

A nemzetközi légitözlekedés védelme



Ernszt Ildikó

PhD dolgozat

Pécsi Tudományegyetem

Állam- és Jogtudományi Kar

Doktori Iskola

Konzulens: Prof. Dr. Bruhács János egyetemi tanár

2007.

Tartalomjegyzék

1.A repülő szőnyeg, a sugárhajtású repülőgép és az emberi természet esete – minden út szeptember 11- hez vezet.....	8
1.1.A világ 2001. szeptember 11. előtt.....	9
1.2.És azután.....	10
2.A légi közlekedés nemzetközi porondjának szereplői.....	13
2.1.Az állam.....	13
2.2.ICAO, a légi közlekedés szabályozásának motorja – Élő bizonyíték arra, hogy az államok igenis képesek az együttműködésre, ha akarnak.....	14
2.3.Az ENSZ Közgyűlése és a Biztonsági Tanács.....	17
2.4.Az IATA, a légitársaságok klubja	18
2.5.Az IFALPA, a pilóták nemzetközi „egyesülete”	20
2.6.A légitársaságok.....	21
2.7.Repülőterek.....	22
2.8.Az utasok	23
3.Terrorizmus a levegőben.....	24
3.1.A légi terrorizmus, mint a terrorizmus egyik ága.....	24
4.Multilaterális nemzetközi egyezmények.....	26
4.1.Az ICAO égisze alatt.....	26
4.1.1.Amivel minden elkezdődött: az 1944. évi chicagói egyezmény	27
4.1.2.Tokiói Egyezmény (1963.)	31
4.1.2.1.Az út Tokióig.....	31
4.1.2.2.Tokió, 1963. „A légi jogászok megtesznek minden tőlük telhetőt, ami lehetséges. A lehetetlenre majd később térnek rá”	33
4.1.2.3.„Nem egy légügyi egyezmény feladata a büntetőjogban évszázadok óta létező joghatósági konfliktusok feloldása”	34
4.1.2.4.Fő szabályból szubszidiárius? Perszonalitás kontra territorialitás.....	35
4.1.2.5.Egy zavaros és kikezdhető konstrukció... ..	36
4.1.2.6.Amiről már nem szól a fáma...- hiányosságok.....	38
4.1.2.7.Mit tehet a légijármű parancsnoka? Aránytalanul nagy figyelem a jogköre meghatározásánál?.....	40
4.1.2.8.„A légikalózkodás-formula”	41
4.1.2.9.Milyen leckét tanít nekünk a tokiói egyezmény? Mit is kellett volna tenni?.....	43
4.1.3.„Új színfolt” a palettán: a repülőgép eltérítés.....	45
4.1.4.„A stewardessek épp most öltöztek át a kubai egyenruhájukba!” - A gépeltérítések „földrajzi” irányai, típusai.....	46
4.1.4.1.„A politikai menedék típusú” repülőgép eltérítés	46
4.1.4.2.„Elmeháborodott által elkövetett” – második kategória.....	48
4.1.4.3.„Légi banditizmus” – gépeltérítés pénzért.....	49
4.1.4.4.„Terrorista jellegű” gépeltérítések.....	50
4.1.5.Hi, Jack! Kezeket fel! Ez itt egy gépeltérítés!.....	52
4.1.6.A válasz a légi kalózkodás aktivitására: Hágai Egyezmény (1970.).....	53

4.1.6.1.Ki követ el gépeltérítést? - Ésszerűtlen korlátozások?.....	54
4.1.6.2.A büntető joghatóság.....	55
4.1.6.3.„Aut dedere”.....	57
4.1.6.4.„Másodlagos kötelezettségek” az ügy szolgálatában.....	57
4.1.6.5.Milyen tanulságok vonhatók le? Mik a hiányosságok?.....	59
4.1.7.Montreali egyezmény (1971.): Hága tükröképe?.....	61
4.1.8.A Tokiói, Hágai, Montreali egyezmények végrehajtása: Hol maradtak a speciális „szankciók”?	63
4.1.9.Egy hiányzó láncszem: a Montreali Kiegészítő Jegyzőkönyv (1988.).....	66
4.1.10.A KAL 007 gép tragédiája – Mekkora árat kell fizetni egy jegyzőkönyvért?.....	69
4.1.10.1.Indokolhatja-e az állam légtérben gyakorolt szuverenitása a „betolakodó gép” lelövését?	72
4.1.10.2.Milyen sorsra jutottak a légteret sértő légi járművek EDDIG? - Leszűrhető-e egy általános gyakorlat az esetekből?.....	73
4.1.10.3.A KAL 007-es ügy: érvek – ellenérvek.....	77
4.1.10.4.Montreali jegyzőkönyv – alias a chicagói egyezmény 3bis. cikke (1984.).....	78
4.1.10.5.Megsemmisíthető-e jogszerűen civil utasszállító?.....	80
4.1.10.6.A német Alkotmánybíróság döntése.....	84
4.2.Az ENSZ égisze alatt.....	85
4.2.1.A Tűszeszedés Elleni New-York-i Egyezmény (1979.).....	85
4.2.1.1.Szerződés biztosítékból – bűncselekmény.....	85
4.2.1.2.Nehézségek a Tűszegyezmény tervezete szövegezésekor.....	86
4.2.1.3.Az egyezmény eredményei.....	89
4.2.1.4.A tűsz tárgyalások taktikája	92
4.2.2.A Lockerbie-incidens – A Biztonsági Tanács, a Nemzetközi Bíróság és az államok diplomáciai lépései	94
4.2.2.1.Az államok kezdeti diplomáciai lépései	94
4.2.2.2.„Ez sem enged, az sem hagyja”	96
4.2.2.3.A Biztonsági Tanácsi határozatok és a Nemzetközi Bíróság eljárása.....	97
4.2.2.4.A kompromisszum: tárgyalás Hollandiában - skót jog alapján.....	100
4.2.2.5.Kártérítés az áldozatok hozzátartozóinak: „tisztas kártalanítás” vagy vérdíj?.....	104
4.2.2.6.Az ICAO nyolc pontos akcióterve.....	107
4.2.2.7.A Lockerbie-re adott szerződéses válasz: A Plasztik Robbanószerke megjelöléséről, azok felderítése céljából kötött Montreali egyezmény (1991).....	108
4.2.3.Újabb folt az „egyezményes” védőemvön: A robbantásos terrorizmus visszaszorításáról szóló nemzetközi egyezmény (1997.).....	110
4.3.Európai Egyezmény a Terrorizmus Visszaszorításáról (1977.)	113
4.4.Kételyek a Bonni Deklaráció körül.....	115
4.4.1.Alkalmazható-e deklaráció jogszerűen?	115
4.4.2.Kötelező dokumentum vagy politikai, erkölcsi szándéknyilatkozat?.....	117
5.Bilaterális megállapodások.....	119
6.A nemzetközi jog általános szabályai.....	121
6.1.Léteznek-e nemzetközi szokásjogi szabályok a repülés területén?.....	121
6.2.Ius cogens a nemzetközi légitözlekedés védelmében.....	122

7.A nemzetközi szervezetek válasza.....	123
7.1.A Biztonsági Tanács.....	123
7.1.1.Az ENSZ Biztonsági Tanácsa tevékenységének csoportosítása a nemzetközi repülés jogellenes cselekmények elleni védelme során.....	123
7.1.1.1.,„A terrorizmus jelenti az egyik legsúlyosabb veszélyt a nemzetközi békére és biztonságra” - A terrorizmust „általánosságban” elítélő határozatok.....	124
7.1.1.2.A repülés biztonságának megszügyén.....	126
7.1.1.3.Légiközlekedéssel kapcsolatos esetek, melyek megmozgatták a Biztonsági Tanácsot....	127
7.1.1.4.Az egyetlen - 1970-ből... ..	127
7.2.Az ENSZ Közgyűlése.....	128
7.2.1.Az 1970-es évektől a XXI. századig.....	128
7.2.1.1.A terrorizmust elítélő határozatok.....	128
7.2.1.2.Repülés közbiztonságát érintő közgyűlési határozatok.....	130
7.3.Az ICAO	131
7.3.1.A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet tevékenységének spektruma a légiközlekedés védelme terén.....	131
7.3.2.,„ICAO Repülésbiztonsági Akcióterv”	133
7.3.3.Biztonsági auditok az ICAO égisze alatt.....	135
7.3.4.Az utazási okmányok biztonságosabbá tétele.....	137
7.3.4.1.,„Egy személy – egy útleveél koncepció”.....	138
7.3.4.2.,„MRTD”.....	139
7.3.4.3.Biometrikus azonosítók	140
8.Emberi jogok c. repülésvédelem.....	145
8.1.Milyen hatással bír az emberi jogokra a terrorizmus?.....	145
8.2.,„Vigyázz szemetek az emberi jogokra vessétek!” (A Biztonsági Tanács és a Közgyűlés).....	146
8.3.Adatvédelem, de milyen standard alapján?.....	147
8.3.1.Adatok a mecsetből?.....	147
8.3.2.,„PNR ügy”: USA vs. EU.....	148
8.3.2.1.Repülés- és Közlekedésvédelmi Törvény (2001., USA)	148
8.3.2.2.Az adatvédelem, vagy annak csírái: az Emberi Jogok Egyetemes Nyilatkozatától az EU direktívájáig.....	149
8.3.2.3.A kompromisszum?.....	150
8.4.Faji alapon történő megkülönböztetés	153
8.4.1.A „poszt-szeptember 11” effektus: „Molly néni és a terroristák”.....	153
8.4.2.Dasrath, Cureg, Bayaa, Chowdhury, Sader – a kormányzat által is osztott, támogatott hisztéria gyalogáldozatai?.....	155
8.4.3.Nemcsak súlyosan sérti az emberi jogokat, hatástalan is.....	158
8.5.Megalázó bánásmód a repülőtereken és a fedélzeten	159
9.Az Amerikai Egyesült Államok, az Európai Unió és Magyarország „alaplépései” a repülés biztonságának megteremtése terén.....	161
9.1.Az Európai Unió.....	161
9.1.1.Az EU rendeletek a repülés biztonságáról.....	161
9.1.2.Új biztonsági előírások az uniós repülőtereken.....	164
9.2.Az Amerikai Egyesült Államok.....	165

9.2.1.A kezdetekben.....	165
9.2.2.Az USA törvényhozása 2001. szeptember 11-ét követően.....	167
.....	167
9.2.2.1.„Légiközlekedés-védelmi és Rendszerstabilizáló Törvény" (2001.).....	167
9.2.2.2.„Repülés- és Közlekedésvédelmi Törvény" (2001.).....	168
9.2.2.3.„Nemzetbiztonsági Törvény" (2002.).....	169
9.3.Magyarország és a repülés védelme.....	170
9.3.1. A légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény.....	170
9.3.2.104/2004. (IV. 27.) Korm. rendelet a polgári légi közlekedés védelmének szabályairól és a Légiközlekedés Védelmi Bizottság jogköréről, feladatairól és működésének rendjéről.....	171
9.3.3.Légiközlekedés biztonsága elleni jogellenes cselekmények - mint bűncselekmények és szabálysértések.....	173
10.És ami nélkül nem érek semmit az egyezmények, a törvények... ..	174
11.Utószó.....	175
12.Mellékletek.....	177
I.Nemzetközi- és belföldi személy- és teherforgalom alakulása, üzleti eredmények	177
II. Az ICAO tagállamai.....	179
III. Az 1944. évi chicagói egyezmény függelékei.....	180
IV.Légügyi egyezmények státusza (összegezve és egyes államokra lebontva).....	181
V. A túszejtők tipológiája.....	185
VI.A Lockerbie ügy legfontosabb eseményeinek időrendi vázlata.....	188
VII.Magyarország által kötött, a légiközlekedés védelmére vonatkozó rendelkezéseket is tartalmazó, kétoldalú légiközlekedési megállapodásokat kihirdető jogszabályok.....	190
VIII. A nemzetközi repülés védelmével kapcsolatos Biztonsági Tanácsi határozatok	192
IX.A repülés védelméhez kapcsolódó ENSZ Közgyűlési határozatok.....	194
X.A terrorizmus elleni küzdelem során az emberi jogok tiszteletben tartására felszólító ENSZ Közgyűlési határozatok.....	198
XI.Az ENSZ Közgyűlése keretében elfogadott határozatok, nemzetközi egyezményeket előkészítő határozatok és deklarációk.....	199
XII.Az Európai Unió államok repüléssel kapcsolatos biztonsági költségeinek finanszírozási modelljei	200
XIII. Az USA részére az utasokról kiadandó adatok.....	201
13.IRODALOMJEGYZÉK.....	203

