

ATTILA SIPOS: INTERNATIONAL AVIATION LAW –
REGULATIONS IN THREE DIMENSIONS
(CHAM: SPRINGER 2024) 440.

<https://doi.org/10.51783/ajt.2024.1.06>

BEVEZETÉS

Hiánypótló művet vehet kezébe az olvasó: a nemzetközi légi jog elméletének átfogó bemutatása mellett a szerző az *International Aviation Law* című műben gyakorlatorientáltan jogesetekkel, példákkal, valamint a megértést támogató ábrákkal magyarázza el a nemzetközi polgári légi közlekedés területén felmerülő leggyakoribb problémákat és azok megoldásait. A kötet újdonsága, hogy egyrészt a vonatkozó szakirodalomban példa nélküli az olyan, a nemzetközi légi jogot górcső alá vevő könyv, amely annak mind közjogi, mind magánjogi aspektusait egy műben mutatja be és elemzi. Másrészt, a mű vázát a gyakorlatban leginkább előforduló kérdéskörök és problémák jelentik, ami abban is megnyilvánul, hogy a tematika nem feltétlenül követi a vonatkozó nemzetközi egyezmények rendelkezéseinek sorrendjét, hanem a szerző több mint három évtizedes, a polgári és az állami repülésben szerzett szakmai tapasztalataira is alapozva a gyakorlatban legjelentősebb kérdéseket azok fontossági és jogi szempontú jelentőségének, valamint előfordulásuk gyakoriságának sorrendjében vizsgálja.

A KÖTET CÉLJA ÉS FELÉPÍTÉSE

A szerző saját bevallása alapján a kötetnek három célja van. Tankönyvként szol-

gál azon jogászok és joghallgatók számára, akiknek még új vagy csak felületesen ismert a jogterület, s most kezdenek elmélyedni benne. Világos és könnyen követhető szerkezete lehetővé teszi azt, hogy iránytűként utat mutasson azok számára, akik az önálló jogág csak bizonyos területeire kíváncsiak, illetve nem egyszerre, hanem külön-külön részletekben szeretnék felfedezni azt. Mindegyik fejezet, ugyanis, önállóan megállja a helyét, nincs szükség arra, hogy az egész könyvet folyamatában, a szerző által megadott sorrendnek megfelelően olvassuk el. Ez a fajta szerkesztésmód kiváló lehetőséget biztosít az olvasóközönség másik célcsoportja, a gyakorlati szakemberek számára is ahhoz, hogy egy adott problémára vagy problémakörre választ keresve forgassák a könyvet, amelyet biztos sikerrel tehetnek meg anélkül, hogy szükségük lenne a többi fejezet át-olvasására. Végül, de nem utolsósorban a kötet minden olyan érdeklődőnek is szól, akik laikusként szeretnének bepilantást nyerni a légi jogba és ezen keresztül a légi közlekedési iparágba. A könyv olvasmányos, közvetlen magyarázatokat és a légi jog nemzetközi szabályozásának értelmezését segítő harmincegy ábrát tartalmaz, stílusa világos, a gyakorlati összefüggésekre közvetlenül rámutat, így könnyedén leköti akár a szakemberek, akár a laikus olvasók figyelmét. Jelen kötet az első, önálló angol nyelvű összefoglalása a szerző légi jogi munkásságá-

nak, amely nagyban épít a magyar nyelven már három kiadásban¹ is megjelent légijogi könyveire. A korábban megjelent könyvek a mostani megjelenést támogatják azzal, hogy az ott szerzett tapasztalatokat a szerző beépítette, frissítette, és ahol – elsősorban joghallgatók visszajelzéseiből inspirálódva – szükségét érezte, javította és átdolgozta.

A mű a légijog forrásait és fejlődését összefoglalóan bemutató bevezetésen felül három részből áll. Az első részben a légijog nemzetközi közjogi szabályrendszerével ismerkedhetünk meg, míg a második részben a légi közlekedést és a légi fuvarozásra irányadó nemzetközi magánjogi normarendszert mutatja be a szerző. Mindkét részben találhatunk rendkívül érdekes jogesetleírásokat, összesen százat, amelyeken keresztül az elméleti háttérrel könnyebben megérthetjük. A harmadik részben a könyv összefoglalóját találhatjuk, amelynek érdekessége, hogy gyakorlati kérdésfeltevéssel írja le a szerző, hogy mely kérdésekre kereste és adta meg a választ a könyv egyes fejezeteiben.

