

## A BUDAPEST–BÉCS KÖZÚT CSEHSZLOVÁK TERÜLETRE ESŐ SZAKASZA

*Egy 1947-es egyezmény és a nemzetközi jogi szolgálat kapcsolata*

HOLLÓSI Gábor  
főlevéltáros (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára)

„A nemzetközi szerződések behatása a jogintézmény kialakítása tekintetében kevésbé világos. [...] Sajnos előfordul a nemzetközi irodalomban, hogy a szerzők egyes szerződésekből vett szabályoknak általános érvényű erőt kívánnak kölcsönözni. [...] Mindamelllett egyes szerződések is rendelkezhetnek oly előnyös tulajdonságok felett, amelyek hathatósan hozzájárulhatnak valamely általános érvényű jogszabály és ezúton valamely jogintézmény kialakításához.”<sup>1</sup> (Váli Ferenc, 1933.)

### 1. Történeti háttér

Az 1947-es párizsi békeszerződés folytán Dunacsúnyt, Horvátjárfalut és Oroszvárt kataszteri területükkel együtt Csehszlovákiához csatolták. E tény Csehszlovákia Magyarország felé hivatalosan azzal indokolta meg, hogy a három település – az úgynevezett ‘pozsonyi hídfő’ – „Bratislava fejlődési lehetőségeit biztosítandó”<sup>2</sup> szükséges.

<sup>1</sup> VÁLI Ferenc: *Nemzetközi jogi szolgálatok a nemzetközi jog rendszerében*. Budapest, Angyal Szeminárium Kiadványai, 24. szám, 1933. 147–148. Váli könyvét sokszor hivatkozunk, minthogy témánk bemutatásánál alapvetően az általa bevezetett terminológiát és csoportosítási szempontokat használjuk. Váli értekezését a londoni egyetemen védte meg, és miután az *Servitudes of International Law* címen könyv formájában is megjelent, abból magyarul is összefoglaló változatot készített. Habár több helyen már elavult az értekezése, hiszen többek között nem vehette figyelembe épp a könyvének megjelenése évében megkötött montevideói egyezményt sem, teljesen időállóknak tartjuk, amit kifejtett a nemzetközi szolgálatok természetére nézve.

<sup>2</sup> *Jegyzőkönyv amely felvételte a magyar-csehszlovák határrendező bizottság 1947. október 22.-én délelőtt 10<sup>30</sup>-kor tartott üléséről*. Ld. I. számú melléklet az 1947. évi október hó 22.-i jegyzőkönyvhöz. A Magyar–Csehszlovák Határrendező Bizottság jegyzőkönyvei 1947. október 11. és december 16. között: Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (MNL OL) XIX-J-1-k (Csehszlovákia ‘adminisztratív ügyiratok’ 1945–1964), 29/h. tétel, 1/iktató szám nélkül/1947, 69. doboz.

A békeszerződés határrendező bizottság felállítására kötelezte a feleket,<sup>3</sup> melynek a békeszerződés hatálybalépését követő két hónapon belül kellett megállapodnia az új határvonal pontos részleteiről, illetve más, ezzel összefüggő kérdésekben. Az ülések zárójegyzőkönyvét 1947. december 22-én írták alá,<sup>4</sup> habár ekkora sem tudott minden kérdésben megegyezni a Kiss Roland által vezetett magyar és a Horváth Iván vezetése alatt álló csehszlovák delegációból álló bizottság.<sup>5</sup> E zárójegyzőkönyv főbb pontjait azért tekintjük át, hogy lássuk azokat a tágabb kereteket, melyek közé illeszkedik az a – korabeli szóhasználatlál élve – ‘passage’-egyezmény, melyet a jelen tanulmány a nemzetközi jogi szolgalmak fényében vizsgál.

A zárójegyzőkönyv mindenekelőtt az új határvonalat állapította meg, mellyel összefüggésben a határkitűzési munkálatokról is rendelkezett. Ez a megegyezés igen heves vitáknak volt az eredménye, mivel a békeszerződés szövege és a hozzá csatolt térképen bejelölt határvonal nem egyezett meg, így a csehszlovák delegáció Rajka község kataszteri határán *belüli* területet is követelt. Végül azonban a magyar álláspont győzedelmeskedett, így a zárójegyzőkönyv az új határt Rajka község 1918. évi kataszteri határának megfelelően állapította meg. Kiss Roland többek között a nemzetközi jog *értelmezési* szabályára hivatkozva védte a magyar érdeket, nevezetesen, hogy ha a szöveg és a térkép között ellentmondás van, akkor a szöveget kell elsődlegesnek tekinteni a szerződés értelmezésében.

Mivel csehszlovák területre került a Budapest-Bécs közútnak egy rövid szakasza, ezt követően a zárójegyzőkönyv az ún. átmenő forgalmat szabályozta. A jelen tanulmány ezt a megállapodást elemzi, melynek nemcsak a zárójegyzőkönyv *mellékletébe* foglalták bele a részleteit, hanem e mellékletet változatlan tartalommal kiadták államközi egyezmény formájában is.<sup>6</sup>

<sup>3</sup> 1947. évi XVIII. törvény a Párisban 1947. évi február hó 10. napján kelt békeszerződés becikkelyezése tárgyában. 1. cikk 4. bekezdés d) pont.

<sup>4</sup> Zárójegyzőkönyv a párisi békeszerződés 1. cikke 4. pontjának »d« alpontja értelmében a magyar és a csehszlovák kormány képviselőiből alakított Határrendező Bizottság munkálatairól. MNL OL XIX-J-1-k (Csehszlovákia ‘adminisztratív ügyiratok’ 1945–1964), 29/h. tétel, 1/iktató szám nélkül/1947, 70. doboz.

<sup>5</sup> Magyar részről a határrendező bizottságnak Kiss Roland belügyi államtitkár, a bizottság magyar delegációjának vezetője, Bojta Béla miniszterelnökségi államtitkár és Szondy Viktor rendkívüli követ és meghatalmazott miniszter voltak a tagjai. Csehszlovákiát Horváth Iván rendkívüli követ és meghatalmazott miniszter, a Szlovák Nemzeti Tanács alelnöke és a bizottság csehszlovák delegációjának vezetője, valamint Jan Bujna követségi tanácsos, a Csehszlovák Köztársaság budapesti ügyvivője képviselte. A tárgyalásokon rajtuk kívül természetesen még különböző térképészeti, vízügyi, pénzügyi és katonai szakértők is részt vettek.

<sup>6</sup> Egyezmény a Budapest-wieni közút csehszlovák szakaszán átmenő forgalom szabályozása tárgyában – Dohoda o úprave pasážnej dopravy na československom úseku verejnej cesty Budapest-Wien. MNL OL XIX-J-1-f (a Külügyminisztérium lejárt szerződése) ‘A’ sorozat, 4. tétel, 59. doboz. Ld. még ugyanezen a címen: MNL OL XIX-J-1-k (Csehszlovákia ‘adminisztratív’ ügyiratok 1945–1964), 9/a. tétel, iktató szám nélkül/1947, 19. doboz. Az egyezmény megküldése a miniszterelnöknek, a pénzügyminiszternek, a közlekedésügyi miniszternek, a honvédelmi miniszternek és a belügyminiszternek: A Budapest-wieni közút csehszlovák szakaszán átmenő forgalom szabályozása tárgyában Pozsonyban 1947. évi november hó 1. napján kelt magyar-csehszlovák egyezmény. MNL OL XIX-J-

A nemzetközi *szomszédjog*, azon belül a ‘vízjog’ kérdését érinti a zárójegyzőkönyv következő fontosabb pontja. E pont a felek azon megállapodását tartalmazta, mely szerint az árvízmentesítés és belvízlevezetés, valamint a Mosoni Dunaág vízellátása tekintetében felmerülő problémákat a két állam kétoldalú egyezményben, a határ végleges rendezésétől számított három hónapon belül rendezni fogja.