Ábrák jegyzéke

1. ábra: Leonardo da Vinci emberi erővel működő „repülő szerkezete” az 1485 körüli időszakból, Forrás: http://www.flyingmachines.org/davi.html	8
2. ábra: Szállított utasok összesen, (milliárd fő), Forrás: ICAO Journal, 2006. September-October, No. 5, 20. o.....	11
3. ábra: „Repült utaskilométerek” összesen (milliárd km), Forrás: ICAO Journal, 2006. September- October, No. 5, 20. o.....	11
4. ábra: A globális utasforgalom trendje 1998-2005 (utaskm) Forrás: ICAO Journal, 2006. September- October, No. 5, 23. o.....	11
5. ábra: Az ICAO standardok születésének fázisai, Forrás: http://www.icao.int/icao/en/anb/images/overview.jpg	15
6. ábra: A felrobbant PanAm 103 járat roncsai Forrás: http://archives.cnn.com/2002/US/05/28/libya.lockerbie.settlement/	94
7. ábra: Camp Zeist, a Lockerbie ügy tárgyalásának helyszíne Forrás: http://hjem.get2net.dk/safsaf/contact.html	102
8. ábra: Légiközlekedés-védelmi Audit Szekció(Aviation Security Audit Section (ASA) felépítése In: http://www.icao.int/cgi/goto_m_atb.pl?icao/en/atb/asa/Structure.htm	135
9. ábra: Az ICAO auditok szintjei, http://www.icao.int/cgi/goto_m_atb.pl?icao/en/atb/asa/AuditScope.htm	136
10. ábra: Az auditok eljárása, http://www.icao.int/cgi/goto_m_atb.pl?icao/en/atb/asa/Process.htm	137
11. ábra: Az európai repülésbiztonság finanszírozása, centralizált és decentralizált modell, Study "European Civil Aviation Security Financing", Aviation Security Framework, September 2004, In: Air Transport Portal of the European Commission, http://ec.europa.eu/transport/air_portal/security/studies/index_en.htm	200

Táblázatok

1. táblázat: A repülésipar bevételének változása, Forrás: http://iata.org/pressroom/facts_figures/fact_sheets/	12
2. táblázat: Az egyes biometrikus azonosítók összehasonlítása, In:HUOPIO, Simo: Biometric Identification, „Authorization and Access Control in Open Network Environment, http://www.tml.tkk.fi/Opinnot/Tik-110.501/1998/papers/12biometric/biometric.htm#ch4	142
3. táblázat: Személy- és teherforgalom alakulása (Forrás: ICAO Journal, September /November 2006, vol. 61., 10. o.).....	177
4. táblázat: Forgalom növekedése régióként, 2004-2005 (%) (Forrás: ICAO Journal, September /November 2006, Vol. 61., 11. o.).....	177
5. táblázat: Üzleti eredmények, 1996-2005 (Forrás: ICAO Journal, September /November 2006, Vol. 61. 15. o.).....	178
6. táblázat: ICAO tagállamok (Forrás: ICAO Journal, Vol 61, November/December 2006, 4. o.).....	179

1. A repülő szőnyeg, a sugárhajtású repülőgép és az emberi természet esete – minden út szeptember 11-hez vezet...

„A repülés maga a bizonyíték arra, hogy ha adva van az akarat, el tudjuk érni még a lehetetlent is.”

(Eddie Rickenbacker)¹

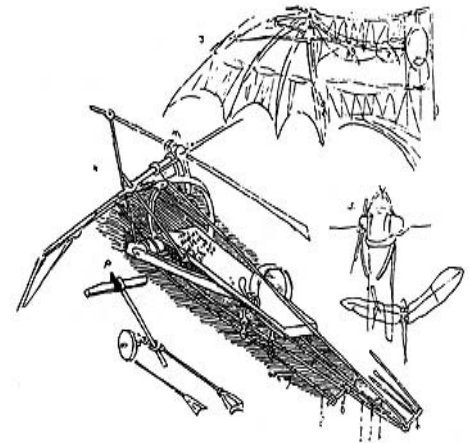
Ami korábban csak a madarak és az istenek privilégiuma volt, az mára mindennapos eseménnyé vált az ember számára is. A repülés motívuma nem csak az ősi szent iratokban² jelenik meg, de mesék³, mondák⁴ gyakori kísérője is egyben. A számos repülő szerkezet repülésre való alkalmatlansága csak a 18. században törik meg az első ballonok felbocsátásával. A 19-20. század már elképesztő, rohamléptékű fejlődésre csodálkozhat rá.

És mivel sajnálatos módon az emberi természet nem élt meg a fentihez hasonlatos fejlődést, ugyanaz történt meg a repüléssel, mint az élet bármely területével: a bűnözés szinte azonnal itt is felütötte a fejét, ami viszont tartotta az ütemet a technikai előrelépésekkel...

Csak 80 nappal a Montgolfier fivérek első sikeres próbálkozása után, 1783. augusztusában Charles francia fizikus egy hidrogénnel töltött léggömböt bocsátott a levegőbe. A léggömb csaknem 25 kilométeres út megtétele után a párizsi Mars mezején ért földet. Amint Gonesse falu felett haladt át, és előbukkant az alacsony felhők közül, a riadt nép - „aki még sohasem látott ahhoz hasonlatos égi szörnyet -, kapával, kaszával, vasvillával támadta meg. Miután sikeresen „hatástalanították”, egy lófarkra kötötték a léggömb maradványait, és addig vonszolták, amíg írmagja sem maradt. Ez volt az első, dokumentált repülés elleni erőszak.⁵

Fél évvel később, Jean-Pierre Blanchard - aki a korában nagy hírnevet szerzett magának aviatikusként, - éppen első repülésére készülődött, amikor a báméskodó tömeg hátsó soraiból előverekedte magát egy fiatalember, beugrott a léggömb kosarába, és arra kényszerítette Blanchard-ot, hogy vigye őt magával. Hogy hatásosabb legyen a kérése, egy kardot „lengetett” a kezében. A kísérlete kudarcba fulladt, mert a „pilóta” földi segítői hatástalanították, és átadták a király gárdistáinak.⁶

A kezdeti, elszigetelt erőszakos cselekmények az 1960-as, '70-es évekre addig soha nem látott



1. ábra: Leonardo da Vinci emberi erővel működő „repülő szerkezete” az 1485 körüli időszakból, Forrás:

<http://www.flyingmachines.org/davi.html>

1 RICKENBACKER, Eddie, In: STRANTZ, N. J.: From Technology to Teamwork: Aviation Security Reform Since PanAm Flight 103 In: Albany Journal of Science and Technology 1993/3. 249. o.

2 Ókori Egyiptom, Gilgames eposz, Biblia

3 Az Ezeregyéjszaka arab világában a főhóst gyakran repíti szőnyeg egy szempillantás alatt vágyai helyszínére.

4 Ikarosz története még a nagyravágyást szimbolizálja, aki túl közel repült a naphoz, így viasszal ragasztott szárnyai megolvadtak, ami a vesztét okozta.

5 MOYS Péter: Légiközlekedési Jog, Hungarocontrol, Repülésoktatási Központ, Légiforgalmi és Repülőterei Igazgatóság, 2001., Budapest 143. o.

6 Csak azért nem tekinthető tette a történelem első „gépeltérítésének”, mert ebben az időszakban még irányíthatatlanok voltak a léggömbök, a szél döntött az útirányról. uo. 143. o.

mértékben elszaporodtak – aktív cselekvésre készítve az egyes államokat és a repülésben érdekelt feleket. A gépeltérítések mellett megjelentek mind a repülőtereken, mind a gépek fedélzetén elkövetett robbantások, a túsdrámák, melyek szenvedő alanyai a gépeken utazók voltak. Már nem csak elszigetelt, egyéni akciók borzolták a kedélyeket, hanem összehangolt, pontosan megszervezett terrorcselekmények. A terrorizmus atyjai, agytrösztjei is felfedezték maguknak a légitözlekedést, ami kitűnő célpont – és egyben eszköz céljaik eléréséhez.

Az igazi áttörést, választóvonalat a légitözlekedés közbiztonságának terén is a 2001. szeptember 11-én történt tragédia hozta, csakúgy, mint a terrorizmus esetében általában. A szakértők egy új kor nyitányát emlegetik a légitözlekedésben, tehát van egy világ szeptember 11. *előtt* és egy másik *azután*.

1.1. A világ 2001. szeptember 11. előtt...

“A gyűlölet és a tehetetlenség halálos koktélt eredményez.”
(Paul Stephen Dempsey)⁷

Szeptember 11-e óta átértékelődött kissé az, hogy mit is jelent a krízis fogalma a repülés iparában. Addig krízis volt az, ha késtek a gépek, ha hosszú sorok kígyóztak a check-in pultoknál. Az Amerikai Egyesült Államok Kongresszusa azt követelte a kormánytól, hogy sürgősen tegyen valamit – minél többen, minél gördülékenyebben repüljenek!⁸ Ma már visszatekintve nevetségesnek tűnnek az akkori problémák.

Szeptember 11. előtt a repülésipar zászlajára tűzött jelszavak a “minél több utast” és a “minél kisebb költségek” voltak. Minél több utas, minél több csomag, minél több gép, amelyek olyan gyorsan követik egymást a futópályán, amennyire ez csak fizikailag lehetséges. Mit is törődik egy ilyen iparág az olyan mellékes, költségeket növelő, lassító, amúgy is felesleges fogalmakkal, mint a repülés biztonsága, az ellenőrzés? A repülőgépek műszaki biztonságát ugyan mindvégig nagyon komolyan vették, ami meg is hozta a kívánt eredményt, fokozatosan csökkent a műszaki hiba miatti repülőgép szerencsétlenségek száma. Ezzel ellentétben a repülés biztonságát veszélyeztető jogellenes emberi beavatkozások lehetőségével nem foglalkoztak, a szakemberek mostohagyermeké maradt mindvégig, hiszen nem illett bele az előbb ismertetett célok arzenáljába.⁹

Ezzel párhuzamosan megdöbbentő tanulmányok láttak napvilágot az USA-ban végzett, repülőterek biztonságát ellenőrző tesztek lesújtó eredményeiről.

Az amerikai álom a fellegekben is tovább élt. Az USA lett a világ első társadalma, ahol mindenki repül. A repülés az 1980-as évek Amerikájában már nem csak a tehetős polgárok kiváltsága. “A középosztály tagjai és egyszerű munkás emberek vakációzni repülnek Disney Land-be vagy csak rokonlátogatóba. egész családok repülnek: a totyogó kisgyerek ugyanolyan megszokott látvány lett a járatokon, mint az aktatáskás üzletember.”¹⁰ A légitársaságok jövőről alkotott elképzeléseiben a következő

7 DEMPSEY, Paul Stephen: Aviation Security: the Role of Law in the War Against Terrorism, Columbia Journal of Transnational Law, 41, 2003, Vol. 2:427 657. o.

8 EASTERBROOK, Gregg : The All-Too-Friendly Skies – Security As An Afterthought, In: ed. James F. Hoge, Gideon Rose: How Did this Happen? Terrorism and the New War, Public Affairs, New York, 2001. 163. o.

9 Az amerikai Kiwi Airlines korábbi vezetője, Robert Iverson megfogalmazása szerint: „A légitársaságok magánvállalkozások, melyek nem sokat törődnek a közjával, ha profitról van szó.” In: uo. 164. o.

10 uo. 165. o.

lépést az jelentette, hogy bevezetik a rövid, 200-300 mérföldes távolságokra repülő járatokat, és minél több utast próbálnak a közutakról a levegőbe csábítani. A cél persze ennek a tömegnek a minél jobb kiszolgálása lett. Az eredménye az lett, hogy annyian dolgoztak a repülőtereken, hogy a biztonsági személyzet képtelen volt már az arcok memorizálására. Ha valaki határozottan közlekedett, mindezt egyenruhában – ki merete volna feltartóztatni, vagy akár csak a személyazonosságát firtatni?¹¹ A biztonsági személyzet tagjai között nagy volt a fluktuáció,¹² rosszul fizették őket,¹³ és összesen egy napos oktatásban részesültek.

