartoznak. Nálunk *Strasser Albert* (*Nemzetközi jogi értekezések*, 1917., 18. lap) az idegen állam területe felett lebegő légi járóművön keletkezett jog-vizonyok tekintetében az alatt elterülő állam jogának alkalmazása mellett foglal állást.

A légi jog irodalmában felmerült az a gondolat is (l. *Strasser Albert*: *Nemzetközi jogi értekezések*, 1917., 17. lap), hogy a légi járóműre szerződéses és végrehajtási zálogjog kizáróan a lajstromba feljegyzés útján szereztessék. *A. Meyer* viszont azt javasolta, hogy a tengerjog mintájára a légi járóműre s rako-mányára a segélyből, mentésből keletkezett kárösszeg erelyéig harmadik személy javára törvényes zálogjog biztosíttassék. Ezek a gondolatok ma még nem



forrottak ki a nemzetközi légi jogban.

b) A magyar nemzeti jelet s az egyéb szabályszerű jelzéseket illetően a 45,340/1923. K. M. számú rendelet (Budapesti Közlöny 1923. évi május hó 3-án megjelent 100. száma) a következő rendelkezéseket tartalmazza:

1. §. Minden lajstromozott légi járómű 5 (öt) latin nagybetűből álló betűcsoporttal jelölendő meg, amely betűcsoportnak alsó betűje a magyar nemzeti jel: „H”.

2. §. A nemzeti jel után következő 4 (négy) betűből álló csoport a lajstromozási jel, amelynek első betűje: „M”. A lajstromozási jel következő három betűjét a légi járómű lajstromozása alkalmával a légügyi hatóság állapítja meg.

A megállapított lajstromozási jelt a légi járómű állandóan megtartja.

Az egyszer megállapított lajstromozási jel más légi járóműre mindaddig ki nem adható, amíg az a légi járómű, amelyre előzőleg kiadott, a magyar légi járóművek lajstromából ki nem töröltetett.

3. §. Az öt betű együttvéve a légi járómű ismertető jele, amely a légi járómű megjelöléséül és egyszersmind a nem fémvezetékes (rádió) szolgálatban az illető légi járómű hívójelül szolgál.

4. §. Minden lajstromozott légi járómű törzsén, gondolóján, illetve kosarán jól látható helyen egy a légügyi hatóság által kiadott és annak bélyegzőjével ellátott 12×7 cm. nagyságú lemeztábla alkalmazandó.

Ezen az igazoló táblán a légi járómű tulajdonosának neve és lakhelye, valamint a légi járómű ismertető jele tűntetendő fel.

5. §. Az ismertető jelt és az igazoló táblát eltakarni, bármi módon olvashatatlanná tenni vagy az ismertető jel elhelyezésére szánt géprészeket a megszabott jelzéseken felül más jelzést alkalmazni tilos.

6. §. A magyar nemzeti és lajstromozási jelek fehér alapon fekete betűkkel festendők a légi járóművekre és pedig:

a) A repülőgépeken az alsó szárny, illetve szárnypár alsó és felső szárny, illetve szárnypár felső felületére, egyfedelűeknél pedig a szárny, illetve szárnypár mindkét felületére átmenőleg olyképen, hogy az egymástól kötőjellel elválasztott nemzeti jel és lajstromozási jel „M” betűje az egyik oldalon, a lajstromozási jel többi három betűje pedig a másik oldalon legyen és a betűk feje a repülés irányába essék.

Ugyanezek a jelzések festendők a repülőgép törzsének mindkét oldalára, azonban olyképen, hogy a törzsön alkalmazott betűk a vízszintes irányban haladó gépen a földhöz merőleges irányban álljanak. Ha a repülőgépnek törzse nincs, úgy az ismertető jelek a pilótaülésnek mind a két oldalán alkalmazandók.

Az alsó szárny, illetve szárnypár alsó oldalára az ismertető jel fekete alapon fehér betűkkel is alkalmazható, amennyiben ez a célnak jobban megfelel.

b) Léghajókon a nemzeti és lajstromozási jelek a legnagyobb keresztmetszet mindkét oldalán és ezen ismertető jelektől, egyenlő távolságban a burok tetején alkalmazandók olyképen, hogy a burok oldalán levő ismertető jelek úgy alulról, mint oldalról is jól olvashatók legyenek, a burok tetején alkalmazott ismertető jel betűinek feje pedig a léghajó orrának irányába essék.

c) Léggömbök burkolatán az ismertető jel két oldalt alkalmazandó oly módon, hogy a jelek úgy oldalról, mint a földről is jól olvashatók legyenek.

7. §. Repülőgépeken a nemzeti jel „H” a repülőgép oldalkormányának mindkét oldalára, illetve ha a repülőgépnek több oldalkormányja van, úgy a szélső jobb oldalkormány jobb oldalára, mint a szélső bal oldalkormány bal oldalára önállóan, tehát a lajstromozási jel mellőzésével festendő rá.

8. §. A léghajókon a nemzeti jel „H” ugyanúgy alkalmazandó, mint a repülőgépeken.

9. §. A léggömböknél a nemzeti jel „H” a léggömb kosarának oldalfalaira és aljára is alkalmazandó.

10. §. Repülőgépeken:

a) A szárnyakon alkalmazott betűk nagysága a szárny szélesség negyötödének feleljen meg.



b) A törzsön, illetve a pilótaülésen alkalmazott betűk nagysága a törzs, illetve a pilótaülés ama legkeskenyebb részének négyötödét képezze, amelyen a betűk alkalmazva vannak.

c) Az oldalkormányon alkalmazott nemzeti jel oly nagy legyen, amily nagy az az oldalkormány méreteire való tekintettel egyáltalában lehet.

#### 11. §. Léghajókon:

a) A léghajó burkán alkalmazott betűk nagysága a legnagyobb átmérő táján mért övnek legalább tizenkettedrészét képezze.

b) A léghajók oldalkormányán alkalmazott nemzeti jel nagyságára nézve ugyanaz a meghatározás mérvadó, mint a repülőgépek oldalkormányán alkalmazott betűk nagyságára.

#### 12. §. Léggömbökön:

a) A léggömbök burkán alkalmazott betűk nagysága legalább a léggömb legnagyobb átmérője táján mért öv tizenkettedrészének;

b) a kosár falain alkalmazott nemzeti jel nagysága pedig a kosármagasság négyötödének feleljen meg.

13. §. A motoros légi járműveknél az ismertető jelként használt betűk nagyságának 2,5 m-nél nagyobbak nem kell lennie.

14. §. Minden egyes légi járműnél a betűk szélessége magasságuk kétharmadának, a betűk vastagsága pedig magasságuk egyhatodának feleljen meg.

15. §. Az egyes betűk egymástól fél betű szélességnyire alkalmazandók.

16. §. A betűk dorongírásban, fehér alapon fekete festékkel festendők. Az alsó szárny, illetve szárny pár alsó oldalára azonban fekete alapon fehér festékkel is festhetők.

17. §. A nemzeti jel és lajstromozási jel kötőjellel választandó el.

A kötőjel hossza egy betű szélességének feleljen meg.

18. §. Az állami tulajdont képező, valamint személyes és áru fuvarozást iparszerűen teljesítő (ú. n. kereskedelmi) légi járművek kivételével minden más légi jármű lajstromozási jelei aláhuzandók.

A betűk aláhuzására alkalmazott vonal vastagsága, valamint ezen vonal távolsága a betűk lábától a betűk szárvastagságával legyen egyenlő. Így a lajstromozási jel magassága az

aláhúzással együtt a nemzeti jel magasságával lesz egyenlő.

A betűk aláhúzására alkalmazott vonal színe a betűkével azonos.

19. §. A jelzések felfestéséről és karbantartásáról a légi jármű tulajdonosa köteles gondoskodni. Azokat tisztán és mindenkor jól olvasható állapotban kell tartani.

20. §. Amennyiben a jelenleg már használatban lévő repülőgépeken az előírt jelzések fenti határozmányoktól eltérő formában alkalmaztattak, indokolt esetben a tulajdonos kérelmére a kereskedelemügyi m. kir. miniszter engedélyezheti, hogy ezen jelzések legközelebbi tatarozásuk időpontjáig, de legkésőbb az 1923. év végéig jelen formájukban meghagyassanak.

21. §. Ha valamely légi jármű a magyar légi járművek lajstromából töröltetik, akkor az addig alkalmazott ismertető jeleket a tulajdonosnak haladéktalanul el kell távolítania és az igazoló táblát a légügyi hatósághoz vissza kell juttatnia.

Az ismertető jelek eltávolítása átfestéssel történik.

Ez a rendelet kihirdetése napján lép életbe.

Ezt a rendeletet kiegészíti a m. kir. kereskedelemügyi miniszter 45,396/1924. számú rendelete a légi forgalomban megszabott jelzési, kitérésí és egyéb közlekedési szabályok tárgyában, a melynek rendelkezései a következők:

## I. RÉSZ.

Légi forgalomban közlekedő légi járművekre megszabott lámpák és jelek.

### 1. Fejezet.

#### Általános rendelkezések.

1. §. Légi forgalomban közlekedő légi járműveken a Lkr. 2. §-a értelmében, a Budapesti Közlönynek 1923. évi május 3-án megjelent 100. számában kihirdetett 45,340/1923.



K. M. számú rendeletben megszabott jeleken felül még a következő fejezetekben megszabott lámpákat és jeleket kell alkalmazni.

A lámpákra vonatkozó szabályokat, bármilyen legyen is az időjárás, napnyugtától napkeltéig kell alkalmazni. Ez idő alatt más lámpát, amely a szabályszerű lámpákkal összetéveszthető, használni nem szabad.

A jelen rendeletben előforduló ez a kifejezés: „látható”, ha az lámpákra vonatkozik, azt jelenti, hogy sötét éjjel tiszta léghen látható.

A repülőgép kifejezés minden közelebbi megjelölés nélkül olyan légi járművet jelent, amely a levegőnél nehezebb és motorral van felszerelve (szárazföldi, vízi repülőgépek, repülőcsónakok, amfibiák stb.)

A léghajó kifejezés olyan, a levegőnél könnyebb légi járművet jelent, amely motorral is fel van szerelve.

Léggömb alatt olyan, a levegőnél könnyebb légi járművet kell érteni, amely motorral felszerelve nincsen.

## 2. Fejezet.

### *Repülőgépekre megszabott lámpák és jelek.*

2. §. Minden repülőgépen, amely a levegőben közlekedik, avagy a földön vagy vízen saját erejéből halad, a következő ú. n. *helyzetlámpákat* kell alkalmazni:

a) A repülőgép orrán fehér lámpa legyen akként és oly szerkezettel alkalmazva, hogy ez a haladás irányában  $220^\circ$ -nyi szögben, tehát a haladási iránytól jobbra és balra  $110^\circ$ — $110^\circ$ -nyira szakadatlanul világítson és pedig oly fényerővel, hogy legalább 8 km távolságról látható legyen. (Orrlámpa).

b) Jobboldalon zöld lámpát kell alkalmazni, amely két függőleges ernity között a haladási iránytól jobbra hátrafelé számított  $110^\circ$ -ban szakadatlanul fénnel világítson, és pedig oly fényerővel, hogy legalább is 5 km távolságról látható legyen.

c) Baloldalon vörös lámpát kell alkalmazni, amely két függőleges ernity között, a haladási iránytól balra hátrafelé számított  $110^\circ$ -ban világítson szakadatlanul fénnel és oly fényerővel, hogy legalább is 5 km távolságról látható legyen.

d) A zöld és vörös oldallámpákat a légi jármű belseje felé ernyőkkel kell ellátni akképen, hogy a lámpák fénye a másik oldalról látható ne legyen.

e) A repülőgép farán, és pedig annyira hátul, amennyire csak lehetséges, szakadatlanul világító fehér lámpa legyen elhelyezve, amely  $140^\circ$ -ban hátrafelé világít és pedig  $70^\circ$ — $70^\circ$ -ra a repülőgép hossz tengelyétől jobbra és balra. (Farlámpa).

f) Abban az esetben, ha a megkívánt egyes lámpák helyett több hasonló színűt alkalmaznak, úgy azokat akképen kell elhelyezni, hogy az egy csoportot alkotó lámpák csak egy fényforrásnak lássanak.

Abban az esetben, ha a jelen §-ban megkívánt lámpák valamelyike az útban levő repülőgépen kialszik és a hiány azonnal nem pótolható, a repülőgép köteles a legközelebbi éjjeli leszállásra berendezett repülőtéren (léghajókikötőben, vízi repülőállomáson) vagy leszállóhelyen leszállani és a hiányt pótolni.

3. §. Ha a repülőgép valamely repülőtéren (léghajókikötő, vízi repülőállomás, alkalomszerű leszállóhely) a földön szabad ég alatt oly helyen nyugszik, hogy helyzete a forgalom biztonságát veszélyeztetheti, a 2. §. rendelkezései szerint kell lámpákkal ellátni.

### 3. Fejezet.

#### *Léghajókra megszabott lámpák és jelek.*

4. §. A 2. §-ban megszabott lámpákat és jeleket a következő módosításokkal léghajókon is alkalmazni kell:

a) Léghajókon a lámpákat párosával és pedig a léghajó orrán és farán levőket egymás fölött, az oldallámpákat pedig egymás mögött a hajótest hossz tengelyével párhuzamosan kell elhelyezni.

b) A léghajó orrán és farán levő lámpapárnak mindkét lámpája egy időben legyen látható.

A lámpapárok egyes lámpái egymástól legalább 2 méter távolságra legyenek.

5. §. Ha valamely léghajó útközben kormányzóképeségét elvesztette, vagy motorjait szándékosan elállította, ezt a körülményt két egymástól legalább két méterre elhelyezett és



minden irányból legalább 3 km-ről látható vörös fényű lámpával jelzi, ezenkívül ha a léghajó mozgásban van, a 4. §. rendelkezései szerint is el kell lámpákkal, illetőleg jelekkel látni. Ugyanez áll vonatott léghajókra nézve is.

Ha azonban a léghajó mozgást nem végez (azaz ki van kötve, le van horgonyozva, vagy zátonyon fekszik), az első bekezdés szerint alkalmazott 2 vörös lámpán kívül csak az orr- és farlámpáknak szabad világítaniok.

6. §. Ha a léghajó a földhöz közel van kikötve, el kell látni lennie a 2. §. a) és e) pontjában megszabott és a 4. §. 2—4. bekezdése szerint alkalmazandó lámpákkal.

Ha a léghajó nem a földhöz közel van kikötve, akkor ezeken a lámpákon felül a léghajó kosarából legalább 5 m.-re lelógó, egymás alatt elhelyezett három lámpát alkalmaz, amelyek közül az alsó és felső fehér-, a középső pedig vörösszínű. A lámpák egymástól legalább 2 méter távolságra legyenek és oly fénnel világítsanak, amely legalább 3 km-ről látható. A tartókötélet és azt a tárgyat is, amelyen a léghajó le van horgonyozva, a 7. §. 2. bekezdése szerint kell megjelölni.

#### 4. Fejezet.

##### *Léggömbökre megszabott lámpák és jelek.*

7. §. Szabad léggömb kosarából egy legalább 3 km-ről minden irányból látható fehér lámpát kell legalább 5 méterre lelógatni.

Kötött léggömböt a 6. §. 2. bekezdésében megszabott lámpákkal kell ellátni. Ezenfelül a léggömb tartókötelésén a kosártól számított 300 méteres távközökben ugyanilyen lámpacsoportok legyenek kifüggesztve és az a tárgy is, amelyen a léggömb a földön le van horgonyozva, ugyanilyen lámpacsoporttal legyen megjelölve.

Nappal a kötött léggömb tartókötését a lámpák helyén elhelyezett kúp alakú szélzsákokkal kell ellátni. A szélzsákok nagyobbik nyílásának átmérője legalább 20 cm, hosszuk legalább 2 m. legyen és 50—50 cm-ként váltakozó fehér- és pirosszínű sávozással legyenek ellátva.

## 5. Fejezet.

*Egyéb légi járművekre megszabott lámpák és jelek.*

8. §. A 2—4. fejezetekben nem említett légi járműveken alkalmazandó lámpákra és jelekre nézve a felmerülő szükségességhez képest a légügyi hatóság intézkedik, amelynek utasítását általában minden kétes esetben ki kell kérni.

## II. RÉSZ.

### Jelzési szabályok.

#### 1. Fejezet.

*Jelzések, amelyeket légi járműről adnak.*

9. §. Légi jármű, amely éjjel repülőtérén szándékozik leszállani, leszállás előtt zöld röppentyűt lő ki, vagy zöld lámpát villogtat. Emellett a nemzetközi Morse-szabályok szerint orrlámpájával vagy rádióval saját hívójelét (45,340,1923. K. M. sz. rendelet 3. §-a) is adhatja.

10. §. Ha a légi járművet valamely esemény éjjel leszállásra kényszeríti, ezt vörös röppentyű kilövésével, vagy összes helyzetlámpáinak (2. §.) többszöri rövid villogtatásával adja tudtúl.

11. §. Ha a légi jármű akár még a levegőben, akár leszállás után bárhol veszélybe kerül és segítségre szorul, ezt a 10. §. esetén kívül akként jelzi, hogy gyorsan egymásután fehér röppentyűket lő ki.

Ezenfelül a veszélyt még a következőképen jelezheti:

a) a nemzetközi S O S jellel, amelyet optikai úton vagy nem fémvezetékes táviróval jelezhet;

b) a nemzetközi zászló-jelzőkönyv N C jelével, amely a veszélyben levők számára van megszabva;

c) négyszögű fehér zászlóval, amely fölött vagy amely alatt fekete gömb vagy valamely ahhoz hasonló tárgy van megerősítve;

d) hangjelzéssel, amely valamely hangzó készülékből szakadatlanul hallatott hangból áll.



12. §. A levegőben tartzkodó légi jármű a földről kapott bármely jeladás (13—17. §-ok) tudomásulvételét egyetlen fehér röppentyű kilövésével azonnal jelezni köteles. Éjjel ezt a jelet orrlámpája útján „megértettem“ Morse-jellel is adhatja.

Éjjel minden légi jármű, amely leszállani szándékozik és a repülőtérrel a 16. §. 2. bekezdése szerint jelzést kap, a tudomásulvétel jelet háromszor tartozik megismételni avégből, hogy a légi járművek viszonylagos magasságkülönbségüket a leszállás sorrendjének biztos eldönthetése végett egymás-közt megállapíthassák.

Ha azonban ilyen esetben a légi járművek közül valamelyiknek kényszer következtében azonnal le kell szállania, ezt a tudomásulvételt fehér röppentyűk helyett lehetőleg 3 vörös röppentyűvel jelzi.

## 2. Fejezet.

### *Jelzések, amelyeket a földről adnak.*

13. §. Ha a légijármű valamely repülőtérrel leszállásra engedélyt kér, ezt az engedélyt a repülőtér részéről zöld röppentyű kilövésével vagy zöld lámpával és amennyiben a légi jármű hívójelét adta, ennek ismétlésével is adják meg.

14. §. A repülőtér leszállási tilalmát éjjel vörös röppentyű kilövésével vagy vörös lámpával jelez.

15. §. Nappal a leszállási tilalmat a leszállási jel keresztbe fektetésével jelzik. Jelezni lehet azonban nappal is a 14. §. rendelkezése szerint.

16. §. Éjjel érkező légi járművek tájékoztatására a repülőtér fekvését szükség esetében fehér röppentyűk kilövésével jelzik.

Ha repülőtér felett egyidőben — akár nappal, akár éjjel — több légi jármű tartózkodik és feltételezhető, hogy egymásról nem tudnak, erre a körülményre a repülőtérrel a leszállás sorrendjének megtartása céljából legalább két zöld és két vörös röppentyűnek felváltva történő kilövésével vagy egymás mellett elhelyezett zöld és vörös lámpával hívják fel a légi járművek figyelmét.

17. §. A légi jármű leszállását elrendelő jelzések a következők:

a) *Nappal*: három, tíz másodpercnyi időközben tett lövés olyan lövedékkel, amely a robbanáskor fehér füstöt fejleszt.

b) *Éjjel*: három, tíz másodpercnyi időközben tett lövés olyan lövedékkel, amely robbanáskor zöld fényt ad vagy zöld csillagot szór.

Avégből, hogy valamely más légi jármű a leszállást elrendelő jelzést magára ne vonatkoztassa, szükség esetében szakadozottan felvillanó fényszórót kell arra a légi járműre irányítani, amelynek leszállását nem kívánják.

### III. RÉSZ.

#### Kitérési és egyéb közlekedési szabályok.

18. §. Repülőgép köteles mind a léghajóknak, mind a szabad és kötött léggömböknek, léghajó pedig köteles a szabad és kötött léggömböknek kitérni.

19. §. Kormányzásra képtelen léghajót az előző § rendelkezése szempontjából szabad léggömbnek kell tekinteni.

20. §. Összeütközés lehetősége fennáll, ha a légi járművek olyan helyzetbe kerülnek, hogy eredeti repülési irányaik folytatása esetében egymáshoz 200 méternél közelebb kerülnének.

Ebben az esetben a motoros légi járművek a jelen részben foglalt szabályok értelmében kitérni kötelesek.

Minden légi jármű, amely a szabályok értelmében kitérni köteles, a megfelelő irányt már jó előre vegye fel.

21. §. Ha két motoros légi jármű egymással találkozik, mindegyik jobbra tér ki.

22. §. Ha valamely légi jármű egy másiknak nyomában haladva azt meg akarja előzni, úgy ezt a műveletet jobbra köteles végezni. Semmi esetre sem szabad a megelőzést alárepüléssel végezni.



23. §. Ha két motoros légi jármű egymást keresztező irányban halad, akkor az a légi jármű köteles a másiknak kitérni, amelyik a másikat maga felől jobbról látja.

24. §. Minden légi járműnek, amely oly irányban közeledik a másikhoz, hogy saját haladási iránya amazétól  $110^{\circ}$ -nál nagyobb szög alatt tér el, vagyis a másik járműhöz viszonyítva oly helyzetben van, hogy éjjel annak oldallámpáit nem láthatja, akként kell viselkednie, mint olyan légi járműnek, amely a másikat megelőzni szándékozik. (22. §.).

A két légi járműnek egymáshoz viszonyított helyzetében bekövetkezhető semmi későbbi változás nem jogosítja fel a hátul haladó légi jármű vezetőjét arra, hogy a légi járművek irányának kereszteződésére nézve megszábot szabály (23. §.) szerint viselkedjék. A helyzet tisztázódásáig a megelőzendő járművet állandóan szemmel kell tartani.

Ha a légi jármű vezetője nem állapíthatja meg kétségtelenül, hogy az útirányban mutatkozó másik légi jármű hozzá közeledik-e vagy vele egyirányban halad-e, ilyen esetben a 22. §. szerint kell viselkednie.

25. §. Ha a jelen részben foglalt szabályok szerint két légi jármű közül csak az egyiknek kell kitérnie, a másik légi jármű eredeti irányát és sebességét tartsa meg.

Ha homályos idő vagy más okok miatt két légi jármű oly közel jutott egymáshoz, hogy az összeütközés csupán a kitérésre kötelezett légi jármű mozdulatai folytán nem kerülhető el, a másik légi jármű is köteles oly mozdulat megtételére, amely az összeütközés elkerülésére a legalkalmasabbnak mutatkozik.

26. §. Minden légi jármű, amelynek a jelen rész szabályai szerint más légi járműnek útjából ki kell térnie, amennyiben a fennforgó körülmények megengedik, köteles kerülni azt, hogy a másik légi jármű irányát annak orra előtt keresztezze.

27. §. A vízi repülőgépekre, amíg a vizen közlekednek vagy tartózkodnak, a hajózásra fennálló közlekedési és jelzési szabályokat kell alkalmazni. Semmi esetre sem lehet azonban az ilyen repülőgépeket vízi járműveknek tekinteni. Ha ilyen repülőgépek a vizen éjjel közlekednek, a 2. §-ban megszabott jelzőlámpákat alkalmazzák.

28. §. A légügyi hatóság részéről megszabott légi vonalakon (Lkr. 12. §.), amennyiben a biztonsági követelmények és egyéb körülmények megengedik, mindig az útsáv jobboldalán kell repülni.

29. §. Valamely légi jármű a földről vagy a vízről csak akkor emelkedjék fel, ha bizonyos, hogy indulásával összeütközést nem okoz.

30. §. Vizi repülőgépek elyben csak vízfelületek felett közlekedhetnek és ezeket a vízfelületeket csak oly magasságban és oly távolságra hagyhatják el, hogy motorjuk megállása esetében siklószögüknek és a szél irányának, valamint erejének figyelembevételével valamely leszállásra alkalmas vízfelületet álló motorral elérhessenek akként, hogy a víz fölé érkezés alkalmával még legalább 300 m. magasságban legyenek a víz felett.

31. §. Hidak alatt elrepülni csak elkerülhetetlen szükség esetében vagy a légügyi hatóság részéről esetről-esetre, illetőleg meghatározott feltételek mellett általában adott engedély alapján szabad.

32. §. Ha valamely légi jármű rossz látási viszonyok közé (felhő, köd, gőzök) jut, a legnagyobb óvatossággal haladjon és vegyen figyelembe minden körülményt, amely szerencsétlenséghez vezethet.

#### IV. RÉSZ.

##### Büntető rendelkezések.

33. §. Aki a jelen rendeletben megállapított közlekedési és rendőri rendelkezéseket vagy tilalmakat megszegi, amennyiben cselekménye súlyosabb vagy a Lkr. 21. §-ában már megszabott büntető rendelkezés alá nem esik, kihágást követ el és tizenöt napig terjedhető elzárással, valamint százhusz-ezer koronáig terjedhető pénzbüntetéssel büntetendő.

A Lkr. XI. címében foglalt rendelkezéseket ezekben az esetekben is alkalmazni kell.



c) A bejelentést, lajstromozást, az alkalmasság megállapítását, a kísérő iratokat stb. a m. kir. kereskedelemügyi miniszternek 46,402/XI.—1923. számú, a légi járóművek bejelentése, nyilvántartása, alkalmasságuk megállapítása, lajstromozásuk, kísérő irataik és a kapcsolatos rendelkezések tárgyában kibocsátott rendelete szabályozza, a melynek rendelkezései a következők:

## I. RÉSZ.

### Bejelentés és nyilvántartás.

#### 1. Fejezet.

##### *Bejelentés.*

1. §. Minden, akár belföldi, akár külföldi honos vagy jogi személy, ha birtokában Magyarország területén légi járómű van, köteles ezt a jelen rendelet életbelépésétől, illetőleg ha a birtokbavétel később történik, ettől számított öt napon belül mind a légügyi hatóságnak, mind pedig Budapesten a m. kir. állami rendőrség főkapitányságának, — vidéken az illetékes kerületi kapitányságnak — az I. számú függeléknek megfelelő bejelentő-lapon bejelenteni; köteles továbbá az említett hatóságoknak az ekként bejelentett adatok bármelyikében (tulajdonos, birtokos személye, lakóhelye, tárolási állomás stb.) bekövetkezett változásokat és birtoklásának bármely okból történt megszűnését is, ezeknek a körülményeknek a bekövetkezésétől számított öt napon belül a II. számú függeléknek megfelelő bejelentő-lapon bejelenteni.

Magyarország területén alkalmasszerűen tartózkodó, külföldön lajstromozott légi járóművekre az 1. bekezdés rendelkezései nem vonatkoznak.

A birtokbavétel bejelentése (I. számú függelék) fehér,

a változások bejelentése (II. számú függelék) piros színű lapokon történik.

A bejelentés megtörténtét a légügyi hatóság, illetőleg az 1. bekezdésben említett rendőrhatalóság a bejelentőlap szelvényén elismeri és a szelvényt a bejelentőnek visszaszolgáltatja.

## 2. F e j e z e t.

### *Nyilvántartás.*

2. §. A bejelentett légi járművek nyilvántartásának módjáról külön rendeletek fognak intézkedni.

## II. RÉSZ.

### **Alkalmasság megállapítása és lajstromozás.**

## 1. F e j e z e t.

### *Általános rendelkezés.*

3. §. A Lkr. 2. §-a szerint ahhoz, hogy valamely légi jármű a légi forgalomban közlekedhessék, szükséges:

a) hogy alkalmassága megállapíttassék,

b) hogy a légi jármű lajstromoztassék,

c) hogy magyar nemzeti jellel és egyéb szabályszerű jelekkel el legyen látva.

A c) pontban említett jelek tekintetében a 45,340/1923. K. M. számú rendelet intézkedik.

## 2. F e j e z e t.

### *Az alkalmasság megállapítása.*

### *Alkalmassági bizonyítvány.*

4. §. Annak megállapítását, hogy a légi jármű a légi forgalomban közlekedésre alkalmas-e, a légi jármű tulajdonosának a légügyi hatóságnál a lajstromozás előtt, illetőleg azzal egyidejűleg kérelmeznie kell.



A kérvénynek tartalmaznia kell a légi jármű tulajdonosának, illetőleg birtokosának nevét és lakását, a légi jármű rövid leírását (a típus, a tervező, a gyáros megnevezésével) és pontosan meg kell benne jelölni, hogy a légi járművet nyilvántartásra a légügyi hatóságnál mikor és milyen szám alatt jelentették be. A kérvényhez mellékelni kell a légi járművet előlről és oldalnézetben ábrázoló két-két fényképet  $6\frac{1}{2} \times 10\frac{1}{2}$  cm nagyságban.

Ha a kérelem olyan légi jármű alkalmasságának megállapítására irányul, amelynek típusa még ismeretlen, illetőleg sem a belföldön, sem a külföldön alkalmasnak még nincs ismerve, a kérvényhez a légi jármű tervrajzait, valamint a statikai számításokat is mellékelni kell.

A kérvény folytán a légügyi hatóság a légi jármű felülvizsgálatára határnapot tűz és erről a kérvényezőt értesíti.

A felülvizsgálatot a légügyi hatóság részéről kiküldött bizottság teljesíti, amely legfeljebb öt tagból áll, akik közül egyet az 1. §-ban megjelölt illetékes főkapitányság küld ki; vízi repülőgép felülvizsgálatánál a bizottság egy tagját a m. kir. vasúti és hajózási főfelügyelőség küldi ki.

A bizottság, amelynek a kérvényező minden felvilágosítást megadni köteles, eljárásában a belátása szerint legcélszerűbbnek talált módszert alkalmazza és a kérvényezőtől megkívánhatja, hogy a légi járművel a bizottság jelenlétében próbafelszállást végezzen, illetőleg végeztesen.

5. §. Az előző § szerint kiküldött bizottság a felülvizsgálatról jegyzőkönyvet készít, amelyben véleményt nyilvánít arról, hogy a légi jármű alkalmas-e és pedig minő rendeltetés szerint (sport-, személy-, áru-, postaszállítás, kiképzés stb.) a légi közlekedésre.

A jegyzőkönyvet haladéktalanul a légügyi hatóság elé kell terjeszteni.

A bizottság kiszállási költségeit — amennyiben ezek felszámításának a fennálló általános rendelkezések értelmében általában helye van — a kérvényező viseli.

6. §. A légügyi hatóság a kiküldött bizottság jelentése alapján, amelynek pótlását is elrendelheti, az alkalmasság kérdésében végérvényesen határoz. Amennyiben a légi jármű

a légi közlekedésre alkalmas, — erről a III. számú függelékben foglalt minta felhasználásával a kérvényezőnek alkalmassági bizonyítványt ad ki, amelyben a légi jármű rendeltetését is (sport-, személy-, áru-, postaszállítás, kiképzés stb.) megszabja.

7. §. Az alkalmassági bizonyítvány annak a naptári évnek végéig érvényes, amelyben kiállították. A tulajdonos ennek a határidőnek a letelte után a légi járművet légi forgalomban folytatólag csak akkor járathatja, hogyha kérelmére az alkalmassági bizonyítvány érvényét meghosszabbították.

A kérvényre és az ezt követő eljárásra nézve a 4—6. §-ok rendelkezéseit kell megfelelően a következő módosításokkal alkalmazni.

A kérvénynek nem szükséges a légi jármű leírását tartalmaznia, de mellékelni hozzá az eredeti alkalmassági bizonyítványt. A légügyi hatóság a kiküldött bizottság jelentése alapján vagy meghosszabbítja az új naptári év tartamára az alkalmassági bizonyítvány érvényét, amikor a légi járművet rendeltetés tekintetében is átminősítheti, vagy megtagadja az alkalmasság megállapítását, amely esetben az alkalmassági bizonyítvány érvényét veszti.

8. §. A légügyi hatóság a légi járművet az alkalmassági bizonyítvány érvényességének tartama alatt is alkalmasság tekintetében bármikor újból felülvizsgálhatja, ebben az esetben a légi jármű tulajdonosát újabb eljárási költség csak akkor terheli, ha a felülvizsgálat eredménye szerint a légi jármű alkalmasságában változás állott be.

A légügyi hatóság, ly esetben a légi járművet a felülvizsgálat eredményéhez képest az alkalmassági bizonyítvány érvényességének még hátralévő tartamára rendeltetés tekintetében átminősítheti és az alkalmassági bizonyítványt vissza is vonhatja.

9. §. Alkalmassági bizonyítvánnyal ellátott légi járművön teljesített minden statikai és aerodinamikai jelentőségű változtatást köteles a tulajdonos a légügyi hatóságnak bejelenteni.

A bejelentés annak az állami repülőtergondnokságnak a közvetítésével történik, amelynek körletében a légi jármű tárol.



A repülőtérgondnokság a bejelentés felterjesztése alkalmával igazolja a légi járművön teljesített változtatás megtörténtét és ha az oly természetű, amely az alkalmasság felülvizsgálatát szükségessé teszi, erre nézve javaslatot terjeszt elő.

A légügyi hatóság vagy tudomásul veszi a bejelentést, vagy pedig elrendeli a légi jármű felülvizsgálatát. Ez utóbbi esetben a légügyi hatóság a felülvizsgálat eredményéhez képest vagy fenntartja a régi alkalmassági minősítést, vagy pedig a 8. §. 2. bekezdése szerint jár el.

Valamely alkalmassági bizonyítvánnyal ellátott légi jármű megsérülése esetében a lényeges sérülésről, baleset esetében a baleset összes körülményeiről, valamint a sérülés kijavítása után ennek megtörténtéről a légi jármű járatója haladéktalanul köteles mind a légügyi hatóságnak, mind az 1. §-ban említett illetékes rendőrhathóságnak jelentést tenni. A sérülés kijavítása után a 2., 3. és 4. bekezdés szerint kell eljárni.

A légügyi hatóság a sérülés kijavítása előtt ideiglenesen megtilthatja a légi jármű közlekedését s erről az említett rendőrhathóságot is értesíti.

10. §. Az alkalmassági bizonyítványba a kiállítása után történt minden hatósági intézkedést és megállapítást is (érvényesség meghosszabbítása, átminősítés, időközi felülvizsgálat, a légi járművön végzett változtatásoknak, sérülések kijavításának tudomásulvétele stb.) pótlólag be kell jegyezni.

Az érvényét vesztt (visszavont) alkalmassági bizonyítványt a légi jármű tulajdonosa a légügyi hatósághoz, minden külön felhívás nélkül, haladéktalanul beszolgáltatni köteles.

### 3. F e j e z e t.

#### *Lajstromozás.*

11. §. A légi jármű lajstromozását a légügyi hatóságnál a légi jármű tulajdonosának kell kérnie.

A kérelem a 4. §. szerint a légi jármű alkalmasságának megállapítására irányuló kérelemmel együttesen is előterjeszthető.

Amennyiben a lajstromozásra irányuló kérelmet külön terjesztik elő, ahhoz az alkalmassági bizonyítványt (6. §.) is mellékelni kell.

12. §. Magyarországon csakis oly légi jármű lajstromozható, amelyet a magyar légügyi hatóság látott el alkalmassági bizonyítvánnyal.

Ha a külföldön tároló légi jármű bejegyzését kéri a magyar légi járművek lajstromába, a magyar légügyi hatóság a lajstromozást ideiglenesen az illetékes külföldi hatóság részéről kiállított alkalmassági bizonyítvány alapján is elrendelheti; ebben az esetben azonban a légi jármű tulajdonosa köteles a légi járműnek magyar területre érkezésétől számított 30 napon belül alkalmassági bizonyítvány kiállítását kérelmezni a magyar légügyi hatóságtól, mert ellenkező esetben a légügyi hatóság az ideiglenes lajstromozást érvényteleníti. Ez az ideiglenes lajstromozás csak egy évig érvényes.