A két delegáció csak rendkívül heves viták keresztjében állapodott meg, hogy az átengedett terület lakosságának sorsa mi lesz.<sup>7</sup> Nemzetközi jogi kérdés felmerül itt is, nevezetesen, hogy a *kisebbségi jogokat mennyiben lehet az emberi jogok részének tekintetni*.<sup>8</sup> A zárójegyzőkönyv vonatkozó rendelkezései közül a legfontosabb, hogy akik az átengedett területen maradtak, és 1946. július 1-jén, valamint az átvétel napján ott állandó lakhellyel bírtak, minden formalitás nélkül csehszlovák állampolgárokká váltak. Ezzel összefüggésben kötelezettséget vállalt Csehszlovákia, hogy elismeri a magyar hadseregben szerzett jogokat,<sup>9</sup> a hadigondozottak és a nyugállományú közsolgálati alkalmazottak részére az ellátást biztosítja, a társadalombiztosítási ellátást folyósítja, továbbá elismeri a magyar földbirtokreform során történt juttatásokat.

Pénzügyi és gazdasági kérdésekben a bizottság *nem tudott* megegyezni, így a zárójegyzőkönyvbe csupán annyi került, hogy ezek végleges rendezése államközi tárgyalások anyagát fogja képezni. Mindazonáltal a felek kifejezték annak szándékát, hogy a vízügyi egyezmény és a határkitűzéssel kapcsolatos ügyek megtárgyalása végett a határrendező bizottság 1948 elején újból összeül, és folytatja munkáját. A zárójegyzőkönyvet francia, magyar és szlovák nyelven szövegezték meg, és hiteles másolatot küldtek a Szovjetunió kormányának is belőle, minthogy annak levéltárában kellett elhelyezni az összes olyan okmányt, amely a békeszerződéssel volt összefüggésben.

---

1-k, 9/a. tétel, 140.361/1947. és 140.468/1947. számú ügyiratok, 18. doboz.

<sup>7</sup> A Párizsi békeszerződés I. Cikkének 4. e) pontja a visszamaradó lakosság sorsát ekként szabályozza: „Arra az esetre, ha az átengedett terület lakosságának Magyarországra telepítésére vonatkozólag Magyarország és Csehszlovákia kétoldalú egyezményt nem kötne, Csehszlovákia biztosítja az említett lakosságnak az emberi és polgári jogok teljességét.”

<sup>8</sup> „A magyar kormánybizottság megjegyzi, hogy beszerzett értesülései szerint a három község egyikében sem működik magyar iskola, ami nem egyeztethető össze a [békeszerződés 1. cikk 4. bekezdés] »« alpontra vonatkozó rendelkezéseivel.” [...] „Dr. Horváth sajnálattal veszi tudomásul, hogy a magyar kormány a lakosság áttelepítésére vonatkozó nagyvonalú csehszlovák javaslatot nem hajlandó elfogadni. [...] Miután a magyar kormány arra az álláspontra helyezkedik, hogy az áttelepítés nem jöhet tekintetbe, természetes, hogy Csehszlovákia a békeszerződés rendelkezései értelmében köteles és hajlandó is az átadott terület lakosságának az emberi és polgári jogokat megadni. Azt a kitétel, hogy a kérdéses területen nincs egy magyar iskola sem, nem tartja idevágónak, miután ez kisebbségi, nem pedig emberi és polgári jogokat érint.” *Jegyzőkönyv amely felvételte a Magyar–Csehszlovák Határrendező bizottság 1947. december hó 13.-án délelőtti 10 óra-  
kor tartott üléséről.*

<sup>9</sup> Például a magyar hadseregben kitöltött szolgálati időt.

## 2. Az egyezmény letárgyalása

A megállapodást az átutazás kérdésében két tényező siettette: egyrészt, hogy a határrendező bizottságnak a békeszerződés életbelépésétől számított két hónapon belül a munkáját be kellett fejeznie, másrészt, hogy az 1947. október 11-i ülésen Horváth Iván bejelentette, hogy a csehszlovák kormány úgy határozott, hogy október 15-én reggel 5 órakor *átveszi* a békeszerződés által neki ítélt területet.<sup>10</sup> Kiss Roland ezzel kapcsolatban hangsúlyozta, hogy ugyan az átvétel után is lehet kötni megállapodásokat, szükséges azonban, hogy már az átadás előtt jegyzőkönyvben le legyen rögzítve azok lényeges tartalma. Ezért nyomban indítványozta, hogy Csehszlovákia biztosítsa a jogot Magyarországnak, hogy amíg Magyarország és Ausztria fel nem építik az új összekötő utat, addig a Budapest-bécsi országút Csehszlovákiához kerülő szakaszán a motoros járművek áthaladhassanak. Úgy gondolta, hogy a forgalom zárt járművekben *díjmentesen* és megállás nélkül zajlana a magyar területről Ausztriába és vissza. Horváth Iván erre megkérdezte, hogy e jog megadása milyen időtartamra lenne szükséges. Magyar részről rámutattak arra, hogy minden bizonnyal *egy éven belül* elkészül az új út magyar szakasza, az osztrák bekötőút megépítésével kapcsolatban azonban aggályok vannak, mivel ott nemcsak műszaki és költségvetési nehézségek, hanem esetleg *alkotmányjogi* problémák is hátráltathatják azt. Kiss Roland ezért kérte, hogy abban az esetben, ha a magyar-osztrák új út elkészülése nem Magyarország hibájából késne, akkor Magyarországnak legfeljebb *további hat hónapig* az átmenőforgalom kedvezményének igénybevételére még legyen lehetősége. Hogy a kérdés forgalomtechnikai és vámügyi része, valamint az útlevelek vizsgálata mihamarabb tisztázva legyen, egy négy főből álló szakértői bizottságot, ún. 'passage-közlekedési albizottságot' jelöltek ki az ülésen.<sup>11</sup>

A szakbizottságnak már az október 13-i ülésen<sup>12</sup> elő kellett volna terjesztenie az egyezményre vonatkozó indítványát, ám ezt megakadályozták a csehszlovák kormány által kitűzött rendkívül szűk átvételi határidővel, illetve a Rajka község kataszteri területével kapcsolatos viták.<sup>13</sup> Világos tehát a fentiekből az, hogy a magyar

<sup>10</sup> A nem vitatott területeket ebben az időpontban át is vették.

<sup>11</sup> *Jegyzőkönyv amely felvetett a magyar-csehszlovák határrendező bizottság 1947. október 11-én délelőtt 10-órákor tartott üléséről.* A passage-közlekedési albizottságnak magyar részről Berta Ödön közlekedésügyi minisztériumi miniszteri osztályfőnök és Hollós László pénzügyminisztériumi miniszteri osztálytanácsos voltak a tagjai.