A gépesítés betört a gyorsaság és a költségtakarékosság jegyében, a légitársaságok elkezdtek az elektronikus jegyek értékesítését, sok helyen a „check-in” folyamatát is gépek végezték, úgy, hogy egyetlen emberi lény sem pillantott az utasra.¹⁴ Szeptember 11-re az egész amerikai légitömeg védtelenül állt egy esetleges támadás előtt, és meglehetősen könnyű prédának bizonyult. A terrorizmus soha nem látott mértékben tört be a fellegek közé.

A sebezhetőséget már szeptember 11. előtt érzékelték a szakemberek: veszélyes lyukak tátongtak a repülés biztonság védő ernyőjén. Számos jelentés látott napvilágot az Egyesült Államokban, ami összegezte a fontosabb repülőtereken végzett kísérletek eredményeit – az eredmények lesújtóak, kiábrándítóak voltak.¹⁵ Szeptember 11-én eldőrdült a startpisztoly, és egy új kor kezdődött.

1.2. És azután...

„Azok, akik nem emlékeznek a múltra,
arra vannak kárhóztatva, hogy megismételjék azt.”
(George Santayana)¹⁶

Az események olyan speciális jegyeket hordoztak, melyekre eddig még nem volt példa. Polgári légi járműveket a történelemben először fegyverek gyanánt használtak több ezer ember halálát okozva. Ezt még “megkoronázta” “a rendkívül komplikált haditerv. És bárminemű figyelmeztetés, vagy a tárgyalásokhoz fűződő érdekek teljes hiánya.”¹⁷

11 Minderre kitűnő példa Frank Abagnale-é, akinek az életéről Oscar-díjas mozifilmet is forgattak. Az amerikai PanAm légitársaság pilótájának adta ki magát, mindez senkinek nem tűnt fel...

12 A biztonsági személyzet tagjai átlagban 3 hónapot töltöttek el ebben a munkakörben. Uo.: 168. o.

13 Az USA-ban külső cégekkel biztosítják a biztonsági személyzetet, így természetesen mindig a legolcsóbb ajánlat nyert, igen kedvezőtlen hatással a biztonságra. Uo. 165. o.

14 A United Airlines egészen odáig merészkedett, hogy a check-in teljes mértékű automatizálása során a terrorveszély kivédése érdekében feltették az utasoknak a következő kérdést: „Adott-e át Önnek számára ismeretlen személy csomagot azzal a kéréssel, hogy vigye fel a gép fedélzetére?” Finoman fogalmazva is nagyfokú naivitás azt gondolni, hogy egyetlen terrorista is az „IGEN” választ fogja bejelölni. Uo. 166. o.

15 1998-99-ben a Közlekedési Minisztérium (Department of Transport, DoT) főellenőre nyolc jelentősebb repülőteret ellenőrzését rendelte el. Az ügynököknek az volt a feladata, hogy titokban jussanak be szigorúan őrzött területekre. 173 kísérletből 117 esetben sikeresen hajtották végre a feladatot, mintegy 68%-os siker-rátával. Megállapították, hogy a repülőtéri alkalmazottak nem teljesítették a biztonsággal kapcsolatos kötelezettségeiket. Az USA Legfőbb Állami Számvevőszéke által végzett hasonló kísérletek ugyanezekre a következtetésekre jutottak: a legsúlyosabb hiányosságokat a poggyászokat ellenőrző alkalmazottak, az alacsony bérek és a magas fluktuáció okozzák. Sokat mondó tény, hogy a szeptember 11-én eltérített gépek közül kettő az American Airlines légitársaság tulajdona volt, amit ugyanazon év augusztusában biztonsági hiányosságok miatt 99.000 USD büntetéssel sújtottak. Lásd: MURRAY, MarkHegland, Corine, Freedberg Jr, Sydney J.: The Sky War, National Journal, 9/15/2001, Vol. 33, Issue 37, 2848. o.

16 <http://pages.prodigy.net/jmiller.cb/pr01.html>

17 Rob Oxworthy beszéde az ACAC (Arab Polgári Repülési Konferencia) konferencián,

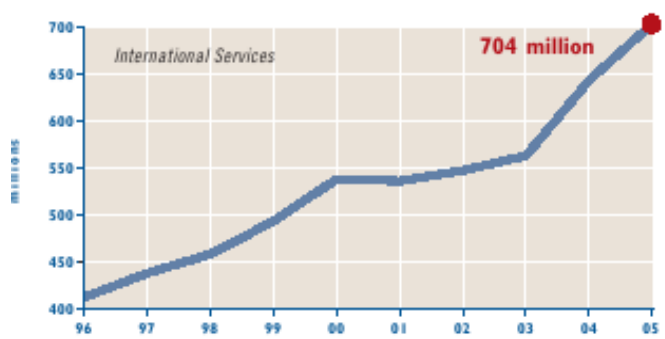
Egyértelmű, hogy nem a polgári repülés a terrorizmus valódi célpontja. A terroristák egyszerűen logikus gondolatmenettel kiválasztják a megfelelő helyet és időpontot. Egy civil légitársaság elpusztítása az utasokkal együtt ideális a céljaik eléréséhez: csak maga a gép több száz millió dollárt ér. Egy ellene intézett támadás a főcímekben szerepel a világ

összes rádió és televízió adásában – netalán még a műsort is megszakítják a “kedvéért” -, a hűvös áhított publicitás tehát biztosított. Az egész planéta megdöbben a sokktól, és retteg – vajon hol csap le legközelebb a terrorizmus ökle, melyik lesz a következő járat... Azt is hozzá kell tennünk, hogy a repüléssel kapcsolatos jogellenes cselekmények száma sokkal elenyészőbb, mint a gazdasági hatásai, valamint a folyamatosan ott lebegő veszély, hogy bárki, aki a repülést választja, áldozattá válhat.¹⁸

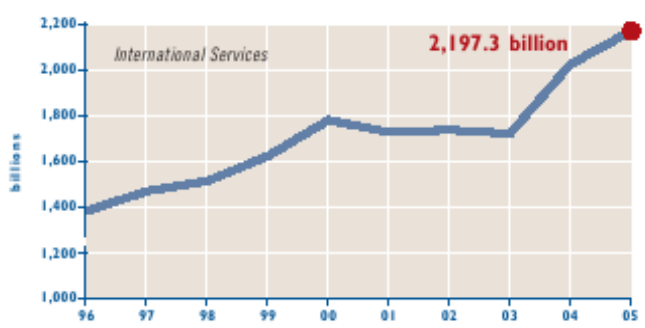
Minden túlzás nélkül állíthatjuk, a terrorista cselekmények rendkívül súlyos következményekkel jártak nemcsak a repülésbiztonság terén, de a világgazdaság, a repülőterek, légitársaságok, a repülőjegy árak jövőjével kapcsolatban is.

Az ábrák egyértelműen igazolják a 2001. szeptember 11-i események repülésiparra gyakorolt hatását – mind a szállított utasok, a „repült utaskilométerek” számában, mind pedig a szállított teheráru és posta arányaiban is erőteljes visszaesés tapasztalható a 2001. év végén, ami az addigi fokozatos növekedést szakította meg. Majd lassú növekedésnek lehetünk tanúi, ami csak 2003-ban indul erőteljesebb fellendülésnek. Az ábrák a légiutasok számának, a repült utaskilométerek mennyiségének változását érzékeltetik. A harmadik grafikon a közlekedés trendjét mutatja be, ezen jól látható, hogy milyen irányban érzékelhető eltérés az 1996-2005. időszak összesített átlagától a repült utaskilométerekre vetítve.¹⁹

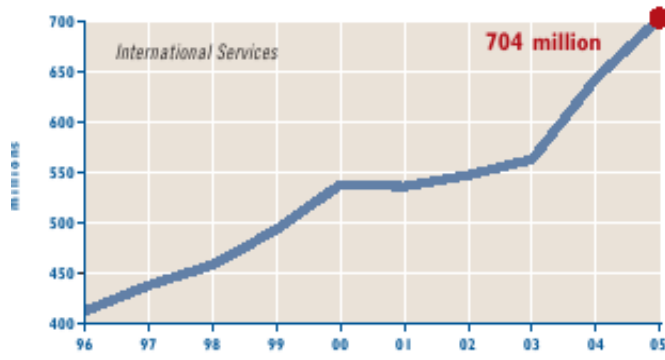
A világ ismét ráébredt: ha van egy gyenge szem a láncban, akkor az egész lánc gyenge: egy



2. ábra: Szállított utasok összesen, (milliárd fő), Forrás: ICAO Journal, 2006. September-October, No. 5, 20. o.



3. ábra: „Repült utaskilométerek” összesen (milliárd km), Forrás: ICAO Journal, 2006. September-October, No. 5, 20. o.



4. ábra: A globális utasforgalom trendje 1998-2005 (utaskm) Forrás: ICAO Journal, 2006. September-October, No. 5, 23. o.

icao.int/goto_m_atb/avseconf2002/index.html

18 GHOBRIAL, Atef and IRVIN, Wes A.: Combating Air Terrorism: Some Implications to the Aviation Industry, Journal of Air Transportation, Vol. 9. No. 3, 2004 68. o.

19 A 2004-2005. évekre vonatkozó belföldi és nemzetközi személy- és teherforgalom alakulását, a forgalom régiókénti növekedését, valamint az 1996-2005. közötti üzleti eredmények változását l. az I. számú mellékletben

korábbi CIA elemző szavait idézve: "Ez az, ami szinte ordít: van valamiféle közös sebezhetőség... Hacsak nem tesziünk valamit, azok is maradunk."²⁰

Dolgozatomban azt tűztem ki cél gyanánt, hogy áttekintem a repülés biztonságával kapcsolatos nemzetközi jogi eszközöket. A légi közlekedés egyes szereplőinek érdekeinek elemzése után a légi terrorizmus egyes fajait tekintem át. Majd a légi közlekedéssel kapcsolatos bűncselekményekkel szembeni fellépés egyik eszközét, a nemzetközi egyezményeket vázolom fel, rámutatva arra, hogy milyen hibákat, hiányosságokat hordoznak magukban. A nemzetközi egyezmények után a Biztonsági Tanács, Közgyűlés, az ICAO legfontosabb lépései következnek. Érdekes kérdés, hogy a nemzetközi jog általános szabályai léteznek-e ezen a területen. A biztonsági intézkedések számos emberi jogi kérdést vetnek fel: az adatvédelem, a magánszféra, a diszkrimináció tilalma tiszteletben tartása tekintetében. A nemzetközi eszközök elemzése után az Egyesült Államok, az Európai Unió, valamint hazánk jogi válaszlépései következnek.

System-wide global commercial aviation	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006F
REVENUES, US\$ billion	329	308	306	322	379	413	450
Passenger	256	239	238	249	294	325	359
Cargo	40	39	38	40	47	50	54
Traffic volume growth%							
Passenger	9.6	-2.9	0.1	1.5	13.9	7.3	6.5
Cargo	9.2	-6.3	6.1	4.3	11.9	2.7	5.5
World economic growth%	4.7	1.6	1.7	2.6	4.1	3.6	3.9
Yield growth%	-1.8	-2.5	-2.4	2.7	3.9	3.1	2.6
Yield growth, inflation/ex rate adjusted%	-3.0	-2.6	-4.6	-4.9	-2.6	-1.3	-0.3
EXPENSES, US\$ billion	318	319	311	323	376	409	441
Fuel	46	43	40	44	61	91	115
% of operating expenses	14	13	13	14	16	22	26
Crude oil price, Brent, US\$/barrel	28.8	24.7	25.1	28.8	38.3	54.5	68.0
Jet fuel price, US\$/barrel	36.7	30.5	29.1	34.7	49.7	71.0	84.0
Gallons used/100 Tonne Km Performed	11.3	11.8	11.3	11.0	10.6	10.4	10.2
Non-Fuel	272	276	271	279	314	318	326
Cents per Available Tonne Kilometre	37.9	38.5	37.8	38.2	38.9	37.2	36.1
% change	-2.9	1.7	-1.7	1.1	1.9	-4.4	-3.0
% change, adjusted for ex rate	-0.9	4.4	-2.4	-4.3	-1.9	-5.6	-3.5
Break-even weight load factor, %	61.5	63.9	62.9	63.3	63.9	63.8	63.3
Weight load factor achieved, %	61.9	59.4	60.8	61.0	62.5	62.5	62.8
OPERATING PROFIT, US\$ billion	10.7	-11.8	-4.9	-1.5	3.3	4.3	9.8
% margin	3.3	-3.8	-1.6	-0.5	0.9	1.0	2.2
NET PROFIT, US\$ billion	3.7	-13.0	-11.3	-7.6	-5.6	-3.2	-1.7
% margin	1.1	-4.2	-3.7	-2.3	-1.5	-0.8	-0.4

1. táblázat: A repülésipar bevételének változása, Forrás: http://iata.org/pressroom/facts_figures/fact_sheets/

Végezetül a repülésbiztonság jövőjének felrajzolására teszek kísérletet, arra, hogy áttekintsük, mi jelenti napjainkban a legnagyobb veszélyt arra, aki repülőgépre ül.