13. §. Magyarország légi járműveinek lajstromába csakis oly légi jármű jegyezhető be, amelynek tulajdonosa vagy — ha ezek többen vannak — valamennyi tulajdonos magyar állampolgár.

Ha a tulajdonos Magyarországon bejegyzett kereskedelmi társaság, akkor a légi jármű Magyarországon abban az esetben lajstromozható, ha két tagból álló közkereseti vagy betéti társaságnál mindegyik tag, nagyobbánál a társaság tagjainak kétharmada, részvénytársaságnál és szövetkezethnél az igazgatósági tagok kétharmada magyar állampolgár.

Az 1. és 2. bekezdések rendelkezéseitől a légügyi hatóság indokolt esetben kivételesen eltérhet.

14. §. A légügyi hatóság a lajstromozásra irányuló kérelem folytán, amennyiben a kérelem teljesítésének akadálya nincs, — a légi jármű lajstromozását elrendeli és a 45,340/1923. K. M. számú rendelet figyelembevételével megállapítja a légi jármű megjelölésére szolgáló betűcsoportot (lajstromozási jel).

15. §. A lajstromozás foganatosításának módjára nézve külön fog intézkedés tétetni.

16. §. A légügyi hatóság a tulajdonost a lajstromozás teljesítéséről a lajstrom-könyv vonatkozó lapjáról készült és



hivatalból hitelesített másolat (lajstromkivonat) kézbesítésével értesíti.

A lajstromozás teljesítéséről a budapesti m. kir. állami rendőrség főkapitányságát (közlekedési alosztály) is értesíteni kell, amely azután a szükséghez képest az illetékes kerületi főkapitányságot is értesíti.

17. §. Nem lajstromozható Magyarországon oly légi jármű, amely más államban már lajstromozva van.

Ha a légügyi hatóság vagy a rendőrhatalóság tudomást szerez arról, hogy valamely nála lajstromozott légi jármű más államban is lajstromozva van, az itteni lajstromból törélsről intézkedik.

18. §. A légi jármű lajstromozott tulajdonosa a lajstrom-könyvbe bejegyzett adatok tekintetében bekövetkezett minden változást a változás megtörténtét követő nyolc napon belül a birtokában levő lajstromkivonat bemutatásával a légügyi hatóságnak bejelenteni köteles.

A légügyi hatóság a bejelentés helyességét szükség esetén felülvizsgálja és ha a bejelentést tudomásul veszi, a bejelentett változást a lajstromkönyv megfelelő lapjára és a lajstromkivonatba bejegyzi. A lajstromkivonatot ezután a tulajdonosnak visszaadja.

19. §. A légi járművet a lajstrom-könyvből törölni kell :

a) ha a légi jármű alkalmassági bizonyítványa akár azért, mert tartama lejárt, akár azért, mert érvényességének meghosszabbítását a légügyi hatóság megtagadta (7. §.), illetőleg, mert a bizonyítványt a légügyi hatóság visszavonta (8. és 9. §.), érvényét vesztesse ;

b) ha a légi jármű tulajdonosa a törlést a légügyi hatóságnál kérelmezi ;

c) ha a légi járművet — a légügyi hatóság külön engedélye nélkül — egy évet meghaladó időn át állandóan külföldön járatják vagy ott tárolják. Ezt a körülményt a tulajdonos a légügyi hatóságnak az egy év leteltével haladéktalanul bejelenteni köteles.

A törlésről a tulajdonost vagy megbízottját (a birtokost) és a m. kir. állami rendőrség főkapitányságát (közlekedési alosztály) értesíteni kell. A budapesti főkapitányság értesíti

azután a szükséghez képest az illetékes kerületi főkapitányságot is.

Az értesítés vétele után a tulajdonos (birtokos) a lajstromozási jelet (14. §.) a légi járóműről haladéktalanul eltávolítani és az érvényét veszített lajstromkivonatot a légügyi hatóságnak beszolgáltatni köteles.

### III. RÉSZ.

#### Kísérő iratok.

##### 1. Fejezet.

##### *Általános rendelkezések.*

20. §. A Lkr. 9. és 16. §-ai felsorolják azokat a kísérő iratokat, amelyeket a légi forgalomban közlekedő légi járóműnek magával kell vinnie.

Ezeknek a rendelkezéseknek a végrehajtása, illetőleg kiegészítése és helyes értelmezése céljából még a következőket rendelem.

21. §. A Lkr. 9. §-ának 1. és 2. pontja alatt felsorolt alkalmassági bizonyítvány és lajstromkivonat tekintetében a jelen rendelet II. Része intézkedik.

Ugyanennek a szakasznak 3. pontjában említett szolgálati engedélyokmány alatt a 45,975/XI.—1923. K. M. számú rendelet 16. §-ában megszabott „szakszolgálati engedély”-t kell érteni.

22. §. A Lkr. 9. §-ának 4. pontjában a személyzetről és utasokról megkívánt jegyzékeket a IV. számú függelékben foglalt minták szerint kell vezetni, az ugyanennek a §-nak 5. pontjában a szállított árukra nézve megszabott jegyzék és ennek kísérő iratai alatt a Lkr. 16. §-ának 3. bekezdésében megszabott, illetőleg a vámjövédéki eljárásban általában megkívánt iratokat kell érteni.

23. §. A légi járóművek a kísérő iratokat csak a repülőtér vagy a léghajókikötő körletén túl terjedő utazási céllal teljesített felszállások alkalmával kell magával vinnie.

A kísérő iratokat a légügyi és rendőri hatóság bármikor



ellenőrizheti és a légi járómű tulajdonosa (járatója) az alkalmassági bizonyítvány érvényességének meghosszabbítása alkalmával (7. §.) azokat is felülvizsgálatra bemutatni köteles.

## 2. Fejezet.

### *A légi járómű naplói.*

24. §. A légi járóműnek a Lkr. 9. §-ának 6. pontja szerint megkívánt naplói az „**eseménynapló**“, „**a légijárármű-napló**“ és a „**motorkönyv**“.

25. §. Az eseménynapló, amely az **V. számú függelék** adatai szerint készül, tartalmazza felszállásonként mindazokat az adatokat és eseményeket, amelyek a légi járóművel, annak utasaival, a szállított árukkal előfordultak, továbbá mindazokat az észleleteket, amelyeket a repülés tartama alatt tettek.

26. §. Minden légi járóművet el kell látni „**légijárármű-napló**“-val, amely a **VI. számú függelék** adatai szerint készül, s a légi járómű fő szerkezeti és szerelési adatain felül tartalmazza a légi járómű egész történetét, az előfordult összes javításokkal, változtatásokkal és beépítésekkel együtt.

27. §. A motorral felszerelt légi járóműveknek „**motorkönyv**“-vel is el kell látva lenniök, amely a **VII. számú függelék** adatai szerint készül.

A motorkönyvbe be kell jegyezni a motorra vonatkozó összes lényeges gyártási és szerkesztési adatokat és a motor gyártása óta végzett járatásait, azok célját, valamint a motoron történt összes sérüléseket, javításokat, változtatásokat.

## IV. RÉSZ.

### **Légi közlekedéssel kapcsolatos rendelkezések.**

28. §. Minden lajstromozott légi járóműnek — a motor nélküliek kivételével — el kell látva lennie a következő felszerelésekkel:

a) első segélynyújtáshoz szükséges egészségügyi felszereléssel;

b) a gyakrabban előforduló kisebb javítások végzéséhez szükséges szerszámokkal;

c) fűzőlt készülékkel;

d) vízi repülőgépen (hidroplán, amfibia) olyan hajózási és mentő-felszereléssel, aminőt a m. kir. vasúti és hajózási főfelügyelőség az illető jármű-típusra nézve megkíván;

e) ha a légi jármű olyan útra indul, amelynél fennáll az a lehetőség, hogy a leszállás (kényszerleszállás) a szürkület bekövetkeztével fog megtörténni, — fel kell még szerelve lennie oly berendezéssel is, amely az előterep megvilágítására, illetőleg arra alkalmas, hogy a légi jármű a sötétség beálltával alkalmazandó fényjeleket szabályszerűen adhassa.

Mindezeket a felszereléseket az illető légi járműnek minden a repülőter körletén túlra tervezett légi útjára magával kell vinnie.

29. §. Minden olyan légi járművön, amelynek végső úti célja az induló állomástól 500 km-nél, éjjeli útnál 100 km-nél nagyobb távolságra fekszik, vagy amely tenger felett repülve a parttól 50 km-nél messzebbre szándékozik eltávolodni — a 45,975/XI.—1923. K. M. számú rendelet szerint képesített és szakszolgálati engedéllyel ellátott I. osztályú kísérőnek, — ha pedig a végső úti cél a fenti távolságokon belül, de nappali útnál 250 km-nél, éjjeli útnál 50 km-nél messzebbre fekszik, illetőleg ha a légi jármű a tenger felett repülve a parttól 50 km-nél nagyobb távolságra nem szándékozik eltávolodni, a légi járművön II. osztályú kísérőnek is kell lennie.

A kísérő a légi jármű megfelelő útirányának állandó megtartásáért felelős.

A légügyi hatóság az első bekezdés rendelkezései alól indokolt esetben felmentést adhat.

30. §. Olyan légi járműnek, amely csak repülőter (lég-hajó kikötő, vízi repülőállomás), illetőleg külön erre a célra engedélyezett térség vagy víztükrő felett végez kísérletezés, kipróbálás céljából, vagy a légi jármű építésével és karbantartásával kapcsolatban, hasonló célból felszállásokat, alkalmassági bizonyítvánnyal ellátva és lajstromozva nem kell lennie.

Ha oly légi járművel kívánnak első ízben próbafelszállást végezni, amelynek típusa még ismeretlen, illetőleg sem a bel-



földön, sem a külföldön alkalmasnak még nincs elismerve, a felszállás helyét és időpontját a légügyi hatóságnak be kell jelenteni.

## V. RÉSZ.

### Büntető rendelkezések.

31. §. Amennyiben a cselekmény súlyosabb büntető rendelkezés alá nem esik, kihágást követ el és tizenöt napig terjedhető elzárással és százhuszezer koronáig terjedhető pénz-büntetéssel büntetendő:

a) aki az 1., 9., 18. §-okban és a 19. §. c) pontjában megszabott bejelentési kötelezettségének eleget nem tesz;

b) aki légi jármű nyilvántartásánál a hatóságot megteveszti vagy megtevesztetni törekszik;

c) aki a lejárt, a visszavont vagy egyébként érvényét veszített alkalmassági bizonyítványt, illetőleg a lajstromból törölt légi jármű lajstromkivonatát a légügyi hatóságnak be nem szolgáltatja;

d) aki Magyarországon lajstromozott légi járművet más államban is lajstromoztat;

e) aki a lajstromból törölt légi járműről a lajstromozási jelet a 19. §-ban megszabott értesítés vételétől számított 3 napon belül el nem távolítja

f) az a légijárműtulajdonos (járató), aki a légi jármű kísérő iratait nem a megszabott minták szerint állítja ki, vagy azokba a valóságnak meg nem felelő adatokat jegyez be;

g) aki a légi járművet a 28. §-ban megszabott felszerelésekkel el nem látja, illetőleg a légi járművön magával nem viszi;

h) aki a 29. §. eseteiben a légi járművet kísérő nélkül járatta.

32. §. Az előző §-ban meghatározott kihágások miatt az eljárás a közigazgatási hatóságoknak mint rendőri büntető bíróságoknak, az államrendőrség működése területén pedig ennek hatáskörébe tartozik. Harmadfokon a kereskedelemügyi miniszter jár el.

Az említett kihágások miatt történő elítélés esetében a

m. kir. kereskedelemügyi miniszter a Lkr. 24. §-ában meghatározott intézkedéseket is foganatosíthatja.

A jelen rendelet alapján hozott jogerős ítéleteket és egyéb marasztaló határozatokat a kereskedelemügyi miniszterrel hivatalból közölni kell.

## VI. RÉSZ.

### Vegyes és záró rendelkezések.

33. §. Ha az alkalmassági bizonyítvány vagy a lajstromkivonat elvesz vagy használhatatlanná válik, a tulajdonos ennek a ténynek a valószínűsítésével, illetőleg igazolásával másodlat kiadását kérheti.

Oly állandó jellegű kísérő irat elvesztése esetében, amelyet az érdekelt fél maga köteles vezetni (eseménynapló, légi járómű-napló, motorkönyv stb.) az érdekelt fél a pótlásról tervezetet készít és azt hitelesítés végett a légügyi hatóságnak bemutatja. A légügyi hatóság a tervezet adatait, szükség esetében vizsgálat foganatosításával, ellenőrzi és amennyiben azok tudomásával nem ellenkeznek, az iratokat hitelesíti. Az ekként hitelesített irat az eredetit pótolja.

34. §. Bejelentő lapokért, alkalmassági bizonyítvány, lajstromkivonat s ezek másodlatai kiállításáért és elvesztett kísérő iratok pótlásának hitelesítéseért (33. §.) a légügyi hatóság időszakonként megállapítandó díjakat szed.

A díjszabást a VIII. számú függelékben foglalt minta szerint készítendő táblázat alakjában a lajstromozó helyiségben ki kell függeszteni.

35. §. Az állam tulajdonában levő légi járóművek után a 34. §. szerint járó díjakat nem kell fizetni.

36. §. A jelen rendelet életbelépése előtt ideiglenesen lajstromozott légi járóművek részére a megfelelő új alkalmassági bizonyítványok és lajstromkivonatok kiadását a tulajdonosnak a rendelet életbelépésétől számított 15 nap alatt kérelmeznie kell.

Az ily járóművek részére az alkalmassági bizonyítvány a folyó év tartamára külön felülvizsgálati eljárás (4. §.) nélkül kiadható.



37. §. Ideiglenesen, további intézkedésig a Lkr. 9. §-ának 4. pontjában feltüntetett személyzet- és utasjegyzéket az eseménynapló pótolhatja és azt még külön vezetni nem szükséges.

Az idézett § 5. pontjában említett, a szállított árukról szóló jegyzéket az eseménynaplóhoz mellékletként is lehet csatolni.

38. §. Belföldön is közlekedő külföldi lajstromozású légi jármű alkalmassága tekintetében a jelen rendelet 4—10. §-ainak rendelkezéseit csak abban az esetben kell alkalmazni, hogyha erre nézve Magyarország és a külföldi légi jármű hazája között a viszonyossági gyakorlat vagy államközi egyezmények más eljárást nem szabnak meg.

A rendelethez tartozó közérdekű szabályokat is tartalmazó függelékek a következők:

## V. FÜGGELÉK.

### Utasítás

az „eseménynapló“ szerkesztéséhez.

Az eseménynapló elején fel kell sorolni a légi jármű adatait, ú. m. :

típusát, nemzeti és lajstromozási jelét, a tulajdonos nevét, lakását, állampolgárságát, az építő nevét, a légi jármű gyári számát és teherbírását.

Minden repülésnél külön lapon fel kell tüntetni:

a) a vezető és egyéb személyzet, továbbá az utasok neveit, állampolgárságukat és lakásukat;

b) az indulás helyét, időpontját (nap, óra, perc), a megszabott úti irányt, az útközben tett megfigyeléseket, esetleg a leadott és fogadott jelzéseket, az előfordult eseményeket, a leszállást is beleértve, és az időjárási viszonyokat.

## VI. FÜGGELÉK.

### Utasítás

a „légi jármű-napló“ szerkesztéséhez.

A légi jármű-naplóba fel kell venni:

a) a légi jármű típusát, nemzeti és lajstromozási jelét, a tulajdonos nevét, állampolgárságát, lakóhelyét, az építő üzem

megnevezését és a gyári számot, továbbá az üzemanyag-tartályok befogadóképességét;

b) a motor (motorok) típusát és sorszámát, a légszavarak típusát, sorszámát, nagyságát, átmérőjét, emelkedését és építőjét;

c) a beépített külön felszereléseket, azok típusát;

d) a légi jármű méreteit és szerelési adatait, a kezeléssel megbízott személyzet neveit;

e) részletes műszaki jelentést a berepülő és átmenő repülésektől kezdve a légi jármű működéséről, az összes kicseréléseket, javításokat és egyéb változásokat.

A felszállásonként vezetendő adatok a következők:

A felszállás ideje (óra, perc), a pilóta neve, útvonal, a levegőben töltött idő (óra, perc), a szállított utasok száma és az áruk súlya, üzemanyag (benzin, olaj, víz) fogyasztása. Javítások, kicserélések, változások.

Minden felszállás után külön ki kell mutatni azt is, hogy a légi jármű első felszállása, illetőleg az általános átjavítás befejezte óta összesen mennyi időt (óra, perc) töltött a levegőben.

## VII. FÜGGELÉK.

### Utasítás

#### a „motorkönyv” szerkesztéséhez.

Minden motorhoz külön motorkönyvet kell szerkeszteni és ez a motort állandóan kíséri.

A motorkönyvbe fel kell venni:

a) a motor típusát, sorszámát, építőjét, gyári számát, lóerejét, rendes és legmagasabb fordulatszámát, üzemanyag-fogyasztását (benzin, olaj), az első megindítás időpontját, az átvétel keltét és adatait, a motor szerkezeti és szerelési adatait; a rá- és beépített műszerek megnevezését és típusát;

b) annak a légi járműnek a nemzeti és lajstromozási jelét, továbbá típusát és gyári számát, amelybe a motor be van építve;

c) részletes műszaki jelentést első megindításától kezdve a motor életéről, az összes járatások idejét, célját és körülményeit, az ellenőrzéseket, javításokat, kicseréléseket.



A motor minden járatásánál ki kell mutatni: a járatás napját, időtartamát, a motor kezelőjét, a motor fordulatszámát a földön és levegőben, a megállapított hibákat, javításokat, kicseréléseket, ellenőrzéseket;

az utolsó átjavítás óta lefolyt összes üzemidőt.

d) Légi járóművet csak az vezethet és kezelhet, továbbá légi járóműnél egyéb szakszolgálatot — ideértve a nem fémvezetékes (radio) berendezések kezelését is — csak az teljesíthet, aki a végrehajtási rendeletben szabályozott szakképzettséget megszerezte és a szakszolgálat ellátására engedélyt kapott.

Az engedélyt meg kell vonni, ha a megvonást egészségi ok vagy a megbízhatóság hiánya szükségessé teszi.

A közlekedési eszközök legtöbbjének vezetése, kezdve a bérkocsitól a vasútig és az automobilig, a közigazgatási jogszabályokban különleges feltételekhez van kötve. A légi járómű szakszolgálatának ellátása sem történhetik meg másképp megnyugtatóan, mint ha azt szakképzett egyén vezeti és a kezelésnél és általában a kapcsolatos szakszolgálatoknál is kizáróan szakképzett egyén működik közre. A légi járóművek vezetéséhez fűződő állambiztonsági követelmények mellett azonban egymagában a szakképzettség sem lehet elegendő és a rendelet a szakképzettség megszerzésén felül további feltételként a szakszolgálat ellátására vonatkozó engedély elnyerését is megszabja.

Az engedélyt a belügyminiszterrel egyetértve a légügyi hatóság adja meg, míg a szakképzettség megszerzését a végrehajtási rendelet szabályozza.

Az engedély megvonását illetően: a légi közlekedésben feltétlenül gondoskodni kell róla, hogy a pilótaszolgálatot és az egyéb szakszolgálatot egészséges egyének lássák el, másrésről, hogy ezek az egyének állambiztonsági szempontból megbízhatóak legyenek.

Minden olyan útra induló légi járművön, amely útnak végső célja az induló állomástól 500 kilométer-nél, éjjeli útnál száz kilométernél nagyobb távolságra fekszik, vagy a légi jármű tenger felett repülve a parttól ötven kilométernél messzebbre szándékozik eltávolodni, képesített és szakszolgálati engedéllyel ellátott I. osztályú kísérőnek is kell lennie, 250, illetőleg 50 km-nél messzebb útnál, tengeren 50 km-en alul II. osztályú kísérőnek kell lennie.

A légi jármű személyzete négy osztályba sorozódik. Az elsőbe a légi jármű vezetők, vagyis a pilóták, a másodikba a kísérők, a harmadikba a kezelők, a negyedikbe az egyéb szakszolgálatot teljesítők tartoznak. A személyzet tagjainak a megfelelő szakiskolákat, illetőleg szaktanfolyamokat kell végezniök. A szakszolgálat ellátására vonatkozó engedélyt a légügyi hatóság adja meg. Az engedély érvénye általában



egy évre, légi járművezetőknél fél évre szól, a meghosszabbítás a légügyi hatóság joga. Külföldi személyzeti tagok tekintetében a szakképzettség megszerzésére, igazolására, a szakszolgálat ellátásának engedélyezésére nézve a nemzetközi szerződések rendelkezései, ilyennek hiányában az alaprendelet 20. §-ában megszabott, továbbá az alant közölt, külföldi légi járművek közlekedéséről szóló rendelet 3. §-ában foglalt rendelkezések nyernek alkalmazást.

A légi közlekedésről szóló 1919. évi svéd törvény 4. §-a szerint a légi jármű vezetőjének svéd állampolgárnak kell lennie, azonfelül az idézett §. szerint a vezető engedélyét vissza lehet vonni, ha olyan körülmények állanak be, amelyek közbiztonsági okokból alkalmatlanná teszik a vezetőt a vezetésre.

e) Kiképzéssel, kísérletezéssel, légi járművek építésével és karbantartásával kapcsolatban vagy hasonló célból felszálló légi járművek és személyzetük tekintetében a m. kir. kereskedelemügyi miniszter a fennebb említett rendelkezésektől eltérő szabályokat állapíthat meg.

Olyan légi járműnek, amely csak repülőtér vagy léghajókikötő felett végez kísérletet és kipróbálás céljából vagy a légi jármű építésével és karbantartásával és hasonló célból végez felszállásokat, alkalmassági bizonyítvánnyal ellátva és lajstromozva nem

kell lennie. Ilyen légi jármű azonban a repülőter vagy léghajó-kikötő körletét légi úton el nem hagyhatja és utast semmi körülmények között sem vihet magával.

Kiképzés és vizsga céljára csak alkalmassági bizonyítvánnyal ellátott és lajstromozott légi jármű használható.

A kiképzések és vizsgák tartama alatt a növények a repülőterek körletében a képesítés és a szakszolgálati engedély megszerzése nélkül is végezhetik felszállásaikat. Oly növények, akik motoros repülőgépek vezetésére képesítő kiképzés alatt állanak, felszállásaiknál a repülőter körletét csakis kétkormányos repülőgépek szakszolgálatára engedélylyel bíró pilóták kíséretében hagyhatják el. Ilyen esetekben a légi járművek helyes vezetéseért a szakszolgálati engedélylyel ellátott pilótát terheli a teljes felelősség.

További szabályokat tartalmaz a Repülőterrendtartás 30. §-a.

f) Akinnek birtokában légi jármű van, köteles ezt a légügyi hatóságnak és az elsőfokú rendőrhatalomnak haladéktalanul bejelenteni.

A bejelentést a fennebb c) al. közölt rendelet szabályozza.

A légi jármű tartását nem lehet teljesen szabaddá tenni. A rendelet arról gondoskodott, hogy a légi



közlekedésben milyen alapvető feltételek mellett közlekedhessék valamely légi jármű. Lehetnek azonban esetek, amikor valaki légi járművet anélkül szerez meg, hogy a célja az volna, hogy azzal nyomban utazzék, közlekedjék. Így a gyár vagy a kereskedő raktárában vagy magánégyennél stb. is, aki légi járművet szerez, lehetnek légi járművek. Az államhatalomnak ezekről is tudomással kell bírnia, nehogy az állam biztonsága rejtett készletekkel veszélyeztethető legyen. Ennek a meggondolásából szabja meg ez a rendelkezés, hogy az, akinek birtokában légi jármű van, köteles azt az elsőfokú rendőrhatóságnak haladéktalanul bejelenteni. Amennyiben a cselekmény súlyosabb büntetés alá nem esik, bejelentés nélkül légi jármű birtokban tartása kihágás.

### *3. Repülőtér, léghajókikötő, vízi repülőállomás és egyéb berendezések létesítése.*

Repülőtér, léghajókikötő és vízi repülőállomás létesítésére engedély szükséges. Az engedélyt a m. kir. kereskedelemügyi minisztertől kell kérni, aki — az érdekelt miniszterek meghallgatása után — elsősorban azt a kérdést dönti el, hogy a kérvényben említett helyen közszempontokból megengedi-e a létesítést. Ha az engedélyt megadja, a kérvényt az ipar-

hatósági telepengedély kérdésében eljárás céljából az illetékes hatóságnak küldi meg.

A telepengedélyezési eljárásra az ipartörvényben és a vonatkozó rendeletekben foglalt rendelkezéseket kell alkalmazni. A tárgyalásra minden esetben meg kell hívni a légügyi hatóságot, továbbá ha vízparti repülőtér és léghajókikötő vagy vízi repülőállomás létesítéséről van szó, a m. kir. vasúti és hajózási főfelügyelőséget is.

Az engedélyt csak a m. kir. kereskedelemügyi miniszter hozzájárulásával lehet átruházni.

Az engedélyt meg lehet vonni, ha tények alapján megállapítható, hogy az üzemet megbízhatatlanul vagy a fennálló szabályok figyelmen kívül hagyásával vezetik, avagy az üzem a közrendet, közbiztonságot, különösen az állam biztonságát veszélyezteti.

A repülőtéren, léghajókikötőben és vízi repülőállomáson szükséges, valamint általában a légi közlekedés céljára szolgáló egyéb létesítmények építésének engedélyezésére nézve az építésügyi szabályokat kell alkalmazni. A kereskedelemügyi miniszter — az érdekelt miniszterek meghallgatásával — általában, vagy egyes esetekben eltéréseket engedélyezhet.

A repülőtér, léghajókikötő vagy vízi repülőállomás szélétől kifelé 500 méteren belül olyan létesítményeket (magas építményeket, magasfeszültségű villamosveze-



téket stb.) emelni vagy elhelyezni, amelyek a repülőtér, léghajókikötő vagy vízi repülőállandóság rendes használatát gátolhatják és üzembiztonságát veszélyeztethetik, csak a légügyi hatóság előzetes hozzájárulásával szabad.

A repülőterek berendezését részletesen ismerteti *Bogdánfy Ödön* a Természettudományi Közlöny 1922. évi 13—16. számában megjelent „Légi kikötők” és „Vízparti légi kikötők” című cikkeiben. A modern repülőtér berendezéseihez tartoznak: a gépek számára felszerelt színek, irodahelyiségek, rendőrségi, vám-, podgyász helyiségek, várótermek, étkezőhelyiségek, híradási készülékek, közegészségügyi helyiségek, a meteorológiai szolgálat épületei, a színek (hangárok) oldalán jegyváltó, csomagfelvevő és leadó helyek, motor-kicserélő és javítóhelyiségek; jelző készülékek, zászlók, jelzőrudak, széljelző árbocok, világító jelzők (elektromos fényjelzők, világítótornyok), vízvezeték, tűzoltófelszerelés, benzinraktár, drótnélküli telegráf szolgálat, a repülőgépen radiotelefon (az utasok menetközben üzleti stb. ügyeiket is intézhetik) stb. A kisebb repülőtér nagysága 500 méter minden irányban (25 hektár), a nagyobbaké 100 hektár, vagyis minden irányban 2000 méter hosszúság. Magát a teret símára kell egyengetni és gyepesíteni, hogy a gép be ne süppedjen; legjobbak a nagykiterjedésű síkságokon levő terek, mert a magános

fensíkok szélén légi örvények vannak, a mély völgyekben szintén gyakoriak a légi zavarok. A tér szélén nem szabad magas fáknak lenniök. Tavak és nagy folyók közelébe a ködveszély miatt nem ajánlatos helyezni. Legnagyobb repülőtér jelenleg Páris mellett a Le Bourgetben levő, mely a páris—budapesti, londoni, amszterdami, prágai stb. légi forgalmat bonyolítja le; 1921. évi forgalma: 13,960 utas, 1,510 mm. áru, 3,316 kg postaszállítmány. — A vízparti repülőtér berendezése nagyjában ugyanilyen, kiegészíti a víztükör, a hidroplánokat vízre bocsátó vagy kivontató készülékek s kiemelő daruk, esetleg úszódokkok; a hidroplán a vízfelszínről a nagy ellenállás miatt nehezebben száll fel, mint a szárazföldi repülőtérrel a rendes aeroplán, viszont leszálláskor a víz jobban fékez.

A repülőterekre stb. vonatkozó végrehajtási rendelkezésekről a következő rendelet szól:

**A m. kir. kereskedelemügyi miniszternek 45,264/1923. K. M. számú rendelete** a repülőtérre, léghajó kikötőre és vízi repülőállomásra fennálló és a kapcsolatos rendelkezések végrehajtása tárgyában (repülőtérrendtartás).

A légi közlekedésről szóló (a Budapesti Közlönynek 1922. évi december hó 19. napján megjelent 290. számában kihirdetett) 10,270/1922. M. E. számú rendelet (rövidítve Lkr.) 31. §-ában kapott felhatalmazás alapján a m. kir. belügyminiszterrel és a m. kir. pénzügyminiszterrel egyetértve a következőket rendelem:



## 1. Fejezet.

### *A repülőtér engedélyezése.*

1. §. Repülőtér engedélyezésére irányuló kérvénynek tartalmaznia kell a kérelmező nevét, lakóhelyét, a repülőtér jellegének (közforgalom céljára szolgáló stb.) megjelölését, a kiválasztott területnek és az azzal szomszédos területeknek, a tervezett építkezéseknek és berendezéseknek tüzetes leírását, annak az időtartamnak a megjelölését, amelyre az engedély megadását kéri, végül annak igazolását, hogy a kérvényező a kiszemelt terület felett rendelkezik. A kérvényhez vázrajzot is kell mellékelni és pedig 1 : 5000 léptékben a repülőtér részletes tervéről, továbbá 1 : 75,000 léptékben a repülőtér és szomszédos környékének általános helyzetéről.

A kérelem folytán az illetékes repülőtér gondnokság útján és közvetlen vizsgálata alapján meg kell állapítani, hogy a tervezett repülőtér repülőtechnikai és biztonsági szempontokból nem esik-e kifogás alá. A repülőtér gondnokság evégből a helyszínén vizsgálatot fogantathat. A repülőtér gondnokság jelentése után a kereskedelemügyi miniszter a Lkr. 6. §-a szerint határoz és ha az engedélyt megadja, a kérvényt az iparhatósági telepengedély kérdésében eljárás végett az illetékes elsőfokú hatóságnak megküldi.

A légügyi hatóság a repülőtér üzembe helyezés előtt felülvizsgálhatja. A repülőtér csak akkor lehet üzembe helyezni, ha a légügyi hatóság a megnyitásra engedélyt adott.

Vízparti repülőterek megnyitásának engedélyezése előtt a m. kir. vasúti és hajózási főfelügyelőséget is meg kell hallgatni.

A felülvizsgálattal, úgyszintén a 2. bekezdésben említett vizsgálattal felmerülő költségeket a kérelmező előlegezi.

2. §. Ha a repülőtér az államkincstár szándékozik létesíteni, az 1. §-ban megszabott rendelkezéseket hivatalból kell megelégedően alkalmazni.

## 2. Fejezet.

### *A repülőtér berendezése.*

3. §. Közforgalom céljára engedélyezett repülőterén repülőgépek tárolására és a légi forgalom lebonyolítására,

valamint ezekkel kapcsolatosan felmerülő szükségletekre szolgáló épületeknek és egyéb berendezéseknek, továbbá rendszeres forgalmi szolgálat ellátásához szükséges személyzetnek kell lenniök.

Magánforgalom céljára engedélyezett repülőtéren csak a legszükségesebb épületeknek és berendezéseknek kell lenniök és forgalmi személyzetet is csak szükséghez képest kell alkalmazni.

Vámhivatali felügyelet esetében a személyzetet a szükséges vámigazgatási és rendőri közegek egészítik ki.

4. §. A repülőteret a következő megjelölésekkel kell ellátni:

Közforgalom céljára engedélyezett repülőteret a tér közepe táján elhelyezett legalább 50 méter sugarú fehér körrel, amelybe a repülőter neve bele van írva;

magánforgalom céljára engedélyezett repülőteret a tér közepén elhelyezett fehér négyzettel, amelynek oldalhossza legalább 20 méter:

alkalomszerű felszállások és leszállások céljaira több ízben szolgáló térséget a tér közepén elhelyezett fehér egyenoldalú háromszöggel, amelynek oldalhossza húsz méter.

A repülőterek sarkait két, az oldalak irányában rajzolt, egymást metsző 20—20 méteres vonallal kell megjelölni.

A megjelöléseket és felírásokat mésszel, fehér festékkel vagy más alkalmas anyaggal oly méretben kell készíteni, hogy a megjelöléseket legalább 2000 méter magasságból szabad szemmel észre lehessen venni.

Vámhivatali felügyelet alatt álló repülőtéren reggel 8 órától naplementéig a nemzeti lobogót is ki kell tűzni.

5. §. Közforgalom céljára engedélyezett repülőtéren a következő jelzőkészülékeknek kell lenniök:

- a) szélzsáknak,
- b) leszállási jelnek (önműködő szélirányjelző készüléknek),
- c) vörös-, fehér- és zöldfényű rakétáknak, illetőleg ily rakéták kilövésére szolgáló pisztolyoknak,
- d) éjjeli forgalomra is berendezett repülőtéren a lehetőség szerint ugyanilyen színű, erősen világító lámpáknak (lehetőleg fényszóróknak).



A szélzsák legalább három méter hosszú, ötven centiméter átmérőjű hengeralakú zsák, amely egymásután váltakozva varrott három-három piros és fehér vászongyűrűből áll. Az első gyűrű ki van feszítve (merítve), az utolsó pedig hátrafelé csukott, a fenekén tizenöt centiméter átmérőjű nyílással, hogy a beáramló levegő kitódulhasson. A szélzsákot jól látható helyen, legalább öt méter magas póznán kell elhelyezni.

A leszállási jel két darab, egyenként hat méter hosszú és egy méter széles fehér vagy fehérített, ha pedig a repülőtérre hó fedi, — vörös vászonszalag. A leszállási jelet jól látható helyen a kezelőszemélyzet helyének közelében T alakban akként kell elhelyezni, hogy a T betű hosszú szára a leszállás irányát mutassa, rövid szára pedig arra merőlegesen fektüdjék, úgy, hogy a repülőgépnek mintegy vetítését jelezve, megadja a leszállás irányát. A leszállás helyét, a repülőtér közepét és széleit megadó jelzés figyelembevételével, a leszálló pilóta számítja ki.

Ahol a repülőtér nagysága megengedi, hogy a leszállás bármely irányban történjék, ott a leszállási jel helyett lehetőleg ugyanakkora nagyságú és alakú, önműködő szélirányjelző készüléket kell alkalmazni.

Oly repülőtér, amelyen éjjeli forgalom is van, a sötétség beállta után, a leszállani szándékozó gép jeladására a leszállás helyétől jobbra és balra, egymástól körülbelül ötven méter távolságra, egy-egy fehér fényforrást (közönséges tűz, erősen világító lámpa vagy fényszóró) kell felgyújtani akként, hogy a fényforrások hátrafelé (azaz a leszállási irány és a leszállás helye felé a két fényforrást összekötő egyenesre 45 fokos szögben álló) ellenzőkkel legyenek eltakarva, hogy csak előre világítsanak és a leszálló pilótát ne vakítsák. A leszállási vonal mentén, annak kezdőpontjától legalább kétszáz méter távolságban fehér fényforrást (irányfény) kell elhelyezni, amely azonban ne legyen vakító fényű. A leszállás irányát ezenfelül apró, a leszállási vonal mentén egymástól ötven-ötven méterre elhelyezett, gyengébben világító fehér lámpácskákkal is lehetőleg jelezni kell.

6. §. A magánforgalom céljára engedélyezett repülőtér, valamint az alkalmászerű leszállóhely jelzőkészülékeit az enge-

délyokirat, illetőleg a légügyi hatóság részéről kiadott utasítás szabályozza.