<sup>12</sup> *Jegyzőkönyv mely felvetett a magyar-csehszlovák határrendező bizottság 1947. október 13-án d.e. 10-órákor tartott üléséről.*

<sup>13</sup> „A magyar delegáció [...] meg van győződve arról, hogy amennyiben a csehszlovák hatósági közegek Horvátjárfalu, Oroszvár és Dunacsun községeket a csehszlovák kormány eltökélése szerint egyoldalú intézkedéssel birtokba vennék, – bizottsági átadás nélkül és anélkül, hogy a Határrendező Bizottság a [békeszerződés 1. cikkének 4. pont] d./ alpont szerint munkáját befejezte volna, tehát az új határ pontos vonalrészleteit kijelölte volna – ezt a tényt magyar részről a békeszerződés vonatkozó rendelkezései megsértésének tekintenék. Amennyiben pedig Rajka község 1938. évi január hó 1-jén fennállott északi kataszteri határát átlépnék, ezt a tényt a magyar állami szuverenitás megsértésének tekintenék.”

delegációnak a passage-egyezmény letárgyalásánál fontosabb feladatai is voltak. Az október 14-i ülésen azonban *bátor* felvetéssel állt elő Hollós László, a szakbizottság magyar tagja, még akkor is, ha a közút jelentőségét némileg túldimenzionálta: „Tekintettel a szóban forgó országút nemzetközi jelentőségére, amely a *La Manche csatornát Isztambullal köti össze*, minden területátadásnál felmerülnek olyan pénzügyi kérdések, amelyek főleg az államvagyonra, például az utakra [...] vonatkoznak. Szabály, hogy területátadásnál az államvagyonért kárpótlás fizetendő. Az államvagyonért járó kárpótlás elszámolására lehetőséget nyújt többek között a Csehszlovákiának járó jóvátételi kötelezettség.” Horváth Iván meglepődését fejezte ki, hogy e tekintetben a magyar delegáció pénzügyi követeléseket próbál támasztani, hiszen lakosokkal *együtt* fogja a területet Csehszlovákia átvenni. A terület *tartozékai* az utak, felépítésüket az ottani lakosság adója biztosította, és az a nemzetközi gyakorlat, hogy az illető területtel együtt azok kárpótlás nélkül átszállnak. Nem tud róla, hogy egy terület átruházásáért kárpótlási igényt valaha egyáltalán benyújtottak volna. Hollós László felvetésének az lehetett az egyik oka, hogy ekkorra már világossá vált, hogy az átkelő járművek kísérete után *illetéket* fog szedni Csehszlovákia.

Ugyanis az október 14-i ülés során egyezményre vonatkozó *tervezetet* terjesztett elő a szakbizottság, mivel fennállt a veszély, hogy Csehszlovákia a területet e tekintetben esetleg megegyezés nélkül veszi át, tehát igencsak sürgető volt az időmúlás. Aligha meglepő tehát, hogy a szakbizottság egyetlen fennmaradt jegyzőkönyve szerint sem folytak a kérdésben érdemi viták, csehszlovák részről a feltételeket lényegében *tollba mondták*. A szakbizottság jegyzőkönyvének szövege szinte változatlan formában került át az egyezménybe. Az egyezmény végleges szövegéből mindössze annyi maradt ki, hogy az utasoknak az utazási szükségleteken felül kereskedésre alkalmas árut nem lehet magukkal vinni. Pedig a határrendező bizottság magyar tagozata 14-én még próbálkozott: az út nemzetközi jelentőségére való tekintettel megszakítás nélküli forgalmat követelt a passage-úton. Kérte, hogy az egyes járatok közötti időközt  $\frac{1}{2}$  órában állapítsák meg, és hogy a járművek kíséretéért járó illeték minimális legyen. Próbálkozásának azonban nem sok eredménye lett, legfeljebb annyi, hogy az illeték összegében ekkor még nem állapodtak meg. Abban viszont elvi megállapodás jött létre, hogy a szakbizottság tárgyalásai során egyezően kialakult elvek *azonnal* életbe lépnek, illetve, hogy az első három napon (október 15., 16. és 17.) a járművekről nem szednek illetéket.<sup>14</sup>

Ezután már az egyezmény megszövegezése következett, melyet kísérő jegyzőkönyvével együtt a határrendező bizottság október 24-i ülésen olvastak fel. A szó-

<sup>14</sup> *Jegyzőkönyv amely felvételte a magyar-csehszlovák Határrendező Bizottság 1947. október hó 14-én délelőtt 11 óra 20 perckor tartott üléséről*. I. számú melléklet: *Feljegyzés a passage-közlekedési albizottság tárgyalásairól*. IV. számú melléklet: *Elvi Megállapodás az átmenő forgalom kérdésében*. VII. számú melléklet: *A csehszlovák delegáció elnökének válasza a magyar delegáció elnök urának 1947. október 14.-i, passage-forgalom tárgyában intézett előterjesztésére*. VIII. számú melléklet: *A csehszlovák delegáció elnök urának 1947. október 14.-i, a passage-forgalom tárgyában intézett előterjesztése*. A bizottság ülése egy-egy javaslat kapcsán egy nap akár többször is megszakadt, e tekintetben az október 14-i ülésorozatot, mely már másnap, 00 óra 30 perckor fejeződött be, kirívó példa.

veget mindkét delegáció helybenhagyta, a preambulum helye azonban még üresen maradt, mert ekkor még nem döntöttek arról, hogy a megállapodás az általános zárójegyzőkönyvben lesz-e jóváhagyva, vagy pedig önálló egyezmény formájában kerül kiadásra.<sup>15</sup> Október 25-én Kiss Roland még egy utolsó indítványt tett, hogy az illeték alól legalább az érvényes diplomata és szolgálati útlevelel utazó személyek és kíséretük legyenek mentesek.<sup>16</sup> Indítványa ésszerű volt minden tekintetben, hiszen a Bécsbe irányuló magyar diplomácia 'adóztatása' már megalázó helyzetbe hozta volna a magyar felet. Kérése teljesítését Horváth Iván sem ellenezte.<sup>17</sup>

Az egyezmény aláírását felgyorsította, hogy az október 30-i ülésen Horváth Iván felolvasta a csehszlovák delegáció indítványát a lakosság *kicserélésével* kapcsolatban.<sup>18</sup> Kiss Roland javasolta, hogy két hétre függesszék fel a tárgyalásokat, és ez idő alatt mindegyik delegáció lépjen érintkezésbe a kormányával. Mivel hasonló nyilatkozatot tett Horváth Iván is, megállapodtak, hogy az eddigi tárgyalások jegyzőkönyveit még az utazás előtt aláírják és kicserélik, továbbá aláírják a passage-egyezményt is.<sup>19</sup>

A passage-egyezményt 1947. november 1-jén írták alá, magyar részről Kiss Roland és Szondy Viktor, csehszlovák részről pedig Horváth Iván. A magyar és szlovák nyelven készült egyezmény aláírása napján azonnal, mindennemű megerősítés nélkül hatályba lépett, benne lejáratú időpontként 1948. október 15-ét jelölték meg.<sup>20</sup> Mivel már sejthető volt, hogy ez az időpont nem tartható be az új összekötő út megépítését tekintve, az egyezmény *jegyzőkönyve* lehetővé tette, hogy ha az út Magyarország hibáján kívül nem készülne el, akkor további hat hónapig a kedvezmény még igénybe vehető legyen.<sup>21</sup> Ugyancsak a jegyzőkönyv rögzítette, hogy a szakbizottság tagjai a szükséghez képest összeülnek, és az egyezmény módosítása vagy kiegészítése érdekében kormányaiknak javaslatot tesznek.<sup>22</sup> Valószínűleg még a szakbizottság tagjai sem gondoltak arra, hogy az egyezményhez további *négy*, szinte teljesen azo-