A kötet első részéhez az előszót Steven Truxal, a Leiden Egyetem elismert nemzetközi légijogi szakértője, az *International Institute of Air and Space Law* igazgatója, egyetemi tanár írta. A második részhez pedig John Balfour, a londoni székhelyű Clyde & Co LLP nemzetközi ügyvédi iroda volt partnere, a légijogban nagy tapasztalattal rendelkező ma is gyakorló ügyvéd írt előszót. Mindketten méltatják a mű könnyen érthető és követhető stílusát és gyakorlatiasságát.

¹ Elsőként 2015-ben, a Wolters Kluwer, majd 2018-ban, az ELTE Eötvös, legutóbb pedig 2021-ben, ugyancsak az ELTE Eötvös Kiadó gondozásában.

A KÖTET BEVEZETŐJE

A mű bevezetésében legelőször átfogó képet kapunk a légiparról, az emberiség legfiatalabb közlekedési – ideértve mind az utasszállítást, mind az árufuvarozást – iparágáról. Statisztikai adatokon, valamint fejlődéstörténeti leíráson keresztül mutatja be a szerző a légiparnak a közlekedési iparágon belül elfoglalt szerepét, valamint általános társadalmi és gazdasági jelentőségét. Szóba kerül a légipar és az állami kormányzás kapcsolata, a légi közlekedés világgazdaságra és a nemzetközi kereskedelemre, valamint ezáltal az államok pénzügyi helyzetére gyakorolt hatása is. A bevezetőt olvasva világossá válik, hogy a légipar az egyik leghatékonyabb felhasználója az infrastruktúráknak és a természeti erőforrásoknak, valamint hogy nemzetgazdasági szempontból igen fontos értéknövelő tevékenységről van szó. A jövőbe tekintve a szerző felhívja a figyelmet a légipar tudásalapú, technológia- és innovációintenzív voltára, aminek köszönhetően, véleménye szerint, bármi történik is a jövőben a közlekedés fejlődése következtében, a légipar bizonyosan mindig nagy szerepet fog játszani az emberiség történetében.

A légijogra vonatkozó bevezetésben megismerkedhetünk a nemzetközi légijog forrásaival, a római jogi, a levegőre és légtérre vonatkozó tulajdonjogi szabályoktól kezdve az 1944. évi chicagói konferenciáig tartó fejlődéstörténetével, aminek jelentőségére tekintettel kiemelt figyelmet fordít a szerző.

A kötet a nemzetközi légijog két legalapvetőbb nemzetközi szerződésével, *a nemzetközi polgári repülésről szóló*

1944. évi chicagói egyezmény² és a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó szabályok egységesítéséről szóló 1999. évi montreali egyezmény³ foglalkozik bővebben, de annak érdekében, hogy a szerző teljes képet tárjon az olvasó elé a kapcsolódó összes nemzetközi közjogi és magánjogi jogforrásról is említést tesz.

I. KÖZJOG

A nemzetközi polgári repüléssel foglalkozó első részt a szerző négy fejezetre osztotta fel, amelyekben külön foglalkozik a már említett chicagói egyezményrel, a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezettel (*International Civil Aviation Organization*, ICAO), az ICAO szabványokkal és ajánlott gyakorlataival (*ICAO Standards and Recommended Practices*, SARPs), valamint igazi érdekességként a légiközlekedés biztonságával.

A szerző szántíz oldalon keresztül foglalkozik a légi jog egyik legalapvetőbb jogforrásával, a több, mint négyezer oldalas chicagói egyezményrel és annak függelékeivel. Az egyezmény minden egyes rendelkezését részletesen tárgyalja, s külön gyakorlati példákon keresztül

mutatja be azok jelentőségét. Mivel ezeket szürke háttérű szövegdobozba lettek beszerkesztve, lehetőség nyílik arra, hogy csupán ezeket a szemléletes gyakorlati példákat olvassuk át, amelyek önmagukban is megállják helyüket. Ha azonban bővebben szeretnénk a témáról hallani, hozzáolvashatjuk az adott alfejezetben található jogi rendelkezések bemutatását és elemzését is, amelyek szakmailag mélyebb leírást tartalmaznak.