7. §. A repülőtér határát felismerhetően meg kell jelölni. A repülőtér széleitől kifelé számított ötszáz méteren belül levő tárgyakra, amelyek a repülés biztonságát veszélyeztetik, éjjeli forgalom esetében fehértényű lámpákat kell elhelyezni, ha pedig nappal sem vehetők könnyen észre, rájuk vagy melléjük fehér zászlót kell kitűzni. Az elhelyezés és világítás a repülőtér engedélyesének kötelessége. Egyebekben erre nézve szükség esetében a Lkr. 18. §-ában foglalt rendelkezéseket kell alkalmazni.

8. §. A repülőtérre fel kell szerelni az első segítségnyújtáshoz szükséges orvosi eszközökkel és a szolgálatot teljesítő személyzetet ki kell oktatni az első segítség nyújtására.

Közforgalom céljára engedélyezett repülőtérén a forgalmasabb üzemi órákban lehetőleg orvos is álljon rendelkezésre.

### 3. Fejezet.

#### *Repülőterek igazgatása. Repülőtér gondnokságok.*

9. §. Minden repülőtér (léghajó kikötő) és alkalmoszerű leszállóhely, úgyszintén vízi repülőállomás az illetékes m. kir. repülőtér gondnokság felügyelete és ellenőrzése alatt áll, amely egyúttal az esetleg közvetlenül alája rendelt repülőtér igazgatását is intézi. A repülőtér gondnokság a felügyelet és ellenőrzés gyakorlása végett félvévenként, szükség esetében többször is, vizsgálatot tart és — amennyiben hatáskörét meg nem haladja — a felmerülő szükséghez képes intézkedik.

10. §. Oly repülőtér, amely nem áll valamely repülőtér gondnokság közvetlen igazgatása alatt, ügyvezetőnek kell lennie. Magánvállalkozás részéről létesített repülőtér ügyvezetőjének alkalmazásához a légügyi hatóságnak a m. kir. belügyminiszterrel egyetértve megadott előzetes hozzájárulása szükséges. A légügyi hatóság rendeletére az ügyvezetőt el kell mozdítani állásából, ha tények alapján megállapítható, hogy az üzemet megbizhatatlanul, vagy a fennálló szabályok figyelmen kívül hagyásával vezeti, avagy működése a közrendet, közbiztonságot, különösen az állam biztonságát veszélyezteti.



A repülőtér gondnokság szolgálatot teljesítő szerveinek és közegeinek a repülőtérrenddel és a légi közlekedéssel összefüggő ügyekben kifejezett kívánságait a repülőtérén szolgálatot teljesítő közbiztonsági és vámigazgatási közegek saját szolgálati szabályzatuk keretén belül kötelesek figyelembe venni.

Közforgalom céljára engedélyezett repülőtér felügyelő és kezelő személyzetét, szolgálatuk teljesítése közben, hatósági közegeknek kell tekinteni.

11. §. A repülőtér gondnokság, illetőleg a nem közvetlen igazgatása alatt álló repülőtér ügyvezetője felügyel az üzemmenet rendjére, az üzembiztonsági szabályok megtartására, gondoskodik az ügyeleti szolgálat ellátásáról, megvizsgálja az induló és érkező repülőgépeket és okirataikat, indítja és fogadja a repülőgépeket, a szabálytalanságok tárgyában saját hatáskörében intézkedik, amennyiben pedig az intézkedésre nincs hatásköre, a szabálytalanság jegyzőkönyvi megállapítása mellett az eljárásra illetékes hatóságot értesíti; a repülőtérén elkövetett kihágásokat és egyéb bűncselekményeket az illetékes hatóságnak feljelenti. A lehetőséghez képest gondoskodik és pedig díjfizetés ellenében a repülőgépek tárolásáról, őrzéséről, a kisebb javítások teljesítéséről, üzemanyag kiszolgáltatásáról. Gondoskodik a repülőtér és tartozékai jókarban tartásáról, a nála fizetendő díjak, bírságok és illetékek beszedéséről; felügyel a telefon-, jelzési, egészségügyi, meteorológiai és tűzrendészeti szolgálat ellátására. A külföldre induló vagy onnan érkező légi járművek indításánál és fogadásánál történő közreműködésen felül jelen kell lennie és közreműködik az ilyen repülőgépekre megszabott vám- és útlevélvizsgálatnál. Általában minden jogos intézkedést megtehet a repülőtér rendje érdekében. Alkalmoszerű felszállásra és leszállásra (Lkr. 8. §.) a légügyi hatóságon felül a felszállás helye szerint illetékes repülőtér gondnokság adhat engedélyt. Ezt az engedélyt írásban kell megadni és ha a kérelmező nem lakik helyben, az írásbeli engedélyt a repülőtér gondnokság rövid úton (távbeszélő, táviró) adott utasítására a felszállás helye szerint illetékes helyi közigazgatási hatóság állíthatja ki.

A repülőtér gondnokság a repülőtér forgalmáról az 1. számú függeléknek megfelelő, a rendőri és vámigazgatási köze-

gekr jelentéseit is felhasználó forgalmi naplókat, azonfelül egyéb fontosabb eseményekről naponta lezárt eseménynaplót vezet.

A repülőtér gondnokság főnöke az alája rendelt közeget, úgyszintén a légi járművek személyzetét bűncselekményt nem alkotó kisebb kötelességszegés esetében százhuszezer koronáig terjedhető rendbírsággal sújthatja. A rendbírság kiszabására okot adó tényállást a repülőtér gondnokság jegyzőkönyvébe foglalja. A rendbírság kiszabására okot adó tényállást a repülőtér gondnokság jegyzőkönyvébe foglalja. A rendbírság kiszabásáról az ezzel sújtott felet a *II. számú függeléknek* mintája szerint készülő indokolt határozattal értesíti. A rendbírság kiszabása ellen az érdekelt fél a határozat kézbesítésétől három napon belül felfolyamodással élhet a légügyi hatósághoz, amely végérvényesen határoz. A felfolyamodásnak a behajtásra halasztó hatálya nincs. Ha a rendbírság behajtása veszélyeztetettnek látszik, vagy ha a rendbírságot a marasztaló határozat kézbesítésétől 3 napon belül ki nem fizetik, a repülőtér gondnokság a rendbírság összegét megfelelően biztosító zálogot vehet. Amennyiben felfolyamodás nem adatott be és a rendbírság összegét a zálogolástól számított 60 napon belül be nem fizetik, a zálogtárgyat a repülőtér gondnokság nyilvános árverésen eladatja és a befolyt összegből a rendbírság levonása után mutatkozó fölös összeget a zálogoltnak kiadja. Ha a befolyt összeg a rendbírságot nem fedezi, a zálogolást folytatni lehet. Az itt szabályozott zálogolási eljárás esetén kívül a rendbírságot, az azt kiszabó határozat jogerőre emelkedése után, a légügyi hatóság megkeresésére az illetékes m. kir. pénzügyigazgatóság, illetőleg Budapest székesfővárosban a m. kir. adófelügyelő az államkincstárt illető pénzbírságokra megszabott rendelkezések szerint hajtja be. A beszedett rendbírságot a légügyi hatóságnak kell megküldeni, amely azt a kereskedelemügyi miniszter jóváhagyásával a hazai aviatika céljaira fordítja.

12. §. A légügyi hatóság a repülőtér gondnokság (ügyvezető) intézkedéseit hivatalból vagy a fél panaszára felülvizsgálja és szükség esetében megváltoztatja vagy hatályon kívül helyezi.



A panaszt az intézkedés közlésétől három napon belül a légügyi hatóságnál kell előterjeszteni. Egyebekben panasz előterjesztésére szolgál a repülőtergondnokságnál vezetett panaszkönyv is. A panaszkönyvet minden hó 1-én a légügyi hatósághoz fel kell terjeszteni.

13. §. A léjáróvállalatok a repülőtereken kifejtett forgalmukról a budapest-mátyásföldi m. kir. repülőtergondnokságnak minden hó 5-ig a *III. számú függelék* mintája szerint szerkesztett kimutatást kötelesek betérjeszteni. Minden repülőtergondnokság, illetőleg ügyvezetője forgalmi és eseménynaplójának másolatát köteles a mátyásföldi repülőtergondnokságnak ugyancsak minden hó 5-ig bemutatni; utóbbi azok felülvizsgálata és hitelesítése után azokat saját naplóival együtt minden hó 10-ig felterjeszti a légügyi hatóságnak. Fel kell terjeszteni a *III. számú függelék* mintája szerint szerkesztett kimutatásokat is.

14. §. Közforgalom céljára engedélyezett repülőterén napkeltétől a sötétség beálltáig legalább két személynek állandóan készenlétben kell lennie, Ezenfelül a repülőtergondnokság, illetőleg az ügyvezető részéről kijelölt szakközeg ügyeleti szolgálatot tart. Az ügyeletes szolgálatának tartama alatt a rendért és ügymenetért személyesen felelős. Éjjeli forgalom esetében a készenlétet és ügyeleti szolgálatot megfelelő felváltással éjjel is kell tartani.

15. §. Az állami igazgatás alatt álló repülőtereken, továbbá a repülőtergondnokságok részéről szedhető díjakat időnként a légügyi hatóság állapítja meg. Magánvállalkozás részéről fentartott repülőterek díjszabását az engedélyes jóváhagyás végett köteles a légügyi hatóságnak előzetesen bemutatni. A felszállási és leszállási díjakban a repülőtéri személyzet részéről a felszállás és a leszállás körül teljesített segédkezés díja is bennfoglaltatik; de az egyéb munkateljesítményeket külön díjszabás szerint kell díjazni.

16. §. Amennyiben a repülőter helyi viszonyai megkívánják, hogy a repülőtéri rendszabályok különleges rendelkezésekkel egészítsenek ki, a repülőtergondnokság (ügyvezető) a tervezett kiegészítést jóváhagyás végett a légügyi hatóságnak bemutatni köteles.

A repülőtéri rendszabályok és díjszabások kivonatát,

szükség esetében idegen nyelvű fordításaikat is, a repülőtérén alkalmas helyen ki kell függeszteni.

#### 4. Fejezet.

##### *Közlekedési és üzembiztonsági szabályok.*

17. §. A repülőtér felett, valamint ennek széleitől számított kétezer méteren belül és kétezer méter magasságon alul a repülőgép köreit és fordulatait balra kell végezni. Ellenkező irányú fordulatokra engedélyt esetenként a repülőtér gondnok-ság (ügyvezető) adhat. A leszállásnak és felszállásnak mindig a leszállási jel által mutatott irányban, vagyis általában a szél ellen kell történnie, hacsak a repülőgép alakja és sajátossága mást nem kíván.

Ha két vagy több repülőgép egy időben vár a leszállásra, mindig az alacsonyabban repülő gépe az elsőség, kivéve, ha valamelyik repülőgép vészjelet adott. Mihelyt az egyik repülőgép leszállott, köteles a leszállási vonalat annak irányától jobbra azonnal elhagyni és míg ez meg nem történt, más repülőgép sem le nem szállhat, sem nem indulhat. Kényszerítő szükség esetében a leszállási vonaltól, illetőleg a már leszállott repülőgéptől balra kell leszállani.

A felszállás az indulási vonalról történik. Második repülőgép addig nem indulhat, amíg az előbb elindított gép a repülőtér el nem hagyta és legalább kétszáz méter magasságra nem emelkedett. Az induló repülőgépnek egyenesen kell repülnie, amíg a repülőtér szélétől 500 méternyi távolságon túl nem jutott. El lehet térni ettől a szabálytól, a repülőtér gondnokság előzetes megállapítása szerint, oly irányban történő indulásnál, amikor a repülőgép e szabály követése esetében oly terület fölé jutna, amely esetleges kényszerleszállás végzésére alkalmatlan. Az 500 méter távolságon túl végzendő kanyarodások irányának egyeznie kell a repülőtér számára megszabott kanyarodási iránnyal, amíg a repülőgép a repülőtér szélétől számított kétezer méter távolságot vagy ugyanak-kora magasságot el nem ér. Az említett távolságon és magas-



ságon belül tornászó repüléseket vagy szűk spirálisokat végezni, avagy hirtelen kanyarodni nem szabad.

Az indulási vonalon csak rövid tartamú motorpróbákat és kisebb javításokat szabad végezni, feltéve, ha ezzel a forgalom nincs hátráltatva. Hosszabb időt igénybevevő javítások esetében a repülőgépnek az indulási vonalat el kell hagynia és a javítást a műhelyben vagy ennek közelében kell teljesíteni.

Olyan lajstromozatlan légi jármű, amely csak repülőtér felett végezhet kísérletezés, kipróbálás stb. céljából (Lkr. 4. §-a) felszállásokat, a repülőtér körletét légi úton el nem hagyhatja és utast semmi körülmények között sem vihet magával.

Valamely légi járművet a repülőtér körletében levőnek kell tekinteni, ha a légi járműnek a földre vetített függőleges vetülete nem esik a repülőtér legközelebbi pontjától a repülési magasság négyszeresénél, legfeljebb azonban 10 km-nél nagyobb távolságra.

A repülőtér gondnokság a repülőtér körletén belül kijelölhet tilalmi öveket (gyárak, városrészek, értékes létesítmények stb. felett), amelyekben légi járművel közlekedni tilos.

18. §. A légi jármű leszállása után a hatóság felhívására, külföldről érkező légi jármű e nélkül is köteles saját erejéből a vizsgálatra rendelt helyen megjelenni.

Külföldről érkező légi jármű személyzete és utasai addig el nem távozhatnak és a szállított árut vagy podgyászt addig nem szabad elvinni, amíg a szolgálatot teljesítő repülőtér ügyeletes erre nem adott engedélyt. A légi jármű addig nem hagyhatja el a repülőtér területét, amíg ennek ügyeletes az indulásra jelet nem adott. Vámhivatali felügyelet alatt álló repülőtérén, külföldre induló légi járműveknél a vám- és útlevélvizsgálattal megbízott közegek a vizsgálat megtörténtét a repülőtér ügyeletesével közölni kötelesek, aki az indulási jelet csak ennek megtörténte után adja meg.

A repülőtér gondnokság a felszállások és leszállások zavartalan menete érdekében a célszerűségnek megfelelően határozza meg, mikor bocsátható a repülőtérre közönség.

Minden légi jármű, amely valamely repülőtér használatát, köteles szigorúan alkalmazkodni a fennálló rendelkezésekhez és a felelős közegek intézkedéseire.

A légiáróvállalatok felelősek azokért a szabálytalanságokért, amelyeket alkalmazottaik elkövetnek.

19. §. A repülőter fűvét akként kell kaszáltatni, hogy 30 centiméternél magasabb soha ne legyen. Állatokat legeltetni a repülőtéren általában tilos. A repülőtergondnokság, illetőleg az ügyvezető a legeltetést kivételesen megengedheti oly állatok számára, amelyek a térséget rendeltetésére alkalmatlanná nem teszik, de csak a napnak oly szakában, amikor a repülőtéren légi forgalom nincs.

A felszállást és leszállást akadályozó nagyobb hó eltávolítására a repülőter engedélyese nem kötelezhető.

## 5. Fejezet.

### *Büntető és vegyes rendelkezések.*

20. §. Ennek a rendeletnek a rendelkezéseit a léghajókikötőkre, vízi repülőállomásokra és alkalmoszerű leszállóhelyekre is megfelelően alkalmazni kell.

21. §. A légügyi hatóság kísérletezés, sikló (vitorlázó) és próbarepülés, látványos felszállás és repülőverseny céljára alkalmoszerűen vagy visszavonásig repülőtéren, léghajókikötőn és vízi repülőállomáson kívül fekvő térség vagy víztükör felhasználását is megengedheti, a Lkr. 8. §-ának 4. bekezdésében megszabott feltételek fenforgása esetében.

22. §. Külföldre induló vagy külföldről érkező légi járművek fel- és leszállására további intézkedésig a vámhivatali felügyelet alatt álló budapesti-mátyásföldi repülőteret és a budapesti (Szent Gellért-téri) vízi repülőállomást jelölöm ki.

23. §. Aki a jelen rendeletben megállapított rendőri rendelkezéseket vagy tilalmakat megszegi, amennyiben cselekménye súlyosabb büntetőrendelkezés alá nem esik, kihágást követ el és tizenöt napig terjedhető elzárással, valamint száz-húszezer koronáig terjedhető pénzbüntetéssel büntetendő.

A Lkr. XI. címében foglalt rendelkezéseket ezekben az esetekben is alkalmazni kell.



#### 4. *Légi vállalatok létesítése.*

Légi közlekedési és egyéb légjáró vállalat létesítésére az engedélyt a m. kir. minisztérium adja. Az iparszerű személy- és árufuvarozás céljából létesülő vállalat engedélyokiratában mindenesetre meg kell állapítani az útvonalat, esetleg a közlekedés övezetét, az üzem felszerelésére és a személyzetre vonatkozó követelményeket, a vállalatra vonatkozó közbiztonsági, közegészségügyi, közrendészeti és vámügyi szabályokat. Az engedélyokiratban meghatározott útvonal módosítására, valamint újabb útvonalak, esetleg közlekedési övezetek engedélyezésére vonatkozó kérelem tárgyában is a m. kir. minisztérium határoz.

Az engedélyt a m. kir. minisztérium visszavonja, ha megállapítható, hogy a vállalat működésével a közrend, közbiztonság, különösen az állam biztonsága veszélyeztetve van.

Az iparszerű személy- és árufuvarozás céljából létesített vállalatok üzemekre nézve, amennyiben ez a rendelet eltérő rendelkezéseket nem tartalmaz, az 1884. évi XVII. törvénycikkbe iktatott ipartörvényt és az ennek módosításáról szóló 1922. évi XII. törvénycikk rendelkezéseit kell megfelelően alkalmazni. A most említett rendelkezések alkalmazhatóságáról támadt vita esetében, továbbá a szükséghez képest az érdekelt

fél vagy az eljárni hivatott hatóság kérelmére is a határozathozatal a m. kir. kereskedelemügyi miniszter hatáskörébe tartozik s jogában áll mind általánosságban, mind esetről-esetre kötelező utasításokat adni.

A légi közlekedési és egyéb légjáró vállalatok létesítését a rendelet iparendélyhez köti, amelyet a m. kir. minisztérium ad meg, vagyis *minisztertanácsi határozat* kell az engedélyhez.

Ez az engedély nem csupán a közlekedési vállalatok létesítéséhez szükséges, hanem az egyéb légjáró célokat szolgáló vállalatok alakulásához is; ilyen egyéb légjáró vállalat pl. tudományos mérési, megfigyelési stb. légi vállalat.

Az engedélyt engedélyokirat formájában kell megadni; hogy a kormány az engedélyt milyen feltételekhez köti, azt a rendelet kimerítően nem szabályozza, de az engedélyokirat feltétlen kelléke gyanánt állítja fel az útvonal, esetleg közlekedési övezet megállapítását, az üzem felszerelésére és a személyzetre vonatkozó követelmények meghatározását s annak a meghatározását, hogy a vállalat mily közbiztonsági, közegészségügyi, közrendészeti és vámügyi szabályoknak köteles eleget tenni. Az engedélyokiratban megjelölt útvonalra (Budapest—Győr—Bécs) a légügyi hatóság útirányt is szabhat, vagyis az útvonalat térképszerűen is megjelölheti.



A vonatkozó kihágási rendelkezéseken felül a vállalat üzemének szabályszerű vezetését azzal is biztosítja a rendelet, hogy bizonyos esetekben az engedély visszavonását is lehetővé teszi.

A felsorolt alapkellékeket csak az iparszerű személy- és áru fuvarozás céljából létesülő vállalatok engedélyokiratában kell meghatározni. Egyébként az ilyen vállalatok tekintetében általában az ipartörvény és az ezt módosító törvény rendelkezéseit kell megfelelően alkalmazni. A rendelet nem sorolja fel, hogy az idézett törvények számos rendelkezése közül melyiket kell alkalmazni és melyiket nem. Ezt a kérdést a gyakorlat fogja majd felvetni és ez a szakasz az utolsó bekezdésben a kereskedelemügyi miniszter hatáskörébe utalja annak a kérdésnek eldöntését, hogy mennyiben alkalmazandó ezekre nézve az idézett két törvény. A vállalkozóknak ép úgy, mint az eljárni hivatott hatóságoknak módjukban fog állani a kereskedelemügyi miniszter döntését még vita esetén kívül is, előzetes tájékozódásra kikérni.

#### *5. A közlekedésre vonatkozó jogszabályok.*

A) Légi járóművel fel- vagy leszállani — kényszerleszállás esetét kivéve — rendszerint csak repülőtérén, léghajókikötőben vagy vízi repülőállomáson szabad.

Közforgalom céljára engedélyezett repülőtérén,

léghajókikötőben vagy vízi repülőállomáson a 2. §. szerint légi forgalomban közlekedésre jogosult légi járómű a repülőterrendtartás szabályainak megtartásával szabadon fel- és leszállhat.

Magánforgalom céljára engedélyezett repülőtéren, léghajókikötőben vagy vízi repülőállomáson az engedélyesen kívül másnak csak az engedélyes beleegyezésével szabad fel- és leszállani. Az engedélyokiratban azonban az engedélyest — az abban meghatározott jogainak sérelme nélkül — annak a tűrésére is lehet kötelezni, hogy a légügyi hatóság részéről időnként megállapított díj fizetése ellenében repülőterén, léghajókikötőjében vagy vízi repülőállomásán állami feladatok gyakorlására vagy közforgalom céljára szolgáló légi járóművek fel- és leszállhassanak és ha fölös férőhely áll rendelkezésre, ott tárolhassanak is.

A légügyi hatóságnak vagy a végrehajtási rendeletben megnevezett szervnek előzetes engedélyével alkalmoszerű fel- és leszállásokat repülőtéren, léghajókikötőn vagy vízi repülőállomáson kívül is szabad végezni (alkalmoszerű leszállóhelyek), ha a térség vagy víztükör arra alkalmas és ha a fel- és leszállás végzéséhez a telek, illetőleg szabad rendelkezés alatt álló vizeknél (1885:XXIII. t.-c. 10. §-a) a meder, illetőleg part birtokosa előzetesen hozzájárult. Hatósági rendelkezés alatt álló vizeknél (1885:XXIII. t.-c.



18. §-a) ilyen hozzájárulás nem szükséges. A légügyi hatóság vagy a részéről kijelölt szerv közérdekből, különösen közbiztonsági okból tiltó vagy korlátozó rendelkezéseket tehet. Külföldre induló vagy külföldről érkező légi jármű csak a légügyi hatóság részéről kijelölt vámhivatali felügyelet alatt álló repülőtéren, léghajókikötőben vagy vízi repülőállomáson, illetőleg alkalomszerű leszállóhelyen szállhat fel vagy le.

Helységek, sűrűn lakott helyek, műszaki és egyéb értékes létesítmények, embertömegek vagy állatok sokasága felett tilos oly alacsonyan repülni, hogy a repülés vagy az esetleges leszállás személyeket vagy tárgyakat, veszélyeztessen.

Helységek, sűrűn lakott helyek, műszaki és egyéb értékes létesítmények területén belül végezhető fel- és leszállások tekintetében a légi közlekedés fejlődéséhez képest a közbiztonsági követelmények szem előtt tartásával és az érdekelt miniszterek meghallgatásával a m. kir. kereskedelemügyi miniszter az előbbi bekezdésben foglalt rendelkezésektől eltérően is rendelkezhetik.

Kényszerleszállás esetében a légi jármű vezetője köteles ezt a legközelebbi rendőri hatóságnak vagy közegnek, külföldre induló vagy külföldre érkező légi jármű vezetője ezenfelül a legközelebbi pénzügyi szervnek nyomban bejelenteni. Ha ez a bejelentés

akadályba ütközik, a legközelebbi rendes leszállás alkalmával a légügyi hatóságnak vagy a részéről kijelölt szervnek (repülőtérgondnokság) kell a jelentést megtenni. Kényszerleszállás esetében a légi jármű személyzete és utasai kötelesek túrni, hogy személyazonosságukat, valamint a légi jármű lajstromozási adatait a telek birtokosa vagy más érdekelt személy megállapítsa. A rendőri hatóság vagy közeg, avagy a pénzügyi szerv a kísérő iratokat és a légi járművön szállított podgyászt és árukat is megvizsgálhatja.

A legtöbb külföldi jogszabállyal egyezően a mi alaprendeletünk (Lkr.) is az alacsonyan repülésből származható közveszély ellen védő rendelkezéseket tartalmaz.

A főleg valamely szerkezeti rész vagy a motor romlása folytán bekövetkező kényszerleszállás fogalmát a rendelet nem határozza meg. Természetes azonban, hogy nem tekinthető kényszerleszállásnak az a leszállás, mely szeszélyből, vagy a fennálló — különösen vámügyi — jogszabályok ellenére valamely jogellenes célból történik s a kényszerleszállás elbírálásánál irányadó csak az lehet, hogy valóságos kényszer forgott légyen fent, motorhiba, a pilóta vagy utas fizikai állapotában hirtelen bekövetkezett s másképp el nem hárítható kedvezőtlen változás, a légi jármű vagy az utasok és személyzet megvédése várható



nagyobb veszély ellen stb. Ennek a szempontnak figyelmen kívül hagyása csempészésre, kémkedésre, a repülőterekhez fűződő érdekek megsértésére stb. vezethet. Ezért szabja meg a rendelet, hogy a kényszerleszállást, vagyis a repülőtereken kötelező leszállás elmaradását be kell jelenteni.

Kényszerleszállás esetében a közérdek (kémkedés, csempészés elhárítása stb.) s a magánérdek (kár, baleset stb.) egyaránt szükségessé teszi, hogy a légi jármű személyzetének s utasainak személyazonosságát s a légi jármű lajstromozási adatait, tehát tulajdonosának nevét, lakóhelyét, a légi jármű gyártási helyét, nemzeti jelét, regiszterszámát stb. megállapítsák s kísérőiratait megvizsgálják. A telektulajdonos vagy más érdekelt csak a kísérő iratokat nem vizsgálhatja meg. A megállapítás után a légi jármű útját általában folytathatja, hacsak a fennálló büntetőjogi rendelkezések feltartóztatását vagy a személyzet stb. tekintetében egyéb rendelkezéseket nem tesznek lehetővé.

A fejlődés mihamar odavezethet, hogy a repülő jármű helyből, gurulás nélkül is, felrepülhet s leszállhat (helikopter kísérletek); azonfelül már *Berget* is utal arra, hogy majd a házak tetejét e végből laposra készítik vagy kikötő-terraszt létesítenek rajtuk („a jövő városa a maitól eltérő képet fog mutatni“); a hajóról felszállás s hajón leszállás is lehetséges. Ezekre gon-

dolva, ki kell emelnünk, hogy a kereskedelemügyi miniszter részéről a 31. §. szerint kibocsátható rendelet alapján, mely különleges szabályok alkotására ad felhatalmazást, — a fel- és leszállás eltérően is lesz szabályozható.

Az 1922. évi aug. elsejei német légi közlekedési törvény 12. §-a lehetővé teszi lakott helyiségeken kívül a bekerítetlen telkeken való felszállást és leszállást is.

Az 1913. évi massachusettsi légi közlekedési törvény 4. §-a szerint a légi járműnek nagyobb város felett legalább háromezer láb magasságban kell repülnie, ötszáz lakosnál kisebb hely felett legalább ötszáz láb, ötezer lakosnál nagyobb helység felett legalább ezer láb magasságban, az 5. §. szerint nem szabad a repülőgépnek olyan embertömeg felett repülnie, amely legalább száz személyből áll.

Az angol törvény 5. §-a szerint a légi járműnek valamely lakott helység felett csak olyan magasságban szabad repülnie, amely magasság szükséges ahhoz, hogy a helységen kívül szállhasson le; lakott helységek felett nem szabad látványos vagy mutatványos felszállásokat végezni.

Az 1919. évi spanyol királyi rendelet 18. §-a hasonló rendelkezéseket tartalmaz, ugyancsak a francia törvény 20. §-a is.



B) A légi jármű köteles magával vinni:

1. az alkalmassági bizonyítványt;
2. a lajstromkivonatot;
3. a személyzet szolgálati engedélyokmányait;
4. a személyzet és az utasok jegyzékét;
5. a szállított áruk jegyzékét és kísérőiratait;
6. a légi jármű naplóját;

7. a következő C) pontban említett §. szerint szükséges külön engedélyt és a külön jogszabályokban meghatározott egyéb kísérő iratokat.

A kísérő iratokat illetően utalunk a fennebb közölt 46,402/XI. 1923. számú rendeletre is.

C) Fegyvert, lövőszert, robbanóanyagot, fényképező készüléket, postagalambot légi járművön belföldön szállítani a megfelelő biztonsági óvintézkedések szemmeltartásával csak a légügyi hatóság engedélyével szabad.

Az 1. bekezdésben foglalt rendelkezést a légügyi hatóság más tárgyakra is kiterjesztheti.

Aki hivatásánál fogva fegyvert visel, vagy akinek fegyvertartási engedélye van, fegyverét a légi járműre is magával viheti.

Nem fémvezetékes (radio) táviró, távbeszélő vagy villamos jelzőkészüléket és minden oly hírszolgálati berendezést, amely a fémvezetékes vagy a nem fémvezetékes (radio) távirók, távbeszélők és villamos

jelzők közé nem sorozható, ha a 15. §. (a postai, vám- és kapcsolatos rendelkezésekre vonatkozó szakasz) negyedik bekezdése szerint való kivétel fenn nem forog, légi járómű csak a m. kir. kereskedelemügyi miniszter engedélyével vihet magával vagy szállíthat.

D) Látványos felszállásokat és repüléseket, úgyszintén repülőversenyeket csak a légügyi hatóság előzetes engedélyével szabad rendezni.

A rendészeti vonatkozásokra tekintettel az itt szabályozott engedély megadása kérdésében a légügyi hatóságnak a belügyminiszterrel egyetértve kell eljárni.

E) A légügyi hatóság meghatározott területek felett vagy meghatározott magasságon alul, állandó jelleggel vagy ideiglenesen megtilthatja vagy korlátozhatja a légi közlekedést (tilalmi övezetek), jogában áll továbbá a légi közlekedésre engedélyezett útvonalra határozott útirányt megszabni s a tilalmi övezetekben, vagy az útiránytól eltérő közlekedésre kivételes esetben engedélyt adni, úgyszintén a légi közlekedési vállalatok menetrendjét, a vitel- és fuvardíjakat megszabni és módosítani.

Ha a légi járómű tilalmi övezetbe jutott vagy a megszabott útiránytól eltért, mihelyt ezt észreveszi, köteles vészjelet adni és az ország legközelebbi repülőterén, illetőleg léghajókikötőjében leszállni.

A légügy irodalmában erősen vitatott kérdés,



hogy a tilalmi övezetek megállapítása a repülés magassági rekordjai mellett nem illuzórius-e. De facto a legtöbb külföldi jogszabály fenntartja a tilalmi övezet megállapításának lehetőségét. Nem csupán katonai szempontok teszik ezt világszerte megokolttá, hanem a sűrűn lakott, féltett kultúrintézményekkel telt városok, gyártelepek stb. megvédhetése a repülésből származható veszélyek ellen. Ugyanezek a szempontok teszik megokolttá a közlekedésre meghatározott útirány megszabását is, mely még azt is lehetővé teszi, hogy ugyanazon végpontok között, de más-más útirányban több vállalatnak legyen közlekedésre engedély adható.

A légügyi hatóság útvonalat nem állapíthat meg, csak útirányt. Az útvonalat a minisztérium állapítja meg.

A m. kir. kereskedelemügyi miniszter 45,332/XI. 1913. szám alatt rendeletet bocsátott ki a tilalmi övezetek megállapításáról (Budapesti Közlöny 1923. évi április hó 15-én megjelent 85. száma). A 10,270/1922. M. E. számú rendeletben kapott felhatalmazás alapján kibocsátott ebben a rendeletben a kereskedelemügyi miniszter a Magyarország felett közlekedő légi járóművek tekintetében elrendelte, hogy a következő területek, úgymint 1. Kisbér, Bodajk, Székesfehérvár, a Balaton északi csücske, Városlőd, Kisbér által határolt terület a jelzett helyek kizárásával, 2. Ujhartyán, Lajosmizse, Kerekegyháza, Peszérpuszta, Ujhartyán által

határolt területek tilalmi övezeteknek tekintendők, amelyek felett a légi közlekedés további rendelkezésig tilos.

F) Közbiztonsági okokból vagy a fennálló jogszabályokba ütköző cselekmények vagy mulasztások miatt minden légi járművet fel lehet hívni a leszállásra és erre bármely módon és eszközzel kényszeríteni is lehet.

Különleges rendelkezéseket foglal magában ezekben a tekintetekben a külföldi légi járművekre nézve a „Nemzetközi légi forgalomra vonatkozó jogszabályok” cím alatt 10. al. alatt foglalt fejezetben közölt rendelet.

G) A légi járművet ért baleset vagy kényszerleszállás esetében a rendőri hatóságok és közegek segítség nyújtására kötelesek.

#### 6. *Postai, vám- és kapcsolatos rendelkezések.*

Az államnak a postára, táviróra, távbeszélőre és villamos jelzőkre — a nem fémvezetékes (radio) berendezésekre is — fenntartott jogai a légi közlekedés tekintetében is fennállanak.

A nem fémvezetékes (radio) távirók, távbeszélők és villamos jelzők felállításához, berendezéséhez és üzemben tartásához a m. kir. kereskedelemügyi miniszter engedélye szükséges, aki az engedélyezésnél az



1888 : XXXI. tc. 3. §-ának egyes rendelkezéseitől eltérhet. Ezekre a berendezésekre az 1888 : XXXI. tc. 1. §-ának 1. bekezdésében foglalt kivétel nem nyer alkalmazást.

A szárazföldi (nem légi vagy vízi járóművön elhelyezett) közhasználatú nem fémvezetékes (radio) berendezések létesítésére és üzemben tartására magánosoknak engedélyt csak a törvényhozás adhat.

A m. kir. kereskedelemügyi miniszter engedélye szükséges mindazoknak a hírszolgálati berendezéseknek létesítéséhez és üzemeltetéséhez is, amelyek a fémvezetékes vagy a nem fémvezetékes (radio) távírók, távbeszélők és villamos jelzők közé nem sorozhatók. Nem szükséges engedély a kereskedelemügyi miniszter részéről meghatározandó azokra a berendezésekre, amelyek kizárólag a légi járómű, repülőtér, léghajókikötő belső szolgálatát látják el és csak erre alkalmasak vagy a légi közlekedés szolgálatának lebonyolításához az ide vonatkozó szabályok szerint szükségesek és csak erre alkalmasak.

Az ország területén a külföldi légi járóművek postai szállítását, nem fémvezetékes (radio) berendezéseit és oly hírszolgálati berendezéseit, amelyek a fémvezetékes vagy a nem fémvezetékes (radio) távírók, távbeszélők és villamos jelzők közé nem sorozhatók, a m. kir. kereskedelemügyi miniszter rende-

lettel szabályozhatja, illetőleg ezek tekintetében megállapodásokat létesíthet.

Rendes járatokat teljesítő közforgalmú légi járóművet a m. kir. posta postaszállításra igénybe vehet. A m. kir. kereskedelemügyi miniszter az igénybevételt rendelettel szabályozza, illetőleg ide vonatkozólag megállapodásokat létesíthet.

Légi járómű magánmegbízásból vagy saját számlájára olyan szállítással, amely a m. kir. postának van fenntartva, nem foglalkozhatik.

Postai szállítást teljesítő légi járómű ebbeli működésében a postai szabályoknak van alávetve.

Légi közlekedési vállalat postai szolgálat ellátásáról külföldi postaigazgatással vagy más szállító vállalattal csak a m. kir. kereskedelemügyi miniszter előzetes engedélyével tárgyalhat és szerződést csak akkor köthet, ha ennek tervezetét a m. kir. kereskedelemügyi miniszter jóváhagyta.

Külföldi légi járóművek a magyar állam területe felett nem fémvezetékes (radio) vagy egyéb hírszolgálati berendezéseiket csak a belső szolgálat, illetőleg csak a légi közlekedési szolgálat lebonyolítására használhatják.