<sup>15</sup> *Jegyzőkönyv amely felvétellett a magyar-csehszlovák határrendező bizottság 1947. október 24.-én délelőtt 10 órakor tartott üléséről.*

<sup>16</sup> Kiss Roland indítványából levonható az a következtetés is, hogy a tranzitországokra vonatkozó diplomáciai szabályt ez esetben még nem lehet szokásjogi természetűnek tekinteni. Vö.: 1965. évi 22. törvényerejű rendelet a diplomáciai kapcsolatokról Bécsben, 1961. április 18-án aláírt nemzetközi szerződés kihirdetéséről. A szerződés 40. cikke: „Ha a diplomáciai képviselő az állomáshelyére utaztában, vagy visszatértében, vagy hazautazása során harmadik állam területén halad át, vagy tartózkodik – amely állam neki, ha az szükséges volt, útleveleire vízumot adott – e harmadik állam köteles részére sérthetlenséget biztosítani és az átutazáshoz, illetve visszatéréshez szükséges minden egyéb mentességet megadni. [...]”

<sup>17</sup> *Jegyzőkönyv amely felvétellett a magyar-csehszlovák határrendező bizottság 1947. október 25.-én délelőtt 12 órakor megtartott üléséről.*

<sup>18</sup> Itt nem az 1947. február 27-én kelt lakosságcsere-egyezményről van szó, hanem kifejezetten a három község magyar lakosságának az áttelepítéséről. A magyar bizottság a december 13-i ülésen elutasította a javaslatot.

<sup>19</sup> *Jegyzőkönyv amely felvétellett a magyar-csehszlovák határrendező bizottság 1947. október 30.-án délelőtt 10<sup>30</sup>-kor megtartott üléséről.*

<sup>20</sup> *Egyezmény 13. cikk.*

<sup>21</sup> *Jegyzőkönyv 4./*

<sup>22</sup> *Jegyzőkönyv 2./*

nos szövegű pótjegyzőkönyv készül majd.<sup>23</sup> Az utolsónak 1951. április 15-én járt le a hatálya, ennyire lassan fejezték be a Mosonmagyaróvár–Hegyeshalom–Nickelsdorf–Parndorf–Schwechat útszakasz kiépítését Ausztriában.<sup>24</sup>

### 3. A ‘passage’-egyezmény rendelkezései

A csehszlovák kormány kötelezte magát, hogy lehetővé teszi a Rajka–Oroszvár–Horvátjárfalu–Köpcsény útvonal 11.225 méternyi csehszlovák szakaszán a Magyarországról Ausztriába, illetve az onnan visszafelé közlekedő járművek átmenő forgalmát.<sup>25</sup> Eme legfontosabb rendelkezése alapján az ún. *áthaladási jogokat alapító szolgalmak* közé sorolhatjuk be a fenti megállapodást.<sup>26</sup> Az áthaladási szolgalmaknak két típusa van, az egyik az idegen területen keresztül a saját államterület megközelíthetőségét biztosítja, a másíknak viszont az idegen terület igénybevételével egy más (harmadik) állam megközelíthetősége a célja. Hangsúlyoznunk kell tehát a szakirodalomban általánossá vált nézettel egybehangzóan, hogy a nemzetközi jogi szolgalmak kapcsán valóban helytelen a civiljogból kiinduló megközelítés (a római jogból ismert *praedium dominans* és *praedium serviens*) mechanikus alkalmazása, hiszen csak a nemzetközi jogi szolgalmak *egy részének* ugyanaz a célja, nevezetesen, idegen államterületen gyakorolt jogok segítségével a *saját* államterület rendeltetésszerű használata.<sup>27</sup> A vizsgált egyezmény viszont a nemzetközi jogi szolgalmaknak épp a civiljoggal kevésbé összeegyeztethető, ellenkező típusára egy szemléletes, magyar példa.

<sup>23</sup> *Pótjegyzőkönyv a budapest-wieni között csehszlovák szakaszán átmenő forgalom szabályozása tárgyában, Bratislavában 1947. évi november hó 1. napján kelt egyezményhez.* MNL OL XIX-J-1-f (a Külügyminisztérium lejárt szerződése) ‘A’ sorozat, 4/1, 4/2, 4/3. és 4/4. tételek, 59. doboz. A pótjegyzőkönyvek kelte sorrendben: 1948. október 9., 1949. október 10., 1950. június 6. és 1951. március 21.

<sup>24</sup> Úgy tűnik, nem gondolt erre az osztrák fél sem, hiszen a Bécsben tárgyaló magyar gazdasági delegáció egyik tagját akkor miért informálta volna tévesen? *Járfalvi Ottó* MÁV titkár a közlekedésügyi minisztert táviratban kereste meg, hogy közölték vele, hogy az osztrák útszakasz 1948. október 15-ig történő elkészülésének akadálya nincsen, feltéve, ha a magyar külügy is nyilatkozik a bécsi követségnek, hogy erre az időpontra a magyar szakasz szintén kész lesz. Talán a közlekedésügyi miniszter rosszul informáltságából eredt már 1949-ben, hogy amikor az egyezmény további meghosszabbítását a határrendező bizottság felvetette, a közlekedésügyi miniszter azt nem tartotta szükségesnek. A csehszlovák illetékesek viszont kifejezték a hajlandóságukat, hogy az egyezmény meghosszabbítható további egyéves időtartamra, hiszen az ő megállapításuk szerint sem volt az útszakasz olyan állapotban, hogy azon zavartalanul lehessen lebonyolítani a forgalmat. Egyes hidak és egyéb műtárgyak még hiányoztak. *A Budapest-Wieni között csehszlovák szakaszán átmenő forgalom szabályozása tárgyában kelt egyezmény további alkalmazása.* MNL OL XIX-J-1-k, 29/h. tétel, 18231/1949, 012665/1949. és 41151/4/1948. számú ügyiratok, 73. doboz.

<sup>25</sup> *Egyezmény* 1. cikk.

<sup>26</sup> Váli Ferenc a nemzetközi jogi szolgalmakat így osztja fel: halászlati jogok, áthaladás joga, közös vasútállomások, nemzeti zónák és bérlemények külföldi kikötőkben, vízi utakon való áthaladás joga, vízi utak gazdasági használata, szabad vámzónák, külföldi területek kormányzása és demilitarizáció. Külön alfjezetekben tárgyalja Danzig szabad városának és a Saar terület helyzetét.

<sup>27</sup> NAGY Károly: *Nemzetközi jog.* Budapest, Püski, 1999. 158.