I.1. A CHICAGÓI EGYZEMÉNY

Az egyezmény preambuluma által megfogalmazott célok és általános elvek közül a szerző méltán emeli ki a világbékét, amelyhez politikai és történelmi háttérű magyarázatot is fűz. A továbbiakban részletesen – jogesetekkel és ábrákkal illusztrálva – ismerteti az egyes államok területe felett elhelyezkedő légtér mint az állam kizárólagos és teljes szuverenitása alá tartozó terület elhatárolásának kérdéskörét, amelyet a horizontális és vertikális kiterjedésének aspektusait vizsgálva ír le. Ezen rendelkezések a chicagói egyezményben egy-egy mondatként szerepelnek, ehhez képest a szerző részletes magyarázattal szolgál a témához. Átfogó képet ad arról, hogy hol helyezkedik el a légtér elhatárolásának problémája a nemzetközi jog rendszerében, mégpedig a többi nemzetközi jogág elhatárolási kérdéseire viszonyítva, hiszen elemzésébe becsatornázza a tengerjog és a világűrjog vonatkozó szabályrendszerét is. Ennek kapcsán közérthető meghatározásokat olvashatunk olyan alapvető nemzetközi jogi fogalmakról, mint például a *res communis omnium usus* jogi státusz, vagy mint a békés áthaladás joga. A légtér és a világűr elhatárolása kapcsán be-

² Magyarországon kihirdette: 1971. évi 25. törvényerejű rendelet a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény és az annak módosításáról szóló jegyzőkönyvek kihirdetéséről. Mellékleteit kihirdette a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény függelékeinek kihirdetéséről szóló 20/1997. (X. 21.) KHVM rendelet.

³ Magyarországon kihirdette: a 2005. évi VII. törvény a Montrealban, 1999. május 28-án kelt, a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló Egyezmény kihirdetéséről.

pillantást kapunk jogtörténeti, fizikai és technológiai érdekességekbe, amelyekből kiderül, miért nincsen még konkrét és pontos jogi megoldás ebben a témában. A szerző elemzi a légi jármű fogalmát, ami azért különösen jelentős alfejezet, mivel maga a chicagói egyezmény sem tartalmaz kifejezett fogalom meghatározást erre vonatkozóan. A szakemberek számára remek fogózkodót nyújt a szerző által bemutatott, a levegőnél könnyebb, illetve a levegőnél nehezebb légi járművekre vonatkozó csoportosítás,⁴ ami az *Aircraft Nationality and Registration Marks* című, a chicagói egyezmény 7. függelékében található fogalom meghatározáson alapul. A légi járművek feletti joghatóságról, illetve lajstromozásukról is átfogó képet kaphatunk ebben az alfejezetben. A szerző beszámol továbbá a nem menetrend szerinti és a menetrend szerinti járatok szabályai közötti különbségekről, végül rátér az egyezmény olyan jelentős gyakorlati témaköreire vonatkozó általános szabályokra, mint például a repülőtéri résidő, a repülőtéri forgalom könnyítése, vagy a betegségek terjedésének megelőzése. Külön szakmai csemegeként üdvözlendő a tranzitforgalom-kedvezmény megemlítése,⁵ ami a légi járművek adásvételi szerződése kapcsán kerül szóba és a szabadság egyik korlátját jelenti, de ahogyan azt helyesen bemutatja, csak viszonyosság alapján alkalmazható. Ez az ún. tranzitforgalom-kedvezmény rendelkezés a szellemi alkotások védel-

mére vonatkozó joganyag szempontjából egy fontos és a nemzetközi jogi jogvitákban nagy jelentőséggel bíró szakasz. Véleményem szerint az I. rész legérdekesebb része a laikusok számára is érthetően és könnyen fogyaszthatóan tálat bemutatása a nemzeti légtérre vonatkozó korlátozásoknak és tiltásoknak, illetve ezen belül a légi személyzet és a földi kiszolgáló személyzet által kommunikációjukban kötelezően alkalmazandó angol fonetikus ábécéről szóló leírás.