20 MURRAY, FREEDBERG és SYDNEY 2848. o., 2p, 2bw

2. A légi közlekedés nemzetközi porondjának szereplői

„Összegyűlni – a kezdet. Összetartani – fejlődés.
Együtt dolgozni – maga a siker.”
(Henry Ford)²¹

2.1. Az állam

Az állam és annak gazdasága életképtelen a jól felépített infrastrukturális háttér nélkül. A repülés napjainkban elengedhetetlen eleme ennek a háttérnek, ami mozgásban tartja az egész nemzetgazdaságot. Bár a közlekedésből származó GDP bevétel csupán egy kis része az egésznek, de ez teszi lehetővé a nagyobb hányad létrejöttét.²² Az államok rendkívül súlyos gazdasági károkat szenvedtek el a terrortámadások hatására, ijesztő méreteket öltött a gazdasági krízis...

Emellett az államnak alapvető kötelezettsége a megfelelő jogi háttér biztosítása, a nemzetközi szerződések megkötése, valamint az állampolgárok biztonságának a garantálása, ennek a keretében a terrorizmus ellen a „kesztyű felvétele” és a harc megvívása. Azonban az állam speciális sajátosságai miatt számos esetben a „rákfenéje”, a hátramoszdítója a terrorizmus elleni harcnak.²³

Sok esetben éppen az állam egyik szükségszerű eleme, a szuverenitása háttérben kell keresnünk a terrorcselekmények okait. Gyakran az államhatalommal elégedetlen, azzal szemben álló csoportok követnek el terrorcselekményeket, a politikai status quo-val való elégedetlenségük okán. A szuverenitás mindemellett kiaknázzható különösen a nem demokratikus államokban, és olyan politikákat is támogathatnak, amelyek egyértelmű elutasítást nyernek mind az országon belül, mind más államok által.

Másodszor az állam meg is tudja akadályozni ellenállásával az antiterrorista válaszlépések hatékonyságát. Egyértelmű, hogy kizárólag a közös, egységes fellépés hozhat bárminemű eredményt a terror elleni harcban, enélkül feleslegesek és értelmetlenek az erőfeszítések. Így az államok egy kis csoportja is megakadályozhat minden eredményt azáltal, hogy nem csatlakozik egyezményekhez, és megtagadják az együttműködést a végtelenségig ragaszkodva szuverenitásukhoz. Ezáltal búvóhelyet biztosítanak terroristáknak, ahol biztonságban elrejtőzhetnek az őket üldöző államok büntetőhatalma elől.

Harmadrészt nem feledkezhetünk meg az államok szuverenitása egy másik oldaláról sem. Mivel az állam egyik elemi feladata a területén a stabilitás, biztonság, rend fenntartása, és keményen fel is lép az ezt veszélyeztető cselekmények ellen, hajlamos ki is használni az ebből fakadó lehetőségeket. Az államok szívesen használják ki propagandájukat a terrorizmus elleni harcot arra, hogy erősítsék a polgárok bizalmát az állam hatalmában, és annak bizonyítására, hogy ellenőrzés alatt tartják a helyzetet. Nem egyedi eset, hogy előnyt kovácsolnak maguknak ebből úgy, hogy növelik a polgárok feletti ellenőrzést a megfigyelések, szabadságjogok korlátozásával²⁴ „mindent a biztonságért” jelszó alatt.

21 http://www.brainyquote.com/quotes/authors/h/henry_ford.html

22 Az Egyesült Államokban a közlekedésből a GDP bevétel kb. 15-20 %-a származik, a gazdaságnak ez a negyede-ötöde teszi lehetővé a maradék rész létrejöttét. In: DEMPSEY, 654. o.

23 HARDING, Christopher: The Concept of Terrorism and Responses to Global Terrorism: Coming to Terms with the Empty Sky, In: September 11, 2001: A Turning Point in International and Domestic Law? ed. Thérèse O' Donnell, 2005, Transnational Publishers, 174-177. o.

24 lásd részletesebben a 8. pontban

2.2. ICAO²⁵, a légi közlekedés szabályozásának motorja – Élő bizonyíték arra, hogy az államok igenis képesek az együttműködésre, ha akarnak...

Az egyik legfontosabb szereplő a repülés nemzetközi porondján a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet.²⁶ A légi közlekedés magas szintű *szakértelmet*, emellett *egységes szabályokat* követel meg a képesítésre, repülési szabályokra, biztonságra vonatkozóan. A chicagói egyezmény²⁷ 37. cikkében a szerződő államok kötelezettséget vállalnak az együttműködésre. A koordináció céljából az 1944. évi chicagói egyezmény²⁸ hozza létre az ENSZ keretében működő szakosított intézményt,²⁹ amely a légi közlekedés lelke és motorja, a szabályozás központi intézménye. Rendelkezik mindazzal a szakismerettel és tudással, amit egy ilyen speciális, nagy szakértelmet igénylő terület megkövetel.

Az ICAO *célkitűzéseit* - melyek összetett képet mutatnak, - a 44. cikk sorolja fel. A polgári repülés biztonságos és rendszeres fejlődésének biztosítása mellett - ami magába foglalja a légijármű tervezés és üzemeltetés, a légi útvonalak, repülőterek és repülési berendezések fejlesztésére vonatkozó területeket, - feladata a légi közlekedés iránti igény „kielégítése”, a gazdaságosság követelményének szem előtt tartása, valamint a repülés biztonságának elősegítése. Mindezen célokat az államok közötti megkülönböztetés nélkül kell biztosítani. Az ICAO-t tehát felruházták a *nemzetközi polgári repülés számos technikai aspektusa* szabályozási kötelezettségével. *Standardokat* határoz meg a légi járművek lajstromozására, légi alkalmassági bizonyítványainak kiadására, nemzetközi működtetési elvekre, kommunikációs eszközökre vonatkozóan.³⁰ Ennek a keretében Szabványokat és Ajánlott Gyakorlatokat³¹ fogad el, melyek a chicagói egyezmény függelékeiként³² jelennek meg,³³ melyek nélkül az egész légi közlekedés „teljes káoszba zuhanna.”³⁴

Az államok kötelezettséget vállalnak az együttműködésre, a saját eljárásaikat kötelesek ezekkel a standardokkal összehangolni. Azonban ha az érintett *állam nem tudja, vagy nem kívánja bevezetni* az adott szabályt, erről a módosítás elfogadásától számított hatvan napon belül értesíti az ICAO Tanácsát, és a formanyomtatványban arról is nyilatkoznia kell, hogy várhatóan meddig áll fenn a bejelentett eltérés.³⁵

25 International Civil Aviation Organization, (Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet), a továbbiakban: ICAO

26 Az ICAO tagállamainak felsorolását I. a II. számú mellékletben

27 A Nemzetközi Polgári Repülésről Szóló 1944. évi Chicagói Egyezmény 37. cikke, Magyarországon kihirdetve: 1971. évi 25. törvényerejű rendelettel

28 Uo. 43. cikk

29 Az az állam, amelyik csatlakozik a chicagói egyezményhez, automatikusan az ICAO tagjává is lesz. In: TEUCHTERT, Wilfried, GÜNTHER, Klaus-Dieter, és DAMM, Günther: Luftrecht, Staatsverlag der DDR, Berlin, 1987. 57. o.

30 A chicagói egyezmény 37. cikke a)-k) pontokban sorolja fel mindazokat a kérdésköröket, amelyekben az ICAO teremt egységes szabályokat a standardok kidolgozásával: pl. a távközlési rendszerek, repülési segédeszközök, földi jelzések, repülési szabályok és repülésirányítási eljárások, hajózó és műszaki személyzet vizsgáztatása, légi járművek légi-alkalmassága, meteorológiai tájékoztatás gyűjtése és cseréje, az útinaplók, repülési térképek, vám- és belépési eljárások, valamint a veszélybe került légi járművek és a balesetek kivizsgálása tekintetében, de bármely olyan, egyéb kérdésben is, ami a repülés biztonságával, rendszerességével és ésszerűsítésével kapcsolatban felmerült.

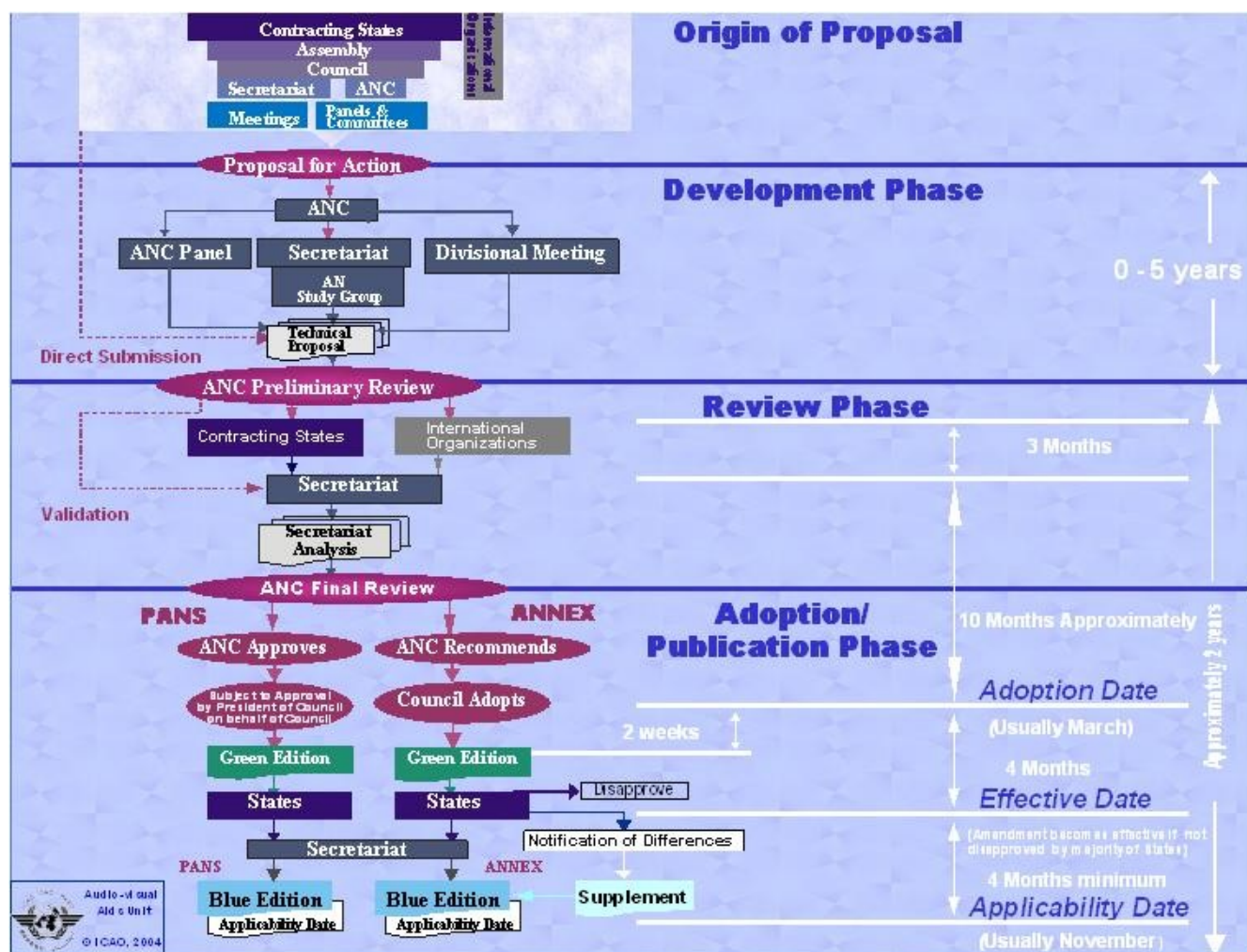
31 A szakirodalomban ezek a szabványok „SARPS” (International Standards and Recommended Practices) néven jelennek meg.