Az egyezmény a szállításnak négy típusát különböztette meg, a *rendszeres csoportos személyszállítást*, mely menetrend szerint közlekedő járművekkel történhetett, az *alkalmi csoportos személyszállítást*, amely – értelemszerűen – nem volt menetrendhez kötve, a *személygépkocsival és motorkerékpárral való átkelést*, mely az átutazásnak már az ‘egyéni’ formáját jelentette, végül pedig a személyszállítás fenti változataitól elkülönítve, az *áruszállítást* is önálló kategóriaként kezelte.<sup>28</sup> Ezekkel kapcsolatban az egyezmény azonban nemcsak jogokat állapított meg. Az oroszvári csehszlovák vámhivatallal 48 órával korábban közölni kellett a menetrendváltozást, és ugyanott 24 órával előbb be kellett jelenteni az alkalmi csoportos személyszállítást.<sup>29</sup> Csak nappal, azaz reggeli 6 órától naplementéig kerülhetett sor alkalmi átkelésre és szállításra, egyórás tértíjاراتokban.<sup>30</sup> Noha e túlzottan is részletezett megszorításokkal Csehszlovákia az ellenőrzést könnyítette meg, nézetünk szerint e rendelkezések szoros összefüggésben vannak azzal a paradox történeti helyzettel, hogy a vesztes állam javára a győztes területi szuverenitását korlátozta a szolgálat a békeszerződést követően, így értelemszerű, hogy Csehszlovákia mindent megtett a szerződés természetéből fakadó egyenlőtlenség kiküszöbölésére.<sup>31</sup>

A gépjárművek áthaladásához csak forgalmi okmány volt szükséges, nem kellett vámbiztosíték, és nem volt előjegyzési eljárás sem. Az átutazó személyeknek nem kellett csehszlovák vízumért folyamodniuk, feltéve, hogy Ausztriába vagy Magyarországra érvényes beutazásra jogosító okmányuk volt.<sup>32</sup> Az egyezmény utóbbi rendelkezése érdekes következtetésre vezet, amennyiben a nemzetközi szolgálatat a *területi szuverenitás* egyik korlátjának fogjuk fel, nézetünk szerint is helyesen. Amíg a területi szuverenitás azt jelenti, hogy saját területén az állam amit akar,<sup>33</sup> azt cselekszik, addig a *személyi szuverenitás* az állam és állampolgára közötti jogi kapcsolatot fedi.<sup>34</sup> Úgy véljük azonban, hogy a személyi szuverenitás nem feltétlenül csak a saját állampolgárokra terjed ki, hiszen a *vízum* kiadásakor az állam jogviszonyt épp egy idegen állampolgárral létesít, ráadásul mielőtt a területére belép.<sup>35</sup> Ha pedig egy

<sup>28</sup> *Egyezmény* 1. cikk 1.–4./

<sup>29</sup> *Egyezmény* 2. cikk 1.–2.

<sup>30</sup> *Egyezmény* 3. cikk 1.–2. Jellemző az egyezmény kazuisztikusságára, hogy jogilag a ‘naplemente’ fogalmát is meghatározza: közép-európai idő szerint januárban és decemberben 16<sup>30</sup>, februárban és novemberben 17 óra, márciusban, áprilisban, szeptemberben és októberben 19 óra, májustól augusztus végéig 21 óra.

<sup>31</sup> A nemzetközi jogban egyáltalán nem ritkák az *abszurd* helyzetek. Ilyen például, hogy tilos fegyveres erőszak elkövetése az ENSZ Alapokmánya értelmében, mégis, e bűncselekmény igen részletes nemzetközi jogi szabályozásnak van alávetve, például épp a hadifoglyok jogait tekintve. Másik példa lehet, hogy az állammal szemben alkalmazott kényszer a nemzetközi szerződés érvénytelenségét nem alapozza meg, lásd a békeszerződéseket.

<sup>32</sup> *Egyezmény* 4. cikk 1.–2.

<sup>33</sup> Ez értelemszerűen csak bizonyos keretek között érvényesül a II. világháború utáni nemzetközi jogban, vö. pl. *ius cogens*.

<sup>34</sup> VÁLI i. m. 21. Példaként az állam területén kívül tartózkodó állampolgárok számára a kötelező katonai szolgálat elrendelését hozza.

<sup>35</sup> Ezt a jogviszonyt ezért lehet akár a területi és személyi szuverenitástól elkülönülő, közfunkciós szu-



állam vízummentességet ad, akkor a saját személyi szuverenitását korlátozza, hiszen lemond arról, hogy az idegen állampolgárral a jogviszonyt e tekintetben egyáltalán létrehozza. A magyar-csehszlovák egyezmény egyik érdekessége tehát az, hogy a szolgalmi jelleget meghatározó területi szuverenitás-korlátozással karöltve jelenik meg a személyi szuverenitás korlátozása.

Ha már a gépjárművek áthaladását és a vízummentességét említettük, a teljesség érdekében az áruszállítás szabályaira is röviden ki kell térnünk. Árut csak motoros járműveken és ponyvában ponyvazárral (ólompecséttel) lehetett szállítani, a szállítmányról pontos jegyzéket (konszignációt) kellett készíteni. Tilos volt az olyan áruk szállítása, amelyeket nemzetközi szerződések a forgalomból kizártak.<sup>36</sup> Az átutazó személyeket és az átszállításra kerülő árukat csak akkor lehetett alávetni vizsgálatnak, ha felmerült a jövedéki kihágás gyanúja.<sup>37</sup> Ez a rendelkezés azonban már nem a személyi szuverenitás, hanem a területi szuverenitás korlátozása, hiszen itt arról van szó, hogy a saját területén valamit csak feltételekkel tehet meg az állam.

Az átmenő járművek az útról nem térhettek le és nem állhattak meg, a vis major<sup>38</sup> esetét kivéve. Ki- és beszállni a járművekbe, illetve árukat le- és felpakolni Csehszlovák területen nem lehetett. A vis majort azonnal jelenteni kellett a *csehszlovák kísézőnek*.<sup>39</sup> Ugyanis a fentiek betartatása érdekében minden járatot a csehszlovák vámstervek kísérték,<sup>40</sup> épp ez volt a lényege a forgalom egyórás tértíjjaratokba való szervezésének. Mi több, a vámstervek kíséretéért *illetéket* kellett fizetni,<sup>41</sup> ami az egyezmény visszterhességének<sup>42</sup> a problémáját is felveti. Nézetünk szerint azonban e tény az egyezményt a nemzetközi szolgalmak köréből nem zárja ki, még akkor sem, ha e szempontból kétségkívül aggályos elemének lehet tekinteni, mivel a *fizetési kötelezettség nem az út használatához, azaz a szolgalom tárgyához kötődik*, hanem ezáltal a csehszlovák állam szuverenitásának védelmével összefüggésben felmerülő többletköltségeket kellett megtéríteni. Itt is visszautalunk korábbi kijelentésünkre, mely szerint a csehszlovák fél minél inkább ki akarta egyenlíteni a szolgalom természetéből fakadó egyenlőtlen szerződést a számára kedvező történelmi helyzetben. Célszerű megoldásnak tűnt tehát, hogy rejtett 'útdíj'-ban állapodjon meg. Kérdéses azonban az illetéknek a magyar felet motiváló szerepe, mert Csehszlovákiának kétségkívül érdekében állt a szerződés mihamarabbi megszüntetése, csakhogy nem Magyarországon, hanem Ausztrián múltott a közvetlen összekötő útszakasz elkészítése.

---

verénitásnak is tekinteni.

<sup>36</sup> *Egyezmény* 5. cikk 1.–2. Így tiltott volt például kábítószer, fegyver, lőszer és robbanószer szállítása.

<sup>37</sup> *Egyezmény* 6. cikk 1.

<sup>38</sup> Vis major: előre nem látott kényszerítő körülmény, elháríthatatlan akadály, ami meggátol valamely kötelezettség teljesítésében.

<sup>39</sup> *Egyezmény* 7. cikk 1.

<sup>40</sup> *Egyezmény* 3. cikk 1.