A 10,270/1922. M. E. számú rendeletnek a rendelkezései nem érintik a vámjövedékre, valamint a behozatali, kiviteli, átviteli tilalmakra és korlátozásokra vonatkozó rendelkezéseket.



Az a légi járómű és rakománya, amely a magyar vámterületen leszállás nélkül száll át, viszonyosság feltételével, vámkezelés alá nem esik.

Külföldi forgalomban árut szállító légi járómű vezetője a szállított árukról szóló vámhivatali általános bejelentést, továbbá a rakományjegyzéket s a hozzátartozó kísérő iratokat köteles magával vinni; a rakományjegyzéknek a járómű tulajdonosának nevét, lakóhelyét, az áru nemének és mennyiségének a kereskedelemben szokásos mérték és elnevezés szerint megjelölését, a feladó és címzett nevét s lakóhelyét és az áru rendeltetési helyét is tartalmaznia kell. Ezt a jegyzéket felszállás előtt s a leszállások alkalmával vámhivatali felügyelet teljesítése végett be kell mutatni.

### 7. Fuvarozásjogi kérdések.

A többször idézett alaprendelet 17. §-a felhatalmazta a m. kir. kereskedelemügyi minisztert, hogy a m. kir. igazságügyminiszterrel egyetértésben a légi fuvarozásra vonatkozó szabályokat a kereskedelmi törvény (1875: XXXVII. törvénycikk) rendelkezéseitől eltérőleg is megállapíthassa.

A légi technika rendkívüli fejlődése nyomán a világforgalomban már is jelentős szerepet betöltő légi közlekedés jogi szabályozása során alkotott kontinentális törvények ép úgy, mint az 1919. évi október

hó 13-án Párisban, a különböző világrészek huszonhét államának képviselői részéről aláírt nemzetközi légijogi egyezmény alig tartalmaznak a légi közlekedés fuvarozásjogi kérdéseit illetően rendelkezéseket.

A küzdelem, mely főként az International Law Association kongresszusain a levegő szabadsága s a levegőtér állami szuverenitás alá vetése, e két ellentétes pólust képviselő felfogás között két évtizeden át tartott, jóformán eldőlt azon, hogy egyetlen egy törvénye sincs a művelt világnak, mely a levegő szabadságának lobogóját hordaná s a nemzetközi jogban, még a sokszor szeparációra törekvő amerikai jogban is, a szuverenitás teóriája tekinthető győztesnek s immár nem támadott, mindenütt elismert jogtételnek. Véget ért a dologi jogi vita is, mely a körül forgott, vajjon a telektulajdonos joga a római klasszikus jogászok dogmája, az *usque ad coelum* elve szerint fennáll-e még, avagy visszavonulást parancsol-e a régi dogmának a társadalmi céljognak Ihering kitűzte iránya, mely szerint a tulajdon térbeli határa csak addig terjed, ameddig a köz szempontjából még jogvédelemre érdemes érdeke terjed a tulajdonosnak s ezidő szerint a dologi jog legmodernebb szabályai elismerik — épen a légi közlekedés követelményeire gondolva — azt az elvet (melynek megszorítása azonban szerintünk a jövő dologi jog programja



lesz), hogy az ingatlan tulajdona a telken kívül a telek feletti légűrre is kiterjed addig a határig, ameddig a tulajdonosnak tulajdonának gyakorlása még érdekében áll.

A nemzetközi jogi és közjogi, másrészt a magánjogi, dologi jogi felfogások stabilizáltsága mellett azonban teljességgel kiforratlan még a nemzetközi légijog tudománya a fuvarozásjogi vonatkozásokat illetően. Kereskedelmi törvényünknek, az 1875 : XXXVII. törvénycikknek 393. §-a szerencsés fogalmazásával ugyan alkalmas arra, hogy a légi fuvarozási jog általában a törvény rendelkezései alá vonassék, azonban kétségtelen, hogy számos eltérő rendelkezés lesz szükséges, amire az 1922 : XVII. t.-c. 30. §-ában kapott felhatalmazás alapján kibocsátott, a légi közlekedésről szóló 10,270/1922. M. E. számú minisztériumi rendelet már fel is hatalmazza a kereskedelemügyi minisztert, amennyiben az igazságügyminiszterrel egyetértve, a légi fuvarozásra vonatkozó szabályokat a kereskedelmi törvény rendelkezéseitől eltérőleg is megállapíthatja. A K. T. 393. §-a, amikor azt a definíciót tartalmazza, hogy fuvarozási ügyletnek tekintendő, mely árúnak szárazon stb. való fuvarozása iránt köttetik, öntudatlanul is, mert hiszen a törvény megalkotása idejében a törvényhozó nem gondolhatott az akkor még meg nem született légi kereskedelmi

forgalomra, alkalmas arra, hogy a légi fuvarozási ügylet, mint „szárazon fuvarozás” iránt kötött ügylet a kereskedelmi törvény hatálya alá tartozó fuvarozási ügyletnek minősítették. A szárazföldi fuvarozás fogalmi körébe nem csupán a szorosan vett szárazföldön, hanem az alatta vagy felette, földalatti vagy földfeletti vasútakon, vagy a levegőtérben közlekedő légi járműveken lebonyolódó áru fuvarozás is beletartozik. Amennyiben pedig iparszerűleg folytatatik, a K. T. 259. §-a 1. bekezdésének 3. pontja értelmében, a személy fuvarozással foglalkozó légi vállalatok ügyletei általában kereskedelmi ügyletnek minősülnek.

Nemzetközi jogi rendezés hiányában tehát kereskedelmi törvényünk még mindig alapvető jogforrása a légi fuvarozás jogának is.

További kérdés, hogy ezek a fennálló jogszabályok a maguk tárgyi terjedelmében kielégítők-e a légi fuvarozás jogának legislatív követelményeit illetően.

Itt mindenekelőtt vissza kell térnünk az élő nemzetközi jogi rendelkezésekre. Az 1919. évi párisi légijogi egyezmény 26—29. cikkei a szorosan vett fuvarozással foglalkoznak ugyan, azonban az itt foglalt rendelkezések úgyszólván csak rendőri természetűek, nevezetesen tilalom alá veszik a robbantóanyagok, fegyverek, lőszeres légi járművön szállítását a nemzetközi légi forgalomban, nem szabad idegen légi járó-



műnek ezek fuvarozásával az egyezményben bennlevő bármely állam intern forgalmában sem foglalkoznia, minden állam megtilthatja vagy szabályozhatja légi járóművön fényképező készülékek szállítását, bármely szerződő állam más árucikkeket is megszorítás alá vethet. Hiányzik azonban ebből az unióból az egyetemes fuvarozási jog egyöntetűségének megalkotására vezető gondolat, az a gondolat, mely az 1890. évi berni nemzetközi vasúti árufuvarozási egyezményben a vasúti fuvarozási jog nemzetközileg úgy szólván teljesen egységes alapvető jogszabályainak univerzális joghatályú megállapítására vezetett s a vasúti fuvarozás jogát területileg túlnyomóan kontinentális jellegűvé tette.

Nemzetközi rendezés hiányában egyelőre meg kell elégednünk azzal, hogy intern nemzeti jogunk jogszabályai általánosságban elegendőknek mutatkoznak egyelőre arra, hogy a légi fuvarozási jog már is alapjaiban annyira szabályozottnak tekintessék, hogy legfeljebb csak kisebb eltérések lesznek szükségessékké, különösen a vasútakra vonatkozó eltérő fuvarozásjogi rendelkezések egy részének átültetésével.

Ami a kereskedelmi törvény egyes rendelkezéseit illeti, megfontolandó lesz, vajjon a légi közlekedésben kielégítő-e a K. T. 394. §-ának rendelkezése, mely szerint a fuvarlevél a feladó és fuvarozó közt keletkezett szerződés *bizonyítékául* szolgál s a fuvarozó a

fuvarlevél kiállítását *követelheti*, amely szabályok annyit jelentenek, hogy a fuvarozási szerződés érvénye nincs függővé téve a fuvarlevél kiállításától, vagyis fuvarozási szerződés a fuvarlevél kiállítása nélkül is érvényesen létrejöhet, a fuvarlevél kiállítása tehát nem obligatórikus, hanem csupán fakultatív és kötelezővé csak akkor válik annak kiállítása, ha a fuvarozó azt követeli. Megfontolandó lesz ennek az általános szabálynak a fentartása, mert a vasúti forgalomban ezzel ellenkezően a fuvarlevél inkorporálja magát a fuvarozási szerződést és enélkül érvényes vasúti fuvarozási ügylet nem jöhet létre, mely rendelkezés a berni nemzetközi vasúti áru fuvarozási egyezményen alapszik, amellyel kapcsolatban az 1892:XXV. törvénycikk a kereskedelmi törvényben megállapított eltérő intézkedéseken felül további eltérések statuálására is felhatalmazást adott. Mihelyt a légi közlekedés a kereskedelmi forgalomban az áruszállítás terén nagyobb szerephez jut, alig lesz élkerülhető a fuvarlevél kötelezővé tétele és különösen a nemzetközi forgalomban enélkül az áruszállítás aligha lesz lebonyolítható.

A légi forgalom várható tömegességével együtt fog járni annak a meggondolása is, vajjon nem lesz-e szükséges a vasúti fuvarozás mintájára a légi áru fuvarozás tekintetében is a fuvarozási kényszer elvének statuálása.



A légi közlekedésről szóló idézett rendeletünk a légi járművek üzeménél a baleset folytán a szállított árukban bekövetkezett kárért való felelősség tekintetében megengedi, hogy a légi járművet járató a felelősséget a szállított áruk tekintetében előre kizárhassa vagy korlátozhassa, sőt a kártérítés alól ily kizárás nélkül is felmenti abban az esetben, ha a kár kizárólag a károsultnak saját hibájából keletkezett, ha pedig a károsult a kár keletkezésénél közrehatott, a 19. §-ban foglalt rendelkezés szerint, a bíróság az eset körülményeinek figyelembevételével határozza meg, van-e helye és milyen mértékben kártérítésnek. A baleseti kártérítés jogát tehát a magyar jogszabályok a szállított áruk tekintetében rendezték ugyan, ez a jogi rendezés azonban kizárólag a *baleseti* árukárok fogalmi körére vonatkozik és analog magyarázattal sem terjeszthető ki a fuvarozási károkra, amelyek tekintetében tehát addig, amíg az említett, a 17. §-on alapuló különleges rendelkezések meg nem alkottatnak, kereskedelmi törvényünk fuvarozásjogi rendelkezéseit kell alkalmazni.

Ezekhez képest a légi közlekedésben az áruszállításnál alkalmazást fog nyerni a K. T. 398. §-a, mely szerint a fuvarozó minden kárért, mely az áruban az átvételtől a kiszolgáltatásig, elveszés vagy megsérülés által történik, felelős, amennyiben igazolni nem

képes, hogy a kárt erőhatalom vagy az áru természetes minősége, különösen belső megromlás, beszáradás, rendes csurgás vagy begöngyölésnek kívülről fel nem ismerhető hiányai okozták, ami mellett drágaságokért, pénzekért vagy értékpapírokért a fuvarozó csak akkor felelős, ha a tárgyak ezen minősége vagy értéke neki kijelentve lett. Ex recepto felelős tehát az átvett tárgyat érő károkért, amennyiben az említett mentesítő körülmények, a vis major, a casus fortuitus, damnum fatale, stb. fennforgását nem bizonyítja. A fuvarozó fokozott felelősségének mértéke tehát a légi közlekedésben teljesített áruszállításra is vonatkozik. Kíváncsnak mutatkozik a vasútra vonatkozó rendelkezések közül itt annak a szabálynak analog átvétele, mely szerint a légi vállalat felelős azért a kárért, mely az áruban a fuvarozásra való átvételtől a kiszolgáltatásig terjedő időben elveszés, hiány (részleges elveszés), vagy sérülés által keletkezett, kivéve, ha a kárt a rendelkezésre jogosult vétkessége vagy a légi járómű járatójának vétkességére vissza nem vezethető utasítása, erőhatalom, a csomagolásnak külsőleg fel nem ismerhető hiányossága vagy az áru természetes minősége, nevezetesen belső megromlás, beszáradás, rendes csurgás okozta. A légi áru fuvarozásnál is szabály a rem salvam fore szabálya, amely alól csak a vis, cui resisti non potest, továbbá a feladó vétkessége, helytelen utasí-



tása, a csomagolási és minőségi hiányok mentesítenek. A légi fuvarozó pozitív felelősségének tárgyi terjedelme szerint tehát a fuvarozó nemcsak saját cselekményeiért, hanem személyzete cselekményeiért, sőt a vis major esetét leszámítva a természeti események behatásaiért is általában felelős.

Szemben a K. T. 399. §-ának azzal a rendelkezésével, mely szerint a fuvarozó az áru elveszése esetében azt a rendes kereskedelmi értéket köteles megtéríteni, mellyel a hasonlófajú és minőségű áru a rendeltetési helyén bírt akkor, amikor a kiszolgáltatásnak történnie kellett volna, míg az áru megsérülése esetében az a különbözet térítendő meg, mely a megsérült áru eladási ára és azon rendes kereskedelmi érték között létezik, mellyel az a sérelem nélkül a kiszolgáltatás helyén és idejekor bírt volna — amely szabályok, mint érintettük, a légi áru fuvarozásra is vonatkoznak —, lege ferenda helyesnek mutatkozik a vasúti üzletszabályzat 88. §-ában foglalt oly rendelkezés létesítése, mely szerint ha a légi fuvarozó a fuvarozási szerződés alapján az áru elveszéseért vagy hiányáért kártérítést köteles nyújtani, azt a rendes kereskedelmi értéket, ennek hiányában azt a közönséges értéket tartozik megtéríteni, mellyel az ugyanazon fajtajú és minőségű áru a feladás helyén abban az időben bírt, mikor az áru fuvarozásra felvétellett,

továbbá meg kell téríteni azt is, ami vám és egyéb költségek, valamint fuvardíj fejében már fizettetett vagy még kifizettetik, az áru megsérülése esetében pedig a most megjelölt érték csökkenését kell megtéríteni. Nincs ok, amely indokolttá tenné, hogy a kártérítés mértékének megállapítása másként történjék a vasúti, mint a légi fuvarozási jogban. Emellett érintetlenül marad a K. T. 399. §-ának utolsó bekezdésében foglalt, a V. Ü. Sz. 95. §-ában is bennfoglalt az a szabály, mely a fuvarozó teljes kár megtérítésére vonatkozó kötelezettségét állapítja meg szándékos eljárás, vagy vétkes gondatlanság esetében.

A kikötött vagy szokásos fuvaridő elmulasztásából eredő kár megtérítésére vonatkozó, a K. T. 400. §-án alapuló kötelezettség fennáll a légi fuvarozás tekintetében is, amely felelősség alól az exkulpálás csak abban az esetben foghat helyet, ha a késedelem a rendes fuvarozó gondosságával nem volt elkerülhető. A rendes fuvarozó gondossága a legszélsőbb, emberileg lehetséges gondosság alkalmazásáig nem megy, hanem csupán a gondosságnak azt a mértékét foglalja magában, amelyet minden fuvarozó a légi forgalom okos tapasztalatai szerint a fuvarozás kivitelére rendszerint alkalmazni szokott.

A légi fuvarozó vállalat, mint érintettük, a K. T. 402. §-a értelmében felelős azokért is, akiket az



elvállalt fuvarozás teljesítésénél alkalmaz. Ez a szabály, mely a vasúti üzletszabályzat főszabálya is, nem csupán saját közlegeinek ténykedéseiért való felelősséget állapítja meg, hanem minden más személyért is, akit a fuvarozás teljesítésénél alkalmaz, akik tehát a fuvarozóval úgyszólván organikus egységet alkotnak.

A fuvarlevél, különösen a nemzetközi fuvarlevél, *kötelező* alkalmazása a légi közlekedésben is alig lesz elkerülhető azokban az esetekben, amikor a fuvarozás során a légi fuvarozó az árut további fuvarozás végett más, akár légi, akár vasúti, akár hajózási fuvarozónak adja át. Az eredeti fuvarlevél és az áru együttes átvétele a későbbi fuvarozó részéről a K. T. 403. §-ának 2. bekezdése szerint azt jelenti, hogy a követő fuvarozó belép a fuvarozási szerződésbe, felelőssé lesz előzőinek a már teljesített fuvarozásból eredő kötelezettségeiért és egyszersmind önálló kötelezettséget vállal arra, hogy a fuvarozást az eredeti szerződés értelmében, különösen a fuvarlevélben kijelölt vonalakon fogja eszközölni.

Mindazok a rendelkezések, amelyek a K. T. 404—421. §-aiban foglaltatnak, nevezetesen a feladó későbbi utasításaira, az árunak a fuvarlevélben kijelölt átvevő részére a rendeltetési helyen kiszolgáltatására, — az átvevő biztonsági szempontból tehető időközi intézkedéseire és utasításadásaira, — az átvevő fuvar-

levél- és árukiszolgáltatás-követelési jogaira és ezek érvényesítése után a fuvarozó kielégítésére, — az áru átvételével és a fuvardíj kifizetésével a fuvarozónak a felelősség alól általánosságban, rejtett hibákat leszámítva, való felmentésére, — a fuvarozónak az áru kiszolgáltatásáig fennálló törvényes zálogjogára, az utolsó fuvarozónak a zálogjog érvényesítésére és előzői követeléseinek érvényesítésére és ezzel kapcsolatban a visszkereseti jogra, végül a rakjegyre vonatkozó törvényes rendelkezések a légi áru fuvarozásra is, mint a kereskedelmi törvény hatálya alá tartozóra, egyaránt alkalmazandók.

A légi áru fuvarozás tömegessé válása esetében természetszerűleg eltérő jogszabályok alkotására épűgy parancsolóan reá fog vezetni a forgalmi élet, mint ahogy a kereskedelmi törvény általános fuvarozásjogi rendelkezéseitől eltérő különleges rendelkezésekre módot nyújtott már a kereskedelmi törvény is, vala- mint a későbbi jogfejlődés során a berni nemzetközi vasúti egyezmény és ezzel kapcsolatban nálunk az egyezmény becikkelyezéséről és az azzal kapcsolatos intézkedésekről szóló 1892:XXV. törvénycikk, amelynek 2. §-a felhatalmazta a minisztériumot, hogy a nemzetközi egyezmény határozmányait, amennyire azt a vasúti forgalom érdekében szükségesnek találja, a vasúti üzletszabályzat módosítása útján az ezen egyez-



mény hatálya alá nem eső — tehát nem nemzetközi, hanem belső — fuvarozási ügyletekre is rendelettel kiterjeszthesse, még azon részeiben is, melyek a kereskedelmi törvény rendelkezéseitől eltérnek. A légi áru-fuvarozás tekintetében a kereskedelmi törvény rendelkezéseitől eltérő fuvarozásjogi szabályok megalkotására a többször említett 10,270/1921. M. E. számú rendelet már megfelelő felhatalmazást tartalmaz.

A légi fuvarozás joga a kereskedelmi törvényben szabályozottnak csak annyiban tekinthető, amennyiben ez a szárazföldi vagy belvizi terület felett levő levegőtérben történik. A szárazon való fuvarozást a K. T. 393. §-a, mint érintettük, fuvarozási ügyletnek tekinti, nem vonatkozik azonban ez a rendelkezés a nyílt tenger felett elterülő levegőóceánban Magyarországon lajstromozott légi járműveken lebonyolódó áru-fuvarozásokra, ezekre tehát a kereskedelmi törvénynek fuvarozásjogi rendelkezései nem terjednek ki. A tengeri légi fuvarozás a K. T. 258. §-ának 5. pontjában említett utasok vagy javak tengeren leendő fuvarozásának elvállalásából keletkező abszolút kereskedelmi ügylet fogalmi körébe sem tartozik, mert nem a tengeren, hanem a tenger feletti levegőtérben fuvarozásról van szó, mindenesetre szubszummálható azonban a K. T. 259. §-a 1. bekezdésének 3. pontjában említett fuvarozási ügyletek vagy személyi fuvarozásra rendelt

intézetek ügyleteinek fogalma alá. A tengerek felett iparszerűleg folytatott, vagy kereskedő részéről a kereskedelmi üzlet körében folytatott légi fuvarozás tehát szubjektív kereskedelmi ügylet, de nem állanak reá a fuvarozási ügyletre az ötödik címben foglalt rendelkezések, amelyek csak szárazon vagy folyókon és belvizeken fuvarozás iránt kötött ügyletekre vonatkoznak. A tengerek felett elterülő levegőtérben magyar légi járművek részéről teljesített fuvarozási ügyletek tehát az előbb érintett feltételekkel mint kereskedelmi ügyletek jönnek számba, a különleges fuvarozásjogi rendelkezések alá nem tartoznak, nem tartoznak természetesen a tengeri magánjog hatálya alá sem, hanem ezeket az ügyleteket mindaddig, amíg a többször említett rendelet 17. §-a alapján az evégből szükséges különleges rendelkezések meg nem állapíttatnak, a kereskedelmi törvénynek a kereskedelmi ügyletekre vonatkozó általános rendelkezései s a nemzetközi jog szabályai szerint kell megítélni.

#### 8. *Kisajátítási és kapcsolatos rendelkezések.*

Közforgalom céljára szolgáló repülőtér és lég-hajókikötő részére szükséges területeket, valamint közforgalmú légi közlekedés céljára szolgáló jelek, jelzőeszközök s hasonló berendezések és készülékek felállítása céljából elkerülhetetlenül szükséges terüle-



teket kisajátítás útján is meg lehet szerezni. A kisajátítási eljárásra az 1881: XLI. törvénycikk rendelkezéseit kell alkalmazni.

A közforgalmú légi közlekedés céljára szükséges jelek, jelzőeszközök, hasonló berendezések és készülékek épületeken, telkeken, vízfelületen elhelyezését a tulajdonos vagy birtokos meghallgatása után a m. kir. kereskedelemügyi miniszter engedélyezi. A tulajdonos vagy birtokos kárának megtérítését és azt is követelheti, hogy az engedélyes biztosítékot szolgáltatson előrelátható kárának fedezésére. A biztosítékot, ha a felek másként nem állapodnak meg, készpénzben bírói letétbe kell tenni vagy a m. kir. postatakarékpénztárnál kell elhelyezni. A biztosítéknyújtás tárgyában az eljárás annak a járásbírósnak a hatáskörébe és illetékességéhez tartozik, amelynek területén a kérdéses ingatlan van. A bíróság soronkívül jár el; a feleket meghallgatja és az esetleg szükséges bizonyítás felvétele után végzéssel határoz. A végzés ellen egyfokú felfolyamodásnak van helye:

A kisajátításról szóló 1881: XLI. törvénycikk alkotása idejében természetesen még repülőterekről nem lehetett szó, így ez a törvény erre a célra kisajátítást nem is engedhetett. A légi közlekedéshez fűződő nagy közgazdasági érdekek mellett a kisajátítás jogát a légi közlekedéshez szükséges repülőterek és léghajókikötők

céljára, amennyiben azok közforgalom célját szolgálják, most a 10,270/1922. M. E. sz. rendelet megadja. Megadja továbbá a kisajátítási jogot a közforgalmú légi közlekedés céljára szolgáló jelek, jelzőeszközök s hasonló berendezések és készülékek felállítása céljából elkerülhetetlenül szükséges területekre is.

A kisajátítási eljárásra a kisajátítási törvény rendelkezéseit kell alkalmazni; az idézett törvény 5. §-a szerint a kisajátítási jogot a vállalat részére a m. kir. kereskedelemügyi miniszter engedélyezi.

Az idézett törvény rendelkezéseiből kiemeljük, hogy a 9. §. szerint kisajátítás tárgyát csak ingatlan dolog képezheti; a kisajátítást nem akadályozhatja sem a kisajátítandó ingatlannak, sem a tulajdonosnak minősége; a 10. §. szerint kisajátítás által az ingatlannak tehermentes tulajdonjoga vagy annak a törvényben szabályozott időleges használata szereztetik meg; a 11. §. szerint a kisajátítási jog csak azon területre terjed ki, mely az illetékes hatóság által jóváhagyott vállalati tervek szerint a vállalat létrehozására, átalakítására, nagyobbítására, célszerűbb berendezésére vagy fenntartására szükséges, továbbá a vállalat céljaira szükséges építkezési anyagok lerakására stb. szükséges területekre; a 15. §. szerint a létesítendő vállalat által a szomszéd birtokosok birtokainak használata nem akadályozható és a szükséges



túl meg nem nehezíthető; a 23. §. szerint a kisajátítás valódi és teljes kártalanítás mellett eszközöltetik; a 25. §. szerint a kisajátítandó tárgyak értéke a becsléskor létező árak szerint határozandó meg; a 31. és következő §-ok szerint kisajátítási tervet kell készíteni; a 66. §. szerint ingatlan dolgok ideiglenesen is kisajátíthatók.

*9. Az üzemi balesetekre vonatkozó jogszabályok.  
A légi balesetekből eredő kártérítő követelések.*

A légi közlekedésről szóló 10,270/1922. M. E. számú rendelet 19. §-ának rendelkezései szerint a légi jármű üzeménél másokra háramló kárért a légi jármű járatója, vállalatnál az engedélyes felelős. Az engedélyes, valamint az, aki a légi járművet az engedélyes és közte létrejött jogviszony alapján járatja, egyetemlegesen felel. Ha a légi járművet a most megjelölt személyek tudtán és akaratan kívül más járatja, a felelősség ezt terheli; a légi jármű járatóját, illetőleg az engedélyest és a vele kötött jogviszony alapján egyetemlegesen felelős személyt pedig csak akkor, ha a légi jármű ily járatása az ő hibájuk folytán vált lehetségessé. Az erőhatalom a felelősség alól nem mentesít. A felelősséget kizárni vagy korlátozni csak a légi jármű utasai és a szállított áruk, kiképző (iskolai) repülésnél a növendékek, látványos

és versenyrepülésnél pedig a légi járóművön tartózkodó bármely személy tekintetében lehet. Ha a vétlenül kártokozó mellett más vétkes személy köteles ugyanazt a kárt megtéríteni, a károsulttal szemben mindketten egyetemlegesen felelnek, egymásközötti viszonyukban azonban a kárt egészen a vétkes kártokozó köteles viselni. A károsult nem követelhet kártérítést, ha a kár kizárólag a saját hibájából keletkezett. Ha a károsult a kár keletkezésénél közrehatott, a bíróság az eset körülményeinek figyelembevételével határozza meg, van-e helye és milyen mértékben kártérítésnek. A kártérítési követelések sérüléseknél a baleset bekövetkeztétől, halál esetében pedig a halálozás időpontjától három év alatt elévülnek.

A felek autonóm ügyletkötési jogkörében létesült szerződésekben, jogügyletekben megállapított kártérítési kötelezettségeken felül jogszabályaink értelmében a kártérítési kötelezettség keletkezésének forrása maga a jogszabály is lehet. A deliktumokból vagy a quasi deliktumokból eredő károkon, vagyis oly károkon felül, amelyeknél a kártérítés alapja a károsító személy vétkessége vagy a vétkességgel rokon magatartása, jogszabályaink értelmében kártérítési kötelezettség oly tényekhez is fűződhetik, melyekben nemhogy a jogellenesség kritériumai fennforognának, de ellenkezően, az a magatartás, mely a kártérítési kötelezettség meg-



állapítására vezet, egyenesen hijával van a vétkeességi elemnek, sőt legtöbbször jogos és jogszabályokkal megengedett. Amint azt polgári törvénykönyvünk törvényjavaslatának indokolása a fennálló magánjogi szabályok helyes összefoglalásával kiemeli, a vétkeességi elv nem minden esetben képes a forgalmi élet érdekeit kielégíteni, van sok eset, amelyben a kár okozóját szubjektív vétkeesség ugyan nem terheli, de a modern gondolkodással és jogérzettel mégis ellenkeznék, ha ő vétlenségre hivatkozással elhárítaná magáról a kártérítési kötelezettséget; a vétkeesség nem lehet a szerződésen kívüli kártérítési kötelezettségnek egyedüli alapja, a vétlen károkozás is sok esetben kártérítő kötelezettséget állapít meg s a felelősség megállapítását az a szempont igazolja, hogy a felelőssé tett személy mások személybiztonságát vagy vagyónbiztonságát veszélyezteti. A vétlen károkozásnál elsősorban a veszélyes ipari üzemek és egyéb veszélyes foglalkozások tekintetében nálunk is különleges jogszabályok keletkeztek és az e tekintetben gazdag bírói gyakorlat valósággal szociális magaslatra emelkedett a jogszabályok alkalmazásában.

Kártérítési jogunk általában a vétkeességi elvből indul ki; az, aki vétkeesség nélkül jár el, rendszerint nem vonható felelősségre, a kártérítési felelősség alapja tehát rendszerint csak a vétség, a dolus vagy

a culpa. Általános szabály, hogy a felmerült kárért csak az a személy lehet felelős, akinek akaratával a kár kauzális nexusban áll és ahol a nexus hiányzik, általában nem lehet szó felelősségről. Ezen az elven jogszabályaink lényegesen rést törtek a vasútak és egyéb veszélyes üzemek tekintetében. Amint a kir. Kúria 84. számú polgári döntvényének indoklásában kiemeli, az általános szabálytól eltérést ez üzemeknek fokozott és állandó veszélyessége, részben pedig annak a mérlegelése parancsolta, hogy ez üzemek legnagyobb részben már anyagi helyzetüknél fogva könnyebben viselik el a veszély káros eshetőségeit és sokszor abban a helyzetben is vannak, hogy az üzem káros következményeit átháríthatják és ezt mint üzemi költséget vehetik számításba és ehhez képest rendezkedhetnek be. E mellett a jogi felfogás mellett az üzemi baleset a tőke termelési kockázataként jelentkezik. Törvényhozásunk a vétkesség nélkül való, tárgyi felelősség elvét csak kivételes esetekben emelte érvényre. Bírói gyakorlatunk a veszéllyel járó üzemeknél általában a tárgyi felelősség elvét alkalmazza, úgyszintén a veszélyes foglalkozásoknál is és a vonatkozó döntések alapja általában annak a meggondolása, hogy a foglalkozás vagy üzem veszélyességével és természetével járó kárveszélynek a következményeit az azt űző vagy a dolog természete szerint köteles viselni,



vagy pedig azon az alapon, amint azt az idézett döntvény indokolása is kiemeli, hogy aki nagyobb terjedelmű akármilyen gazdasági vagy ipari üzemet folytat, már az érdekelt felek vagyoni viszonyaira tekintettel is a jogban is érvényesülő méltányosság elvénél fogva felel az ezen foglalkozás vagy üzem gyakorlása közben másnak vétkesség nélkül okozott károkért.

Az ipari és gyári alkalmazottaknak baleset elleni védelméről és az iparfelügyelőkről szóló 1893: XXVIII. törvénycikk szerint minden ipartelepen köteles a munkaadó mindazt létesíteni és fenntartani, ami tekintettel a telep és az üzem minőségére, annak követelményeihez képest az alkalmazottak életének, testi épségének és egészségének lehető biztosítása érdekében szükséges (1. §.); az ipari telepen alkalmazottak kötelesek a munkaadó által a vállalat üzeme körül az élet, testi épség és egészség biztosítása érdekében tett intézkedésekhez alkalmazkodni, illetve az e tekintetben mérvadó rendszabályokat megtartani és teljesíteni. Az idézett törvény miniszteri indokolása a törvény intencióit a következőkben világítja meg: „Az 1884. évi XVII. t.-c. (ipartörvény) 114. §-a már megszabja a gyárosnak ez irányú kötelességeit, megállapítván, hogy köteles gyárában saját költségén mindazt létesíteni és fenntartani, ami tekintettel az iparüzlet és

telep minőségére, a munkások életének és egészségének lehető biztosítására szolgál. Ugyancsak ezen törvény 158. §-ának e) pontja pénzbüntetéssel rendeli sújtani azon gyárost, aki a fentebbiekben körvonalozott kötelezettségek teljesítését elmulasztja; fenmaradván a gyárosnak úgy a polgári, mint büntetőtörvény szerinti felelőssége, ha mulasztása miatt valamely baleset történt. Az ipartörvény ezen rendelkezése azonban épen általános jellegénél fogva a gyakorlatban nem bizonyult eléggé hatályosnak. Oly kiváló fontosságú kérdésben ugyanis, minő a munkásvédelem és a balesetek megakadályozása s oly különböző viszonyok között, minőket a különféle iparágak üzemei teremtenek, nem elégséges magának az elvnek általánosságban való kimondása, hanem okvetlenül szükséges ezen elvnek a gyakorlati élethez való alkalmazása, tehát oly törvényhozási intézkedés, mely szabatosan és lehető részletességgel állapítja meg a munkaadónak a munkásvédelemre és a balesetek lehető megakadályozására vonatkozó kötelelességeit, intézkedvén egyúttal a munkásra háramló kötelelességekről is. A gyári munka, illetőleg az annak végzéséhez szükséges különböző gépek, az ezek működésben tartására szolgáló elemi erők, valamint az egyes üzemek természete szerint kisebb-nagyobb mértékben kifejlődő ártalmas gázok és por fokozott veszélynek teszik ki a gyári munkánál



alkalmazottak életét, testi épségét és egészségét. Örvendetes mérvben fejlődő gyárparunkra való tekintettel az államhatalom kötelessége gondoskodni a munkásokat fenyegető veszélyek lehető csökkentéséről és kitelhetőleg intézkedni az iránt, hogy ezen, a gyári üzemből természetszerűleg eredhető veszélyek kellő óvóintézkedések által lehetőleg elháríttassanak s a gyári és ipari alkalmazottak élete, testi épsége és egészsége a veszélyektől lehetőleg megóvassék. Az államhatalom ezen feladata annál súlyosabb, s a felelősség ily intézkedések hiányában annál nagyobb lesz, minél inkább fejlődik valamely állam gyárparája; minél nagyobbak a technika és vegyészet vívmányai és ezzel kapcsolatosan, minél komplikáltabbak a munka- és segédgépek szerkezete, valamint a termelési eljárás, továbbá minél nagyobb és elterjedtebb az elemi erők alkalmazása, mert ezekkel arányban szaporodnak a gyári üzemmel járó veszélyek is. De fokozza még az államhatalom ez irányú kötelességét egyrészt azon körülmény, hogy nagyobb ipari telepeken az egyes alkalmazott nem is képes a működő gépezet összehatását áttekinteni és személyét az abból eredhető veszélytől megóvni; — másrészt pedig a munkásvédelem ezen legfontosabb részét nem lehet csakis a munkaadó tetszésére és belátására bízni, minthogy tapasztalat szerint különösen ott, hol, a szükséges,

óvóintézkedések nagyobb költségeket igényelnek, azok csak hiányosan alkalmaztatnak. Ha ehhez még azon sajátos, de tapasztalaton alapuló körülményt is figyelembe vesszük, hogy a gyári alkalmazottak életének és egészségének lehető megóvására irányuló intézkedések nem ritkán éppen a legközvetlenebbül érdekelt gyári alkalmazottak indolenciáján szenvednek hajótörést, — úgy kétséget sem szenvedhet, hogy mind-ezeknek keresztülvitele érdekében fölöttébb szükséges az államhatalom rendészeti beavatkozása, mely pedig csak akkor járhat teljes sikerrel és csak úgy nyújthat teljes biztosítékot, ha az törvényes alapon van szabályozva. A kutató emberi elme, amely feltalálta a különböző gyártási eljárásoknak legtökéletesebb, habár az ember testi épségére talán legveszélyesebb nemeit, feltalálta egyúttal az azokból eredhető veszélyek elleni óvóintézkedéseket is, olyannyira, hogy például az ipari higienia ma már egész tudományszakot képez, melynek külön kiterjedt irodalma van s melynek haladásáról számos, e tárgyban rendezett külön szakkiállítás tesz tanúságot, sőt amely egyes fejlődött ipari államokban külön ipar-higieniai múzeumokkal is bír. A tudomány által az emberiségnek nyújtott eszközök azonban csak akkor bírnak gyakorlati értékkel, ha azok valóságban alkalmaztatnak is, erre pedig hathatós törvényes intézkedések kellenek, mert ezek nélkül a



tudomány ezen nagybecsű vívmányai csak problematikus értékkel bírnak“.