A fentiek felül és a chicagói egyezményen túlmutatóan betekinthetünk a kereskedelmi tevékenységekre vonatkozó légi szabadságjogokba is, amelyeket két 1944-es kiegészítő dokumentum, a *nemzetközi légi járatok átmenő forgalmáról szóló megállapodás*⁶ (*International Air Services Transit Agreement*) és a *nemzetközi légi fuvarozási megállapodás* (*International Air Transport Agreement*) biztosít (1944. évi chicagói egyezmény 66 a. cikke).

I.2. A NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSI SZERVEZET (ICAO)

A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet (ICAO) a chicagói egyezmény II. része, a recenzio tárgyát képező műnek pedig a 3. fejezete tárgyalja. Az egyezmény szabályait a szerző kiegészíti a gyakorlati tapasztalataival is, teheti mindezt bátran, hiszen ő maga is tagja volt az ICAO Tanácsának. Az ICAO az Egyesült Nemzetek Szervezetének a nemzetközi polgári légi közlekedéssel foglalkozó szakosított intézmé-

⁴ Magyarországon a légijárművek lajstromozásának szabályairól szóló 32/2001. (IX. 28.) KöViM rendelet 3. számú melléklete – az azóta történt változásokra tekintettel csekély mértékben eltérően – tartalmazza ezt a csoportosítást.

⁵ Chicagói egyezmény 27. cikk: Mentesség szabalmi igények címén történő lefoglalás alól.

⁶ Magyarországon kihirdette: 1973. évi 15. törvényerejű rendelet a nemzetközi légi járatok átmenő forgalmáról Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt egyezmény kihirdetéséről.

nye, amelynek tevékenysége a tagállamok összefogására épül, és legnagyobb jelentősége a nemzetközi polgári repülés biztonságának és védelemének világszintű érvényre juttatásában rejlik. A szerző az ICAO célkitűzéseinek, szervezeti felépítésének és működésének bemutatásán keresztül bepillantást enged a polgári légi közlekedés nemzetközi és európai intézményrendszerébe. Szóba kerülnek a tagságra, a székhelyre, sőt még az ICAO logóra vonatkozó érdekességek is. Legnagyobb részletességgel természetesen a plenáris szerről, a Közgyűlésről, illetve a fő döntéshozó szerről, a Tanácsról értekezik, bemutatva azok feladatait, működését és szavazási rendjüket. Külön alfejezet foglalkozik még az ICAO fő szervével, a Léginavigációs Bizottsággal, valamint a Jogi, a Klíma és Környezetvédelmi, valamint a Tanácsi Bizottságokkal is.

I.3. ICAO NEMZETKÖZI SZABVÁNYOK ÉS AJÁNLOTT GYAKORLATOK (SARPS)

Az ICAO az egyik legfontosabb tevékenysége körében a légi közlekedés biztonságára, hatékonyságára és rendszerességére vonatkozó nemzetközi szabványokat és ajánlott gyakorlatokat (SARPs) fogad el és tesz közzé, abból a célból, hogy a szabványosítással és a gyakorlat harmonizációjával a légi közlekedés biztonsági kockázatát növelő sokszínűséget csökkentse, illetve adott esetben felszámolja. Fontos megemlíteni, hogy bár ezek a szabványok és ajánlott gyakorlatok jogilag nem bírnak kötelező erővel, a szerző véleménye szerint mind a gyakorlat, mind pedig maga az élet egyértelműen igazolja, hogy követésük, betartásuk indokolt. A szerző bemutatásán keresztül meg tudhatjuk, hogy

születnek, illetve módosulnak ezek a szabványok és gyakorlatok, valamint, hogy hogyan kerülnek közzétételre. A mű részletezi továbbá azt is, hogy az egyes tagállamok végrehajtási gyakorlatában milyen különbségek vannak, illetve hogyan lehet eltérni ezektől az előírásoktól, valamint milyen programok voltak és vannak folyamatban a betartásuk ellenőrzése céljából.