<sup>41</sup> *Egyezmény* 10. cikk 1. Autóbusz és tehergépkocsi után 50 Kcs, személygépkocsi esetében 25 Kcs, motorkerékpárnál pedig 10 Kcs összeget állapított meg függetlenül a szállított személyek számáról.

<sup>42</sup> Visszterhesség: a szerződéssel kikötött szolgáltatásért ellenszolgáltatás jár.

Ausztria viszont nem vett részt az egyezményben.<sup>43</sup> Az illetéket a csehszlovák vámhivatalok a határ átlépésekor, csehszlovák pénznemben szedték be.<sup>44</sup>

Kiss Roland indítványára került be a szövegbe, hogy a diplomata és szolgálati útlevéllal utazók által használt járművek az illeték alól mentesek.<sup>45</sup> Rájuk és kíséretükre az átutazás időbeli korlátai sem vonatkoztak, még akkor sem, ha gépjárműveik nem voltak diplomáciai jelzéssel ellátva.<sup>46</sup> *'Privilegizált' szolgálatnak*<sup>47</sup> tekinthetjük e két rendelkezést, minthogy további kedvezményben részesítették az átutazók meghatározott személyi körét. Ez az *'privilegizált'* eset azonban nem keverendő azzal össze, hogy bárki más is átutazhatott időbeli korlátozás nélkül és illetékmentesen, amennyiben csehszlovák tranzitvízumot mutatott be, továbbá a rendes vámvizsgálatnak magát alávetette.<sup>48</sup> Az egyezmény tehát a jogot rögzítette, de a jogosultnak azzal nem volt kötelező élnie.<sup>49</sup>

Az útszakasz karbantartásáról a Csehszlovák államnak kellett gondoskodnia,<sup>50</sup> mely egy sajátos *'faciendo'*, azaz tevéleges magatartásra kötelező eleme a szolgálatnak. E rendelkezés azért érdekes, mert a nemzetközi szolgalmak jogelvéleg mind negatív természetűek, vagyis tevéleges magatartást a kötelezett államtól nem kíván meg. *Ha azonban a fő kötelezettséget vesszük figyelembe, ami nem más, mint az áthaladás eltűrése, akkor a szolgálat negatív jellege nyomban világos lesz, az út karbantartásának kötelezettsége ehhez képest csupán kiegészítő, járulékos elem.* Ennek megfelelően a vizsgált *'passage'*-egyezményt az *'in patiendo'*, azaz valamely tevékenység túrésára kötelező szolgalmak közé sorolhatjuk be, a *'non-faciendo'*, azaz a valamely tevékenységtől való tartózkodásra kötelező szolgalmakkal szemben.<sup>51</sup>

<sup>43</sup> Legalábbis az átnézett levéltári anyagban nem találtunk hivatkozást erre vonatkozóan.

<sup>44</sup> *Egyezmény* 10. cikk 2.

<sup>45</sup> *Egyezmény* 10. cikk 3.

<sup>46</sup> *Egyezmény* 3. cikk 3.

<sup>47</sup> Váli Ferenc Németország, Lengyelország és Danzig Szabad Város 1921-ben kötött megállapodását említi ezzel kapcsolatban, amely megkülönböztette a *'privilegizált'* és a *'rendes'* vasúti forgalmat. Az előbbi kifejezés alatt értették azokat a vonatokat, amelyeket az idegen, lengyel vagy német területen való áthaladáskor úgy tekintettek, mintha kiindulási állomásukat soha el nem hagyták volna. VÁLI i. m. 110.

<sup>48</sup> *Egyezmény* 3. cikk 4.

<sup>49</sup> Ezzel függ össze az egyezmény *jegyzőkönyvének* legelső, első olvasatra nem könnyen értelmezhető pontja, melyben a magyar kormánybizottság elnöke kéri, hogy az aláírt egyezményben megjelölt útszakaszon átutazni kívánó személyek részére az átutazó vízumot a Csehszlovák Köztársaság budapesti követsége lehetőség szerint *azonnal* kiadja.

<sup>50</sup> *Egyezmény* 8. cikk 2.

<sup>51</sup> Váli Ferenc nyomán ezzel a felosztással értünk egyet, mert a szolgalmak *'pozitív'* és *'negatív'* osztályozása szerintünk is fogalmi zavarhoz vezet. VÁLI i. m. 164. *'Türési'* és *'tartózkodási'* szolgalmakat különböztet meg Bokorné Szegő Hanna is. BOKORNÉ SZEGŐ HANNA: *Nemzetközi jog*. Budapest, Aula, 2006. 152. Nehézkes és nem fejezi ki a lényegét, hogy *'pozitív'* a szolgálat akkor, ha az állam túrni köteles, *'negatív'* pedig, ha az állam a területén valamit nem tehet meg. Ld. NAGY i. m. 159. Ebben az értelemben csoportosít Bruhács János is. BRUHÁCS JÁNOS: *Nemzetközi jog II. Különös rész*. Budapest–Pécs, Dialóg Campus, 1999. 88. A másik megközelítés, mely szerint a *'pozitív'* szolgálat a jogosulté, a *'negatív'* pedig a kötelezetté, teljesen értelmetlen, mivel ugyanannak a jogviszonynak a jogosult és

Az útszakasz állapotából eredő károkért a *kártérítési kötelezettségét* Csehszlovákia kizárta,<sup>52</sup> és ugyanígy, habár fenntartotta a jogát, hogy „kellő időben” történő értesítés után az útvonal forgalmát esetlegesen korlátozza, az ebből kifolyólag keletkező károk megtérítését sem vállalta.<sup>53</sup> Amellett, hogy itt ismét utalunk az egyenlőtlen történelmi helyzetre, megemlítjük, hogy a felelősség megállapítását illetően a nemzetközi jog is két megoldást ismer: a felelősség vagy arra az államra hárul, melynek területén a kár bekövetkezett, vagy pedig arra, amelyik a szolgálat révén tényleges ellenőrzést gyakorol a terület felett.<sup>54</sup> Ami a személyi felelősség szabályait illeti, csehszlovák területen csak az átutazás időtartama alatt bűncselekményt elkövető személyeket lehetett letartóztatni, e személyek felelősségét a csehszlovák jog szerint kellett megállapítani.<sup>55</sup>

Már az egyezmény forgalomkorlátozással kapcsolatos rendelkezésénél feltűnik, hogy ott a megszövegezés szerint nem ‘Magyarország’-ot, hanem a „Szerződő Felt” kell értesíteni.<sup>56</sup> Habár nem az egyezményben, hanem annak *jegyzőkönyvében* rögzítették le, az osztrák kormány előtt nyitva állt a csatlakozás lehetősége, a csatlakozástól való tartózkodása esetére pedig lehetőséget biztosítottak számára a két ország kormányával való külön megegyezésre.<sup>57</sup> Ezzel kapcsolatban az *egyezmény* a ‘legnagyobb kedvezmény elvét’<sup>58</sup> is kimondja, mely szerint, ha az útvonal átmenő forgalmára „harmadik állammal” hasonló megállapodást kötne Csehszlovákia, az abban foglalt esetleg kedvezőbb feltételek automatikusan alkalmazandók a magyar viszonylatban.<sup>59</sup> Itt tehát az egyezmény egy kereskedelmi megállapodásokból kölcsönzött elvet alkalmaz, melyet csak távolról állítunk párhuzamba azzal, hogy a nemzetközi jogi szolgalmaknak gyakran gazdasági jellege van. A halászati jogok biztosítása erre a legjobb példa.<sup>60</sup>

---

a kötelezett oldaláról való megközelítése. Kovács Péter ‘aktív’ és ‘passzív’ szolgalmat különböztet meg, míg az előző igazgatási jogosítványt jelent egy másik államterületen, addig az utóbbi esetén az állam a saját területén valamit nem tehet meg. A csoportosítási szempont tehát nála is a jogosult és a kötelezett. Kovács Péter: *Nemzetközi közjog*. Budapest, Osiris, 2006. 207.