Már most jogszabályaink értelmében aki önállóan ipart folytat, az felel a kárért, amely az üzem vagy az üzemberendezések hiányosságából másokra hárul. „Az igazság követelménye — mondja a polgári törvénykönyv javaslatának indokolása, — hogy aki az üzem hasznát élvezi, az üzleti kockázatként azon kár veszélyét is viselje, amellyel az üzem másoknak, akár saját alkalmazottainak, akár idegeneknek, személy- és vagyonbiztonságát fenyegeti; a felelősség a vétkességtől független, de mégsem túlterhes, egyrészt mert csak azokra a károkra vonatkozik, amelyek az üzem vagy az üzemberendezések hiányosságának következményei, amelyek tehát rendes körülmények között kellő gondosság mellett elkerülhetők, másrészt mert az iparosoknak módjukban van, hogy a törvényes felelősségből reájuk hárulható kár ellen felelősségi (szavatossági) biztosítás kötése által fedezzék magukat“.

*Szladits* klasszikus meghatározása szerint (Magyar magánjog vázlata, 248. lap) aki minek hasznát látja, annak kárát is viselje.

Fokozott felelősségnek vetik alá jogszabályaink azokat, akik oly ipart vagy foglalkozást folytatnak vagy bármely célra oly üzemmódot alkalmaznak, amely természeténél fogva másokra különös veszéllyel

jár; ezek, — mint a javaslat indokolása mondja — épen mert ezt a különös veszélyt önmaguk idézik fel, az ilyen iparüzésből, foglalkozásból vagy üzemmódokból másokra háramló kárért nemcsak az üzem vagy az üzemberendezések hiányossága esetében, hanem erőhatalom esetét kivéve, minden esetben felelnek. Fennálló jogunkban ez az elv elsősorban a vaspályák által okozott halál és testisértés esetére volt elismerve (1874: XVIII. t.-c.). A polgári törvénykönyv javaslata ezt az elvet általánosítja. Kiterjeszti ugyanis minden iparra, foglalkozásra és üzemmódra, mely különös veszéllyel jár és minden kárra, melyet mások annak következtében akár személyükben akár vagyonukban szenvednek. Egyes iparágakat és foglalkozásokat, amelyeket minden esetben ilyeneknek kíván tenni, a törvényjavaslat példaként különösen felemlít. (1493. §.) Aki önállóan oly ipari vállalatot folytat, amely természeténél fogva másokra különös veszéllyel jár, az felel az ilyen vállalat folytatásából másokra háramló kárért, hacsak nem bizonyítja, hogy a kárt erőhatalom okozta. Ily felelősség alatt állanak különösen a vasúti, síkló, gőzhajózási vállalatok, gáz és villamosság szolgáltatásával foglalkozó, a vízvezetéki, építő és bányavállalatok. Ezt a felelősséget előre sem kizárni, sem korlátozni nem lehet. Az 1. bekezdés szabályai kiterjednek azokra is, akik gépkocsit, repülőgépet vagy



léghajót járatnak. A felelősség tekintetében felállított szabályok — mondja tovább az indokolás — csak úgy érhetik el azt a céljukat, hogy a személy- és vagyonsbiztonság hatékony biztosítékai legyenek, ha kényszerítő jellegűek; a törvényjavaslat ugyanazért kimondja, hogy a felelősséget előre sem kizárni, sem korlátozni nem lehet.

A vaspálya felelősségének elvéből kiindulva, a magyar bírói joggyakorlat megállapításai szerint mindenfajta közforgalmú járómű, amely vaspályán közlekedik, akként szavatol, mint a gőzvasút. Azonfelül újabban nálunk és úgyszólván világszerte az objektív felelősség elvét nem csupán vaspályán közlekedő járóművekre alkalmazzák, hanem minden olyan járóműre, amelyet mechanikai erő hajt és amely részben a mechanikai erő, részben a járómű nagy gyorsasága és súlya következtében fokozott üzemi veszéllyel jár a közönségre nézve.

A vaspályák által okozott halál vagy testi sértés iránti felelősségről szóló 1874: XVIII. törvénycikk az objektív kártérítési kötelezettséget a következő elvek szerint rendezi: 1. §. Ha valamely, habár a közforgalomnak még át nem adott vaspálya üzeménél valaki életét veszti vagy testi sértést szenved, az ezáltal okozott károkért az illető vaspálya-vállalat felelős, kivéve ha a vállalat bebizonyítja, hogy a halált vagy

testi sértést elháríthatlan esemény (vis major) vagy egy harmadik személynek elháríthatlan cselekménye, melyet a vaspályatársulat megakadályozni képes nem volt, vagy a megholtnak, illetőleg a sérültnek saját hibája okozta. 2. §. A vaspálya-vállalat kártérítési kötelezettsége az 1. §. eseteiben a következőkre terjed ki: 1. Testi sértés esetében a gyógyítás költségeinek megtérítésén kívül azon vagyoni hátrányokat is tartozik a vállalat kárpótolni, melyek a sérülés következtében a sérülthez annak ideiglenes vagy állandó keresetképtelenségéből vagy keresetképességének csökkenéséből származnak. 2. Halál esetében a vállalat az előbbi pontban meghatározottakon kívül a temetés költségeit is tartozik megfizetni; azonkívül pedig, ha az elhalt egyén valakinek eltartására vagy neveltetésére törvénynél vagy törvényes gyakorlatnál fogva volt köteles, ennek tartási és illetőleg neveltetési költségei is, amennyiben azok a halálozás következtében tőle elvonatnának, a vállalat által fizetendők. 3. §. Oly szerződés vagy kikötés (szolgálati szabályok), mely által a jelen törvényben megállapított felelősség előzetesen megszüntetettik vagy megszorítottatik, joghatállyal nem bír. 4. §. A kártérítés összegét a fennforgó viszonyok számbavételével a bíró belátása szerint állapítja meg. A bíró határoz afelett is, vajjon köteles-e a vállalat biztosítékot adni, mely nemű és mily értékű legyen



az. Az elmaradt vagy csökkent keresmények, illetőleg tartási és neveltetési költségnek megtérítése, amennyiben a felek egyezség útján másként nem intézkednek, mint havonkénti előzetes részletekben fizetendő évi járadék ítélendő meg. 5. §. A kötelezett vaspálya-vállalat az évi járadéknak bíróság általi megállapítása után is jogosítva van annak megszüntetését vagy alábbszállítását kérni, ha azon körülmények, melyek a megállapítás indokául szolgáltak, lényegesen megváltoztak. Hasonlóul jogosítva van a sérült is, az évi járadék felemelését, vagy ha az megszüntettetett volna, annak újabb megítélését kérni, ha azon körülmények lényegesen megváltoznak, melyek annak megállapításánál, lejjebbállításánál vagy megszüntetésénél irányadók voltak. 6. §. A vaspálya-vállalat visszkereseti joga, a vasúti balesetért tevelős közegei ellen, ezen törvény által nem érintetik. 7. §. A jelen törvény értelmében támasztandó kártérítési perek azon e. f. kir. törvényszék előtt indítandók, amelynek területén a kereset alapjául szolgáló baleset történt. 8. §. Több kárvallottnak kártérítési követelése, melyek a vaspálya üzemében történt ugyanazon eseményből származó sérülések és illetőleg halálesetek folytán támasztatnak, egy keresettel is érvényesíthetők. Az eljárásnál az 1868. évi LIV. t.-c. 144—151. §§-ai követendők. (l. 1911: I. t.-c. 48. §.) 9. §. A kártérítési követelések

sérüléseknél a baleset bekövetkeztétől, halál esetében pedig a halálozás időpontjától számítandó 3 év alatt évülnek el. 10. §. A büntett vagy vétkes gondatlanság megbüntetésére vonatkozó büntető törvények és szabályok a jelen törvény által nem érintetnek. 11. §. Jelen törvény 1. §-ában nem érintett károk megtérítésére nézve továbbra is a fennálló törvények, szabályok és gyakorlat követendő.

A most idézett törvény miniszteri indokolásából kiemeljük a következőket:

„A szállítási üzlet jogi természetével szoros kapcsolatban van azon általánosan elismert és kétségbe nem vont jogszabály, mely szerint a szállító mindazon kárért, mely a szállítás következtében okoztatik, az általános kártérítési elvek értelmében felelős. Érvényre emeltetett ezen elv hazai törvényhozásunkban is, az 1840. évi XX. t.-c. 4., 5. és 6. §§-aiban, melyekben a fuvarosok felelőssége szabályoztatik. A vasútak, mint kizárólag szállítással foglalkozó nagymérvű újabb vállalatok, üzletük természeténél fogva szintén ezen szempontok alá esnek, melyek a szállítási üzlet jogi természetéből folynak. Teherszállításnál a vaspályák kártérítési kötelezettsége, az általános magánjogi kártalanítási elvek alapján, nem is vonatott kétségbe és ezen elvek alkalmazása nem is okozott nehézségeket. Sokkal bonyodalmasabb és nehezebb azonban a vas-



pálya kárpótlási kötelezettségét azon esetekben meghatározni, mikor üzeme folytán emberhalált vagy sértést szenvedett. Itt a kárpótlási igények megállapításánál tekintetbe veendő jogi mozzanatok oly sajátágosak és gyakran oly nehezen felismerhetők, hogy általános lett azon meggyőződés, miszerint ezen sajátzerű viszonyokra külön törvény hozatala szükséges. A felmerült nehézségek nem a kártalanítási alapelv lényegére vonatkoztak, hanem leginkább onnan eredtek, mivel az új közlekedési eszköznél olyan mozzanatok merültek fel, melyeket a fennálló bizonyítási szabályok alkalmazása mellett bebizonyítani s így a bíró határozathozatala alá vonni nem lehetett. A javaslat ennél fogva két alapelv megállapítására volt kiváló figyelemmel. Úgymint: 1. a kártérítésre kötelezett felelősségének terjedelmére. 2. a kártalanítási összeg megállapítását szabályozó eljárásra. Ami az első szempontot illeti, következőket szükséges megjegyezni: A vaspálya-vállalat többnyire részvénytársaság s mint ilyen központi kormányzattal és egységes vezénylettel bír. A vaspálya központi igazgatása és a vasúti üzemmel megbízott hivatalos személyzet között a dolog természeténél fogva oly szoros kapcsolat áll fenn, melynek alapján az önálló cselekvésre nem képes társaság végrehajtó közegei cselekvényeit sajátjainak elismerni köteles. A vaspálya különféle állomásain alkalmazott

hivatalnokok, a társaság által szorosan körülírt hatáskörben, ennek megbízása és meghatalmazása alapján működnek. Azért a vállalat minden kárért, melyet a hivatalos személyzet hivatalos eljárása folytán okoz, oly mérvben felelős, amilyen mérvben minden személy saját cselekményeiért feleletre vonatható. Ezen szavatosság e szerint nemcsak a hivatalnokok cselekményei és mulasztásai, de ezeknek hivatalos állásukban elkövetett büntényei által okozott kárra is kiterjed. De nemcsak a rendesen és állandóan alkalmazott hivatalnokok cselekményeiért, hanem azon egyénekért is kell a vaspálya-vállalatnak felelni, kiket üzeme körül ideiglenesen alkalmaz, mivel ez a megbízó és megbízott közti viszony jogi természetéből folyik. Ezen felelősség világos kijelentése folytán a vaspálya-vállalatok közegeik megválasztására különös gondot fognak fordítani. Az üzleti szabályzatok értelmében kötelesek a vaspálya-társaságok a szállítási eszközöket és a pályát folytonosan jókarban tartani. Felette sajnos következményei lehetnek itten a legkisebb elnézésnek vagy mulasztásnak. Minthogy azonban a hiányos szállítási eszközök következtében történt szerencsétlenség után a hiány bebizonyítása számtalan technikai részlet figyelembevételével van egybekapcsolva, melyek a valódi és a bíró által felfogható tényállás megállapítását gépészeti ismerettel bíró szakférfiaknak is gyakran



lehetetlenné teszik, szükséges kimondani, miszerint nem a károsított köteles a szállítási eszköz hibás voltát bebizonyítani, hanem a társaság tartozik a bírót arról meggyőzni, ha felelősségétől szabadulni akar, hogy a kár nem az ő hibája miatt, hanem a társaságtól független személy tette, vagy elháríthatatlan esemény következtében állott be. Ebből kitűnik azon fontos feladat, mely a bíróra a jelen törvényjavaslat életbe léptetése után vár. Minden egyes esetben ő fog határozni, vajjon beszámítható cselekmény vagy mulasztás, vagy pedig elháríthatatlan esemény-e a szerencsétlenség okozója. Az elháríthatatlan esemény (vis major) egyes nemei elő nem számíthatók. A törvényjavaslatban azért indítványoztatik ezen műszó, mert magában foglalja mindazon események fogalmát, melyek sem előre nem láthatók s ennek folytán ki nem kerülhetők, sem emberi erő és óvatosság által még nem akadályozhatók. Ezen esetben a törvénynek csak azon hivatása lehet, hogy a helyes irányt kijelölje és a többit a bíró józan belátására bízza, mert a casuistica e téren végtelen és a legtüzetesebb elősorolása által sem meríthető ki. A vaspálya-vállalat e szerint minden egyes esetben köteles azon bizonyítékokat előállítani, melyek alapján a bíró a felelősség iránt ítéletet mondhat. A kártalanítási összeg megállapítása iránt következő jegyzendő meg: ingó dolgokon történt kár a

szerint állapíttatik meg, milyen nagy a dolgok érték-  
 apadása és ez többnyire határozott összegben kimutat-  
 ható. De nem lehet kényesebb feladat, mint az ember  
 életének vagy a testi sértés nagyságának értékét  
 határozott összegben megállapítani. Az emberi életben  
 nyilvánuló sajátságok, melyek ennek az egyéniség  
 jellegét kölcsönzik, itt a legnagyobb mérvben tűnnek  
 fel. Az életkor, a testalkat, a foglalkozás és a keresetág  
 ezen kártalanítási igényeknél tekintetbe veendő, de  
 csak valamelyikét a kárpótlás megállapításánál, mint  
 kizárólag irányadó mozzanatot, határozottan felállítani,  
 mivel ez egyoldalúságot és így igazságtalanságot  
 szülne, szintén lehetetlen. Nincs e tekintetben oly  
 mozzanat, mely ily esetben általános zsinórmértékül  
 vehető lenne. Itt csak a bírói belátás a fennforgó  
 viszonyok alapján határozhatja meg a kár összegét.  
 Az újabb időben nálunk nagyobb mérvű fejlődésnek  
 induló személyforgalom szükségessé teszi ennél fogva  
 ily törvény hozatalát. Ezen előbb említett szempontok  
 voltak mérvadók a vaspályákban leggazdagabb álla-  
 mokban ily természetű kártalanítási törvények hoza-  
 talánál. Így keletkezett a vasútak hazájában Angliában  
 a 9. és 10. Viktoria cap. 93-ik törvény, vagyis az  
 ismeretes Lord Campbell-féle statute, mely a tárgyban  
 több államnak mintául szolgált. Ezen elvek voltak  
 mérvadók az Ausztriában 1869. évi március 5-én



kihirdetett törvény hozatalánál. Ezekre az egész Németországra kötelező erővel bíró 1871. június 7-én szentesített törvény alkotásánál éppen úgy volt figyelem, mint a jelen törvényjavaslat szerkesztésénél. Amint ezekből látható, a jelen törvényjavaslat gyakorlati iránya leginkább az által van kijelölve, hogy nem új, eddig ismeretlen alapelveket akar törvényeink közé felvenni, hanem célja az általános kártalanítási elv sikeres alkalmazását, a vaspályák sajátzerű viszonyai mellett a külföldi törvényhozásnak e téren tett tapasztalatai alapján, a jog és méltányosság fogalmainak megfelelőleg biztosítani“.

„Az 1. szakaszban a kártalanítás általános természete állapíttatik meg. A vaspálya-vállalat mindazon sérülésért vagy halálesetért tartozik kárpótlással, mely üzeme által okoztatott. Az ezen törvényben megállapított felelősség csak magánjogi természetű. Mert azon esetben, ha a vasúti társaság személyzetét ilyen szerencsétlenség alkalmával mulasztás vagy gondatlanság terheli, vagy büntetendő cselekmény a baleset okozója, akkor ennek beszámítása nem ezen törvény értelmében, hanem a büntető törvény alapján történik. A kárt a vállalat még ezen utóbbi esetben is köteles megtéríteni és nem mentheti magát hivatalnokai vétkeisével, mivel érte, mint megbízottjáért, felelős. Vasúti szerencsétlenség esetében ezen § második bekezdése

szerint, mindig azon vélelem áll, hogy a kárt a vállalat hibája okozta. Azért a kártalanítás kötelezettsége alól csak úgy szabadulhat, ha bebizonyítja, hogy vagy elháríthatlan esemény, vagy harmadik, tőle nem függő személy, vagy a sértett maga okozta a szerencsétlenséget. Az elháríthatatlan esemény ismertető jellegét, a mintmárföllebb említettett, tüzetesen megállapítani nem lehet, s azért minden egyes esetben a bíróság lesz hivatva a felett határozni, vajjon a vis major felmentő körülménye fennforog-e vagy nem“.

„Csak az életvesztésre és a testi épség megrongálására vonatkozó kártalanítás foglaltatik ezen törvényben; más kártérítési követelések, mint podgyász stb. megtérítése az általános szabályok alá esnek. Kártalanítás halál és testi sértés esetében követelhető. A halál esetében adandó kárpótlás kétrendű: 1. Megtérítendőek azon költségek, melyek a halálos sértést szenvedett megkísérlett gyógyítása, ápolása és halálakor, temetkezése alkalmával felmerültek. Ezen költségek az örökösök által igazolandók és a bíró, tekintettel az elhalt társadalmi állására, esetenként fogja megvizsgálni, vajjon ezen költségek igazoltak-e vagy nem. A bíró arra is hivatva van, hogy azon veszteséget, melyet a sértett a szerencsétlenség napjától haláláig keresetében szenvedett, a körülmények és az elhalt foglalkozása tekintetbevétele mellett a jog- és



méltányosság szerint állapítsa meg. 2. Azon személyek, kiket az elhalt eltartani köteles volt, a vaspályatársaságtól követelhetik, hogy az elhunyt helyében és oly mértékben, mint ez kötelezve volt, eltartásukról gondoskodják. Az eltartási kötelezettség terjedelmét azok tartoznak bizonyítani, kik erre igényt emelnek. Ezen kötelezettség természete a magánjogban gyökerezvén, a bíró ennek alapján az okozott kár nagyságát könnyen meghatározhatja. A testi sértés miatt emelhető kárpótlási igény szintén kétféle. Ha a sértett munkaképtelensége csak ideiglenes, akkor a gyógyítási költségen kívül csak azon kár lesz megtérítendő, melyet a sértett munkaképtelensége ideje alatt szenvedett“.

„Az 5. §. azon esetekről intézkedik, midőn a tartamos kártalanítási jog és kötelezettség az ennek alapjául szolgáló körülmények lényeges megváltozása folytán szintén változást szenved. Ezen változás kétféle irányban történhetik: ugyanis a kártalanítási jog és kötelezettség vagy megszűnik, illetőleg leszáll, vagy növekszik. Ezen esetekben mindkét fél jogainak érvényesíthetése módot nyújt az 5. §. a bírósági ítélet hozatala után is az által, hogy az ügy újabb tárgyalását s bírói eldöntését megengedi. Mert az ítélet után a sérült anyagi helyzete javulhatott, vagy a sértés következményei nem oly jelentékenyek, mint az ítélet alkalmával felvették, vagy a kiskorúak nagy-

korúság elérése által elvesztik tartási jogukat. Ilyen esetekben módot kell nyújtani a vasúti vállalatnak, mely által kötelezettsége leszállítását követelheti. A méltányosság másrészről megkívánja, hogy a sértettnek is legyen azon joga, ha helyzete az ítélet után még rosszabbra fordul, a kárpótlási járadék felemelését követelhetni“.

„Ezen törvényjavaslat kizárólag csak a testi sértésért adandó kárpótlásra vonatkozván, másnemű károsítások, rongálások, mint podgyász, értéknemű elvesztése iránt ezen törvény alapján sem önállóan, sem kapcsolatban a testi sértés miatt emelt keresettel, igényeket nem lehet emelni. Ezen eljárás a rendes perúton teendő folyamatba“.

A tárgyi felelősség megállapítása legtöbbször *propter publicam utilitatem* történt. Már a római jog kiinduló pontja is a vendéglősök és hajósok tárgyi felelőssége tekintetében ez volt, az ilyen vállalat, az ezen vállalatban fekvő gazdasági előnyökért, miután a közönség kénytelen épen őket igénybe venni, köteles is viselni az azzal járó hátrányokat, amelyeket csökkenteni neki áll érdekében és neki áll legalább részben hatalmában. (Reiner, A szerződésen kívüli kártérítési kötelmek.) A tárgyi felelősség elvé különösen az ipari üzemek tekintetében a legtöbb kultúrállam magánjogába behatolt. A *code civil* sem kizáróan a



vétkesség alakjára helyezi a szerződésen kívüli kártérítő kötelezettséget, amennyiben a mások cselekményeiert való kártérítési kötelezettség megállapításánál nem kívánja meg a felelősséggel tartozó személy vétkességét, azonfelül az 1898. március 26-iki felelősségi törvény kifejezett tárgyi felelősséget állapít meg a gyári, ipari, bányá, szállítási stb. és egyéb gépekkel dolgozó vállalatok körében az alkalmazottakat ért balesetek és sérülések tekintetében. A svájci törvény is számos helyen az objektív károkozás felelősségi szabályait tartalmazza. A német, az angol és amerikai jog a lehetőség szintén tért ad az objektív felelősség érvényesülésének.

Régi magyar jogunk (a mezei rendőrségről szóló 1840. évi IX. t.-c., a vadászatról és madarászatról szóló 1802:XXIV. t.-c., a vizekről és csatornákról szóló 1840. X. t.-c.) több esetét állapítja meg az objektív felelősségnek.

Bírói gyakorlatunk, mely eleinte még az 1874. évi XVIII. t.-c. alkalmazásánál is a törvényben világosan megnyilatkozó objektív alap helyébe a vétkesség vélelmét tette, később már ennek a törvénynek értelmezésénél teljes mértékben azonosította magát a törvény szellemével, vagyis az objektív kártérítő felelősség gondolatával, sőt ezeket a jogszabályokat a gyakorlati alkalmazás körében fokozatosan ki is mélyítette.

Az idevonatkozó joggyakorlatot a következő határozatok illusztrálják: *A)* al. a nem veszélyes, *B)* al. a veszélyes ipari üzemekre s utóbbiak közül *C)* al. a vasútakra, *D)* al. a villamos vasútakra és lóvonatokra, *E)* al. az automobilokra, *F)* al. a veszélyes üzemek működéséből keletkező dologi károokra vonatkozó határozatok foglaltatnak.

*A) Nem veszélyes üzemek.*

A munkaadó a munkást a munka közben ért balesetért csak akkor felelős, ha a köteles gondosságot a törvényben előírt vagy a dolog természetének megfelelő elővigyázati intézkedés megtételében elmulasztotta vagy nem kellő mértékben alkalmazta. (Kúria 527/1902.)

Felperest a vasúti műhelyben munka közben érte az a baleset, hogy lábtörést szenvedett. A testi sértést tehát nem a vaspálya üzeménél szenvedte s így az 1874:XVIII. t.-c. azon intézkedései, melyek a vasútnak az üzem különös veszélyéből eredő szigorúbb felelősségét szabályozzák, ez esetre nem alkalmazhatók, hanem alperes kártérítési kötelezettsége az általános magánjog alapján bírálendő el, vagyis a vasút felelőssége csak akkor állana meg, ha a baleset az ő tényével, a törvényben előszabott valamely köte-



lezettség megszegésével, mulasztásával vagy gondatlanságával állana okozati összefüggésben. (Kúria 5,427/1903.)

Ha a gyári baleset idejében már léteztek forgalomban az illető gépen dolgozó munkások védelmére szolgáló oly védőkészülékek, amelyek ha abszolút biztonságot nem is nyújtanak, mégis a munkás életének és testi épségének kétségtelenül védelmére szolgálnak és a balesetek beálltát csökkentik, azokat a gyártulajdonos feltétlenül alkalmazni tartozik, ha pedig ezt tenni elmulasztotta, a balesetből származó kárért feltétlenül szavatol. (Kúria 800/1904.)

A munkaadó mindazon intézkedéseket köteles megtenni, amelyek az általa alkalmazott munkások testi biztonságára megkívántatnak. (Budapesti kir. ítélőtábla 9,401/1886.)

Oly jogelv, mely a munkaadót a szolgálatában előforduló minden balesetért mulasztására való tekintet nélkül felelőssé tenné, mint általános jogszabály fenn nem áll, hanem a vasútak üzemén kívül csakis az állandó veszélyeztetéssel járó üzemekre nyer alkalmaztatást. (Kúria 10,201/1904.)

A munkaadó mindazokat az intézkedéseket megtenni köteles, amelyek az általa alkalmazott munkások testi biztonságára megkívántatnak s ez irányban a megbízott közegeiért is felelős. (Kúria 1,887/1898.)

Az alperes gyártulajdonos, akit az 1893 : XVIII. törvénycikkben foglalt szabályok is arra köteleznek, hogy a gyárban alkalmazott munkások életbiztonsága és testi épsége érdekében minden lehető óvintézkedést megtegyen, köteles volt arról is gondoskodni, hogy a gyárilag feldolgozandó anyag ne legyen közveszélyes. Minthogy ezt a gondosságot elmulasztotta, a gyár vezetésénél alkalmazott közlegeinek a mulasztásáért ő is felelős. (Kúria 2,911/1901.)

Elsősorban a munkásnak kötelessége megítélni, hogy az általa végzendő munka az ő testi erejével arányban áll-e s ha ezt felismeri vagy felismerheti, kötelessége a netán még szükséges segítő erőt igénybe venni. Az ennek elmulasztása folytán keletkező balesetért a munkaadó nem felelős. (Kúria 4,999/1904.)

A balesetkártérítési kötelezettség akkor is fennforog, ha a sérült a baleset idején már magában hordta valamely betegség csiráját, de a betegség még lappangó volt és a baleset bekövetkezte nélkül csak később jutott volna kifejlődésre. (Kúria 6,996/1905.)

A munkaadó gondatlanságát és ebből folyó kártérítési kötelezettségét egymagában az a körülmény is megállapítja, hogy a nehéz súlyú rezervoár lecsusztatásánál használt gerenda a nagy súly alatt eltörött s a felperes megsérült. (Kúria 6,886/1904.)

A munkaadó felelős a gyakorlatlan munkást a



kellő felügyelet s útbaigazítás hiányából ért balesetért. A munkaadónak köteleességében áll, hogy géppel való munkára, főleg ha az balesetek elkerülése végett körültekintő és precíz munkát igényel, oly munkást alkalmazzon, ki a gép kezelését teljesen érti és abban gyakorlati jártassággal bír; a munkásnak, aki a préselőgép kezeléséhez nem értett s annak kezelésében gyakorlott nem volt, nem tudható be, ha azt helytelenül kezelte s ezáltal a vasdarabka kipattanását idézte elő. E szerint a munkaadó terhére a balesettel oki összefüggésbe hozható, a vétkes gondatlanságot megállapító mulasztás elkövetése forog fenn. (Kúria 10,527/1905.)

Alperesnek nem volt szabad megengednie, hogy a munkás a védőkészülék használatát munka közben mellőzze, hanem tartozott volna felügyelni, hogy ilyesmi elő ne forduljon, mely felügyelet kötelezettsége alól fel nem menti az, hogy a munkások a gyárban kifüggesztett írásbeli figyelmeztetéssel a gépek védőkészülékeinek használatára vannak utasítva. (Kúria 7,448/1901.)

A munkaadó, aki sérült munkásának tartásához hozzájárulni tartozik, igényelheti, hogy a munkás meglevő munkaerejét nála értékesítse, ami mellett a sérült munkásnak igénye csak arra irányulhat, hogy munkaadójától csökkent munkabírása dacára is azt

a keresményt kapja meg, melyben előbb részesült. (Kúria 1,229/1905.)

A munkaadó feljogosítottnak tekintendő arra, hogy az üzemi balesettel előidézett kárt a munkás érdekének veszélyeztetése nélkül oly módon elégtse ki, amely reá nézve legelőnyösebb; jogosítva van tehát arra, hogy a munkást eddigi keresetének megfelelő díjazással oly állásban használhassa fel megfelelő munkakörben, amelyet az ellátni képes. (Kúria 1,268/1908.)

A kártérítésre kötelezett munkaadóra közömbös az, hogy balesetet elszenvedett munkása megmaradt munkaképességét hol és minő sikerrel értékesíti és nem lehet törvényszerű igénye arra, hogy a volt munkás szerződési szabadságának korlátozásával, a kártérítés feltételeként követelhesse azt, hogy nála a volt munkás továbbra is teljesítsen szolgálatot. (Kúria 2,224/910.)

A kártérítési összeg megállapításánál csakis a baleset idejében volt keresmény lévén az irányadó, annak esetleges emelkedhetése nagyobb mérvű kártérítési igény emelésére törvényszerű alapot nem nyújt. (Kúria 5,585/909.) (A joggyakorlat ebben a kérdésben ingadozó.)

A kézi erővel hajtott kukoricamorzsoló gép körüli munka különös veszéllyel egybekötve nem lévén, az ezen munka közben szenvedett balesetért a



munkaadó csak gondatlanságának bizonyítása esetére tartozik felelősséggel. (Kúria 1,042/911.)

Az, aki másnak üzemében testi sérülést szenvedett, a sérülés káros következményeinek elhárítása végett az üzemtulajdonos által felajánlott és szakértő orvos véleménye szerint a sérült teljes gyógyulását eredményezhető gyógymód igénybevételét meg nem tagadhatja, kivévn, ha a gyógymód az életet veszélyeztető műtét alkalmazásával járna. (Kúria 3,344/911. P.)

A gyermek szülőjét csak abban az esetben tartozik eltartani, ha a szülő nem bír oly vagyonnal és munkaképességgel, hogy magát az ebből elérhető jövedelemmel eltarthassa, de ez a tartási kötelezettség is a gyermeket csak abban az esetben terheli, ha arra egyéb kötelezettségeit is számba véve, saját illető megélhetésének veszélyeztetése nélkül képes. II. Halált okozó balesetért az elhaltak szülei kár fejében csak oly tartásnak megtérítését követelhetik, amelytől elesetek és amelyre fiúk velük szemben törvénynél vagy törvényes gyakorlatnál fogva kötelezhető lett volna. Azon vagyoni előnyök elvesztéséért azonban, amelyekhez a szülők nem az elhaltak törvényes kötelezettsége folytán, hanem csak önkéntes adomány útján jutottak, ugyanazok kártérítést nem igényelhetnek. (Kúria 1,729/911.)

Az 1907. évi XIX. t.-c. a sérült alkalmazottnak a munkaadó irányában érvényesíthető kártérítési igényét ahhoz a feltételhez köti, hogy úgy a szándékosság, mint a vétkes gondatlanság előzetesen jogerős büntető bírósági ítélettel megállapíttassék, nehogy az alkalmazottak a munkaadókat baleset esetén, tekintettel arra, hogy az alkalmazottakat vagyontalanságuk miatt a peres eljárásból hátrányok alig terhelhetik, ok nélkül magánjogi perekkel zaklassák. (Kúria 875/1911.)

#### B) *Veszélyes üzemek.*

Az a jogszabály, mely szerint a közeli (imminens) veszéllyel állandóan járó üzemeknél alkalmazott munkásokat ért balesetért a munkaadó feltétlenül, tehát saját hibáján kívül is felelős, nem alkalmazható olyan esetben, midőn a munkás a magas helyen készített járdáról az alatta levő üvegtetőre lépvén, ennek betörése következtében testi sértést szenvedett. (Kúria 667/1904.)

A bányauzemmél járó veszélyből származó balesetért a bányatulajdonos felelős, mert ez szintén az 1893:XXVIII. t.-c. tekintete alá eső veszélyes ipar. (Kúria 1,614/1904.)

Jogszabály, hogy a munkaadó kártérítéssel tartozik az oly sérülés következményeiért, amely a munkást a veszélyes üzemi munkában érte, hacsak a sérülés nem a munkás vétkességének következménye. Egy



fiatal gyermekmunkás pajkossága és gondatlansága az ő fiatalságának következménye, amelyből eredhető veszélyt a munkaadó magára vállalja azzal, hogy fiatal gyermeket alkalmaz, tehát a gyermeki gondatlanság és pajkosság nem tekinthető a munkás oly vétkességének, amely a munkaadót a felelősség alól felmenti. (Kúria 1,178/1905.)

Cséplőgépnél teljesített munka a veszélyes üzem fogalma alá tartozik. (Kúria 485/1905.)

Az a felelősség, ami azt az egyént terheli, aki mások testi épségére vagy egészségére veszélyes üzemet folytat, nincs vonatkozásban azzal, hogy a folytatott üzemből az azt gyakorló egyénre hárul-e vagyoni előny vagy sem, hanem pusztán azon az elven alapul, hogy az, aki másnak személy- vagy vagyonbiztonságát veszélynek teszi ki, felelni tartozik azért a kárért, amely másokat ebből a veszélyből folyólag ér. Következik ebből egyrészt az, hogy a hasonló kártérítési felelősség megállapítása szempontjából súlytalan az a körülmény, vajjon a másokra veszélyes üzem magancélra, vagyoni előny reményében, avagy közérdek előmozdítása céljából, nyereségre való tekintet nélkül folytattatik-e, vagy sem, — másrészt pedig az, hogy ez a felelősség elsősorban és rendszerint azt terheli, aki a másokra veszélyes üzemet folytatja. (Kúria 3,465/1907.)

A veszéllyel járó ipari üzem tulajdonosa az abban használt gépek által másoknak okozott kárért abban az esetben is felelős, ha a tulajdonost köteles gondosság elmulasztása nem is terheli, hacsak be nem bizonyítja, hogy a kárt a károsítottnak gondatlansága okozta. (Kúria 5,028/1901.)

Aki oly ipart folytat, mely természeténél fogva az alkalmazottakra vagy harmadik személyekre nézve különös veszéllyel jár, már az ily üzem folytatásával magára vállalja az abból eredő s különben senkinek terhére fel nem róható veszélyekért a kártérítési felelősséget s már ezen az alapon felelős minden kárért, mely ezen veszélyből származik. Az ily veszéllyel járó üzem körében előálló veszély és károsodás tehát, hacsak nem a munkás gondatlansága által okoztatik, a gazdasági vagy ipari üzem előállítási és termelési költségeihez tartozik, a kár elvállalása pedig alkatrészét képezi a minden gazdasági vállalattal járó rendes kockázatnak. (Kúria 1,467/1901.)

Bírói gyakorlatunk által követett jogszabály az, hogy aki bármely célra oly üzemmódot alkalmaz, amely természeténél fogva másokra nézve különös veszéllyel jár, vétkessége nélkül is felel az ilyen üzemmódból másokra háruló kárért. Az pedig, hogy az ú. n. erősáramú villamosság előállítására és szolgáltatására berendezett vállalat, melynek egyik leszakadt vezeték-



sodronya a sérülést okozta, a veszélyes üzem természetével bír, ugyancsak a bírói gyakorlatban elismert felfogásnak felel meg. (Kúria 6,743/1915.)

### C) *Vasútak.*

A vonat kisiklása, hacsak a vaspálya nem bizonyítja, hogy a kisiklást vis major vagy egy harmadik személynek elháríthatatlan cselekménye okozta, baleset tekintete alá esik. Alperes nem is állította, hogy oly elemi csapás vagy elháríthatatlan esemény jött volna közbe a kérdéses alkalommal, mely a vis major fogalma alá esnék (földrengés, árvíz, hegyszakadás) avagy egy harmadik személynek általa meg nem akadályozható cselekménye okozta volna a kisiklást. Az 1874: XVIII. t.-c. 1. §-a szerint a vaspályavállalatok általában felelősek ily károkért. (Kúria 5,296/1894.)

A rendszerinti vasúti utazással járó gondosság és vigyázat az utazót terheli. (Kúria 3,673/1903.)