I.4. VÉDELMI KÉRDÉSEK

A mű ötödik fejezete a légiközlekedés védelemmel foglalkozik. A szerző hangsúlyozza, hogy annak ellenére, hogy a védelem (*security*) a biztonság (*safety*) mellett a második legfontosabb pillére az ICAO tevékenységének, magában a chicagói egyezményben nem találunk erre vonatkozó kifejezett rendelkezéseket. Míg a biztonság a képességek azon rendszerét jelenti, amelyek megelőzik az esetleges baleseteket vagy egyéb, a repülés biztonságát veszélyeztető eseményeket, addig a védelem egy olyan rendszer, amely a földön tartózkodó vagy repülő légi járművek, valamint a fedélzeten vagy a reptereken tartózkodó utasok és személyzet, illetve a földi kiszolgáló személyzet, vagy a földön tartózkodó harmadik személyek biztonságát veszélyeztető jogellenes cselekedetek ellen nyújt védelmet. Az ötödik fejezet ez utóbbi rendszerre vonatkozó nemzetközi joganyagot tárgyalja. Bemutatja az *1963-as tokiói egyezményt*, amelyet Magyarországon is kihirdettek a légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló Tokióban, az 1963. évi szeptember hó 14. napján kelt Egyezmény kihirdetéséről szóló 1971. évi 24. törvényerejű rendeletben. A tokiói egyezményt olyan

cselekmények elkövetése esetében kell alkalmazni, amelyek büntető törvénybe ütköznek, vagy veszélyeztetik, illetve veszélyeztethetik a légi jármű, az azon levő személyek vagy vagyontárgyak biztonságát, illetőleg veszélyeztetik a fedélzeti rendet és fegyelmet, tekintet nélkül arra, hogy e cselekmények bűncselekmények-e vagy sem. A szerző részletesen tárgyalja a tokiói egyezmény kapcsán a jogsértés esetén eljárásra jogosult állam joghatóságát, valamint illetékes-ségét, és az ezzel kapcsolatos jogi kérdéseket. Emellett a másik legfontosabb kérdés, amit jelentősége okán a szerző bemutat, az a légi jármű parancsnokának hatásköre. A tokiói egyezményen felül a szerző egyéb, a nemzetközi légi közlekedés védelmi kérdéseire vonatkozó, a XX. század végén született nemzetközi szerződéseket is ismerteti, majd elemzi annak a modernizációs folyamatnak az eredményét, ami az ICAO égisze alatt egy mintegy húszéves nemzetközi jogalkotási szünetet követően a XXI. század elején megszületett újabb nemzetközi szerződések sora fémjelez. A szerző szerint annak ellenére, hogy a védelmi kérdésekre vonatkozó nemzetközi jogi reform új jogforrásainak gyakorlatba való átültetése esetlegesen kétségeket vonhat maga után, azok megszületése üzenetértékű. A *2010. évi a nemzetközi polgári légi közlekedéshez kapcsolódó jogeltes cselekmények visszaszorításáról szóló pekingi egyezmény* és jegyzőkönyve, valamint a tokiói egyezményt kiegészítő – az ICAO égisze alatt elfogadott – *2014. évi montreali jegyzőkönyv* üzenete egyértelmű a világ számára: a légi közlekedés biztonságát veszélyeztető cselekmények, bárhol is követték el azokat, minden körülmények között büntetőjogi következményekkel járnak.

II. MAGÁNJOG

A második részben a szerző a közlekedés alapvető felelősségi szabályait, a légifuvarozó által a másik félnek okozott károkért való felelősséget tárgyalja részletesen. A montreali egyezmény alkalmazási körének vizsgálatát követően külön fejezetben mutatja be az utasszállítás és a légifuvarozás felelősségi szabályait, a felelősség alóli kimentés esetköreit, a különböző felelősségi alakzatokat, a kártérítésre vonatkozó szabályokat és gyakorlatot, a földfelszínen harmadik személyeknek okozott károkért való felelősség szabályait, valamint külön fejezetet szentel a mobil eszközökhöz fűződő érdekekkel kapcsolatos felelősségi szabályoknak.