<sup>52</sup> *Egyezmény* 8. cikk 2.

<sup>53</sup> *Egyezmény* 8. cikk 1.

<sup>54</sup> VÁLI i. m. 155–156.

<sup>55</sup> *Egyezmény* 6. cikk 2.–3.

<sup>56</sup> *Egyezmény* 8. cikk 1.

<sup>57</sup> *Jegyzőkönyv* 3./

<sup>58</sup> Legnagyobb kedvezmény: olyan szerződésbe foglalt megállapodás, amelynek értelmében a kereskedelmi kapcsolatban levő országok megadnak egymásnak minden olyan kedvezményt, előnyt, amelyet már megadtak egy másik országnak.

<sup>59</sup> *Egyezmény* 12. cikk.

<sup>60</sup> Azzal például, hogy 1907-ben Japán halászati jogot szerzett az orosz parti vizeken az Ohotszki- és a Behring-tengeren, Oroszország lényegében gazdasági jogokat biztosított idegen állampolgárok részére. Nem érthetünk Nagy Károllyal egyet abban, hogy a halászati jogok csupán hasonlítanak a szolgalmakra, mivel úgy véljük, hibás a praedium dominans és a praedium serviens analógia alkalmazása a nemzetközi jogban. NAGY i. m. 159.

#### 4. Az 1947-es egyezmény mint nemzetközi szolgálat

Ámbár sem az egyezményben, sem pedig az előkészületei során nem találkozunk a 'szolgálat' kifejezéssel,<sup>61</sup> az egyezmény rendelkezik a szakirodalomban a nemzetközi jogi szolgálatokra kifejtett valamennyi jellegzetességgel. Elfogadjuk a Váli Ferenc által kifejtett nézetet, mely szerint *a nemzetközi jogi szolgálat az állam területi szuverenitásának*<sup>62</sup> *különös és lokalizált korlátozásaként* fogalmazható meg.<sup>63</sup> Az 1947-es egyezmény a területi szuverenitást korlátozza, hiszen csehszlovák területen magyar áthaladási jogot ad; ez a jog különös, mert kétoldalú egyezmény, azaz a par-

<sup>61</sup> Arra a tényre vonatkozóan, hogy a 'szolgálat' kifejezést a nemzetközi egyezmények rendszerint kerülnek, maga Váli Ferenc is egy angol szerző munkáját idézi: „Ami már most a »szolgálat« név gyakorlati elfogadását és használatát illeti, kétségtelen, hogy ennek a kifejezésnek a diplomáciai gyakorlatban rossz hangzása van. Míg az államférfiak és diplomaták sohasem fáradnak el saját államuk szuverenitását kidomborítani, a legtöbb állam diplomatája nem fogja népszerűségét kockára tenni azért, hogy államára valamely »szolgálat« kirovó nemzetközi okmányt aláírjon.” VÁLI i. m. 72.

<sup>62</sup> Ezzel kapcsolatban Váli Ferenc hangsúlyozza, hogy a szuverenitás a nemzetközi jog egyik legvitásabb fogalma (ld. newfoundland-i halászati ügy). A nemzetközi jogi (és nem alkotmányjogi!) szuverenitás fogalmát akként határozza meg, hogy az bármely állam szabad cselekvési köre, de csak addig, amíg valaminek a tevésétől az általános nemzetközi jog vagy külön egyezmény nem tiltja el. VÁLI i. m. 10., 12., 14., 24.

<sup>63</sup> Mi is elutasítjuk azt a nézetet, mely szerint a nemzetközi jogban szolgálatok nem léteznek. Erre a nézőpontra az a – véleményünk szerint is hibás – megközelítés vezet, hogy a nemzetközi jogban dologi jog nincsen (és ezzel együtt abszolút szerkezetű jogviszonyok sincsenek), hiszen a nemzetközi jog nem más, mint szerződések, azaz kötelmi jellegű jogviszonyok összessége. Véleményünk szerint a nemzetközi jogi 'dolgot' az államterület képezi, így ahhoz megfelelő 'ingatlanjog' is tartozik. Kovács Péter – a francia szakirodalom hatása alatt – a szolgálat dologi jellegét inkább a *belső*, nem pedig a nemzetközi jogban hangsúlyozza. Továbbá hivatkozik arra, hogy „aligha felel[nek] meg a szuverenitás elvének” az állami főhatalom gyakorlását igen mélyen érintő szolgálatok. Így a nemzetközi szolgálatok tagadása felé tendál az álláspontja. KOVÁCS i. m. 207. A Dinh-Daillier-Pellet-féle könyv hibája, hogy abban nem történik meg világosan a nemzetközi szolgálatok elhatárolása: „Ténylegesen csak akkor lehet szó szolgálatról, ha az állam a saját területén bizonyos hatáskörök egy másik államnak enged át, ha ezen túlmutat, úgy már megszállásról, cesszióról vagy protektorátusról van szó.” Nguyen QUOC DINH – Patrick DAILLIER – Alain PELLET – KOVÁCS Péter: *Nemzetközi közjog*. Budapest, Osiris, 2005. 239. Az újabb szakirodalomban Bokorné Szegő Hanna határozza meg a nemzetközi szolgálatot a legpontosabban: „A nemzetközi szolgálat lényege abban áll, hogy az állam területi felségjogának gyakorlását az államterület meghatározott részén különleges nemzetközi szabályok korlátozzák.” BOKORNÉ SZEGŐ i. m. 152. Egyetértünk Bruhács Jánossal is, különösen, mert a szolgálatok szerződéshez kötődő jellegét is kiemeli: „Lényeges az, hogy az ilyen szerződések területi hatályuk szempontjából korlátozottak legyenek, továbbá nem általános, hanem konkrét rendelkezést jelentenek.” BRUHÁCS i. m. 88. Malcolm N. Shaw fogalma kissé szétfolyik: „Szolgálatról akkor beszélünk, ha az egyik állam területe – egy másik állam területének javára – meghatározott korlátozás alá esik. Ezek a korlátozások in rem jogként, a területhez kötődve korlátozzák az érintett állam szuverenitását.” MALCOLM N. SHAW: *Nemzetközi jog*. Budapest, Osiris, 2001. 323. Kardos Gábor és Lattmann Tamás könyvében szinte elő sem kerül a nemzetközi szolgálat kérdése, arra csak nagyon röviden található utalás, és nem is az államterülettel, hanem a szuverenitással összefüggésben. E szerint az a lényege a nemzetközi szolgálatnak, hogy „az állam egy meghatározott területét egy másik állam egy meghatározott célra használja.” KARDOS GÁBOR – LATTMANN TAMÁS (szerk.): *Nemzetközi jog*. Budapest, ELTE Eötvös, 2010. 41. Ami tehát a nemzetközi szolgálat fogalmát illeti, megállapíthatjuk, hogy azt Váli Ferencnél tömörebben és lényegre törőbben ma sem tudjuk meghatározni.