32 Ezen mellékletek végrehajtási szabályait az ún. Technikai Instrukciók határozzák meg. (Technical Instructions)

33 A függelékek felsorolását I. a III. számú mellékletben

34 SOCHOR, Eugene: From the DC-3 to Hypersonic Flight: ICAO in a Changing Environment, In: Journal of Air Law and Commerce, 1989/1990. Vol. 55. 409. o.

35 chicagói egyezmény 38. cikk Ilyen esetekben az ICAO Tanácsa haladéktalanul közli a többi tagállammal a nemzetközi szabvány és az érintett állam gyakorlata közötti eltérést. De a szerződő államok maguk is kötelesek az eltéréseket



5. ábra: Az ICAO standardok születésének fázisai, Forrás: <http://www.icao.int/icao/en/anb/imag/overview.jpg>

A mellékletekben megfogalmazottak ezzel szemben tényleg csak „ajánlottak”, ha egy állam eltér tőlük, erről nem is kell értesítenie az ICAO-t. Mindezek mellett kibocsáthat ún. „Léginavigációs Szolgáltatásokra Vonatkozó Eljárásokat”³⁶, valamint „Regionális Kiegészítő Eljárásokat”.³⁷

Az ICAO egy „kvázi jogalkotó” hatalommal bíró nemzetközi szervezetként működik, emellett „kvázi bíróságként” is emlegetik. Ugyanis abban az esetben, ha a szerződő felek között vita merül fel az egyezmény és annak mellékletei értelmezése, alkalmazása tekintetében, „a vitás kérdést az abban érintett bármelyik állam kérésére a Tanács dönti el.”³⁸

Az ICAO szervezete *Közgyűlésből, Tanácsból, Titkárságból, és egyéb olyan szervekből* épül fel, amelyek szükségessé válhatnak.

közzétenni az ICAO 15. számú Annexe értelmében a légiforgalmi hatóság által, az állam nevében kiadott ún. Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványokban. in: MOYS: 102. o.

36 Ún. „PANS” (Procedures for Air Navigation Services)

37 Ún. „SUPPS” (Supplementary Procedures), <http://www.icao.org/cgi/goto.pl?icao/en/pub/memo.htm>

38 Chicagói egyezmény 84. cikk: A Tanács határozata ellen fellebbezésre van lehetőség a vitában érdekelt többi féllel való megegyezés alapján vagy eseti választott bírósághoz, vagy a Nemzetközi Bírósághoz.

A *Közgyűlés*³⁹ az ICAO „parlamentáris” szerve, ahol valamennyi tagállam képviselteti magát. Legalább három évente ülésezik, gyűlést a tanács hívja össze. Feladatai közé tartozik a Tanács tagjainak megválasztása, annak jelentéseinek vizsgálata, valamint a Szervezet költségvetésének az elfogadása. Dönthet minden olyan ügyben, amelyet nem utaltak kifejezetten a Tanács hatáskörébe.

A *Tanács* 33 tagból áll, akiket a Közgyűlés választ meg. A Tanácsnak kötelező és fakultatív feladatai is vannak. A *kötelező feladatok körét* a chicagói egyezmény 54. cikke sorolja fel: évente jelentést tesz a Közgyűlésnek, végrehajtja annak utasításait, meghatározza a Repülési- és a Légiszállítási Bizottság feladatait, adatokat gyűjt, vizsgál, és tesz közzé a repülés fejlődéséről, nemzetközi légi járatok fenntartásáról. Jelenti a tagállamoknak azt, ha megsértették a szerződést vagy nem tartották be, illetve nem követik a Szervezet által megalkotott, a Tanács által - a Szervezet nevében - jóváhagyott standardokat, mindezt akkor jelenti a Közgyűlésnek is, ha a szerződő állam nem tesz kellő intézkedést ésszerű időn belül. Jogkörébe tartozik a fent részletezett nemzetközi szabványok és eljárások elfogadása, ezekről valamennyi szerződő államot értesít.

A *fakultatív feladatokhoz* tartozik regionális vagy egyéb alapon légiszállítási bizottság létrehozatala, nemzetközi jelentőségű kérdésekben a légi közlekedés vagy a repülés bármely területén vizsgálatot folytathat, melynek eredményéről beszámolhat a szerződő államoknak. A nemzetközi légi közlekedés szervezetével és működésével kapcsolatos bármely kérdést tanulmányozhat, és a szerződő államok kérésére kivizsgálhat minden olyan helyzetet, amely a nemzetközi repülés fejlesztése szempontjából elkerülhető akadályokat rejt magában.⁴⁰ Számos, állandó munkaszerv segíti a Tanács munkáját bizottságok formájában.⁴¹

A *Titkárság* a legfőbb végrehajtó szerv. Különböző adminisztratív és szervezési feladatokat lát el, amivel a Tanács és a Közgyűlés munkáját segíti, a szerződő államok által szolgáltatott, repülésre vonatkozó adatokat gyűjti, valamint kapcsolatot tart egyéb nemzetközi szervezetekkel.⁴² Az ICAO dokumentumok kiadása, terjesztése, szétosztása, az ügyviteli feladatok ellátása szintén a Titkárság „vállán nyugszik.” Élén a Főtitkár áll, akit a Tanács nevez ki. Őt Iroda⁴³ működik a szervezetében, emellett hat Körzeti Iroda⁴⁴ nyújt segítséget az adott körzet államainak az ún. Körzeti Tervek megvalósításában.

Annak ellenére, hogy az *ICAO jogi lehetőségei meglehetősen korlátozottak* a repülés

39 Állandó munkaszervei: Repülési Főbizottság, Légiszállítási Bizottság, Jogi Bizottság, Pénzügyi-, Közös Finanszírozási Bizottság, Jogellenes Beavatkozás Elleni Bizottság, Személyzeti Bizottság, valamint a Technikai Együttműködési Bizottság. In: MOYS: 115. o.

40 chicagói egyezmény 55. cikk

41 Állandó munkaszervei: Repülési Főbizottság, Légiszállítási Bizottság, Jogi Bizottság, Pénzügyi, Közös Finanszírozási Bizottság, Jogellenes Beavatkozás Elleni Bizottság, Személyzeti Bizottság, valamint a Technikai Együttműködési Bizottság. In: MOYS: 115. o.

42 Kapcsolatot tart az ENSZ egyéb szakosított intézményeivel, valamint kormányközi szervezetekkel is. Az együttműködés munkamegállapodások alapján történik, ami az információk, adatok, dokumentumok cseréjére, közös munkacsoportok kialakítására, értekezletekre, állásfoglalásokra terjed ki. Kapcsolatban áll többek között az alábbi „szervezetekkel”: FAO, UNESCO, Világbank, WHO, ECAC, EUROCONTROL, ESA, INTERPOL, JAA. In: MOLNÁR, Eszter: A légtér használatának nemzetközi jogi kérdései. Rendőrtisztai Főiskola, Rendvédelmi füzetek, 1999/18. Budapest, 22. o.

43 Repülési, Légiszállítási, Jogi, Műszaki Segítségnyújtási és Adminisztratív Iroda működik a keretében.

44 A nyolc körzeti Iroda a következő a kódjával együtt: Az ICAO Körzetek Központi Irodája (Regional Affairs Office) Montrealban székel (Montreal ICAO HQ), az Európai és Észak-Atlanti Iroda (EUR/NAT) Párizs székhellyel, Észak-Amerika, Közép-Amerika és Karib-tengeri térség (NACC) Mexikóváros székhellyel, Dél-Amerika (SAM) Lima székhellyel, Ázsia és a Csendes-óceáni térség (PAC) Bangkok székhellyel, Közel-Kelet és Észak-Afrika (MID) Kairó székhellyel, valamint Nyugat- és Közép-Afrika (WACAF) Dakar, végezetül pedig Kelet- és Dél-Afrika Nairobi székhellyel működik. In: MOYS: 111. o.

közbiztonsága ellen irányuló jogellenes cselekményekkel szemben, mégis számottevő a szerepe ebben a harcban. Egyrészt azokban az országokban, ahol az ilyen jellegű cselekményekkel szembeni védekezés meglehetősen gyerekcipőben jár, mindenképpen kiemelkedően fontos szerephez jutnak a fent említett 17. annexben részletezett légitözlekedés-védelmi követelmények, amelyek mintegy minimális követelményeket támasztanak valamennyi állammal szemben. Egyértelmű, hogy ezen „szabványok” által megkövetelt biztonsági szint nem elegendő világunkban, ahol a terrorista fenyegetettség mindennapos, folyamatos része életünknek.

2002 júniusa előtt nem rendelkezett az ICAO azzal a joggal, hogy ellenőrizze a szabványok betartását. Ekkor azonban a Közgyűlés felhatalmazta az „USAP”, azaz az „Univerzális Biztonsági Audit Program” végrehajtásával.⁴⁵

Valamennyi, chicagói egyezményben részes fél tagja az ICAO-nak, így olyan államok is, amelyek a terrorizmust támogató országok listáján szerepelnek. Semmit nem tud tenni az ICAO az olyan államokkal szemben, amelyek anyagi támogatást, kiképző bázist, menedéket biztosítanak terroristáknak, sőt a terrorizmus ellen kidolgozott stratégiákat, kézikönyveket is meg kell küldeni az ilyen államoknak is.

Számos, a későbbiekben ismertetésre kerülő, a repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdésére irányuló, esetenként terrorizmus ellenes egyezmények megalkotása, elfogadása szintén az ICAO keretén belül történt.

Az ICAO – amint azt a későbbi elemzések is igazolni fogják, – egy *siker*es nemzetközi szervezet. Egy szakosított intézményhez képest szokatlan sikerrel adaptálódott, *alkalmazkodott* ahhoz a mind *technikai, mind gazdasági, politikai értelemben rendkívül gyorsan változó környezethez*, amellyel együtt élt, mozgott. *„Az ICAO tapasztalatai azt mutatják, hogy egy nemzetközi szervezet alapokmánya is lehet olyan fejlődőképes, mint egy nemzeti alkotmány. Ez a fejlődés – történjen akár nemzeti, akár nemzetközi keretek között – feltételez egyfajta intézményi érettséget, aminek viszont alapeleme egy széles konszenzus az adott alkotmányos rendszer alapvető céljai és funkciói tekintetében. Kiépítve, megteremtve ezt a konszenzust, az ICAO egy olyan magas szintű intézményi stabilitást ért el, ami képessé tette olyan jogi szabályok oly módon történő megalkotására és alkalmazására, ami elősegítette a szervezet hosszútávú céljainak megvalósulását.”*⁴⁶

Mindez történt annak ellenére – folytatja Buergenthal -, hogy az ICAO elkerüli a formális jogi megoldásokat, hiszen ezek lehet, hogy egyes államoknak elfogadhatatlanok lennének politikai és gazdasági okokból. Ez az említett intézményi stabilitás a szerződő felek részéről megnyilvánuló bizalomban gyökerezik. Olyan jogi rendszert sikerült kiépítenie, ami nem kényszerít, inkább bátorít a kompromisszumokra - zseniális módon épített ki és tartott fenn egy speciális jogi rendet.⁴⁷

2.3. Az ENSZ Közgyűlése és a Biztonsági Tanács

Az ENSZ Közgyűlése és a Biztonsági Tanács szintén szerephez jut speciális esetekben a légi közlekedés biztonsága tekintetében. Mind a két fő szerv bocsátott ki határozatokat vagy konkrét esetek kapcsán (a Biztonsági Tanács az ENSZ Alapokmánya 51. cikke az egyéni vagy kollektív önvédelem jogát

45 részletesebben l. a 7.3.3. pontban

46 BUERGENTHAL, Thomas: Law-Making in the International Civil Aviation Organization, Syracuse University Press, New-York, 1969.L 229. o.