A vasútnak az 1874: XVIII. t.-c. alapján fennálló kötelezettsége meg nem állapítható azon az alapon, hogy az önként magára vállalt szolgálat rendszerinti teljesítéséből hosszabb idő folyamán lassan kifejlődött ideg- és elmebaj származott..., mert az említett baj az alkalmazott egyéniségéből származónak jelentkezik. (Kúria 5,682/1904.)

A vaspálya üzeménél szenvedett balesetből származó kártérítési kereset nem a tulajdonos, hanem azon vaspályavállalat ellen indítandó, amely az üzemet ellátja. A B. L. H. É. vasút vonalát a Máv. tartja üzemben s utóbbinak vonata gázolta el a felperest, így kártérítési keresettel csak a vonatot üzemben tartó Máv. ellen lehet fellépni. (Kúria 8,918/1905.)

Vasúti baleseti perben a kárösszeg megállapításánál nemcsak a fizetés és lakbér, hanem a hivatallal együttjáró mellékjövedelmek is (ruha, fűtés, világítás, akkordjutalékkedvezmények) figyelembe veendők. (Kúria 5,444/1905. IV., elvi.)

A vasút a nem üzemi balesetért az általános magánjog alapján felelős. (Kúria 2,199/1906.)

Az 1874:XVIII. törvénycikknek rendelkezései nem hagynak fenn kétséget aziránt, hogy a kártérítési felelősség nem csupán a vasúti kocsik és mozdonyok menetelésével kapcsolatban, hanem a vaspálya üzemében bekövetkezett minden balesetért állapított meg. Az a munka, mely közben a felperest a kérdéses baleset érte, t. i. a sínvágás, mindenesetre a vasúti üzemmel kapcsolatos s így az ezen munka közben szenvedett baleset tekintetében az 1874:XVIII. t.-c. 1. §-ának rendelkezései alkalmazandók. (Kúria 7,715/1905.)



A vaspályatársulatnak nem azt kell bizonyítani, hogy alkalmazottai mulasztást el nem követtek, hanem azt kell bizonyítani, hogy felperes férjének halálát annak saját hibája okozta. A kalauznak az a figyelmeztetése, hogy kiszállni nem szabad, az elhalt hibáját csak abban az esetben állapítja meg, ha az elhalt a figyelmeztetést hallotta s ennek dacára a vonatból kiszállt. (Kúria 1898. május 17.)

A földanyag, mely a vasút tulajdonát képező területen közegeinek felügyelete mellett s azok útasítása szerint kiemeltetett, e célra rendelt vonatokkal egy vasúti állomásra annak feltöltése végett szállított; tehát a vasút céljaira s így üzeme érdekében használtatott fel s így a munkást e munkát közben ért balesetért a vasút az 1874: XVIII. t.-c. alapján felelős. (Kúria 7,800/1903.)

A mozgásban levő vonatról leszállás vagy arra felszállás veszélyességéről minden érzékű embernek tudomással kell bírnia és ez a cselekmény a vasúti forgalmi rendszabályokban tiltva van; a mozgásban levő vonatról való leszállás folytán előállott balesetért a vaspálya kártérítéssel nem tartozik. (Kúria 521/1901.)

Ha — a konkrét esetben — a vasútnak az üzem különös veszélyéből eredő szigorúbb felelősségét szabályozó törvényes intézkedések nem alkalmazhatók is, ez nem zárja ki azt, hogy a vasútnak kártérítési

felelőssége az ezirányban fennálló általános magánjogi elvek alapján megállapíttassék. (Kúria 266/1896.)

Az a baleset, mely a vasúti fűtőház melletti csatornán dolgozó munkást a föld beomlása által érte, nem esik az 1874: XVIII. t.-c. alá, de a vasutat mint munkaadót kártérítési felelősség terheli az óvintézkedések elmulasztásáért. (Kúria 6,633/1903.)

A vaspályáknak az 1874: XVIII. törvénycikkben alapuló kártérítési felelőssége alapján a balesetet szenvedett követelheti a fokozatos előléptetéssel járandott jövedelem emelkedésének egyenértékét is, melyet állásában elért volna és amelytől a baleset folytán elesett. (Kúria 3,330/1907., IV. tanács elvi jelentőségű határozata.)

A vasúton szállított tárgyaknak a vasúti kocsikra fel- vagy azokról lerakása a vasút üzeme körébe tartozó foglalkozás lévén, az ebből eredhető balesetek tekintetében a kártérítési kötelezettség elbírálásánál az 1874: XVIII. t.-c. irányadó. A munkaadó amennyiben az emberi erőt egyáltalán és nyilvánvalóan meghaladó vagy oly teendő elvégzését követeli a munkástól, melyről tudja, hogy a munkás egyéni képességét akár szervezeti hiány, akár valamely más testi fogyatékoság miatt túlhaladja s így testi épségét vagy életét veszélyezteti, az ilyen munkából keletkező balesetért felelősségre vonható. (Kúria 6,203/1907.)



A baleset folytán elhalt vasúti alkalmazott hozzátartozói részére megállapítandó kártérítés nem számítható a balesetet szenvedett halála után életbelépett fizetésrendezés alapján, hanem azt elhalálozás idejében tényleg bírt jövedelem alapján. A kilométerpénz, mint az alkalmazott rendes mellékkilteménye, a kár megállapításánál számításba veendő ugyan, de csak addig, míg a sérült 60-ik életévét betöltötte volna, amikor tehát, mint koránál fogva utazással járó nehezebb munkára nem alkalmazható, e mellékkilteménytől a baleset nélkül is elesett volna. (Kúria 1,108/1909.)

A vasút üzeménél szenvedett baleset folytán elhalt hálókocsi-kalauz hozzátartozói részére fizetendő kár megállapításánál figyelembe veendő az a mellékjövedelem is, melyet a hálókocsi-kalauz a hálókocsi utasai részére végzett oly külön szolgáltatokért díjazásul kapni szokott, amely szolgáltatokat a hálókocsi társaság tiltotta ugyan, de állandóan elnézte. (Kúria 1,162/1909.)

Felperes a testi sértést a vonaton, sőt annak menete közben szenvedte, amidőn a vasúti kocsit tetszése szerint el nem hagyhatta; ha közvetlenül nem is alperes közegei okozták a testi sértést előidéző eredményt, hanem az, hogy G. T. a kifolyt szeszt meggyújtotta, ezért alperest mégis felelősség terheli,

miután a per adataiból az állapítható meg, hogy alperes ezt elháríthatta volna. Ugyanis egy 10 literes üveg fedetlenül lévén a fülkében, a kalauznak a kellő gondossággal s figyelemmel meg kellett látnia nemcsak a szakaszban, hanem már a beszállásnál is és kötelességében állott volna már annak külső kinézése okából is, a tartalmáról meggyőződést szerezni s feltétlenül rendelkezni, hogy az onnan eltávolíttassék, mert épen az alperes által hivatkozott üzletszabályzat 29. §-ának 1. pontja szerint tűzveszélyes tárgyakat, amelyek közé a szesz is tartozik, a vasúti kocsikba vinni tilos s ugyanezen § 2. pontja szerint a vasúti alkalmazottaknak jogukban áll az utasok által magukkal vitt tárgyak mineműségéről meggyőződést szerezni. Ez a rendelkezés pedig nemcsak jogot ad, hanem kötelezettséget is állapít meg, mert épen a vasúti alkalmazottak felelősek azért, hogy az üzem tekintetében megállapított szabályok betartassanak, alperes pedig nemcsak ezt a kötelezettséget mulasztotta el, hanem a vészfék vagy a kellő személyzet nem alkalmazásával azt is, hogy nem gondoskodott arról, hogy veszély esetén az utasok a veszély tudtul adása és elháríthatása tekintetében intézkedhessenek, tehát az elsőbíróság az alperes kártérítési felelősségét helyesen állapította meg. (Kúria 6,911/907. sz.)

Aki részeg állapotban száll fel a vasútra és



balesetet szenved, a saját hibájából származott ezért a balesetért kártérítést nem igényelhet, dacára annak, hogy a vasúti üzletszabályok 20. §. értelmében a részeg ember az utazásból kizárandó lett volna. (Kúria 71/908. sz.)

Az 1874: XVIII. t.-c. a vasút üzeménél bekövetkezett halál és testi sérülések esetére állapítja meg a vaspályavállalat kártérítési kötelezettségét. A vasúti üzem fogalma pedig nem szorítkozik a tulajdonképeni forgalmat lebonyolító cselekményekre, hanem kiterjed a vasútnak a forgalom lebonyolítására szükséges összes berendezkedésére s azon cselekményekre is, amelyek a forgalmi műveletek előkészítése érdekében válnak szükségessé. Az a munka tehát, melyet a pályamunkás a vasúti híd építésénél egy verőkoszállvány szétszedésével végzett: a vasúti üzemhez tartozik és arra a vasútnak az 1874: XVIII. törvénycikkben alapuló felelőssége kiterjed. (Kúria 35,224/908. sz.)

A megállapítható tényállás az, hogy mikor az alperes államvasútnak az a vonata, amelyen a felperes mint fűtő szolgálatot teljesített, Országhatár és Cainenai állomások között elhaladt, egy ismeretlen román katona egy  $1\frac{1}{2}$  méter hosszú mogyorófabottal, a bot hasított vége közé ékelt levelet dobott fel a vonatra és a bot a felperes bal szemét megsértette. Ez a baleset haladó vonaton teljesített szolgálat közben,

tehát a vasút üzemében érvén a felperest, arra az 1874:XVIII. t.-c. alkalmazandó. Az idézett törvény 1. §-a értelmében a vaspálya üzeménél szenvedett testi sérülésért a vaspályavállalat felelős, kivéve, ha a vállalat bebizonyítja, hogy a testi sértést elháríthatatlan esemény (vis major) vagy egy harmadik személynek elháríthatatlan cselekménye, melyet a vaspályavállalat megakadályozni képes nem volt, vagy a sérültnek saját hibája okozta. A törvény szövegéből és a törvényjavaslat indokolásából kitetszően, a vasúti üzem szempontjából elháríthatatlannak az olyan esemény vagy cselekmény tekintendő, amely sem előre nem látható s ennek folytán ki sem kerülhető, sem emberi erő és óvatosság által meg nem akadályozható.

A kihallgatott tanukkal a felperesnek nem sikerült bizonyítania azt, hogy akár a román katonák, akár más harmadik személyek a jelzett módon már a baleset előtt is szoktak a mozdonyra levelet feldobni; ez a cselekmény tehát annak rendkívülisége és szokatlansága miatt, előre látható nem lévén, az alperes vasút az ellen nem védekezhett. S mivel az váratlanul és rögtönösen hatott, azt emberi erővel és óvatossággal meg sem akadályozhatta, következésképp a felperest ért testi sérülésre az alperes kártérítési kötelezettsége az 1874:XVIII. t.-c. alapján nem állapítható meg. (Kúria 1,620/1909.)



A vaspályavállalat abban az esetben is, ha a fennálló törvények és törvényes rendeletek értelmében a vasúti átjárónál sorompót felállítani nem tartozik, a baleset elhárítására alkalmas eme óvintézkedést csak a saját veszélyére mellőzheti. (Kúria 2,000/1909.)

Az 1874:XVIII. t.-c. rendelkezései azon vaspályák kártérítési kötelezettségét szabályozzák, amelyeknek üzemük van. Minthogy pedig elsőrendű alperesnek üzeme nincs, hanem azt az elsőrendű alperes pályatestén a másodrendű alperes látja el, az idézett törvény rendelkezései alapján az elsőrendű alperes kártérítési kötelezettsége meg nem állapítható. (Kúria 4,253/1911.)

Az utas magatartását illetően a törvényerejű vasútüzleti rendtartás 95. §-a egyebek közt meghagyja, hogy az utas köteles pontosan alkalmazkodni azon szabályokhoz és utasításokhoz, amelyek a kocsiba való beszállásra az üzletszabályzatban előírvák; a vasúti üzletszabályzat 16. §-a pedig azt tartalmazza, hogy a felhívás a kocsikba való beszállásra kiáltás vagy csengetés által a váróhelyiségekben vagy a pályaelőtereken történik, s hogy a közönségnek a vágányokra menni vagy azokon áthaladni csak az erre kijelölt helyeken szabad.

Felperes keresetében maga mondja, hogy nem várta be a beszállásra vonatkozólag a fentebbiek értelmében előírt felhívást, hanem akkor, amidőn

előadása szerint abbeli tudakozódására, hogy nem ment-e már el az újvidéki vonat, egy vasúti ruházatba öltözött, de általa közelebbről meg nem nevezett egyén, a kérdéses tudakozódást meghallva, hozzá állítólag oda szólt, hogy beszállhat, csak siessen; felperes a pályaudvarra kilépve gyorsan megindult és a sinek keresztezésével, anélkül, hogy meggyőződött volna arról, hogy ott az átjárás megengedett, a távolabbi sín párokon tartózkodó azt a vonatot amellyel felfogása szerint utaznia kellett volna, elérni törekedett és ezzel a szándékával még akkor sem hagyott fel, amidőn őt vasúti alkalmazott útjában feltartóztatni törekedett. A dolog ilyen állásában az elsőbíróságok helyesen állapították meg azt, hogy felperes a balesetet, melyből a kereseti igényt származtatja, saját hibájából szenvedte el. (Kúria 3,944/1914.)

A bizonyítékok alapján a törvényszék megállapítja, hogy az összeütközés okozója túlnyomóan a vasúti alkalmazottak gondatlansága volt, s a soffőr gondatlansága (nem kellő időben fékezett) ehhez csak igen kis mértékben járult. Az alkalmazottaknak gondatlansága mindkét peres fél terhére irandó egymással szemben, mivel mindkettőnek üzeme, vasút és az automobil is oly veszélyű, amely üzemben a bírói gyakorlat szerint a gazda alkalmazottja hibájáért, saját



hibájára való tekintet nélkül felel. Különben a kártérítési felelősség kérdése a közönséges jogszabályok szerint igazodik, nem a veszélyes üzemekre vonatkozó szabályok és különösen nem az 1874: XVIII. t.-c. szabályai szerint. Mert a kárt két veszélyes üzemnek a működése az üzemnek körében idézte elő. Ily esetben pedig a veszélyes üzemekre vonatkozó rendelkezéseknek az egyik vagy másik fél javára alkalmazása kizárt s a felelősség megállapításánál az általános magánjogi szabályok az irányadók. (Kúria Rp. VI. 829/916. M. D. XI. 53). Ezen szabályok szerint pedig a vasutat terheli a teljes felelősség, mert túlnyomóan a vasúti alkalmazottak gondatlansága volt az összeütközés okozója s a soffőr gondatlansága ehhez csak igen kis mértékben járult, oly kis mértékben, hogy ez a kárviselés megosztására sem elegendő ok. (Kúria 7,084/1917.)

Vasúti baleseteknél a zsengekorú gyermek terhére is meg lehet a hibát állapítani, feltéve, hogy értelmi fejlettségénél fogva a veszély felismerésére kellő belátása lehetett. (Kúria 1,777/1917.)

A forgalmi alkalmazottat a mozdonyon, a forgalomnak pár órára való megszakítása alatt műhelyben az útközben csapágyon szükségessé vált hiba kijavítása alkalmával ért balesetet vasúti üzemi balesetnek kell tekinteni és az 1874: XVIII. t.-c. szerint elbírálni,

nem pedig műhelyi baleseteként az 1907:XIX. t.-c. alapján. (Kúria 4,261/1916.)

Ha a vasút alkalmazottja — habár külön megbízás nélkül — a vasúti felszerelvények és a rajtuk szállított áruk megmentése közben szenved balesetet, ezért ugyanoly mértékben jár kártalanítás, mintha a baleset a részére kijelölt szolgálati teendők teljesítése közben érte volna. (Kúria 7,099/1916.)

A vaspálya üzeménél szenvedett balesetből származó kártérítési kereset nem a tulajdonos, hanem azon vaspályavállalat ellen indítandó, amely az üzemet ellátja. (Kúria 8,918/1905. elvi.)

A vasút által fizetendő kártérítés összegének megállapításánál a balesetet szenvedőnek összes jövedelmei számításba veendő, hogy a sérült lehetőleg abba a helyzetbe jusson, amelyben a baleset előtt volt. Így számításba vétetett felperesnek mint volt vasúti étkezőkocsi-főpincérnek a borravalókból előállott keresménye, mert ez felperesnek állandó fizetést pótló jövedelmét képezte. (Kúria 3,635/1911.)

Az 1907:XIX. t.-c. 1. §-ának 8. pontja és 3. §-ának 15. pontja a betegség esetére való biztosító kötelezettség, illetve a balesetbiztosító kötelezettség alá sorozza, tekintet nélkül a hajtóerőre, a vasúti üzemeknél alkalmazottakat is, ha azoknak fizetése, vagy bére az idézett törvény 1. és 3. §-ában meg-



szabott összeget meg nem haladja. Az 1907:XIX. t.-c.-nek megokolásából és országgyűlési tárgyalásából, de magának a törvény megalkotta intézménynek természetesen céljából is kiderül, hogy a törvényhozás szándéka az volt, hogy a betegség- és balesetbiztosító kötelezettséget az alkalmazottaknak mennél nagyobb körére terjessze ki avégből, hogy egyfelől mennél többen részesüljenek a törvény nyújtotta előnyökben betegség idejében és baleset következtében, másfelől pedig a balesetért való szavatosság kérdése mennél egységesebb és mennél megnyugtatóbb megoldásra jusson. Épen azért mind a törvényhozó szándékának, mind a biztosító intézmény jellegének és egészségügyi, társadalmi és igazságszolgáltatási céljának az 1907. évi XIX. t.-c. olyan magyarázata felelhet csak meg, amely a törvény alól való kivételek eseteit a legszigorúbban értelmezi, egyébként is alapelve lévén a törvénymagyarázatnak az, hogy a szabály alól való kivétel a legszigorúbb és legszűkebb értelmezés alá essék. Midőn tehát az 1907:XIX. t.-c. helyein a vasúti üzemeknél alkalmazottakat is, a hajtóerőre tekintet nélkül, a biztosítás mindkét nemére egyaránt kötelezettek mondja ki, anélkül, hogy ez általános szabály alól kivételt állapítana meg a vasút alkata és rendeltetése dolgában, akkor a vasúti üzem fogalmát annak legáltalánosabb és legtágabb műszaki értelmében kell

fölfogni, tekintet nélkül az azzal összefüggő vállalkozásnak gazdasági jellegére, céljára és terjedelmére, mert a „vasúti üzem“ sajátos jellege és veszélyessége ettől, természetesen, egészen független. (Kúria 43/1911.)

A vaspályának üzemi balesetektől eredő felelőssége tekintetében döntő az a körülmény, hogy a vaspálya az átjárónál, amelyenél a baleset történt, az üzemi költségek megtakarításának okából sorompót nem alkalmazott és emellett a vonatot az átjárónál teljes menetsebességgel járatta. Az a körülmény, hogy a kérdéses átjárónál a vasút a közigazgatási hatóság által sorompó alkalmazására kötelezve nincs, a sorompó hiányából származó kár megtérítésének kötelezettsége tekintetében figyelembe nem vehető, mert az ebből eredő és a vasút javára eső megtakarítás mellett ugyancsak a vasutat terheli a sorompó hiányával járó kockázat is. (Kúria 1,911/1911.)

Amikor a törvény által megengedett s annak alapján gyakorolt veszélyes vasúti üzemnek beállítása nem követelhető, a harmadik személyek tulajdonát veszélyeztető üzemre való jogosultsággal a veszélyből eredő károkért való felelősség együtt jár, noha a vasutat hiba vagy mulasztás nem is terheli. Arra, hogy a vasút a szikrafogó alkalmazásával a szikraszóródást teljesen kizárta, — azzal a tapasztalati



ténnyel szemben, hogy ez lehetetlen, — a vasút nem hivatkozhatik. (Kúria 308/1911.)

Ha vasúti munkás nem munkaközben, hanem a kijelölt munkahelyre utazás közben vonatössze-  
ütközés folytán balesetet szenved, a kártérítési keresetre  
nézve nem az 1907:XIX. t.-c. 82. §-a, hanem az  
1874:XVIII. t.-c. 7. §-ának hatásköri szabálya alkal-  
mazandó. (Kúria 3,862/911.)

*D) Villamos vasútak, lóvonatok.*

Az 1874:XVIII. t.-c. az életbelépés idején még  
nem létezett villamos vasútak által előidézett balesetek-  
ből eredő kártérítési igényekre nem vonatkozhatott  
ugyan, de a joggyakorlat az idézett törvényben meg-  
állapított s különben is az anyagi jogban gyökerező  
szabályokat a később üzembe hozott villamos vasútak  
által okozott balesetekből származó felelősségre és  
magánjogi igényekre is kiterjesztette, mert a közön-  
séges járműveknél nagyobb gyorsasággal s köz-  
utakon közlekedő villamos kocsik forgalma az élet-  
és testi biztonságra nézve a kellő vigyázat elhanya-  
golása esetén szintén nagy veszéllyel járván, a veszé-  
lyeztetett magánjogi érdekek megóvása csak a fentebb  
idézett törvényben meghatározott fokozott felelősségnek  
a villamos vasútra engedélyt nyert társulatokra alkal-  
mazása által érhető el. (Kúria 327/1902.)

Az 1874: XVIII. t.-c.-nek a vaspályák által okozott halál vagy testi sértés iránti felelősségről szóló rendelkezései a bírói gyakorlat szerint a villamos üzemre berendezett vasútakra is alkalmazandók. (Kúria 2,441/1903.)

Habár a bírói gyakorlat az 1874: XVIII. t.-c.-ben megállapított szabályokat a kártérítés kötelezettségét illetően a villamos vasútak által okozott balesetekre is kiterjesztette, mégis az idézett t.-c. 9. §.-ának az általános magánjogi elévülési időnél rövidebb elévülési időt megállapító rendelkezése megfelelő törvényhozási rendelkezés hiányában a villamos vasútak által okozott balesetekből származó kártérítési jog elévülésére nem alkalmazható s ez 32 év alatt évül el. (Kúria 19/1905.)

A villamos vasúti vállalat nem felelős azért a balesetért, melyet a postakocsisnak, tehát harmadik személynek, az alperes által meg nem akadályozható az a cselekménye okozott, hogy jöllehet a villamos kocsí vezetőjének csengetését hallania kellett, ahelyett, hogy kocsijával megállott s a villamosvonat elhaladását bevárta volna, közvetlenül a mozgó villamos kocsí előtt hajtott át a vágányokon. (Kúria 1,691/1910.)

Sem az 1874: XVIII. t.-c. szövege, sem a törvény indokolása és a törvény megalkotására vonatkozó előmunkálatok nem nyújtanak támpontot arra, hogy az idézett törvény csak a gőzerőre berendezett



vaspályák üzeménél bekövetkezett halál, vagy testi sérülésekből származó károk iránti felelősség kérdésének elbírálásánál volna alkalmazható; sőt inkább abból a körülményből, hogy a törvény a hajtóerőre megkülönböztetése nélkül, általában a vaspályák üzeménél szenvedett halál, vagy testi sérülésből származott károk iránti felelősségéről intézkedik és hogy a törvény alkotásakor már létezett *lóvonatú vasútak* a törvény hatálya alól kifejezetten ki nem vették, az állapítható meg, hogy az idézett törvény a lóvonatú vasút üzeménél bekövetkezett halál vagy testi sértésekből eredő kártérítési felelősség elbírálásánál is alkalmazandó. (Kúria 5,437/1911.)

#### E) *Automobilok.*

A veszélyes jármű (automobil) használata folytán bekövetkezett balesetnél joghasonlóság alapján ugyanazt a jogelvet kellett alkalmazni, mint a veszélyes iparüzemnél, amelynél a jogvédelem az, hogy a baleset a veszélyes üzem következménye, amiből aztán önként következik, hogy a munkaadó, aki a veszélyes iparágat folytatja, köteles bizonyítani a jogvédelemmel szemben azt, hogy a balesetet az ezt szenvedettnek gondatlansága vagy vétkessége okozta. (Kúria 9,340/1906.)

Az úton való átkelésnél a gyalogjáró is tartozik ügyelni, hogy az általában gyorsabban haladó járművek

alá ne kerüljön. Ha tehát akkor kerül az automobil kerekei alá, mikor előtte futva akar a síkos út másik felére jutni, ahelyett, hogy a gépkocsi elhaladását megvárna, a saját gondatlanságával okozott balesetért kártérítést nem követelhet. (Kúria 4,467/1909.)

Az automobilközlekedés által okozott károkért való felelősség elbírálásánál a veszélyes üzemekre vonatkozó jogszabályt kell joghasonlóság alapján alkalmazni. Ennélfogva a kárért, minthogy a veszély az automobil, a közlekedési eszköz működésével jár, ennek a tulajdonosát terheli a felelősség, tekintet nélkül arra, hogy őt a kocsi vezetője megválasztásában, vagy a kocsi vezetőjét a vezetésben gondatlanság terheli-e vagy sem; és a tulajdonos a felelősség alól csakis akkor mentesül, ha bizonyítja, hogy a káresetet erőhatalom, harmadik személy elháríthatatlan cselekménye vagy magának a károsultnak hibája okozta. (Budapesti kir. ítélőtábla 1,908/1912.)

Az automobil állandó bérlője felelős az automobil üzemében bekövetkezett balesetért, ha azt nem a sérült idézte elő. (Kúria 3,561/1911.)

Automobiltulajdonos a vele szemközt jövő kocsi lovainak megvadulásából származott balesetért csak akkor felelős, ha maga is jogellenes magatartást tanúsított és az úrendőri szabályokat megszegte. (Kúria 345/1912.)



Két automobil összeütközése esetében nem lehet alkalmazni a veszélyes üzemből eredő felelősség szabályait. Minthogy az automobil nagyobb hajtóereje az ily gépkocsinak az állatok által vontatott járóműveknél tetemesen gyorsabb mozgását idézi elő, mint-hogy az automobilnak menetiránya sín párokkal szabályozva nincsen s így az a közlekedést nagy mértékben veszélyezteti: az automobilon által okozott károkért való felelősség elbírálásánál általában a veszélyes üzemre vonatkozó magánjogi szabályt kell ugyan alkalmazni. A jelen esetben azonban ennek azért nem lehet helye, mert a kár két automobil összeütközése által az automobilon okoztatott; ezek mindegyikére pedig egyformán áll az a rendelkezés, hogy azok működése a veszélyes üzem természetével bír. A kárt e szerint két veszélyes üzemnek a működése ennek az üzemnek a körében idézte elő, minél-fogva a veszély egyformasága a veszélyes üzemre vonatkozó rendelkezésnek egyik vagy másik fél javára leendő alkalmazást kizárja. (Kúria 2,940/1913.)

Aki közutakon olyan járművel közlekedik, amely-nél a vontatás céljaira géperő (pl. gőz-, villany-, gázerő) alkalmaztatik, az ezzel egybekötött veszélyes követ-kezményeket viselni tartozik. Köztudomású, hogy a gépkocsi (automobil) használata az azzal járó nagyobb sebesség, zaj és riasztó hatás folytán a közutakon a

rendes fuvarozási eszközökkel közlekedő közönségre és a gyalogjárókra állandó és különös veszéllyel jár. A veszélyes iparüzem tulajdonosának felelősségét meghatározó jogszabályok tehát a gépkocsi használata által a közutakon okozott balesetek elbírálásánál megfelelően alkalmazandók. (Kúria 3,295/1908.)

Az, aki valamely gépkocsi használatát egyes fuvarozási alkalomra díjazás ellenében, avagy akár ingyenesen is, a rendelkezésre jogosulttól megnyeri, ezáltal még nyilvánvalóan nem tekinthető az illető gépkocsi üzemtartójának s a tárgyi felelősség, amely a gépkocsi menetelése alkalmával harmadik személynek okozott károsításért a káros fél részéről érvényesíthető, a dolog természeténél fogva a jelzett esetben is annak a személyéhez tapad, aki mint géptulajdonos, illetve gépjárműbirtokos azt az elemi erővel továbbított gépjárművet forgalomban tartja. (Kúria 3,954/1917.)

Motoros kerékpár által okozott baleset ugyanolyan elbírálás alá esik, mint az automobil által okozott baleset. A tanúk vallomásával megvan ugyan cáfolva a felperesnek az a kereseti állítása, hogy az alperes az országutnak a községi úttal való kereszteződésénél benzinmotoros kerékpárjával teljes sebességgel hajtott fel az országútra akként, hogy járművével közvetlenül a felperes által hajtott fogathoz jutva, ez előtt csak



alig egy méternyi távolságra tudott megállani; ez a körülmény azonban az alperes felelőssége szempontjából perdöntő jelentőséggel nem bír, mert ugyanezeknek a tanuknak vallomásából kitűnik az is, hogy az alperes a fennebb megjelölt községi úton, körülbelül 20 méternyire annak az országútba való betorkolása előtt, akkor szállott le kerékpárjáról, amikor a felperes már leesett kocsijáról. Az alperes maga adta elő azt, hogy a motor zakatolása oly nagy, hogy azt szabadban kilométerekre is lehet hallani; a tanuk vallomásával pedig bizonyítva van, hogy a felperes által hajtott postaló az alperes motorkerékpárjának D. J. tanu-vallomása szerint azon a vidéken szokatlan zakatolásától bokrosodott meg s ettől való ijedtében rántotta neki a felperes kocsiját az országút szélén levő kerékvetőnek úgy, hogy felperes a kocsiról lebukott és így az alperes motorgépének használata s a felperes balesete között való okozati összefüggés kétségtelen.

Az elsőbíróság ítéletében helyesen kifejtettek szerint az ilyen gépi erővel hajtott jármű tulajdonosa gondatlanságának, vagy vétkes mulasztásának fennforgása nélkül is felelős azért a kárért, amit a közutakon a rendes fuvarozási eszközökkel az ily gépek nagyobb zajából és riasztó hatásából folyó veszélyességével okoz, kivéve, ha kimutatja, hogy a balesetet

magának a sértettnek hibája idézte elő; minthogy azonban az alperes arra a kifogására vonatkozóan, hogy a felperes a baleset alkalmával ittas volt s hogy a kocsirol való lebukását ez a körülmény és az okozta, hogy ülőhelyét szolgálati utasításai ellenére a postakocsira felvett idegen utasok egyikével megosztotta s lovát nem a kellő gondossággal kezelte, a felperes tagadásával szemben bizonyítékot fel sem hozott: az alsóbíróságok az ő kártérítési felelősségét helyesen állapították meg. (Kúria 817/1910.)

Az automobil állandó bérlője felelős az automobil üzemében bekövetkezett balesetért, ha azt nem a sérült hibája idézte elő. (Kúria 3,565/911. sz.)

#### F) *Dologi károk.*

A bírói gyakorlat általános szabályként fogadta el a veszélyes üzem tulajdonosának az üzemi balesetekért való tárgyi felelősségét és ehhez képest a veszélyes üzemet folytató vasút az üzemében történt dologi károkért is tárgyi felelősséggel tartozik, vagyis a felelősség alól csak abban az esetben mentesül, ha bebizonyítja, hogy a kárt vis major, egy harmadik személy elháríthatlan cselekménye, vagy a károsult saját hibája okozta. Az adott esetben a fellebbezési bíróság által elfogadott tényállás szerint az ökröket hajtó orosz fogoly a közelgő vonattól megijedve,



zavarodottságában igyekezett az ökröket megfordítani, aminek következtében azok a pályán maradtak, már pedig a kir. Kúria jogi felfogása szerint ilyen esetben a baleset bekövetkezése nem tulajdonítható olyan hibának, amely a vasúti vállalatot a tárgyi felelősség alól mentesítené, a fellebbézési bíróság tehát azáltal, hogy az alperes kártérítési kötelezettségét megállapította, sem anyagi jogszabályt, sem eljárási szabályt nem sértett. (Kúria 3,696/1917.)

A vaspálya felelős a mozdonyból kirepült szikrák által okozott kárért... Kötelezettségének jogi indoka az eset sajátosságos és különleges viszonyaiból kiindulva a vasúti üzem harmadik személyek tulajdonát veszélyeztető természetében kereshető és tényleg abban rejlik is. A mindenkit megillető jogvédelem megköveteli, hogy akkor, amikor a tulajdonos a törvény által megengedett és annak alapján gyakorolt üzem beállítását nem kérheti, a harmadik személyek tulajdonát veszélyeztető üzemre való jogosultsággal a veszélyből eredő károkért való felelősség együttjárjon. Nem magyarázhatók az óvintézkedéseket tartalmazó törvények és törvényes rendeletek, különösen a kisajátítási törvénynek a tűztávlatra vonatkozó határozatai oly értelemben, hogy az óvintézkedések megtétele, illetve a kisajátítási törvény betartása mellett, az ennek dacára beállott kárért a vállalatot felelősség

nem terheli, mert az előirt óvintézkedések nem szüntetik meg tényleg a veszélyt. (Kúria 5,332/1899.)

### G) *Légi balesetek.*

A légi közlekedésről szóló többször idézett rendelet 19. §-a a szabályozás körébe vonta a légi járművek járatójának objektív felelősségét is. Nálunk is *Kipp* álláspontja érvényesült, hogy a léghajós általában, vétkességére tekintet nélkül, köteleztessék az okozott kár megtérítésére.

A szabályozásnál a rendelet eltér a bírói gyakorlat megállapításaitól és a polgári törvénykönyv javaslatának tervezett rendelkezéseitől annyiban, amennyiben rendelkezései szerint az erőhatalom a felelősség alól nem mentesít és megengedi az objektív felelősség kizárását vagy korlátozását a légi jármű utasai, a szállított áruk, iskolai repülésnél a növendékek, látványos és versenyrepülésnél a légi járművön tartózkodó bármely személy tekintetében.

Ami az erőhatalom kérdését illeti, a vis major igazolása a legtöbb állam jogrendszerében az objektív kártérítés majdnem minden esetében meg van engedve; ha a rendelet most a légi közlekedésben a légi jármű üzeménél másokra háramló kárért a légi jármű járatójával szemben megállapított objektív kártérítő felelősség szabályozásánál azt a kijelentést tartalmazza,



hogy az erőhatalom a felelősség alól nem mentesít, annak a meggondolásából indul ki, hogy ez a járómű a levegőben közlekedik, egyenesen arra van rendeltetve, hogy a levegőtérben az időjárással kapcsolatos és az általános fogalmak szerint erőhatalomnak tekintett rendkívüli légköri viszonyokkal is megküzdjön és így az erőhatalmat nem lehet mentesítő oknak deklarálni.

Különleges megfontolásra mutat a rendeletnek az a rendelkezése is, amely a légi járómű utasai, a szállított áruk és a különösen veszélyes repülési kísérletezések tekintetében módot ad arra, hogy a légi járómű járatójának tárgyi felelőssége kizárassék vagy korlátoztassék, nevezetesen, hogy maga a vállalat ezt az objektív felelősségét kizárhassa vagy korlátozhassa. Ez a különleges, a tárgyi felelősség körébe nehezen beilleszthető szabályozás jogilag alig indokolható. Kétségtelen azonban, hogy a légi közlekedés nálunk még megteremtés alatt áll; a vállalatokat eléggé sújtja a másoknak okozott károkért való objektív felelősség; reuzálásuk érdekében közgazdasági szempontból mutatkozott kívánatosnak, hogy legalább az utasok stb. tekintetében ne álljanak az objektív felelősség szabálya alatt, ami azonfelül azzal is indokolható, hogy ma még a légi közlekedés inkább fényűzés-számba megy, a légi utas a veszélyek teljes ismeret-

tében száll fel és méltánytalannak mutatkozik, hogy az életéért vagy testi épségéért való felelősség akkor is sújtsa a vállalatot, ha a vállalat részéről a kár előidézésében vétkesség nem állapítható meg.

A felelősség a légi jármű személyzete (pilóta stb.) tekintetében nem zárható ki s nem korlátozható.

A felelősség kizárását vagy korlátozását az utasokkal előre megfelelő módon (hirdetmény, egyéb módon közlés) közölni kell.

Az *objektív felelősség alapján* jogilag felelős személy elsősorban a légi jármű *járatója*. Ha nem légi forgalmi vállalat üzeménél következett be a baleset vagy a kár, akkor tehát az lesz felelős, aki a légi járművet járattja, tehát nem feltétlenül a jármű tulajdonosa, hanem esetleg állandó bérlője, haszonélvezője, kölcsönzője. Vállalatnál felelős a vállalat engedélyese, ha a légi jármű üzeménél következett be a kár. A vállalat a károsulttal szemben akkor sem szabadul a felelősség alól, ha a vállalat a járművet pl. bérbeadta, mert ilyenkor a bérlővel stb. egyetemlegesen felel.