tikuláris nemzetközi jog szabályozza; és lokalizált is, mert a tárgy a föld meghatározott pontján fekvő, valamivel több, mint 11 km hosszú útszakasz.<sup>64</sup>

Az egyezmény úgy jött létre és úgy szűnt meg, ahogy azt a szakirodalom 'előírja' a nemzetközi szolgálmatokk illetően. A szerzők gyakran hangsúlyozzák, hogy a nemzetközi szolgálmatok kialakulásának történeti háttere rendszerint az *államhatár-változás*, amikor is valamelyik érintett állam bizonyos, korábban már meglévő, ún. *szerzett jogait szerződésbe foglalják*.<sup>65</sup> A magyar-csehszlovák megállapodás szerződéssel jött létre, amely lényegében kizárólagos formája a nemzetközi szolgálmatok keletkezésének.<sup>66</sup> A megállapodást maga a szerződés szüntette meg, mivel abban a lejárat időpontja is rögzítve lett, még akkor is, ha hatályát további négy pójtjegyzőkönyv hosszabbította meg, mivel ezekben is konkrét lejárat időpontokat tűztek ki a felek.<sup>67</sup> A magyar-csehszlovák esetnek azonban fontos vonása, hogy ott a jogot *elvíleg* a párizsi békeszerződés biztosította Magyarországnak, a kétoldalú egyezmény lényegében csak a végrehajtás részleteit szabályozta.

Visszaautalunk a tanulmány mottójára, amikor kiemeljük néhány olyan elemét az 1947-es megállapodásnak, amelyek elgondolkodtatók lehetnek a szolgálmat mint nemzetközi jogintézmény vonatkozásában. A nemzetközi szolgálmat fogalmának lényegi eleme, hogy az mindig az állam területi szuverenitásának korlátozásával függ össze, ám emellett – nézetünk szerint – az állam *személyi szuverenitásának* korlátozása is megjelenik az általunk vizsgált egyezményben. Csehszlovákia a vámszervek kíséretéért *illetéket* fizettetett, így fel kell tennünk a kérdést, hogy a nemzetközi szolgálmat lehet-e, és ha lehet, egyáltalán milyen mértékben lehet *visszterhes*? Ha az illetéket az út használatáért kellett volna fizetni, az egyezményt egyáltalán lehetne-e szolgálmatnak tekinteni? E kételyekkel ráadásul éles ellentmondásban van, hogy az illetékfizetési kötelezettség a nemzetközi szolgálmat *adminisztratív* jellegét

<sup>64</sup> A területi korlátozás lehet *általános* is, az ilyen korlátozás azonban nem a partikuláris, hanem az általános nemzetközi jogon nyugszik. Az általános korlátozás nem feltétlenül konkrét területhez kötődik (azaz *nem lokalizált*, ilyen például a parti tengeren való szabad áthaladás joga), de vonatkozhat adott területre is (ekkor *lokalizált*, például a tengerszorosok esetében). Ld. VÁLI i. m. 23–24. A nemzetközi szolgálmatok természeté tehát jóval bonyolultabb, minthogy pusztán a határok merevségét, elválasztó jellegét oldja. Vö. NAGY i. m. 158.

<sup>65</sup> Vegyük észre a rokonságot a szerzett *halászati* jogok védelmével: például az Egyesült Államok függetlenségét elismerő 1783. évi párizsi békeszerződés értelmében az amerikai állampolgárok továbbra is halászhattak Anglia parti tengerében. Az általunk vizsgált egyezménynek viszont az az érdekessége, hogy abban épp a területvesztéséget szenvedett félnél marad a szerzett jogok érvényesítése.

<sup>66</sup> Váli Ferenc ezen kívül említi még az *elbirtoklás* útján való keletkezés lehetőségét is, de a nemzetközi gyakorlatból erre ő sem tudott példát hozni. VÁLI i. m. 162.

<sup>67</sup> Váli Ferenc szerint a nemzetközi szolgálmat *megszűnésének* a következők az esetei: a jogot elvíleg biztosító szerződést felmondják, így azzal együtt megszűnik az a szerződés is, amely szabályozza a végrehajtás részleteit; a megszűnést külön szerződés mondja ki; a szerződésben meghatározott idő letelik, vagy az abban meghatározott esemény bekövetkezik; a jogosult lemond róla; a jogosult a kérdéses területre a szuverenitását kiterjeszti; a kötelezett 'clausula rebus sic stantibus'-ra hivatkozik. VÁLI i. m. 162–164. A háború nem szünteti meg a szolgálmat, mivel csak az azt követő békeszerződés állítja fel az új határokat. Uo. 160.

csak aláhúzza.<sup>68</sup> Noha az in patiendo típusú szolgálalmak közé soroltuk be az 1947-es egyezményt, ismét kiemeljük annak *faciendo* elemét, azaz Csehszlovákiának az út karbantartására irányuló, tevőleges kötelezettségét. Érdekes problémát vet fel ez a kötelezettség, ha átgondoljuk a szolgálalmak inkább tűrésre, nem-tevésre irányuló természetét. Mindazonáltal nem vitatjuk azt, hogy mindig a fő kötelezettség a meghatározó a besorolásban, tehát semmiképpen sem kívánunk új kategóriát alkotni a tipizálásban.

A tanulmány tárgyával már csak tágabb összefüggésben van, hogy általában *hiányoljuk* a régi és a hatályos *magyar* egyezmények bemutatását, vagy legalább az azokra történő utalást az összefoglaló jellegű magyar szakirodalomban.<sup>69</sup> Nemzetközi jogi oktatásuk is főleg a multilaterális, 'külföldi' joganyaghoz kötődik, így nem biztos, hogy helyesek a súlypontjai. Lényeges tehát számunkra, hogy a hatályos és a régi államközi egyezményeink minél nagyobb számban és mihamarabb megjelenjenek a szakirodalomban, hiszen az ezekkel kapcsolatban felmerülő problémák egy-egy jogintézmény hazai formálása szempontjából rendkívül fontosak. A jelen tanulmánynak is ez volt a célja.

<sup>68</sup> Váli Ferenc kifejezésével élve (VÁLI i. m. 153–155.) a nemzetközi szolgálat *hatósági* jellegére gondolunk itt, hiszen a nemzetközi szolgálat az egyik vagy mindkét állam hatóságait rendszerint külön feladatokkal terheli.

<sup>69</sup> Nagy Károly könyve a nemzetközi szolgálalmak kapcsán mindössze a Csata–Losonc vasútvonal esetét (1923), illetve az osztrák vonatok áthaladásával kapcsolatos megállapodásokat (1930 és 1980) említi meg. NAGY i. m. 158. Kovács Péter is csak három magyar (illetve részben magyar) példára tér ki; az egyik, hogy az Osztrák-Magyar Monarchia hadiflottája ellenőrizte Montenegró parti vizeit; a másik, hogy az Egyesült Államok az 1990-es évek közepétől 2004-ig használhatta a taszári katonai bázist; a harmadik, hogy a trianoni békeszerződés értelmében Magyarország részére Fiumében szabad kikötői jogokat és jugoszláv területen áthaladást kellett biztosítani. KOVÁCS i. m. 207–208. Bruhács János példaként szintén az osztrák vasúti szolgálmat hozza, emellett azonban kitér a Mörbisch-Siegenderf összekötőút használatáról szóló megállapodásra. BRUHÁCS i. m. 89. Bokorné Szegő Hanna csak a két magyar–osztrák vasúti egyezményt hivatkozza. BOKORNÉ SZEGŐ i. m. 152.