47 uo. 229-230. o.

biztosítja)⁴⁸, vagy általánosságban olyan esetekben, amikor elengedhetlenné vált a nemzetközi közösség figyelmének felkeltése olyan, elszaporodott cselekmények kapcsán, melyek veszélyeztethetik a nemzetközi békét és biztonságot.⁴⁹

Számos esetben születtek határozatok a témában, de ezek politikai jelentősége jóval nagyobb, mint a jogi kötelező erejük. Emellett „kifulladás” meglehetősen általános megfogalmazású, szövegezésű határozatok elfogadásában.

Arról sem szabad elfeledkeznünk, hogy ezen a speciális szaktudást igénylő területen működik már egy szakosított intézmény, az ICAO, amely rendelkezik a szükséges szakértelemmel. Nem lenne „elegáns, ha e két szerv megkísérelne kisajátítani magának egy olyan speciális területet, ami ennek a szakosított intézménynek a kompetenciájába tartozik – legalábbis mindaddig, amíg ez a szervezet ki nem nyilvánítja, hogy alkalmatlan vagy nem hajlandó az érdemi cselekvésre.”⁵⁰

2.4. Az IATA, a légitársaságok klubja

Az IATA⁵¹ második alkalommal 1945-ben Havannában jött létre.⁵² Székhelye Genf és Montreal, emellett a világ több nagyvárosában is rendelkezik helyi irodákkal. Olyan magánjogi nemzetközi szervezet, amelynek tagjai a világ legfontosabb légitársaságai függetlenül attól, hogy magán- vagy állami kézben vannak. A szervezet aktív tagja olyan légitársaság lehet, amely nemzetközi útvonalakon menetrendszerű járatokat üzemeltet. Az IATA a díjak, tarifák megállapítása mellett számos egyéb területen is tevékenykedett.⁵³

A szervezet legfőbb szerve az *Éves Általános Közgyűlés (Annual General Assembly)*, ami megválasztja az elnökét, a *Végrehajtó* és az *Állandó Bizottság* tagjait, valamint elfogadja a költségvetést. A *feladatai* közé tartozik a magas színvonalú szolgáltatás nyújtása, „utas- centrikusság”, költséghatékony és környezetbarát szabványok kidolgozása, a légi fuvarozás számára kulcsfontosságú kérdések megoldása, valamint a repülőterek és a légiforgalmi irányítás közötti kapcsolat tökéletesítése.⁵⁴

Az IATA két fő pilléren nyugszik: a *Trade Association* az egyik – technikai, jogi és gazdasági kérdésekkel foglalkozik -, a másik tartó elem pedig a *Tariff Coordination*, aminek díjak, tarifák

48 „A jelen Alapokmány egyetlen rendelkezése sem érinti az Egyesült Nemzetek valamelyik tagja ellen irányuló fegyveres támadás esetében az egyéni vagy kollektív önvédelem természetes jogát mindaddig, amíg a Biztonsági Tanács a nemzetközi béke és biztonság fenntartására szükséges rendszabályokat meg nem tette.”

49 Részletesebben l. a 7.1. és a 7.2. pontokban

50 McWHINNEY1, Edward Q.C., *Aerial Piracy and International Terrorism, The Illegal Diversion of Aircraft and International Law*, 2nd revised edition, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht/Boston/Lancaster, 1987. 20. o.

51 Nemzetközi Légifuvarozók Szövetsége

52 Első ízben 1919-ben hozták létre „International Air Traffic Association” névvel, ennek a szervezetnek a jogutódja a ma működő IATA.

53 Pl. az dolgozta ki a veszélyes anyagok biztonságos légiszállításáról szóló 18. Annex szakanyagát, egyéb szakmai útmutató anyagot, dokumentumot készített: pl. a légitársaságoknak ajánlott Safety Management System, de vannak „bizalmas” kiadványai a repülés védelem témában is (szigorúan légitársaságok részére).

54 MOYS 137. o.

meghatározása a feladata.⁵⁵ Alapvető tevékenységi körét négy állandó bizottság segíti.⁵⁶

A fentiek mellett kiemelkedő szerep jut a speciális *konferenciáknak*, melyek közül a legfontosabb szerephez a Forgalmi Konferencia (Traffic Conference) jut.⁵⁷ Határozatokat alkot, melyekben tarifákat, viteldíjakat, egyéb díjakat határoznak meg, valamint különféle szabályokat a légitársaságok szolgáltatásainak tekintetében. Az összes megállapodást egyhangú szavazással hozzák. Ez azt jelenti, hogy valamennyi légitársaságnak vétőjogot biztosítanak függetlenül méretétől, jelentőségétől, vagy attól az államtól, amelyben működik.⁵⁸

Az ICAO és az IATA egymástól függetlenül működnek ugyan, de ugyanannak a mechanizmusnak a részei, egymás tevékenységének kiegészítői. Az IATA – ellentétben az ICAO–val – egy magánjogi szervezet, de közös bennük, hogy ugyanolyan korlátozottak a lehetőségei a szankciók tekintetében.

A *repülés biztonságával összefüggésben* légitársaságok közötti információ cserét valósít meg és bizonyos kutatásokat kezdeményez. Sajátos eszközeit alkalmazta akkor, amikor pszichológiai és gazdasági nyomást⁵⁹ gyakorolt az olyan államok légitársaságai, melyek támogatták a terrorizmust.

Jelenleg az IATA *prioritásai* között szerepelnek a biztonsági kérdések is. 2002-ben az IATA 58. évi általános gyűlésén (Annual General Meeting) elfogadtak egy határozatot, melyben felszólítják az államokat arra, hogy biztosítsanak hatékony, légitársaságokra vonatkozó biztonsági programokat, melyek összhangban vannak az ICAO 17. függelékével, valamint az IATA biztonsági standardjai⁶⁰ által megkívánt követelményekkel.⁶¹

Az IATA keretében működik egy biztonsági csoport is, mely 10 tagból áll, évente kétszer ülésezik, rámutatva az aktuális biztonsági problémákra.⁶² A 2001-es eseményeket követően ezen túl megalakították a „Globális Repülésbiztonsági Akciócsoportot” (Global Aviation Security Action Group

55 A Trade Association-ben (Kereskedelmi Szövetség) aktív és társult tagok egyaránt részt vehetnek, míg a Tariff Coordination (Tarifák Összehangolásával Foglalkozó Szervezet) részesei csak aktív tagok lehetnek. Az aktív tagok azok a légitársaságok, melyek nemzetközi légi járatokat üzemeltetnek, míg a társult tagok kizárólag belföldieket működtetnek. In: MOYS: 137. o.

56 Forgalmi, Pénzügyi, Műszaki és Árufuvarozási Bizottság irányítja tevékenységét.

57 A Forgalmi Konferencia mellett Eljárási, Tarifaegyeztető és Utaskiszolgálási Konferencia működik.

58 „Sokszor a külső szemlélőnek az az érzése támad, hogy az IATA mintegy kartellként működik, és a jól jövedelmező útvonalak tekintetében sokkal magasabb díjakat állapít meg, mint amit a költségkalkulációk igazolnának”. McWHINNEY 24. o.

59 Ez magában foglalta a tagságból való kizárással való fenyegetést, de a Forgalmi Konferencia által alkalmazott bonyodalmas tarifa és díj meghatározási eljárást is, ami meglehetősen kedvezőtlen tarifákat eredményezhetett az ilyen állam vonatkozásában.

60 Az IATA által megkövetelt gyakorlatot az ún. SEMS (Security Management Systems) tartalmazza. Valamennyi légitársaságnak az ebben megfogalmazottak jelentik a minimum standardot. Az általános biztonság politikát írja elő, valamint azt, hogy azt egy szervezet általános üzletmenetének az integráns részévé emeli. In: http://www.iata.org/whatwedo/safety_security/security_issues/index.htm

61 Arra ösztönzik az államokat, hogy működjenek együtt a légi közlekedési iparral a hatékony biztonsági intézkedések kidolgozása érdekében – az utasok, a légiszállítás zavartalanságának biztosításával párhuzamosan -, melyek nemzetközi szintű koordinációjára szólít fel. Hangsúlyozzák, az ebből fakadó költségek az állam felelősségének a részét képezik a polgárai védelmének kötelezettségéből fakadóan. In: Final Resolutions, 58th IATA Annual General Meeting, Resolution on Security, In: http://www.iata.org/whatwedo/safety_security/security_issues/index.htm

62 A tagjai légitársaságok biztonsági szolgálatának vezetői. Jelenleg az Air Canada, Air France, British Airways, a Lufthansa, a FedEx, a Korean Air Lines, a QANTAS Airways, a South African Airways, a TACA International és a United Airlines biztonsági szolgálatainak vezetői töltik be a tisztet 2005 júliusától 2007 júliusáig. Uo.

GASAG) is, mely a világszerte tevékenykedő repülésipari szervezetek fóruma.⁶³ A biztonsági kérdésekre vonatkozó közös álláspontjukat a GASAG tanulmányokban teszik közzé.⁶⁴

Az IATA *napirendjén jelenleg* is szerepel a globális szinten egységes biztonsági követelmények szükségessége, a veszélyek feltérképezése és kezelése, a hordozható légvédelmi rendszerekkel elkövetett támadásokkal szembeni fellépés,⁶⁵ a teheráru biztonsága, az utasok és a kézipoggyász ellenőrzése, valamint az utazás minél egyszerűbbé tétele.

Összegzésként azonban megállapítható, hogy részben hasonló jelenségnek lehetünk tanúi, mint amit a Biztonsági Tanács és a Közgyűlés tekintetében tapasztalhattunk. Egyértelmű, hogy az IATA vezető tisztségviselői elutasítják a repülés biztonságát fenyegető valamennyi jogellenes cselekményt, és az egyik oldalon sokkal határozottabb lépésekre szánták el magukat a 2001. szeptember 11-i eseményeket követően, azonban:

- Egyrészt (önös gazdasági érdekből) – nem lépnek fel „keményen” az olyan államokkal szemben, amelyek támogatást nyújtanak a terrorcselekményeket elkövető csoportoknak, személyeknek, illetve államoknak. (Általában ezek a légitársaságok állami kézben vannak, és nagy potenciált képviselnek.)
- Másrészt nem kívánnak túlterjeszkedni saját kompetenciájukon, és a saját területükre korlátozzák aktivitásukat: ami a tarifák, díjak meghatározását jelenti.⁶⁶

2.5. Az IFALPA, a pilóták nemzetközi „egyesülete”

Az IFALPA⁶⁷ szerte a világban pilóták ezreit tömöríti – nemzeti szervezeteik segítségével. A légi közlekedés biztonsága tekintetében a pilóták közössége volt az a csoport, ami leginkább hallatta a hangját, a legaktívabban részt vett az egyes tárgyalásokon, és saját akciót is kezdeményezett.

Aktivitásuk érthető, hiszen ők azok, akik minden egyes munkanapjukon gépre ülnek, és ott a leginkább ki vannak téve a gépeltérítők, terroristák akcióinak. Az IFALPA tagjai, akik minden egyes nap ki vannak

63 Tagjai: IATA, Airline Regional Associations, International Air Carriers Association (IACA), Airports Council International (ACI), International Federation of Airline Pilots Associations (IFALPA), International Transport Workers Federation (ITF), Airbus, továbbá a Boeing és az International Civil Aviation Organisation (ICAO) megfigyelői, „szakértői” státuszban. In: iata.org

64 A legutóbbi, 2005 májusában kiadott tanulmányukban ismételten hangsúlyozzák az állam felelősségét a biztonság megteremtése finanszírozásában, sürgetik a standardok globális harmonizálását, az alkalmazottak ismétlődő, háttérben történő ellenőrzését, az új technológiák gyors bevezetését – különös tekintettel a biometrikus azonosításra -, a veszélyek felmérését. Véleményük szerint a veszélyeket még a földön kell megelőzni, így nem hívei a légimarsallok alkalmazásának, azonban ha az állam mégis kötelezővé teszi, neki kell gondoskodnia az alapos képzésről, és az ezzel járó költségeket is neki kell állnia. Meg kell erősíteni a pilótafülke ajtaját, és megfigyelő berendezéssel ellátni, hogy a pilóta figyelemmel tudja kísérni az utastérben történeteket. Nem támogatják a pilótáknak lőfegyverekkel való felszerelését, azonban az egyéb védekező eszközök (spray-k, kábítófegyverek) alkalmazását igen – alaposabb átgondolást követően. Továbbá felhívják a figyelmet a „rendetlenkedő” utasok megfékezésére vonatkozó jogi szabályozás megalkotásának szükségességére. In: Industry Positions on Security Issues, Issue 10, 1 May, 2005, GASAG Papers, http://www.iata.org/whatwedo/safety_security/security_issues/index.htm

65 Ennek keretében jött létre az IATA-n belül az „OPC MANPADS Task Force” (OPC MANPADS munkacsoport”) is. Uo.

66 McWHINNEY1 26. o.

67 International Federation of Airline Pilots Associations (Pilóták Szövetségeinek Nemzetközi Szervezete)

téve annak, hogy az általuk irányított gépet esetleg eltérítik, felrobbantják, lelövik, vagy egyéb akció áldozata lesz, nem elmélkedhetnek el türelemmel arról, hogy hogy is lehetne egyensúlyt teremteni a gépeltérítések és a politikai menedékjog kategóriái között. Vagy arról, hogy miként is kellene figyelembe venni a gépeltérítők emberi jogait, szabadságjogait.... Hozzáállásuk pedig embeileg érthető...