Ennek a szakasznak általános rendelkezései a fennebb felsorolt kivételekkel általában megfelelnek a polgári törvénykönyv javaslata vonatkozó rendelkezéseinek.

Az 1922. évi német Luftverkehrs-gesetz szintén



az. objektív felelősség alapján áll (19. §. ... ist der Halter des Fahrzeugs verpflichtet, den Schaden zu erzetzen), de a 23. §. szerint a megítélhető kártérítő-összeg halál vagy testi sértés esetében egy millió márka tökéét vagy ötvenezer márka évjáradékot, dologi károk esetében ötszázezer márkát, ugyanazon balesetből kifolyólag többek halála vagy testi sérülése esetében összesen két és fél millió márkát vagy kétszázötvenezer márkát nem haladhat meg. Az elévülés itt két éves. A kártérítő követelések fedezetére a légi járómű járatója (Halter) vagy a repülőtér engedélyese az engedély kiadását megelőzően biztosítékot *köteles* letenni vagy szavatossági biztosítást kötni. Rendeletünk ily rendelkezést nem tartalmaz, mert a mi hazai biztosító intézeteink egyelőre ily biztosítást nem vállaltak, viszont a biztosíték letétele az engedélyokiratban kiköthető.

Az olasz légi közlekedési jogszabályok (1920) 8. §-a szerint a légi járómű által személyekben vagy dolgokban okozott károkért a kár okozója, valamint a légi járómű vezetője és a légi járómű tulajdonosa egyetemlegesen felelősek, az erőhatalom mentesít, azonban a szerkezet hiányossága nem tekinthető erőhatalomnak.

A francia légi közlekedési törvény 5. §-a szerint a károkért a kár okozója és a légi járómű tulajdo-

nosa egyetemlegesen felelősek; ha a sérült egyén is hibás volt, felelősségük egészben vagy részben megszüntethető.

A baleset folytán a szállított árukat érhető, tárgyi felelősség alapján elbírálandó károk fogalmi körén kívül eső, tehát nem balesetből származó árukárok tekintetében, mint azt a fuvarozásjogi részben tárgyaltuk, a K. T. fuvarozásjogi rendelkezései irányadók.

A középeurópai légi jogoktól eltérő módon szabályozza az árukártérítés kérdéseit a *Projet de loi reconnaissant la validité des clauses d'exonération de responsabilité du transport aérien pour le transport des personnes et des marchandises.* (Páris, 1923. június.) Ennek a legújabb javaslatnak rendelkezései szerint a légi fuvarozót a szállított áru elveszése vagy megsérülése esetében kártérítő kötelezettség terheli, kivéve ha erőhatalom forog fenn vagy a kárt az áru saját hibája okozta; a fuvarozó kifejezett záradékban kizárhatja azt a felelősséget, amely a légi veszélyviselés (kockázat) elvéből kifolyólag őt terheli vagy amely felelősség a légi jármű fedélzetén levő személyzet részéről elkövetett cselekményekből származik, az ilyen záradék azonban csak abban az esetben érvényes, vagyis a felelősség ilyen záradék útján csak abban az esetben zárható ki, ha a légi jármű az elindulás alkalmával a légi közlekedésre kifogástalan állapotban volt és a



légi jármű és személyzet el volt látva a szükséges szabályszerű engedélyekkel és igazolványokkal; ha ezek az okmányok a személyzetnél megvannak, ez vélelmül szolgál amellet, hogy a légi jármű az elinduláskor kifogástalan állapotban volt és a személyzet a szükséges képesítést stb. nem nélkülözte, ezt a vélelmet azonban meg lehet dönteni; a fuvarozó a most idézett feltételek esetében ugyanilyen módon kizárhatja a felelősséget az utazás közben keletkezett balesetekből származtatott kártérítő követelések tekintetében is.

Svájcban mód van a biztosíték követelésére. (Bundesratsbeschluss betreffend die Ordnung des Luftverkehrs in der Schweiz, Art. 28.). A német törvény az utasok stb. tekintetében nem enged felelősségkizárást vagy korlátozást, a svájci sem. Az 1919. december 10-iki osztrák törvény 16. §-a a felelősség korlátozását az utasok, a személyzet s a szállított áruk tekintetében megengedi.

A légi közlekedés során bekövetkezett üzemi balesetekre vonatkozó idézett magyar jogszabályok csak azokra az esetekre állanak, ahol pusztán és kizárólag a tárgyi felelősség, a vétlen károkozás szabályai alkalmazásáról van szó, amely esetekben tehát a jogszabály az, hogy a légi jármű üzeme állandóan imminens veszéllyel járó üzem lévén, a légi jármű járatója feltétlenül, tehát saját hibáján kívül is felelős

és pedig még erőhatalom esetében is, kivéve ha a kár kizárólag a károsultnak saját hibájából keletkezett, vagy ha azt harmadik személy elháríthatatlan cselekménye okozta; e mellett kizárhatja vagy korlátozhatja felelősségét az utasok, a szállított áruk stb. tekintetében. Nem a tárgyi felelősség szabályai nyernék azonban alkalmazást, ha a légi jármű járatóját szubjektív vétkesség terheli; ily esetben tehát nem érvényesíthető sikerrel az a kifogás, hogy az utasok, áruk stb. tekintetében a felelősséget előzetesen kizárták vagy korlátozták és a felelős járató nem a vétlen, hanem a vétkes károkozás jogszabályai alapján lesz kártérítésre köteles.

A tárgyi felelősség általános szabályai szerint a tárgyi alapon felelős természetes vagy jogi személy általában a veszélyes üzem üzemtartója. A légi közlekedést illetően ez az üzemtartó az, aki mint géptulajdonos, illetőleg mint járműbirtokos a járművet forgalomban tartja. Aki a jogosulttól a légi jármű használatát egyes fuvarozási alkalmakra akár díjazás mellett, akár ingyenesen is elnyeri, ezáltal még nyilvánvalóan nem tekinthető üzemtartónak s így tárgyi alapon nem vonható felelősségre, hanem a tárgyi felelősség a forgalomban tartót terheli. (L. a kir. Kúria 3,954/1917. számú ítéletét.) Az idézett 19. §. akkor, amikor akként rendelkezik, hogy „az enge-



délyes, valamint az, aki a légi járóművet az engedélyes és közte létrejött jogviszony alapján járattja, egyetemleg felel", ezalatt a jogviszony alatt nyilván nem az alkalmi bérleti vagy használati viszonyt érti, hanem az állandó jellegű bérleti, haszonélvezeti stb. jogviszonyt, de túlmegy álláspontja szigorúságában a bírói gyakorlatnak a veszélyes üzemekre vonatkozó általános megállapításain, amennyiben a légi járómű bérelője által okozott kárért a tulajdonost is felelőssé teszi, ami egyéb veszélyes üzemeknél — vasút, automobil stb. — ellenkezően áll s jogilag alig indokolható, mert a tárgyi felelősség a de facto üzembentartóhoz tapad.

Légi járóművek összeütközése esetében az egymásnak okozott kár tekintetében a joghasonlatosság alapján a bírói gyakorlat fennebb közölt abbeli megállapításaiból kell kiindulni, hogy a kárt két veszélyes üzem működése ez üzemek körében idézvéen elő, a veszély egyformasága kizárja a veszélyes üzemre vonatkozó rendelkezéseknek egyik vagy másik fél javára leendő alkalmazását. Ily esetben tehát felelősségüket a vétkességi elv alapján kell elbírálni.

A légi járóművek bejelentése, nyilvántartása, légi forgalomban közlekedő légi járóművek alkalmazásának megállapítása, lajstromozása, kísérő irataik és mindezekkel kapcsolatos rendelkezések tárgyában

kibocsátott, fennebb idézett rendelet a balesetek lehető elhárítása érdekében akként rendelkezik, hogy minden olyan útra induló légi járművön, amely útnak végső célja az induló állomástól ötszáz, éjjeli útnál száz kilométernél nagyobb távolságra fekszik vagy a légi jármű tenger felett repülve a parttól ötven kilométernél messzebbre szándékozik eltávolodni, képesített s szakszolgálati engedéllyel ellátott kísérőnek is kell lennie; 250, — 50, — 50 kilométeren felül is II. osztályú kísérő kell. A légügyi hatóság felmentést adhat. A jogfejlődés és életbiztonság szempontjából kívánatos lesz, ha a repülőgépek minden esetben technikailag alkalmasakká tételnek kísérő alkalmazására.

10. *A nemzetközi légi forgalomra vonatkozó jogszabályok.*

Külföldiek légi szakszolgálatára, légi közlekedési vagy egyéb légi vállalatai tekintetében, továbbá abban a kérdésben, hogy külföldi légi járművek az ország területén és légterében mennyiben és mily feltételekkel közlekedhetnek, a nemzetközi szerződések rendelkezéseit kell alkalmazni. Nemzetközi szerződés hiányában a külföldieknek engedély az említett 10,270/1922. M. E. számú rendelet és az annak alapján kibocsátott végrehajtási rendelet alapján csak akkor adható, ha a külföldi honos igazolja, hogy saját állama a magyar



honosokkal vagy magyar légi járóművekkel szemben hasonló eljárást követ és csak oly feltételekkel adható, mint amelyek a külföldi honos saját államában magyar honosok vagy magyar légi járóművek tekintetében fennállanak. Külföldiek vagy légi járóműveik a belföldi forgalomban nem részesülhetnek azonban kedvezőbb elbánásban, mint a magyar honosok vagy légi járóműveik Magyarország területén.

Azt, hogy viszonos eljárás feltétele egyes államok részéről fennforog-e, a m. kir. kereskedelemügyi miniszter állapítja meg, aki az illető államok polgárait felmentheti az alól a kötelezettség alól, hogy a viszonos eljárás fennforgását esetről-esetre igazolják.

A viszonos eljárás igazolását azoknak az államoknak polgáraitól sem lehet kívánni, amely államok részéről a viszonos eljárás követése szerződéssel van biztosítva. Nemzetközi szerződés hiányában idegen államban lajstromozott légi járóművek alkalmoszerű berepülésére vagy átrepülésére rendkívül kivételes esetben a viszonosság megállapítása előtt is lehet ideiglenes engedélyt adni, ha a viszonosság megállapítása nagyobb késedelemmel járna.

Oly külföldi vállalatok, amelyek az ország területén iparszerű személy- vagy árufuvarozást teljesítenek, kötelesek az országban fióktelepet létesíteni s ezt a kereskedelmi cégjegyzékbe bejegyeztetni; ily vállalatok,

valamint külföldiek részéről létesített repülőterek és léghajókikötők ügyvezetője csak magyar honos lehet.

A most idézett jogszabályok értelmében ahhoz, hogy országunk levegőterében külföldi légi járóművek, vagyis nem Magyarországon lajstromozott légi járóművek közlekedhessenek, általában nemzetközi megállapodás, az illető állammal kötött nemzetközi szerződés szükséges. Amennyiben a külföldi légi járómű hazájával, vagyis lajstromozó országával, nemzetközi egyezmény nem kötött, ily egyezmény hiányában az illető külföldi járóműnek országunk levegőterében közlekedése a magyar légügyi hatóság részéről megadott engedélytől van függőve téve. Ily engedély csak a Lkr. és végrehajtási rendeletei alapján adható, de az engedély megadása még különleges feltételekhez is van kötve, amennyiben a külföldi légi járómű járatójának az engedély elnyerése céljából igazolnia kell, hogy hazája a magyar légi járóművekkel és magyar honosokkal szemben hasonló eljárást követ, vagyis hazája a mi honosainkat vagy a mi légi járóműveinket beengedi és az engedély feltételei nem lehetnek kedvezőbbek, mint az illető légi járómű hazája részéről az odarepülő magyar légi járóművekre megszabott feltételek, végül a külföldi légi járóművek belföldi forgalmára vonatkozó elbánás nem lehet ked-



vezőbb, mint a magyar légi járművekre Magyarország területén irányadó elbánás. Ezek szerint nemzetközi egyezmény hiányában külföldi légi jármű országunk levegőterében általában csak abban az esetben közlekedhetik, ha saját hazájában viszont a magyar légi járművek közlekedhetnek, vagyis közlekedésük viszonyosság fennállásához van kötve. Ami a viszonyosság kérdését illeti, a viszonyosság annak a kifejezője, hogy az állam az államok társaságában a többiekkel egyenrangú tényező, tehát az állam egyenlőségét fejezi ki és annyit jelent, hogy az állam csak akkor gyakorol jogvédelmet, ha a külföld is hasonlóan gyakorol. (L. Magyary Géza: Újabb irányok a nemzetközi perjogban, Akad. Érték. XIII. 8. szám, 9. lap.)

Hazai jogszabályaink értelmében tehát, ha valamely külföldi állammal nemzetközi egyezményt nem kötöttünk vagy egyébként a külföldi állam nekünk viszonyosságot nem nyújt, az ily állam légi járművei levegőterünkben — ideiglenes engedély esetét kivéve — nem közlekedhetnek és amennyiben ily ország légi járműve mégis közlekedik a mi országunk levegőterében, ez a Lkr. 21. §-ának 17. pontja értelmében kihágás és az illető légi jármű emellett a Kbt. 25. és a Btk. 61. §-ára figyelemmel elkobzás alá esik. A levegőterünkben jogtalanul közlekedő külföldi légi jármű a Lkr. 13. §-a alapján leszállásra hívható

fel és erre bármely módon a eszközzel kényszeríthető.

A külföldi légi járművek közlekedésére vonatkozó részletes szabályokat a következő rendelet tartalmazza.

A m. kir. kereskedelemügyi miniszternek 45,332/1924. K. M. XI. számú rendelete **külföldi légi járművek közlekedéséről**.

A külföldi légi járművek közlekedése tekintetében a légi közlekedésről szóló 10.270/1922. M. E. számú rendelet (rövidítve Lkr.) (közzétéve a Budapesti Közlöny 1922. évi december hó 19-én megjelent 290. számában) 20. §-a szerint elsősorban a nemzetközi szerződések rendelkezéseit kell alkalmazni, ilyenek hiányában a külföldi légi járműveknek a magyar levegőtérben történő közlekedés végett engedélyre van szükségük.

E rendelkezések azon alapultak, hogy a trianoni békeszerződésnek a magyar levegőtérre a szuverenitást korlátozó rendelkezései Magyarországnak a Nemzetek Szövetségébe az 1922. évi szeptember hó 18-án történt felvételével megszűntek és a szövetséges és társult hatalmak részére a békeszerződés 130. cikkében biztosított jogok is időközben tárgytalanokká váltak.

Minthogy a magyar állam felségjoga a szárazföldi és vízi területe felett levő levegőtérre is kiterjed, az idézett rendelet 31. §-ában kapott felhatalmazás alapján a m. kir. belügy-, honvédelmi-, külügy- és pénzügyminiszterrel egyetértve a következőket rendelem:

1. §. A légi közlekedésről szóló 10.270/1922. M. E. számú rendelet 20. §-a szerint a külföldi légi járművek közlekedése céljából szükséges engedélyt polgári légi járművek részére a légügyi hatóság adja meg. Az engedély berepülésre vagy átrepülésre szólhat és érvényességének tartama rendszerint harminc nap. Az átrepülési engedély előfeltétele annak a kimutatása, hogy a közbeeső harmadik állam, amelynek területén a légi jármű leszállni vagy átrepülni szándékozik, erre az engedélyt már megadta.



Az engedély kérésekor be kell jelenteni a légi járómű lajstromozására vonatkozó adatokat és egyéb külső ismertető jeleket, berepülés esetében az érkezés valószínű időpontját és az első leszállás helyét, átrepülés esetében pedig a követendő útirányt és az átrepülés kezdő és végső időpontját.

Az engedélyről — kiadása előtt — a m. kir. belügy-minisztert is értesíteni kell.

Az engedély díját a légügyi hatóság időnként állapítja meg.

Ha az állam biztonsága érdekében szükséges, a légügyi hatóság az engedélyt visszavonja.

A légügyi hatóság külön engedélyt adhat arra is, hogy a berepült idegen légi járómű az ország területén ideiglenesen további járatokat is végezhesen.

A Lkr. 20. §-nak utolsó bekezdése értelmében iparszerű személy- vagy árufuvarozást teljesítő külföldi vállalatok légi járóműveit és személyzetüket a légügyi hatóság igazolvánnyal látja el, amelyet az ország területén történő légi közlekedésben magukkal vinni kötelesek.

2. §. Külföldi katonai légi járóműveknek Magyarországon közlekedésére rendkívül kivételes esetben a m. kir. külügy-miniszterrel egyetértve a m. kir. honvédelmi miniszter adhat engedélyt. Az engedély megadásáról a légügyi hatóságot és a közrendészeti hatóságot egyidejűleg értesíteni kell.

Katonai jellegű minden olyan légi járómű, amely katonai jelzéssel van ellátva vagy amely — enélkül is — katonai személy szolgálati körben teljesített vezetése vagy parancsnoksága alatt áll, végül amelynek tisztán katonai jellege egyébként kétségtelenül megállapítható.

3. §. A külföldi légi járóművek, személyzetük és utasaik Magyarország területén a légi közlekedés tekintetében fennálló hazai jogszabályoknak vannak alávetve, mindazáltal lajstromozásukra, nemzeti jeleikre és egyéb jeleikre, a személyzet okmányaira, a személyzet és az utasok útlevelére lajstromozó állományuk jogszabályai érvényesek. Külföldi légi járóművek repülőtér, léghajókikötők, vízi repülőállomások, alkalmasszerű leszállóhelyek használatáért, továbbá tárolásukért a légügyi hatóság részéről időnként megállapított díjakat kötelesek fizetni.

4. §. Minthogy a Lkr. 21. §-a szerint, amennyiben a

cselekmény súlyosabb büntető rendelkezés alá nem esik, kihágást követ el, aki oly légi járművet járát, vezet vagy utazásra használ, amely a Lkr. 20. §-a szerint közlekedésre nem jogosult, amelynek közlekedési joga tehát nem alapszik nemzetközi szerződésen vagy a viszonyosság alapján megadott engedélyen, a magyar állam közbiztonsági és karhatalmi szerveinek és közegeinek törvényes kötelességük ellenőrizni, vajjon Magyarország levegőterében nem közlekednek-e jogtalanul külföldi légi járművek.

Ha alapos gyanú van arra, hogy a külföldi légi jármű az ország levegőterében jogtalanul közlekedik, ezt az említett szervek vagy közegek kötelesek a legközelebbi repülőtergondnokságnak és a légügyi hatóságnak azonnal bejelenteni. A légügyi hatóság rendeletére az ilyen légi járművet a szokásos jelzésekkel leszállásra kell felszólítani.

Ezek a jelzések a következők:

- a) nappal: három, tíz másodpercnyi időközben tett lövés olyan lövedékkel, amely a robbanásakor fehér füstöt fejleszt;
- b) éjjel: három, tíz másodpercnyi időközben tett lövés olyan lövedékkel, amely a robbanásakor zöld fényt ad vagy zöld csillagokat szór.

Ennek a felhívásnak az eredménytelensége esetében a légi járművet a Lkr. 13. §-a értelmében bármely módon és eszközzel leszállásra lehet kényszeríteni, a légi jármű lövetése azonban békében csak a honvédelmi miniszternek (katonai főcsoport főnöke) esetenként előre kiadott rendelkezése szerint történik.

Ha a közbiztonsági vagy karhatalmi közegek Magyarország levegőterében idegen állam kötelékébe tartozó katonai jellegű légi járművet észlelnek, kötelesek erről a legközelebbi katonai parancsnokságot is haladéktalanul értesíteni.

A jogtalanul közlekedő légi jármű személyzete ellen teendő intézkedések, valamint a légi jármű lefoglalása stb. tekintetében a rendőri büntető eljárás egységes szabályozása tárgyában 65.000/1909. B. M. sz. alatt kibocsátott rendelet (Magyarországi Rendeletk. Tára 1909. évf. 1719. lap) rendelkezéseit kell megfelelően alkalmazni. A tett intézkedésekről a legközelebbi pénzügyi hatóságot, valamint a légügyi hatóságot,



idegen katonai légi jármű jogtalan közlekedése esetében utasítás adása céljából még a honvédelmi és külügyminisztert is távirat vagy távbeszélő útján azonnal értesíteni kell. Ennek az értesítésnek tartalmaznia kell:

- a) a légi jármű külső ismertető jeleit (nemzeti jel és egyéb jelzések);
- b) külső jellegzetességeit (egy-, két-, háromfedelű, egy vagy kéttörzsű, törzsnélküli stb);
- c) a tulajdonosnak a kísérő iratokból megállapítható nevét és lakóhelyét;
- d) a légi jármű személyzetének és utasainak nevét, esetleg a szállított áruk megnevezését;
- e) a légi jármű indulási helyét s a repülés célját;
- f) a leszállás okát, a személyzet és az utasok óhajait;
- g) annak megemlítését, vajjon a légi járművön történt-e sérülés vagy baleset s okozott-e kárt a légi jármű a leszállás helyén.

A jelen §-ban említett jogtalan közlekedés esetében a légügyi hatóság jogosult az ilyen légi járműre forgalmi értékének husz százalékáig terjedhető rendkívüli berepülési illetéket is kiróni, amely illeték a magyar aviatika fejlesztésére szolgál.

5. §. Aki a jelen rendeletben megállapított rendőri rendelkezéseket vagy tilalmakat megszegi, amennyiben cselekménye súlyosabb vagy a Lkr. 21. §-ában már megszabott büntető rendelkezés alá nem esik, kihágást követ el és tizenöt napig terjedhető elzárással, valamint százhuszezer koronáig terjedhető pénzbüntetéssel büntetendő.

A Lkr. XI. címében foglalt rendelkezéseket ezekben az esetekben is alkalmazni kell.

Budapest, 1924. február 25.

A Párisban 1919. évi október hó 13-án, főleg a velünk hadat viselt államok részvételével létrejött nemzetközi légi egyezmény rendelkezései szerint — amelyek az 1923. évi július hó 11-én léptek, a Belgium, Bolivia, Nagy-Britannia, Franciaország, Görög-

ország, Japán, Portugália, a Szerb-Horvát-Szlovén királyság és Sziam részéről történt ratifikálás után, életbe, — mindaddig, míg ebbe az egyezménybe bennünket fel nem vesznek, az egyezményben részes államok légterében magyar légi járóművek nem közlekedhetnek. Ez a Németországra is irányadó határozmány, mint fennebb kifejtettük, revízió alá került, lehetővé tétetett a nem részes országgal való külön szerződés kötése, de az egyezményben nem részes állammal kötött szerződés érvényessége attól függ, hogy a nem részes állam is alávesse magát a szerződés vonatkozásában az egyezmény rendelkezéseinek.

A trianoni békeszerződés rendelkezései szerint légi szuverenitásunk teljes birtokába (267. cikk) az 1922. évi szeptember hó 18-án jutottunk vissza, mint amely napon a népszövetség tagjai közé felvett. A felvétel jelentősége a légi közlekedésben elsősorban az, hogy a szövetséges és társult hatalmak légi járóműveinek átrepülési, fel- és leszállási jogát már nem vagyunk kötelesek túrni.

A békeszerződés rendelkezéseinek félremagyarázásával az entente légi közlekedésünkbe azon a címen is beavatkozik, hogy a polgári légi forgalomban használható légi járóművek teherbíró képességét, repülési magasságát, motorának kellékeit stb. is



szabályozza, amint ezt a Németbirodalommal is megtette, a mi repülőgépiparunk elsorvadására, versenyképességünk megszűnésére és arra is vezethet, hogy a kontinentális vagy transzkontinentális légi közlekedésben inferioris gépekkel vehetjük csak fel a versenyt, azt is csak akkor, ha légterükbe szabad bejárást nyernénk.

Ily körülmények között a rendelet gondoskodott arról, hogy a nemzetközi légi forgalomban országunk légterében a külföldiek ne részesülhessenek kedvezőbb eljárásban, mint a magyar légi járóművek. Ezt a feladatot is megoldja a rendelet, sőt módot ad levegőterünkől egyes államok légi járóműveinek kitiltására is.

Bár a békeszerződés 131. cikke értelmében a szerződés életbelépését követő hat hónapon át, tehát csupán az 1922. évi január hó 26. napjáig volt tilos Magyarország egész területén a légi járóművek, légi járóműrészek, légi járóműmotorok és légi járóműmotorrészek gyártása, behozatala és kivitele, ez a tilalom de facto mégsem szűnt meg a szerződés szerint megállapított határnápig. A tilalom megszűnése és pedig jogtalan kikötések mellett csak az 1922. évi november hó 17-étől számít. Erről szól a m. kir. kereskedelemügyi miniszternek 46,070/XI19—22. számú közleménye a trianoni békeszerződés 131. cikkében foglalt tilalmak feloldása tárgyában, amely közlemény az 1922. évi

november hó 27-én kelt és a Budapesti Közlönynek 1922. évi november hó 30-án megjelent 275. számában nyert kihirdetést. A közlemény szövege a következő: „A m. kir. kereskedelemügyi miniszter közlése, hogy a magyarországi szövetségközi katonai ellenőrző bizottság 349/1922. számú közlése szerint a trianoni békeszerződés aláíróiként szereplő szövetséges hatalmak versaillesi katonai bizottsága a békeszerződés 131. cikkében a légi járművek, a légi járműrészek, légi járműmotorok és légi járműmotorrészek gyártása, behozatala és kivitele tekintetében felállított tilalmat 1922. november 17-től fogva megszüntnek tekinti. Budapest, 1922. évi november hó 27-én“.

Bár a tilalom a békeszerződés szerint az 1922. évi január hó 26-án automatikusan szűnt volna meg, a szövetséges és társult hatalmak a szerződés megszégésével ezt a rendelkezést nem tartották meg, a tilalmat feloldandónak találták és akkor is olyan feltételekhez kötötték a feloldást, amelyek a békeszerződésbe ütköznek. A nagykövetek tanácsának határozata nyomán a szövetséges hatalmak versaillesi katonai bizottsága a tilalom megszüntnek tekintésével a légi járművek stb. gyártását, behozatalát és kivitelét olyan feltételekhez kötötte, amelyek a békeszerződés rendelkezéseiben nem találják meg a jogalapjukat. Nevezetesen a békeszerződés 128. cikke



akként rendelkezik ugyan, hogy Magyarország haderejének katonai vagy hadihajózási repülőszolgálatára nem lehet, ez a rendelkezés azonban még nem ad arra jogot a szövetséges és társult hatalmaknak, hogy a polgári légi forgalomban is a légi járművek minősége és mennyisége tekintetében korlátozásokat állapítsanak meg. A békeszerződés nyilvánvaló megsértésével az említett katonai bizottság részéről ép úgy, mint Németországra, akként reánk is reáerőszakolt feltételek a szövetséges és társult hatalmak versaillesi katonai bizottsága jegyzékének melléklete szerint a következők:

„Melléklet. A polgári és katonai készülékeket megkülönböztető jelekről szóló szabályok. A) A levegőnél súlyosabb repülőkészülékek. 1. sz. szabály. Minden 60 HP-nál nagyobb lóerejű monoplant katonai gépnek, tehát hadianyagnak kell tekinteni. 2. sz. szabály. Minden olyan készüléket, mely vezető nélkül repülni képes, katonai készüléknek, tehát hadianyagnak kell tekinteni. 3. sz. szabály. Minden olyan készüléket, amelynek akár páncélzata vagy bármilyen védőszerkezete, akár olyan berendezése van, amelynél fogva fegyverzettel szerelhető fel, mint ágyúval, torpedó-bombával vagy célzó szerkezettel e fegyverek részére, katonai készüléknek, tehát hadianyagnak kell tekinteni. A következő méretek a maximális méretek lesznek minden a levegő-

nél nehezebb készülék számára és mindazokat, amelyek e mérethatárokat túllépik, katonai készülékeknek, tehát hadianyagoknak kell tekinteni. 4. sz. szabály. A repülő-magasság maximuma teljes megterhelés mellett: 4,000 m. (ha egy készülék olyan motorral van ellátva, amely légsűrítést tesz lehetővé, úgy az ilyen gépet katonainak kell tekinteni). 5. sz. szabály. Teljes megterheléssel való gyorsaság és 2,000 méter magasságban, óránként 170 kilométer (teljes megterheléssel járó motor, következésképen a legnagyobb erőt fejt ki). 6. sz. szabály. Az elviendő olaj és hajtóanyag legnagyobb mennyisége (legjobb minőségű repülő benzin) ne legyen több mint  $\frac{800+170}{V}$  gr., HP. V. levén a teljes megterheléssel és erővel járó gép sebessége 2,000 méter magasságban. 7. sz. szabály. Minden olyan készülék, mely 600 kg-nál több súlyt képes hordani — pilótát, gépészt és a szerszámokat is beleszámítva — katonainak tekintetik, tehát hadianyagnak, akkor ha a 4., 5. és 6. pontban foglalt feltételek megtartatnak. B) Kormányozható léghajók. Azok a kormányozható léghajók, melyeknek köbtartalma az alább következő számokat túlhaladja, katonainak tekintetnek, tehát hadianyagnak. I. merev léghajók 30,000 m; II. félmerev léghajók 25,000 m.; III. nem merev léghajók 20,000 m. 8. sz. szabály. A léghajózási anyagot készítő gyárakat be kell jelen-



teni. Minden készüléket, pilótát vagy pilótanövendéket az 1919. október 13-án kelt megállapodás által előírt módon kell nyilvántartani. Ezen jegyzéknek a „Garantie“-bizottság rendelkezésére kell állania. 9. sz. szabály. Csak annyi repülőmotort, külön darabot, motor-kelléket szabad tartani, mely a polgári repüléshez szükséges. Ezt a mennyiséget a „Garantie“-bizottság határozza meg. Általános megjegyzés. Valószínű, hogy a fennemlített meghatározásokat minden két évben felül fogják vizsgálni, tekintetbe véve azokat a módosításokat, melyeknek eszközését a légjárás fejlődése időközben meg fogja követelni“.

A most felsorolt rendelkezések mellett a párisi légijogi egyezménybe belépésünk kérdésénél megfontolásra fog várni, érdemes-e a csatlakozás, amikor korlátozott teljesítményű gépekkel vehetnénk csak részt a világforgalomban, míg az egyezményben részes hatalmak belépésünk esetében országunk levegőterét korlátozatlan teljesítményű járművekkel szelhetnék. Nemzetközi légi forgalmunk jogi kiépítésének első etappja az Ausztriával ideiglenes kormányközi megállapodás alapján felvett forgalom, melynek lebonyolítása a reciprocitás alapján történik, magyar és osztrák járatokkal.

A párisi egyezmény 5. §-át módosító rendelkezés módot fog nyújtani arra is, hogy az egyezményben

részes hatalmakkal is köthessünk szerződéseket és pedig anélkül, hogy az egyezménybe belépni.

A nemzetközi légi fuvarozási jog s általában a nemzetközi légi magánjog egységesítése érdekében legújabbán Párisban nemzetközi konferencia ült egybe; az utóbbi gondolat már az 1923. évi londoni hetedik nemzetközi léghajózási kongresszust is foglalkoztatta. (L. Revue Juridique Internationale de la Locomotion Aérienne 1923. aug.)

#### 11. *A légi közlekedés tekintetében fennálló büntető jogszabályok.*

A többször idézett 10,270/1922. M. E. számú rendelet 21—27. §-ai a légi közlekedésben a következő büntető jogszabályokat állapítják meg:

Amennyiben a cselekmény súlyosabb büntető rendelkezés alá nem esik, kihágást követ el és tizenöt napig terjedhető elzárással és kétezer koronáig terjedhető pénzbüntetéssel büntetendő:

1. aki lajstromozatlan, szabályszerű jelzéssel vagy a megszabott iratokkal el nem látott légi járművet használ vagy használtat;

2. aki légi járművön szabályszerű engedély nélkül szakszolgálatot teljesít;

3. aki légi járművön szabályszerű engedéllyel nem bíró egyénnel szakszolgálatot teljesített;

4. aki a kiképzéssel, kísérletezéssel, légi járművek építésével és karbantartásával kapcsolatban vagy hasonló célból történő felszállásokra vonatkozó különleges szabályokat megszegi;



5. aki tiltott terület felett repül vagy a megsabott útvonalat nem tartja meg;

6. aki a leszállásra felszólító jelzésnek nem engedelmeskedik;

7. aki a légi járművek építésére, forgalomba hozatalára, jókarbantartására vonatkozó szabályokat, valamint a légi közlekedés üzemi és forgalmi szabályait megszegi;

8. aki a 8. § rendelkezéseit megszegi;

9. aki légi járművön tiltott dolgot visz magával vagy szállít;

10. aki légi járműről menetközben oly tárgyat dob le, amely személyeket vagy dolgokat veszélyeztethet;

11. aki bejelentés nélkül légi járművet tart birtokában, úgyszintén aki engedély nélkül repülőteret, léghajókikötőt, vízi repülőállomást, légi közlekedési vagy egyéb légi vállalatot létesít, avagy személyek vagy áruk szállításával üzletszerűleg foglalkozik;

12. aki engedély nélkül látványos felszállást, mutatványos repülést vagy repülőversenyt rendez;

13. aki Magyarországon lajstromozott légi járművet, engedély nélkül külföldre kivisz, kivetít vagy a kivetelt megkísérli;

14. aki magyar terület felett a szabályszerű okmányok és jegyzékek nélkül repül;

15. (hatályát veszttette);

16. aki légi jármű lajstromozásánál, felülvizsgálásánál az engedély kiállításánál és érvényesítésénél, vagy légi közlekedésben a vámvizsgálatnál a hatóságot megteveszti vagy megteveszteni törekszik;

17. aki oly légi járművet járat, vezet vagy utazásra használ, amely a 20. § szerint közlekedésre nem jogosult vagy aki a nemzetközi légi közlekedési egyezmények vagy megállapodások rendelkezéseit megszegi;

18. aki a 6. §. utolsó bekezdésében foglalt rendelkezéseket megszegi.

Nem büntethető:

1. az előző szakasz 1—8. pontjába ütköző kihágás, ha a felszállás közveszély elhárítása vagy enyhítése, életmentés vagy büntettes üldözése céljából történt;

2. az előző szakasz 5. és 6. pontjába ütköző kihágás, ha a tilalmi övezet átrepülése, a megszabott útvonal meg nem tartása vagy a kötelező leszállás elmulasztása a légköri viszonyok folytán elkerülhetetlen volt.

Amennyiben a cselekmény súlyosabb büntető rendelkezés alá nem esik, kihágást követ el s tizenöt napig terjedhető elzárással és kétezer koronáig terjedhető pénzbüntetéssel büntetendő, aki

1. nem fémvezetékes (radio) vagy engedélyezés alá tartozó egyéb távirót, távbeszélőt vagy jelzőt engedély nélkül vagy az engedély határozmányai ellenére létesít vagy létesített;

2. ilyen berendezést engedély nélkül vagy az engedély határozmányai ellenére tart üzemben, vagy bocsát másnak rendelkezésére vagy — a tilalmat ismerve — használ;

3. engedélyezett ilyen berendezést meg nem engedett módon önkényesen megváltoztat vagy megváltoztatott;

4. engedélyezett ilyen berendezést engedély nélkül másra átruház vagy átvesz, vagy ilyen átruházást közvetít;

5. a külföldi légi járművekre a hírszolgálati berendezések tekintetében fennálló rendelkezéseket megszegi.

A jelen §-ban meghatározott kihágás esetében a berendezést, tekintet nélkül a Btk. 61. §-ában megszabott feltételekre, el kell kobozni. Az elkobzott berendezést a m. kir. posta- és távirdavezérgazgatóságnak rendelkezésére kell bocsátani.