A közlekedés felelősségét általánosan tárgyaló 7. fejezetben a szerző jogtörténeti vizsgálódáson keresztül elemzi a fokozott veszéllyel járó tevékenység végzésének mint jogi kategóriának kialakulását és fejlődését, majd ismerteti az indokait annak, hogy miért kezdte el leválasztani a joggyakorlat a terminológia értelmezését a vasúti, vízi és légi közlekedés vonatkozásában a közúti közlekedésről. A továbbiakban a közlekedésre mint veszélyes üzemre vonatkozó büntetőjogi és polgárjogi felelősség aspektusait elemzi, majd ismerteti a nemzetközi légi jog magánjogi jogforrásait. A szerző a nyolcadik fejezetben az *1929. évi varsói egyezmény*⁷ rendelkezéseit, valamint a modernizációját szolgáló, rendszert képező nemzetközi joganyagot, illetve az azokat egységesítő és a varsói egyezményt felváltó, *a nemzetközi légi*

⁷ Magyarországon kihirdette: 1936. évi XXVIII. törvény a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó 1929. évi varsói nemzetközi egyezmény becikkelyezéséről.

*fuvarozásra vonatkozó szabályok egységesítéséről szóló 1999. évi montreali egyezményt*⁸ mutatja be. Az 1999. évi montreali egyezmény egységes és homogén magánjogi szabályrendszert hozott létre a légijogban, amely annak ellenére, hogy nem minden, a varsói egyezményt aláíró állam lett a részes fele, a szerző szerint egyértelműen kifejezi és megerősíti a nemzetközi közösség integrációra vonatkozó szándékát. Ennek révén, bár a nemzeti jogszabályok eltéréseiből fakadóan továbbra is számos jogszabályi összeütközéssel találkozhatunk, a montreali egyezmény megalapozta az egységes nemzetközi magánjogi jogalkalmazás lehetőségét a légijogban. A mű további részében, a kilencediktől a tizenharmadik fejezetig, a montreali egyezmény rendelkezéseinek keresztül elemzi a szerző az egyezmény alkalmazási körét (9. fejezet), személyi és tárgyi hatályát (9. fejezet), a fuvarozó felelősségét (10. és 12. fejezet) és a kártérítés mértékét (13. fejezet), valamint a kimentés esetköreit (11. fejezet). Történeti kitekintést olvashatunk az elektronikus jegyvásárlás bevezetésére, különleges jogesetek bemutatásán keresztül elmélyedhetünk a jogviták során alkalmazandó joghatóság kérdéskörében, vagy megismerkedhetünk a légiutasok csomagjában okozott károkért való felelősség részletes szabályjaival és azok alkalmazásának gyakorlati problémáival. A montreali egyezmény lényeges eleme, hogy nemzetközi szintre emelte a légifuvarozót terhelő korlátlan felelősség intézményét bal eset (halál vagy testi sérülés) bekövet-

⁸ Magyarországon kihirdette: 2005. évi VII. törvény a Montrealban, 1999. május 28-án kelt, a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló Egyezmény kihirdetéséről.

kezésekor. Ez az addigi korlátozott felelősséghez képest sokkal tisztességebb körülményt és gyorsabb eljárást biztosít adott esetekben. A föld felszínén harmadik személyeknek okozott károkért való felelősséget az *1952. évi római egyezmény*, valamint annak módosításai és az *1978. évi montreali jegyzőkönyv* szabályozza. A modernizációt pedig a 2009. május 2-án Montreálban tartott Nemzetközi Légijogi Konferencián elfogadott két nemzetközi szerződés jelzi (14. fejezet). A kötet foglalkozik még *a mobil berendezésekkel kapcsolatos nemzetközi érdekekről szóló 2001. évi fokvárosi egyezmény*rel és annak jegyzőkönyveivel (15. fejezet), így a légi járművel kapcsolatos pénzügyi kérdésekkel is, és ezzel a témával le is zárul a nemzetközi magánjogi rész.