Ezért az IFALPA volt az a szervezet, amely első ízben megfenyegetett bojkott alkalmazásával egy olyan államot, ami menedéket nyújtott gépeltérítőknek.⁶⁸ Kilátásba helyezték, hogy egységesen, az IFALPA valamennyi tagja megtagadja az Algériába és onnan történő repülések teljesítését. A fenyegetés sikerrel járt. De ez után az akció után soha többet nem alkalmazott az IFALPA a fentihez hasonlatos fenyegetést.⁶⁹

Ha erőteljesebb eszközökhöz a későbbiekben nem is folyamodtak, határozatokat az IFALPA is bocsátott ki ezen a területen. Az egyik határozat 1969-ben született meg „Átrepülés Szabadsága – Civil Légijármű Eltérítése” elnevezéssel azzal a leplezetlen céllal, hogy felhívják a közvélemény figyelmét a légi közlekedés biztonsága legégetőbb, legsürgősebb problémáira.⁷⁰

2.6. A légitársaságok

A légitársaságok alapvető érdeke a gazdaságos működés, a fő céljuk a minél nagyobb profit szerzése. A képletet leegyszerűsítve ennek elsődleges feltétele a megfelelő kihasználtság, utaslétszám, a számukra kedvező működési feltételeket biztosító jogi környezet, valamint a zavartalan működés biztosítása a jogellenes cselekményektől mentesen. A 2001. szeptember 11-i tragikus események súlyos hatással bírtak az egész repülési iparágra. Már korábban is egyre súlyosbodó pénzügyi krízissel küszködtek. A szeptember 11-i események pusztán a végső lökést adták a szakadékba zuhanáshoz.

A megnövekedett adók a repülőjegyekbe építve, az államok stagnáló gazdasága, a repülés iránti érdeklődés visszaesése hatalmas veszteségeket okozott a légitársaságoknak.

A légitársaságok már érezték a stagnáló gazdaság hatásait. Nem túlzás, ha azt állítjuk, hogy a repülőipar az első, ami először érzi a gazdaság kedvezőtlen állapotának hatásait, és az utolsó, ahová a pozitív hatások begyűrűznek. Szeptember 11. előtt már súlyos veszteségeket halmozott fel számos társaság, több csődbe is ment közülük.⁷¹

A biztosítási költségek összege szintén az egekbe emelkedett. „Azelőtt” a terrorizmussal kapcsolatos biztosítás benne foglaltatott a normál biztosítási árban – mára ez megváltozott: egy extra összeget adtak hozzá konkrétan ezen a címen.⁷² Mindemellett az USA szövetségi kormánya egy új

68 1968 júliusában egy Rómából Tel Avivba tartó Boeing 707-es járatot, amelyet az ElAl izraeli légitársaság üzemeltetett, olasz légtérben palesztin arab terroristák eltérítették, és Algériába repültek vele. Az algír hatóságok azonnal szabadon bocsátották a nem izraeli állampolgárságú utasokat, majd néhány nappal később valamennyi nőt és gyermeket is. Miután az IFALPA bejelentette a bojkott lehetőségét valamennyi Algériába tartó és onnan érkező légi járműre, a hatóságok hat hét elteltével az összes izraeli utast is szabadon engedték Rómába egy Alitalia gépen francia legénységgel. In: McWHINNEY1 27. o.

69 Ennek több oka is lehetett: lehetséges, hogy nem mertek hasonló fenyegetést alkalmazni a légitársaságoktól rájuk nehezedő nyomás miatt, akik féltették a bevételeiket, vagy azért, mert ezzel megszüntették volna a szerződéses kötelezettségeiket, melyek az őket alkalmazó légitársaságokkal szemben álltak fenn.

70 McWHINNEY1 28. o.

71 Pl. a Delta Air Lines az Egyesült Államokban 466 millió USD-nak megfelelő veszteségről számolt be csak 2002. első negyedévében. In: Uo. 70. o.

72 A biztosítás összege 2 millió USD-ről 150 millió USD-re emelkedett az Egyesült Államokban évente. In: Uo. 70. o.

biztonsági adót vezetett be, még súlyosabbá téve a helyzetet.

A legkézenfekvőbb, legegyszerűbb megoldás az lett volna, ha ezeket az extra költségeket egyszerűen ráterhelik az utasokra, csak hogy nem voltak utasok, akik ezt tolerálták volna. Az utasok számának drasztikus csökkenése még kilátástalanabb képet festett. Napjainkban az utasok számának fokozatos növekedése tapasztalható, ami reménytelibbé teszi a helyzetet.

Mindemellett a repülőtér használat illetékek mértéke szintén megnövekedett, nem is beszélve arról, hogy az üzemanyag árak is robbanásszerűen emelkedtek. Ugyanebben a sorban kell megemlítenünk a légi marsalokat, akiknek a jelenléte a gépeken már csak hab a tortán. Első osztályú helyeket foglalnak el, amelyeket drágább áron lehetne értékesíteni az üzleti úton levőknek elsősorban. De a nagy vállalatok szintén változtattak a közlekedési politikájukon: egyre több üzletember választja a fapados légitársaságokat. A sürgősen kikézbcsítendő szállítványok fuvarozása a légitársaságok egyik fő bevételi forrása: az ezeket sújtó biztonsági intézkedések szintén veszteségek termelődéséhez vezettek.⁷³

2.7. Repülőterek

A repülőterek esetében a gazdaságos üzemeltetés mellett az utasok kényelmének a garantálása állt a középpontban. A megtervezésükkor egyetlen célt vettek figyelembe: minél kellemesebbé és egyszerűbbé tegyék az utasok kiszolgálását, teljes mértékben igazodjanak az igényeikhez. A taxiállomások, buszok kis túlzással élve szinte bejárhattak a repülőtér területére, a nagy terek egyetlen célja a check-in pultoknál a zsúfoltság elkerülése volt.

Már a hetvenes évektől kezdődően ugyan számos terrortámadás érte a repülőtereket is, az igazi mérföldkövet az életükben szintén a szeptember 11-i események jelentették. Új prioritás került előtérbe: a biztonság varázsszava. A repülőtereket újra át kellett tekinteni egy teljesen új szemszögből: hol, mely részek, miként válhatnak terrortámadások áldozatává. Új robbanószer detektáló berendezéseket kell beépíteni, új poggyászellenőrző rendszereket – melyek olyan plusz költséget jelentettek, ami több milliárd dollárra rúgott. Mindezzel párhuzamosan a repülés iránti igény csökkent az ezredfordulón, a légitársaságok megszüntették a kevésbé kihasznált járataikat, fokozatosan csökkentve a repülőterek bevételeit.⁷⁴ Mindemellett a bevezetett biztonsági intézkedéseknek köszönhetően szembe kellett nézniük a kigyózó sorokkal, a soha nem látott, tapasztalt zsúfoltsággal.

A repülőtereket újra kell építeni, tervezni, átszervezni a biztonság szellemében.

73 „Azelőtt” ugyanazon a gépen szállíthattak a légitársaságok utasokat és árut, ami költség hatékony volt. Ennek különösen olyan útvonalak esetén volt jelentősége, ahol kevesen utaztak – az áru fuvarozás kárpótolt a veszteségekért. Az USA-ban egy rendelkezés megtiltotta az utasokat szállító légitársaságoknak, hogy 16 unciánál nehezebb küldeményeket, postát fuvarozzanak. Ez a rendelkezés a Delta Airlines-nak 9%-os csökkenést, visszaesést eredményezett az áruszállításból származó bevételében.

74 Ugyan csökkent a repülőterek illetékekből származó bevétele, viszont az ott igénybe vehető szolgáltatások iránt fokozatosan nőtt az igény, (pl. éttermi szolgáltatások, frissítők, üdítők eladása) hiszen az utasok sokkal több időt kénytelenek eltölteni a repülőtereken.

2.8. Az utasok

Az utasokról hajlamosak elfeledkezni akkor, amikor a repülés speciális jogi közösségét térképezik fel. Holott a magas rangú ICAO, IFALPA tisztviselők, a pilóták időnként maguk is ebbe a szerepbe „kényszerülnek”. Alapvető különbség a két minőség között, hogy amíg tisztviselői minőségben szerepelnek, egy egész szervezetrendszer áll a hátuk mögött a maga hatalmával, erejével, érdekérvényesítő képességével, amint egyszerű utasként jelennek meg, az eszközeik jelentős mértékben csökkennek.

Mert mit is tehet egy egyszerű utas? „Hosszú sorokban áll” a poggyász ellenőrzés előtt, majd kedvesen mosolyogva, némán tűri, amint átvizsgálják a csomagjait, ha szükséges, megmotozzák, természetesen boldogan együttműködik ennek során. Ha kell, akár leveti a cipőjét, és mezítláb vándorol át a biztonsági kapun... Hiszen az egyszerű magánember *“vagy nem tud a magasztos alkotmányjogi vonatkozásokról, vagy ha tud is, arra a következtetésre jut, hogy azokat nagyvonalúan alá kell rendelni a gép, annak legénysége, valamint a maga és utastársai biztonsága érdekében”*.⁷⁵

Azonban ha terrorcselekmény áldozata lesz, és túléli a terrorakciót, keresetet nyújthat be a légitársaság ellen kártérítésért a légi fuvarozóra vonatkozó felelősségi szabályok alapján.⁷⁶

A szeptember 11-i események közvetlen hatásaként magasabb árat kellett kifizetni a jegyekért, és kénytelenek voltak sorokban állni a kapuknál. Alapos, gyakran zavaró ellenőrzéseket kellett elviselni.

⁷⁵ McWHINNEY, Edward Q.C., *Aerial Piracy and International Terrorism, The Illegal Diversion of Aircraft and International Law*, 2nd revised edition, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht/Boston/Lancaster, 1987., 29. o.

⁷⁶ Az első ilyen eset a Lockerbie ügy volt, melyben az elhunyt áldozatok hozzátartozóinak a líbiai kormány több millió dollárnyi kártérítést fizetett.

3. Terrorizmus a levegőben

“Ha eltérítünk egy gépet, az sokkal hatásosabb, mintha megölünk 100 katonát egy csatában. Sokkal egyszerűbb megölni fegyvertelen, sebezhető civil utasokat, mint felfegyverzett és jól védett katonákat.”
(George Habash)⁷⁷

3.1. A légi terrorizmus, mint a terrorizmus egyik ága⁷⁸

A légitársaság megtestesíti azt az államot, annak büszkeségét, esetenként presztizsét, melynek a „lobogója alatt repül”, amelynek a felségjelét viseli. Egy ellene intézett támadás jelképesen maga az állam ellen irányul. Mindemellett kikényszeríti magának a média címlapját mindenütt a világon, súlyos veszteségeket okozva az államnak.

A terrorizmus a modern világ egyik rémálma. A repülés kezdeti szakaszában csak két dolog volt fontos az utasnak: a gép műszaki megbízhatósága, valamint a pilóta profizmusa. A múlt század közepétől fogva azt is lesni kell, vajon melyik utastárs dönt úgy, hogy épp azt a járatot használja fel politikai céljai eléréséhez.