A rendeletben meghatározott bűncselekmény miatt történő elítélés esetében a m. kir. kereskedelemügyi miniszter:

1. ha az elítélt engedélyezett szakszolgálatot teljesít, engedélyét ideiglenesen vagy véglegesen visszavonhatja;

2. ha az elítélt a légi járműnek engedélyese, engedélyét ideiglenesen vagy véglegesen visszavonhatja;

3. ha az elítélt repülőtéren, léghajókikötőnek, légi közlekedési vagy egyéb légi vállalatnak engedélyese, engedélyét ideiglenesen vagy véglegesen visszavonhatja vagy az üzem folytatását attól teheti függővé, hogy az engedélyes a bűncselekmény elkövetéseért közvetlenül felelős alkalmazottját meghatározott idő alatt elbocsátja.

A rendeletben meghatározott kihágások miatt az eljárás

Dr. Sándorfi: A légi közlekedés joga.



— a m. kir. légiforgalmi rendőrség megszervezéséig — a közigazgatási hatóságoknak mint rendőri büntető bíróságoknak, az államrendőrség működése területén pedig ennek hatáskörébe tartozik; harmadfokon a kereskedelemügyi miniszter jár el.

Felhatalmazta a rendelet a kereskedelemügyi minisztert, hogy a m. kir. légiforgalmi rendőrséget, a belügyminiszterrel egyetértve, megszervezze és eljárását a belügyminiszterrel és az igazságügyminiszterrel egyetértve rendelettel szabályozza.

A rendeletben meghatározott kihágások esetében fontos ténykörülményeknek vagy bizonyítékoknak megállapítására vagy felderítésére a rendőri büntető bíróság tárgyalás előtt is hatósági szemlét tarthat.

A rendelet alapján hozott jogerős ítéleteket és egyéb marasztaló határozatokat a m. kir. kereskedelemügyi miniszterrel hivatalból közölni kell.

A rendelet nem érinti a vámkülföldre s az onnan belső földre irányuló áruszállítás tekintetében fennálló törvényes rendelkezéseket; ezek megszegése — a rendeletben meghatározott büntető rendelkezésektől függetlenül — a vámjövédéki büntető szabályok rendelkezései alá esik.

Nem érinti a rendelet a postajövédéki büntető szabályokat sem, amelyek a rendeletben meghatározott büntető rendelkezésektől függetlenül szintén alkalmazást nyernek.

Ezekhez a jogszabályokhoz csatlakoznak a többször idézett 45,975/XI. 1923. K. M. számú rendelet következő büntető rendelkezései:

„Amennyiben a cselekmény súlyosabb büntető rendelkezés alá nem esik, kihágást követ el és tizenöt napig terjedhető elzárással, valamint egyszázhuszezer koronáig terjedhető pénzbüntetéssel büntetendő

a) aki a lejárt szakszolgálati engedélyt, illetőleg annak hivatalból hitelesített másolatát a rendelet 16. §-a értelmében, illetőleg a 21. §-ban említett elveszett, de megkerült engedély másolatát ugyanennek a §-nak rendelkezése szerint a légügyi hatóságnak vissza nem szolgáltatja;

b) aki a maga részére szóló szakszolgálati engedélyt felhasználás végett más személynek engedi át.

Az itt meghatározott kihágások miatt az eljárás a közgazgatási hatóságoknak, az államrendőrség működése területén pedig ennek hatáskörébe tartozik. Harmadfokon a kereskedelemügyi miniszter jár el.

Ily kihágások miatt történő elítélés esetében a m. kir. kereskedelemügyi miniszter a Lkr. 24. §-ának 1. és 2. pontjában meghatározott intézkedéseket is foganatosíthatja.

A rendelet alapján hozott jogerős ítéleteket és egyéb marasztaló határozatokat a m. kir. kereskedelemügyi miniszterrel hivatalból közölni kell.

Az itt foglalt rendelkezések mellett a Lkr. 21. §-ának vonatkozó rendelkezései adott esetben szintén alkalmazást nyernek.

A légi járóművek bejelentése, nyilvántartása, légi forgalomban közlekedő légi járóművek alkalmazásának megállapítása, lajstromozása, kísérő irataik és mindezekkel kapcsolatos rendelkezések tárgyában kibocsátott — és a fennebb közölt egyéb rendeletek — további büntető rendelkezéseket tartalmaznak.

A büntettekről és vétségekről szóló 1878: V. t.-c. 5. §-a értelmében a büntetőtörvény hatálya a magyar állam egész területére kiterjed. Minthogy a nemzetközi jogi felfogás, elsősorban a párisi nemzetközi légijogi egyezmény, valamint a magyar jogszabályok szerint minden államot szuverenitás illet meg a területe felett elterülő levegőtérben, ennek folytán a magyar állam területrészét alkotó levegőterre is kiterjednek büntetőjogszabályaink. A törvény idézett 5. §-a szerint a



magyar állam területén akár magyar honosok, akár külföldiek által elkövetett büntettek és vétségek a büntetőtörvény határozatai szerint büntettetnek, kivételt alkotnak a fegyveres erőhöz tartozó személyek, továbbá a területenkívüliségre nézve a nemzetközi jog szabályai irányadók. A kihágásokról szóló 1879:XL. t.-c. 2. §-a értelmében ennek a törvénynek a hatálya ugyanarra a területre terjed ki, mint a büntettekről és vétségekről rendelkező büntetőtörvénykönyv. Ennélfogva a légi járóműveken elkövetett bűncselekmények tekintetében büntetőjogszabályaink, a btk., illetőleg a kbt. stb. rendelkezései irányadók.

Minthogy a légi járóművek nemzetisége, amelyet a lajstromozás helye állapít meg, nem teszi a nem hadi légi járóművet (repülő, lebegő) területrészsze, úgy amint a tengerjogban a hajó az illető állam úszó területrésze, ennél fogva a btk. 5. §-a értelmében a Magyarország területén légi járóművön akár magyar honosok, akár külföldiek által elkövetett büntettek és vétségek, illetőleg a kihágások is az intern magyar büntetőjogszabályok határozatai szerint büntettetnek, ugyancsak a btk. 7. és 8. §-ai alkalmazandók a magyar honos részéről külföldön légi járóművön elkövetett, a most idézett szakaszokban említett bűncselekmények esetében is, a btk. 9. §-a szerint pedig ennek analog alkalmazásával a btk. határozatai szerint büntetendő

azon külföldi is, aki légi járóművön büntettet vagy vétséget külföldön követ el, amennyiben kiadására a szerződések vagy eddigi gyakorlat szerint helye nincs és az igazságügyminiszter a bűnvádi eljárás megindítását elrendeli, — míg a kbtk. 13. §-a szerint légi járóművön külföldön elkövetett kihágás miatt — egyes kivételektől éltekintve — itt büntetésnek nincs helye és a 14. §. szerint kihágás miatt kiadás nem engedélyezhető.

A büntetőtörvénykönyv XXXIX. fejezete, amely a vaspályák, hajók, távirdák megrongálására és egyéb közveszélyes cselekményekre vonatkozó büntetőjogszabályokat állapítja meg, nyilván nem alkalmazható — speciális jellegénél fogva — a légi közlekedésben, legfeljebb a légi járóművön elhelyezett távirókészülék megrongálása stb. vonható ennek a fejezetnek rendelkezései alá. A légi közlekedésről alkotandó magyar törvény feladata lesz a btk. analógiájára a légi közlekedést sértő közveszélyű cselekmények fogalmi körének megkonstruálása.

12. *Főfelügyelet a légi közlekedésben. Végrehajtási jogszabályok.*

Az idézett 10,270/1922. M. E. számú rendelet 28. §-a értelmében a légügyi hatóság hatáskörébe utalt teendőket további rendelkezésig a m. kir. keres-



kedelemügyi miniszter intézi, aki a légi közlekedés tekintetében a főfelügyeletet gyakorolja; rendészeti kérdésekben a m. kir. belügyminiszterrel egyetértve jár el.

A minisztertanács felhatalmazása alapján a m. kir. kereskedelmi miniszter 45,179/XI. 1924. szám alatt rendeletet bocsátott ki a m. kir. Légügyi Hivatal felállítására, szervezetének és hatáskörének megállapítása tárgyában. (Budapesti Közlöny 1924. évi április hó 16. napján megjelent 82. száma). A m. kir. minisztériumtól kapott felhatalmazás alapján a kereskedelmi miniszter a m. kir. kereskedelemügyi minisztérium kebelében felállította a m. kir. Légügyi Hivatalt, illetőleg e minisztériumnak jelenleg XI. szakosztályát a m. kir. Légügyi Hivatal hatóságával ruházta fel. A m. kir. Légügyi Hivatalnak, amely egyúttal a m. kir. kereskedelemügyi minisztériumnak (légügyi) szakosztálya is, hatáskörébe tartozik általában a légügyi igazgatásnak vezetése és ellenőrzése; fő teendői: harmadfokon ítélkezés a légügyi rendeletekben megsabott kihágások tárgyában; légi járó vállalatok engedélyezése, segélyezése, felügyelete; légi járművek és személyzetük nyilvántartása, lajstromozás, alkalmassági bizonyítványok; szakszolgálati engedélyek; légi közlekedés, az ennek körébe tartozó felmentések és engedélyek; légi közlekedési vállalatok menet-

rendje; vitel- és fuvardíjak; repülőterek engedélyezése és ellenőrzése; üzletszabályok; meteorologia, aero-térképészet. A légi járómű- és motoripar irányítása, fejlesztése és ellenőrzése. Tudományos kísérletezések. A légi járóművek technikai fejlődésének tanulmányozása és a szerzett tapasztalatok értékesítése. Aviatikai jelentőségű szabadalmak nyilvántartása. A repülőtéren kívül történő légi közlekedés ellenőrzése, főbb légi útvonalak és a légi határforgalom, tilalmi övezetek megfigyelése. Megfigyelő állomások szervezése, azok irányítása és felügyelete. A belügyminiszterrel egyetértve vagy önálló hatáskörben foganatosítandó összes légrendészeti intézkedések. Külföldi légi járóművek részére adott be- és átrepülési engedélyek nyilvántartása, az ilyen légi járóművek közlekedésének ellenőrzése. Tűzrendészet. Az országos út- és magánépítésnek a passzív légvédelemmel kapcsolatos ügyei.

A Légügyi Hivatal élén annak főnöke áll.

Minthogy az állam szárazföldi és vízi területén és a felette levő levegőtérben területi felségjogánál fogva szuverenitást gyakorol, a szuverenitás fogalmából következik, hogy az állam a légi közlekedés tekintetében az arra hivatott kormányzati szervek útján főfelügyeletet gyakoroljon. Ez a főfelügyeleti jog a szuverenitás jogi természetéből kifolyóan az ország



levegőterében közlekedő belföldi vagy külföldi légi járóművekre egyaránt kiterjed és magában foglalja a légi közlekedés állandó ellenőrzésére vonatkozó jogosultságot is.

A légügyi hatóság csupán csak rendészeti kérdésekben jár el a belügyminiszterrel egyetértésben.

A légi közlekedésről szóló 10,270/1922. M. E. számú — törvény felhatalmazása alapján kibocsátott — rendelet 31. §-ában foglalt felhatalmazás alapján a rendelet végrehajtásához esetleg szükséges szabályokat, ideértve a légi járóművek közlekedésére és felszerelésére vonatkozó különleges szabályokat is, a m. kir. kereskedelemügyi miniszter, szükség esetében az érdekelt miniszterekkel egyetértve rendelettel állapítja meg.

Az itt adott felhatalmazás alapján kibocsátott rendeleteket a VI. fejezet elején soroltuk fel.

## VII.

### BETŰSOROS TÁRGYMUTATÓ.

#### A

Aerodinamikai változások 135.  
Alacsonyan repülés tilalma 168.  
Alkalmasság 111.  
Alkalmassági bizonyítvány  
132, 172.  
Alkalmasság megállapítása  
132, 134.  
Alkalomszerű leszállóhely 167.  
Almási 62.  
Amfibia 112.  
Angol törvény 171.  
Automobil felelőssége 242.

#### Á

Állami járóművek 91.  
Áru megromlása 185.  
Árukért felelősség 250.  
Árukért felelősség kizárása 194.  
Átrepülés más országba 117.  
Átrepült állam jogai 88.

#### B

Baleset ellen védelem 198.  
Baleseti árukárok 184.  
Baleseti dologi károk 247.  
Baleseti jog 194, 249.  
Baleseti kártérítés 194.

Balesetről jelentés 136.  
Ballon 112.  
Ballon, regisztráló 113.  
Bar 9.  
Barratt 45.  
Behozatali tilalom 266.  
Bejelentés 132, 135.  
Bejelentése légi járóműnek 149.  
Belga törvény 118.  
Berget 71, 112, 170.  
Berni vasúti egyezmény 79.  
Betűcsoportok 120.  
Bérlete légi járóműnek 256.  
Biztosíték követelése 252, 254.  
Bluntschli 26.  
Bogdánfy Ödön 152.  
British Air Regulations 86.  
Budapesti légijogi értekezlet  
10.  
Büntető rendelkezések 131,  
142, 150, 163, 170, 271.  
Bynkershock 35.

#### C

Cégbejegyzés 258.  
Czyhlarz 51.

#### Cs

Csempészés elhárítása 170.



## D

Díjak 143, 160.  
 Díjszabások kivonata 160.  
 Dologi jogi kérdések 49.  
 Dologi károk 247.  
 Drótnélküli telefon és táviró 4.  
 Drótnélküli táviró 87, 93, 94, 105.

## E

Egyetemleges felelősség bal-  
 esetért 194.  
 Ejtőernyő 112.  
 Első segély nyújtása 140, 157.  
 Emelkedés felső határa 101.  
 Engedély megvonása 146.  
 Engedély rádióberendezésre  
 176.  
 Engedély repülőtérre stb. 150.  
 Engedély szakszolgálat ellátá-  
 sára 147.  
 Engedély vállalat létesítésére  
 164.  
 Engedély visszavonása (vállal-  
 lattól) 166.  
 Engedélyes kártérítési kötele-  
 zettsége 194.  
 Engedélyes jogai 167.  
 Engedélyokirat 164.  
 Erőhatalom 185, 210, 249.  
 Erőhatalom balesetnél 194.  
 Eseménynapló 140.  
 Exkulpálás kártérítés alól 187.  
 Exterritorialitás 117.

## É

Éghajlati adatok 94.  
 Éjjel leszállás 127, 128.

Éjjeli forgalom repülőtérén 156.  
 Építési engedélyek 151.  
 Érvényét veszített alkalm. bizo-  
 nyítvány 136.

## F

Farlámpa 125.  
 Fauchille 8, 9, 14, 15, 16, 18,  
 20, 22, 23, 24, 38.  
 Fegyver szállítása 172.  
 Fegyverviselés joga 172.  
 Fehér lámpa 124.  
 Fehér röppentyű 128.  
 Feladó felelőssége 185.  
 Felelősség áruért 178, 250.  
 Felelősség kísérletezésnél 250.  
 Felelősség kizárása 251.  
 Felelősség kizárása balesetnél  
 194.  
 Felelősség korlátozása 251.  
 Felelősség összeütközésnél  
 256.  
 Felelősség személyzetért 251.  
 Felelősség utasért 250.  
 Fel- és leszállás helységeiben  
 163.  
 Felhőben repülés 131.  
 Felségjog 107.  
 Felségvizek 22.  
 Felszállás 166.  
 Felszállás repülőtérén kívül  
 163.  
 Felülvizsgálat 134, 143.  
 Fényképezőkészülék szállítása  
 172.  
 Fényjelek 141.  
 Fényszóró 155, 156.  
 Fióktelep 258.

Fokozott felelősség baleseti kárért 202.  
 Fordulatok végzése 161.  
 Főfelügyelet 277, 279.  
 Frank 52.  
 Friedrich 35, 118.  
 Fuvardíjak megszabása 173.  
 Fuvarlevél 89, 139, 144, 172, 188.  
 Fuvarozási jog 1.  
 Fuvarozási ügylet fogalma 1.  
 Fuvarlevél 188.  
 Fuvarozási kényszer 183.  
 Fuvarozásjogi kérdések 178.  
 Fuvarozó felelőssége 185, 186.  
 Fuvarozó zálogjoga 189.  
 Függelékei a párisi egyezménynek 95.  
 Fű kaszálása repülőtéren 163.

## G

Gaius 51.  
 Gareis 26, 34.  
 Gondosság fuvarozásnál 187.  
 Grotius 5, 14, 15, 16, 25, 39.  
 Grünwald 20, 21, 22, 24, 43.

## Gy

Gyári balesetek 198.  
 Gyártási tilalom 266.

## H

Hadi légi járművek 91, 117.  
 Hadserég repülő szolgálata 101.  
 Hangjelzés 127.  
 Hatósági közegek 158.  
 Hazeltine 46, 85, 96, 97, 116.

Helikopter 112.  
 Helikopter kísérletek 170.  
 Helységekben fel- és leszállás 168.  
 Helyzeti lámpák 124.  
 Hidak alatt repülés 131.  
 Hírszolgálati berendezésekre engedély 176.  
 Hírszolgálati berendezés szállítás 173.  
 Holtzendorf 20.  
 Horgonyzás 126.  
 Hó eltávolítása 163.

## I

Idegen államterületeken közlekedés 88.  
 Ideiglenes engedély külföldi járműnek 260.  
 Ideiglenes lajstromozás 143.  
 Igazoló tábla 120.  
 Igazolvány külföldi légi járműnél 262.  
 Indulási jel 162.  
 Indulási vonal 161.  
 Institut de droit international 17, 22, 38.  
 International Law Association 10, 21, 179.  
 Iparengedély 165.  
 Ipartörvény alkalmazása 164.  
 Irányfény 156.  
 Ismertető jel 120.

## J

Javítások helye 162.  
 Járató felelőssége balesetért 14.



Járató fogalma 251, 255.  
 Jelek 123.  
 Jelek repülőtérén 155.  
 Jelzés leszállásra 263.  
 Jelzések 84, 111, 120.  
 Jelzési szabályok 94, 123, 127.  
 Jelzőkészülék magánrepülő-  
 téren 156.

## K

Kalózkodás a levegőben 115.  
 Kanyarodások iránya 161.  
 Katona Mór 55.  
 Katonai járművek (külföldiek)  
 262.  
 Katonai jellegű jármű 262.  
 Károsult hibája 195.  
 Károsult saját hibája 255.  
 Kártérítés árukért 184.  
 Kártérítés balesetnél 194.  
 Kereskedelmi jármű 92.  
 Keresztező irány 130.  
 Kezelők 147.  
 Kémkedés elhárítása 170.  
 Kényszerleszállás 168.  
 Kényszerleszállás jogi fogalma  
 169.  
 Kényszerleszállásnál jelzések  
 141.  
 Készenlét a repülőtérén 160.  
 Kiképzésre szolgáló járművek  
 148.  
 Kipp 249.  
 Kisajátítás 191.  
 Kísérletek repülőtér felett 148.  
 Kísérletezés 113, 141.  
 Kísérletező repülés helye 163.  
 Kísérő alkalmazása 141, 147,  
 257.

Kísérő iratok 132, 139, 172, 178.  
 Kísérő iratok (vámnal) 178.  
 Kitérés 129.  
 Kitérés szabályok 123.  
 Kiviteli tilalom 266.  
 Kohler 28, 67.  
 Kolosváry Bálint 57.  
 Kongresszusok 9.  
 Kormányozható léghajó 112,  
 113.  
 Körben repülés 131.  
 Körök végzése 161.  
 Kötött léggömb 126.  
 Közbiztonsági közegek 158.  
 Közlekedési övezet 164.  
 Közlekedés jogszabályai 123,  
 161, 166.  
 Közönség a repülőtérén 162.  
 Kuncz Ödön 2.  
 Külföldi forgalom repülőterei  
 163.  
 Külföldi közlekedés korlátai 168.  
 Külföldi jármű közlekedése  
 88, 111, 259, 261.  
 Külföldi légi jármű lajstromo-  
 zása 138.  
 Külföldi járművek radio-  
 berendezései 177.  
 Külföldi légi vállalatok 257.  
 Külföldiek légi szakszolgálat  
 257.  
 Külföldön lajstromozás 132.  
 Külföldi személyzet szakkép-  
 zettsége 148.  
 Külön engedély szállításra 172.

## L

Lajstrom 137.  
 Lajstromból törlés 123, 138.

- Lajstromkivonat 138, 139, 172.  
 Lajstromkönyv 137, 138.  
 Lajstromozás 111, 136.  
 Lajstromozás jogi jelentősége 113.  
 Lajstromozási jel 83, 122.  
 Lajstromozási jel eltávolítása 139.  
 Lajstromozó állam 85.  
 Lámpa kialvása 125.  
 Lámpák 123, 155, 157.  
 Lányi 58.  
 Látványos felszállás helye 163.  
 Látványos repülés rendezése 173.  
 Lebegő területrészt 114.  
 Legeltetés repülőtéren 163.  
 Lemeztábla 120.  
 Leszállás 166.  
 Leszállási jel 155.  
 Leszállási jelzések 263.  
 Leszállási napló 90.  
 Leszállási vonal 161.  
 Leszállásra felhívás 175, 261.  
 Levegőben szuverenitás 114.  
 Levegőhatár 114.  
 Levegő szabadsága 14, 39.  
 Léggömb fogalma 112, 124.  
 Léggömb tartókötele 126.  
 Léggömbök jelei 126.  
 Léggömbök lámpái 126.  
 Léghajó fogalma 112, 124.  
 Léghajó kikötése 126.  
 Léghajókikötő létesítése 150.  
 Léghajók jelei 125.  
 Léghajók lámpái 125.  
 Légi balesetek 249.  
 Légi fuvarlevél 188.  
 Légi fuvarozási jog 1, 178.  
 Légi fuvarozástenger felett 191.  
 Légi fuvarozó felelőssége 185.  
 Légi fuvarozó zálogjoga 189.  
 Légi járómű bejelentése 149.  
 Légi járómű fogalma 112.  
 Légi járómű jelzései 120.  
 Légi járómű nemzeti jele 120.  
 Légi járómű nemzetisége 276.  
 Légi járóműnapló 140.  
 Légi járómű nemzetisége 115.  
 Légi járómű tartása 149.  
 Légi járómű vezetése 146.  
 Légi járómű vezetők 147.  
 Légi járóműnél kezelőszolgálat 146.  
 Légi járóművek összeütközése 256.  
 Légi járóművön utazók jogviszonyai 115, 116.  
 Légi szuverenitás 14, 39, 97.  
 Légi vállalat kártér. balesetnél 194.  
 Légi vállalatok létesítése 164.  
 Légi vonalak 131.  
 Légtéri szabályok 90.  
 Légügyi hatóság hatásköre 277.  
 Légügyi hivatal hatásköre 278.  
 Liszt 26, 27, 30, 36, 37.  
 Lobogó joga 118.  
 Lóvonat felelőssége 240.  
 Lövedék 129.  
 Lövészer szállítása 172.  
 Lychlama A. Nyeholt 102.

## M

- Madridi konferencia 45.  
 Magas építmények 151.  
 Magasfeszültségű villamosvezeték 151.



Magánjároművek 91.  
 Magyar jogszabályok 103.  
 Magyar polg. törvénykönyv  
 javaslata 67, 203.  
 Mare proximum joga 35.  
 Martens 35.  
 Massachusettsi törvény 171.  
 Mátyásföldi repülőtergond-  
 nokság 160  
 Megbízhatóság hiánya 146,  
 147.  
 Meili 18, 21.  
 Menetrend megszabása 173.  
 Menger 49.  
 Mentőfelszerelés 141.  
 Meteorológiai célok 112.  
 Meurer 19, 21, 25, 26, 43, 65.  
 Meyer 119.  
 Motor teljesítőképessége 102.  
 Motor típusa 145.  
 Motorkönyv 140.  
 Motorkönyv szerkesztése 145.  
 Motornélküli repülőgép 112.

## N

Nagy Ferenc 2.  
 Naplók 140, 172.  
 Nem fémvezeték hűrszolg.  
 berend. 172.  
 Nemzetközi bíróság 95.  
 Nemzetközi folyamok joga 38.  
 Nemzetközi Jogi Egyesület 96.  
 Nemzetközi közlekedési sza-  
 badság 43.  
 Nemzetközi légi forgalom 257.  
 Nemzetközi légi fuvarozási jog  
 271.  
 Nemzetközi légi közlekedés 77.  
 Nemzetközi légi jog 73.

Nemzetközi légi jogrend 86.  
 Nemzetközi légi magánjog 271.  
 Nemzetközi légi vonalak 88.  
 Nemzetközi Légügyi Bizottság  
 80, 81, 87, 92, 93, 94.  
 Nemzetközi rádiotelegráf-  
 egyezmény 33.  
 Nemzeti jel 83, 111, 120.  
 Nemzetiség 83, 276.  
 Nemzetiségi jel 83.  
 Neumann Károly 5.  
 Németország légi forgalma 101.  
 Német polg. törvénykönyv 64.  
 Német törvény 48.  
 Népszövetség 42.  
 Niémeyer 45.  
 Nys 9, 23.  
 Növendékek vizsgarepülései  
 149.

## Ny

Nyílt tenger felett repülés 114.  
 Nyílt tenger joga 21, 39.  
 Nyilvántartás 133.

## O

Objektív felelősség 194, 195,  
 251.  
 Objektív felelősség a külföldi  
 törvényekben 252.  
 Okiratok 89.  
 Oldallámpák 125.  
 Oppenheim 44.  
 Orrlámpa 124.  
 Orvosi eszközök 157.  
 Orvosi szolgálat 157.  
 Osztrák polgári törvénykönyv  
 63, 64.  
 Osztrák törvény 48.

## P

- Panaszkönyv 160.  
 Partmelléki tenger joga 22, 37.  
 Párisi egyezmény 46, 73, 95,  
 182, 264, 270.  
 Pénzügyi szerv. működése 168.  
 Pilóták 147.  
 Portsmouthi konferencia 102.  
 Postagalamb szállítása 172.  
 Postai szállítás 177.  
 Postajogi rendelkezések 94,  
 175.  
 Próba felszállás 141.  
 Próbarepülés helye 163.

## R

- Radio berendezésre engedély  
 176.  
 Radiokészülékek 177.  
 Radiokészülék szállítása 172.  
 Raffay 54.  
 Rakéták 155.  
 Rakományjegyzék 178.  
 Reiner 215.  
 Rendbírság 159.  
 Rendszereti kérdések 280.  
 Rendőri büntető eljárás alkal-  
 mazása 263.  
 Rendőri segítség balesetnél 175.  
 Rendőri segítség kényszerle-  
 szállásnál 175.  
 Rendőri szolgálat 94.  
 Repülési kísérletek 250.  
 Repülőcsónakok 112.  
 Repülőgép fogalma 112, 113,  
 124.  
 Repülőgép jelei 124.  
 Repülőgép lámpái 124.

- Repülőgépek tárolása 154.  
 Repülőtér berendezése 152, 154.  
 Repülőtér céljára kisajátítás  
 191.  
 Repülőtér engedélyezése 154.  
 Repülőtér felett felszállás 148.  
 Repülőtér felülvizsgálata 154.  
 Repülőtér határainak jelzése 157.  
 Repülőtér igazgatása 157.  
 Repülőtér körletének elhagyása  
 149.  
 Repülőtér létesítése 150.  
 Repülőtér megjelölése 155.  
 Repülőtér üzembehelyezése 154.  
 Repülőtér gondnokság 135.  
 Repülőtér gondnokságok szer-  
 vezete és hatásköre 157.  
 Repülőtér rendtartás 153.  
 Repülőtér éjjeli forgalom  
 156.  
 Repülőtérén készenlét 160.  
 Repülőtéri rendszabályok  
 kivonata 161.  
 Repülőtéri ügyvezető 157.  
 Repülőtér körlet fogalma 162.  
 Repülőverseny helye 163.  
 Repülőverseny rendezése 173.  
 Res nullius 51.  
 Res omnium communes 33, 42.  
 Res publicae 55.  
 Rivier 26.  
 Rolland 26.  
 Robbanóanyag szállítása 172.  
 Római jog tanítása 51.

## S

- Sárkány 112.  
 Segédkezési díjak 160.



Segélynyújtáshoz felszerelés 140.

Sérülésről jelentés 136.

Siklórepülés helye 136.

Spanyol jogszabályok 171.

Spirálisok 162.

Sohm 51.

Statikai változások 135.

Strasser 119.

Svájci törvény 48, 115.

Svájci polg. tvkönyv 63.

Svéd törvény 148.

Suhayda 53.

Scholz 22.

Schwarz Gusztáv 60.

Szabadság a levegőben 14, 39, 97, 107, 108.

Szakiskolák 147.

Szakképzettség megszerzése 146.

Szakszolgálat ellátására engedély 147.

Szakszolgálatot teljesítők 147.

Szakszolgálatra engedély 146.

Szaktanfolyamok 147.

Szavatossági biztosítás 252.

Szállításból kizárt dolgok 90.

Szállított áruk jegyzéke 139, 144, 172.

Szárazföldi fuvarozás fogalma 181.

Személyazonosság megállapítása 170.

Személyzetjegyzék 144, 172.

Személyzetért felelősség 251.

Szentmiklósi 50.

Szélirányzó készülék 155.

Szélzsák 126, 155, 156.

Szladits 54, 202.

Szolgálati engedélyokmányok 172.

Szuverenitás 114, 265, 279.

Szuverenitás a levegőben 14, 39, 97, 179.

## T

Tárgyi felelősség 195, 196, 251.

Tárgyi felelősség a külföldi törvényekben 252.

Tárolás 154.

Tárolási állomás 132.

Távbeszélőkészülék szállítása 172.

Távírókészülék szállítása 172.

Teheráruszállítás 89.

Telektulajdonos joga kényszerleszállásnál 170.

Telektulajdonos jogköre 27, 49, 68, 110.

Telepengedély 150.

Tengerek szabadságának elve 7.

Tengeri hajók lajstromozása 113.

Tengeri járóművek lajstromozása 86.

Tengeri útnál kísérő 257.

Tengerjogi elvek alkalmazása 117.

Területenkivüliség 117.

Területi felségjog 108.

Territoire flottant 113.

Térképek 94.

Térségen felszállás 163.

Tilalmak légi közlekedésünkben 266.

Tilalmi övezetek 82, 162, 173.

Tilalmi övezetek Magyarországon 174.

Tiltott zóna 83.  
 Tornászó repülés 162.  
 Törlés a lajstromból 138.  
 Törvényes zálogjog 119.  
 Trianoni békeszerződés 106, 265.  
 Tulajdonos felelőssége 256.  
 Tulajdonos lakása 84.  
 Tulajdonos neve 84.  
 Tudományos megfigyelések 113.  
 Tűzoltó készülék 141.

### U.

Úszó területrész 114.  
 Utasbalesetért felelősség 194.  
 Utasért felelősség 250.  
 Utasok biztonsága 87.  
 Utasok jegyzéke 144, 172.  
 Útirány 88.  
 Útirány megszabása 173.  
 Útirány megtartása 141.  
 Útlelvizsgálat 162.  
 Útvonal 164, 165.  
 Útvonal megállapítása 174.  
 Ügyeletes hatásköre 162.  
 Ügyeleti szolgálat 160.  
 Ügyvezető repülőtéren 157.  
 Üzembiztonsági szabályok 161.  
 Üzembiztonság veszélyeztetése 152.  
 Üzemek baleseti felelőssége 217, 223, 226, 240, 242, 247, 249.  
 Üzemi baleset 194, 197.  
 Üzleti kockázat kárnál 202.

### V

Vaspálya kártér. felelőssége 204.

Vasút felelőssége 202.  
 Vasúti és hajózási főfelügyelő-ség teendői 151.  
 Vállalati üzemek 164.  
 Vállalatok felelőssége 163.  
 Vállalatok létesítése 164.  
 Vám 94.  
 Vámhivatali általános bejelentés 178.  
 Vámhivatali felügyelet 155, 162, 178.  
 Vámigazgatási közegek 158.  
 Vámiratok 139.  
 Vámjogi rendelkezések 175.  
 Vámjövődéki szabályok 177, 178.  
 Vámkezelés alól mentesség 178.  
 Vámvizsgálat 162.  
 Versaillesi katonai bizottság jegyzéke 268.  
 Versenyrepülésnél kártérítés kizárása 195.  
 Veszély jelzése 127.  
 Veszélybe kerülés 127.  
 Veszélyes üzemek felelőssége 223.  
 Végrehajtási szabályok 280.  
 Vészjel 161.  
 Vétikességi elv kártérítésnél 194, 196.  
 Villamos felelőssége 240.  
 Villamos jelzőkészülék szállítása 172.  
 Vis major 210, 249.  
 Viszonos eljárás 258.  
 Viteldíjak megszabása 173.  
 Vitorlázó repülés helye 163.  
 Vizi repülőállomás létesítése 150.



Vízi repülőgép 112.  
Vízi repülőgép jelzései 130.  
Vízi repülőgép közlekedési  
szabályai 130.  
Víztiükör 163.  
Vizsgarepülések 149.  
Vörös lámpa 124, 128.  
Vörös röppentyű 128.

## W

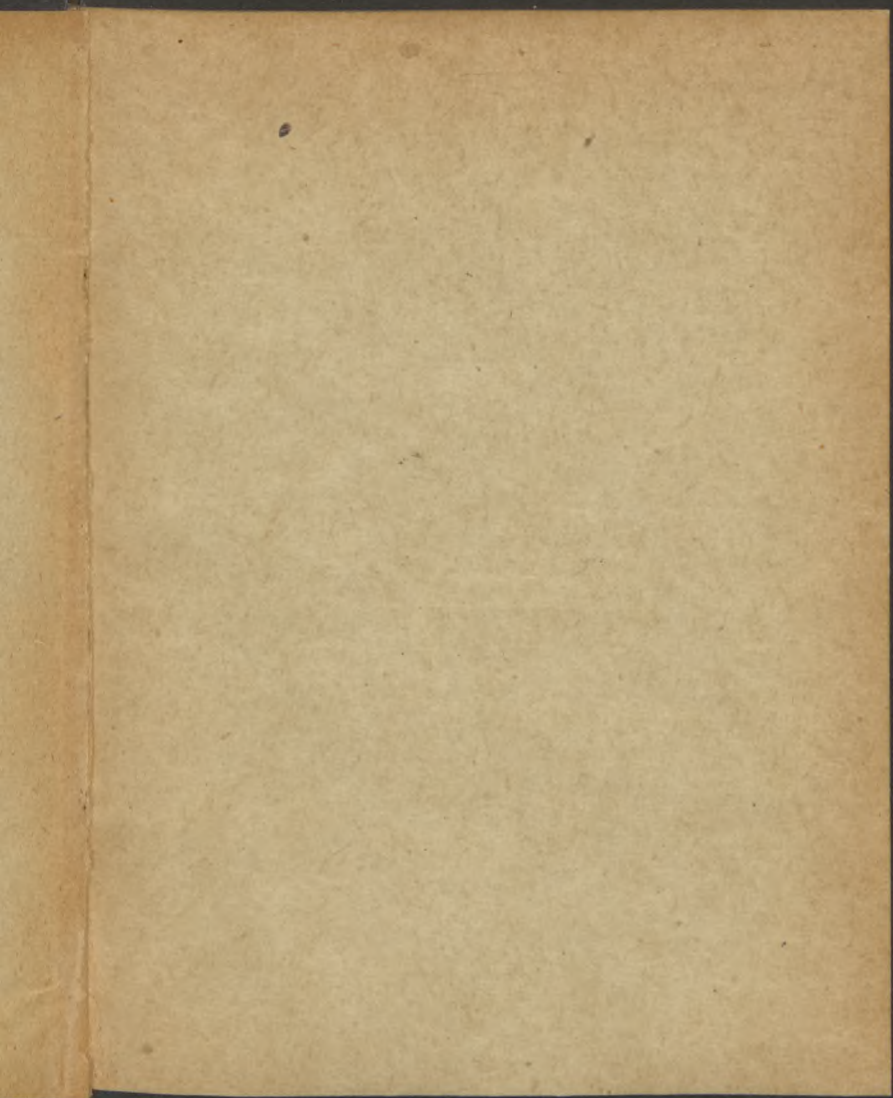
Wenzel 53.

Werböczy 52.  
Westlake 23, 43.  
Wolters 39.

## Z

Zászlójelzés 127.  
Zálogolási eljárás 159.  
Zitelmann 119.  
Zlinszky 56.  
Zöld lámpa 124, 128.  
Zöld röppentyű 128.







---

Nyomatott a váci kir. orsz.  
fegyintézet könyvnyomdájában.

---