ÉRTÉKELÉS ÉS ÖSSZEFOGLALÁS

Sipos Attila Magyarország ICAO melletti diplomáciai képviselőjének vezetője volt, az ICAO Tanács első magyar tagja (2004), majd választott alelnöke is lett, jelenleg pedig külföldön oktat légijogot. Ilyen háttér mellett, a szerző méltán nyerheti el nemcsak a bemutatott műve, de egész életpályája kapcsán a példamutató jelzőt. Az *International Aviation Law* kéziratának olvasásakor azt tapasztaltam, hogy mind a betonszilárd elméleti megalapozásra, mind a gyakorlati útmutatásra vonatkozó várakozásaim, ráadásul úgy, hogy ami a szerző stílusát illeti – tőle megszokott módon –, a szakmaiság nem megy az élvezhetőség, valamint a könnyen emészthetőség rovására.

A nemzetközi légijog szakirodalmában gazdag és sokrétű. Számos olyan

művet találhatunk a nemzetközi piacon, amely a légi jog nemzetközi közjogi alapelveit és a legfontosabb nemzetközi szerződéseket mutatja be. Emellett rengeteg, gyakorlati útmutatást kínáló, a légitársaság magánjogi, illetve kereskedelmi aspektusait tárgyaló könyv is létezik. Egyedülálló azonban az, hogy egyetlen kötetben találhatjuk meg a nemzetközi jogi alapvetést összekötve a légi jog magánjogi szempontjából releváns aspektusaival, valamint kifejezetten újdonságnak számít, hogy a szerző mind a közjogi, mind a magánjogi elemzést gyakorlati szempontokra építi fel. A kötetet tehát annak gyakorlatorientált és kompakt volta teszi különlegessé a szakirodalmon belül.

Szakemberek számára jegyzem meg, hogy a mű egyik érdekessége, hogy végigköveti a Covid-19 világjárvány következtében kialakult változásokat, kezdve attól, hogy a légitársasági üzletág 4–9%-os gazdasági növekedést mutatott 2020-ban, kiemelve azt is, hogy a légi utasszállítás viszont nyilvánvalóan jelentősen visszaesett. Megemlíti továbbá a világjárvány következtében felmerült vagy hangsúlyosabbá vált gyakorlati problémaköröket, és azok megoldásait, így akik kifejezetten e témában keresnek szakirodalmat, azoknak is ajánlom a könyvet. Emellett, ahogy már említettem, a kötetben fellelhető információk és ismeretanyagok az érdeklődő laikusok számára is könnyen emészthetően fejtenek ki olyan nemzetközi légi jogi témákat, amelyek aktualitása felkelti a jogász szakmai kíváncsiságát, de ugyanígy az intellektuális beállítottságú hétköznapi emberekben, a globális trendek iránti fogékonyság következtében felmerülő kérdésekre is kritikus elemzéseket, illetve válaszokat kínálunk.

Összefoglalva a fentieket tehát Sipos Attila *International Aviation Law* című újonnan megjelent kötete a légi jog nemzetközi szabályrendszerét teljes mértékben áttekinti, és számtalan gyakorlati esetet feldolgozva mutatja be annak a valóságban történő alkalmazását. Az olvasó bepillanthat néhány sajátos kihívásba is, így átfogó képet kaphat arról, hogy a modernkori nemzetközi légi közlekedés milyen jogi környezetben helyezkedik el, és hogy a légi jognak milyen, a mindennapi gyakorlatban felmerülő problémákkal kell szembenéznie. A szerző továbbá jövőbe mutató szemlélettel rávilágít a jogi szabályozás esetleges hiányosságaira, gyakorlati megvalósulásának problémáira is, irányt mutatva ezzel a jövőbeli jogalkotási és jogalkalmazási fejlődési lehetőségeknek. Ezáltal az olvasó az elméleti jogi háttér megismerésén túlmutatva kiszélesítheti látókörét a polgári légi közlekedést érintő gyakorlati kérdésekkel. Véleményem szerint a mű a bevezetésben felsorolt céloknak maradéktalanul eleget tesz, ezért bátran ajánlom tehát joghallgatóknak, gyakorlati jogászoknak vagy a légitársaságban dolgozó egyéb szakembereknek, illetve laikus érdeklődőknek is.

*Tilinger Krisztina**

* Ürpolitikai tanácsadó, Ludovika NKE Eötvös József Kutatóközpont, Világűrjog és -Politika Kutatóintézet, 1083 Budapest, Ludovika tér 2. E-mail: krisztinatilinger@gmail.com.