A terrorizmus egy bonyolult betegség egyik tünete pusztán. A légi közlekedés biztonsága ellen elkövetett bűncselekmények a katonai szempontból gyenge csoportok eszközévé váltak politikai céljaik eléréséhez – ártatlan áldozatok árán.⁷⁹ Úgy tűnik, a terrorizmus egy nyerő taktika lett a gyengék kezében. Ahogy Heymann fogalmaz: *“A terrorizmust úgy kell elképzelni, mint amikor valaki azért tesz erőfeszítéseket, hogy a közönséghez egy hatalmas hangszórón át beszéljen. Az üzenet tartalma és tartóssága egyaránt fontos, ami felébreszti a közérdeket, és cselekvésre készíti az államot. Még a legnagyobb vállalatok se tudtak úgy beférkőzni a médiába, olyan publicitást szerezni maguknak, mint a terrorcselekmények.”*⁸⁰

A terrorcselekmények tömegesen először a légiterrorizmus formájában jelentek meg. Az első terrorizmus elleni egyezmény 1937-ben, a Nemzetek Szövetsége égisze alatt jött létre, azonban széles elfogadottságra nem tett szert, hatályba sem lépett. Majd csak az 1950-es, 1960-as években tömegessé váló repülőgép eltérítések ösztönözték a nemzetközi közösséget nemzetközi egyezmények megalkotására. A terrorizmussal szemben való fellépés tehát szektorális, mely körben az elsők a légiközlekedés biztonságával kapcsolatos nemzetközi szerződések voltak.

A légi terrorizmus több cselekményt is magába foglal:⁸¹

- repülőgép eltérítés,
- repülőterek elleni támadások
- repülőgépek felrobbantása,
- repülőterek kiszolgáló területei elleni támadások,

77 A Palesztinai Felszabadítási Front tagja. In: DERSKOWITZ, Alan M.: Why Terrorism Works – Understanding the Threat, Responding to the Challenge, Yale University Press, New Haven and London, 2002, 37. o.

78 Jelen dolgozat nem vállalkozik a terrorizmus jelenségének az általános bemutatására. Csak azon elemeit próbálja meg kiemelni, melyek a légiterrorizmus tekintetében speciálisak.

79 DEMPSEY 652. o.

80 HEYMANN, Philip B. : Terrorism and America, Cambridge, MIT Press, 2000, 2. o.

81 DEMPSEY, 652. o.

- repülőgépek lelövése,
- egyéb, gépek ellen elkövetett bűncselekmények, incidensek, szabotázs akciók. Látható, az ún. „légi terrorizmus” tehát egy egész csokor bűncselekményt magába foglal.

Ha arra keressük a választ, hogy a fenti körbe tartozó cselekmények *delicta iuris gentiumnak* minősülnek-e, magából a fogalomból kell kiindulnunk. A *delicta iuris gentium* olyan bűncselekményeket foglal magába, melyek “*a nemzetközi közösség mint egész alapvető érdekeit, ... alapvető értékeit sértik vagy veszélyeztetik, ezért azokat ... a nemzetközi közösség mint egész delicta iuris gentiumként ismeri el, annak minősíti.*”⁸² Vagyis maga a nemzetközi jog lesz az, ami meghatározza, hogy mi minősül ennek, és egyben meghatározza az elkövetők büntetőjogi felelősségét és rendeli el büntetésüket. *Delicta iuris gentium* elkövetői olyan magánszemélyek lehetnek, akik az „állammal a hátuk mögött” követik el cselekményüket.

A Nemzetközi Jogi Bizottság az 1947-ben megkezdett kodifikáció eredményeként az „Emberiség békéje és biztonsága elleni bűncselekmények kódexe” cím alatt 1996-ban végleges tervezetet fogadott el. Az 1991-es ideiglenes tervezetben a nemzetközi terrorizmus is helyet kapott az emberiség békéje és biztonsága elleni bűncselekmények között,⁸³ a végleges tervezetben azonban már nem szerepel.

Az ezzel kapcsolatos vita során számos érv felmerült azzal kapcsolatban, hogy ne szerepeljen a terrorizmus az emberiség békéje és biztonsága elleni büntettek sorában. Többen abbéli aggályuknak adtak hangot, hogy nem tudnak egy olyan, általános *definíciót* adni a fogalomra,⁸⁴ ami megfelel a büntetőjog precizitási követelményeinek. Emellett abban is kételkedtek, hogy a létező szektorális nemzetközi egyezmények, melyek a probléma egy-egy speciális aspektusával foglalkoznak, megfelelő iránymutatást tartalmaznak a definícióhoz.

Szintén kérdéses volt, hogy *valamennyi terrorcselekmény* eléri-e a *szükséges súlyosságot* ahhoz, hogy a kódexbe felvegyék. Azonban utaltak a 748. számú (23 March, 1992) Biztonsági tanácsi határozatra is, amely kimondta, hogy bizonyos terrorcselekmények veszélyt jelentettek a nemzetközi békére és biztonságra. Azt is javasolták, hogy *csak a különösen súlyos terrorcselekmények* minősüljenek az emberiség békéje és biztonsága elleni bűncselekménynek, ebben az esetben el kellene gondolkodni azon, hogy felvegyék az emberiesség elleni cselekmények közé.

Azok, akik támogatták a terrorizmus felvételét ezen cselekmények közé, hivatkoztak e *cselekmények súlyosságára*, a folyamatos jelenlétükre, *gyakoriságukra*, egy általános meghatározás szükségességére az *elkövetők felelősségre vonása érdekében* és az ebből fakadó *elrettentő erőre*, valamint arra, hogy a terrorcselekmények az *emberiség fennmaradását veszélyeztetik.*⁸⁵

Az 1998. évi Római Statútum hatálya alá tartozó elkövetési magatartások fedhetik egymást a terrorcselekményekkel az emberiség és a háborús bűncselekmények tekintetében.

82 BRUHÁCS, János: Nemzetközi jog II., Dialóg-Campus kiadó, Budapest-Pécs, 1999. 225. o.

83 A terrorizmus mellett az agresszió, az azzal való fenyegetés, beavatkozás, gyarmati és az idegen uralom más formái, genocídium, apartheid, az emberi jogok szisztematikus, tömeges megsértése, különösen súlyos háborús bűncselekmények, zsoldosok toborzása, alkalmazása, képzése, fizetése, a kábítószer kereskedelem, szándékos és súlyos környezetszennyezés jelent meg a fenti bűncselekmények között. In: Draft Code of Crimes Against the Peace and Security of Mankind, http://untreaty.un.org/ilc/summaries/7_4.htm#_ftn13

84 Mind a mai napig nem létezik egy általánosan elfogadott definíció a terrorizmusra. Egy szerző a számos próbálkozást a Szent Grál megkeresésére indított „missziókhöz” hasonlította, melyek újra és újra megkísérlik felkutatni a szent tárgyat, de sohasem sikerül. Az India által kezdeményezett átfogó egyezmény megalkotását elsősorban azok az államok támogatják, melyek nem csatlakoztak a témában született szektorális egyezményeknek. KOVÁCS, Péter: Nemzetközi közjog, Osiris Kiadó, Budapest, 2006., 339. o.

85 Yearbook of the International Law Commission, 1995., Vol. II, Part II, Report of the Commission to the General Assembly on the work of its forty-seventh session, Art 24, para105-111.

4. Multilaterális nemzetközi egyezmények

„A repülés önmagában nem túl veszélyes.
De egyáltalán nem bocsátja meg az óvatlanságot,
a tehetetlenséget és az alkalmatlanságot.
(A. G. Lamplugh Kapitány)⁸⁶

4.1. Az ICAO égisze alatt

A nemzetközi légi közlekedés közbiztonságának megteremtése csak komplex megközelítéssel lehetséges. Sajnálatos módon az államok nemzetközi szinten meglehetősen egysíkúan közelítettek egy olyan problémához, amely rendkívül összetett képet mutatott. Nem holisztikus, globális kezelésben „részcsítették” a betegséget, hanem mindig csak a tünetet próbálták „SOS formában” gyógyítani. Minden egyes, a repülés közbiztonságát veszélyeztető cselekményre, jelenségre megpróbáltak reagálni, de sohasem komplex módon tekintették át a problémát. A nemzetközi dokumentumok szükségszerűen mindig csak reagáltak, válaszoltak az eseményekre, és nem megelőzték azokat. A nemzetközi közösség és a „terrorista elme” állnak egymással szemben, és a terroristák kétségkívül fantáziadús, gyakran „zseniális” (egyfajta negatív értelemben...) akcióira csak reagálni lehet, de megelőzni nem feltétlenül.

A nemzetközi egyezmények,⁸⁷ az egyes nemzetközi szervezetek keretén belül létrejött lépések, a belső jogi válaszok csak együttesen hozhatják meg a kívánt eredményt egy olyan harcban, ahol a „rossz, a sötét oldal” diktálja a lépéseket és az iramot. A multilaterális nemzetközi egyezmények mint a nemzetközi problémamegoldás alapvető eszközei számos hátránnyal járnak.⁸⁸ Gyakran meglehetősen hosszú idő telik el az egyezmény aláírása és ténylegesen a kötelező hatály elismerése között. Sok állam egészen egyszerűen „elfelejti” ratifikálni a dokumentumot, amelyhez pedig korábban látszólag csatlakozott. Így mintegy a felszínen ugyan támogatta a szerződést, de a mélyben sokkal egyszerűbb így megszabadulni a mégsem annyira áhított kötelezettségek alól.

Másrészt általános jelenség, hogy fordított arányosság tapasztalható a nemzetközi egyezmények részletessége és az ahhoz csatlakozó államok száma között. Minél több állam vesz részt az egyezményhez vezető tárgyalásokon, értelemszerűen annál több érdeket és nézőpontot kell figyelembe venni, valamint annál kisebb lesz a „közös nevező”. Annál kevesebb lesz az, amiben kompromisszumra tudnak jutni a felek, és annál sematikusabbak, semmitmondóbbak lesznek a szakaszok. Az eredmény ilyenkor általában kimerül amúgy is magától értetődő jogi frázisok pufogatásában, általános megállapítások rögzítésében, jogilag gyenge dokumentum megalkotásában. Ilyenkor jelennek meg az „államok támogatják”, „fontosnak tartják” kifejezések tömegesen a szövegben. Gyakori, hogy már létező, amúgy is követett szokásjogi szabályokat foglalnak pusztán írásba, mindenféle előrelépés, progresszív, haladó elem nélkül.

A harmadik alapvető probléma épp ezzel van összefüggésben: amint már meglévő szokásjogi szabályokat nemzetközi szerződésben rögzítenek, a nem csatlakozó államok mintegy úgy érzik, hogy mentesülnek a szokásjogi szabályok teljesítése alól, és azonnal elfelejtik követni azokat. Erre a jelenségre talán az egyik legidevágóbb példa a most ismertetésre kerülő Tokiói Egyezmény (1963.)

86 A Brit Repülési Biztosítási Csoport tagja, a mondás 1930. körül született. In: <http://www.skygod.com/quotes/safety.html>

87 A légügyi egyezmények stáuszát I. a IV. számú mellékletben

88 McWHINNEY, Edward: The Illegal Diversion of Aircraft, in. Collected Courses of the Hague Academy of International Law, 295-297. o.

4.1.1. Amivel minden elkezdődött: az 1944. évi chicagói egyezmény⁸⁹

„Ha azt akarod, hogy a jelen más legyen, mint a múlt,

tanulmányozd a múltat!"

(Baruch Spinoza)⁹⁰

Még javában tartott a II. világháború, amikor a nagyhatalmak már a nemzetközi repülésre vonatkozó tervezeteket készítették elő.⁹¹ Ennek az eredményeként jött létre az 1944. évi chicagói egyezmény, ami mind a mai napig hatályos bizonyos módosításokkal, a nemzetközi polgári repülés alapkódexe. Számos rendelkezést találunk az egyezményben, amely a polgári légi közlekedés biztonságát hivatott szolgálni.

- Az egyezmény *preambuluma* utal az elsődleges céljára: „A nemzetközi polgári repülés jövőbeli fejlődése nagymértékben hozzájárulhat a világ nemzetei és népei közötti barátság és megértés megteremtéséhez és fenntartásához, míg az azzal való visszaélés nagy veszélyt jelenthet az általános biztonságra." Célul tűzik ki a nemzetközi polgári repülés biztonságos és rendszeres módon való fejlesztését is. Az első cikkelyek között *megtiltják a polgári repüléssel való visszaélést*, azaz „a polgári repülést nem használják fel az egyezmény célkitűzéseivel ellentétes célra.”⁹²
- Az átrepült állam szuverenitásából fakadóan – elsősorban biztonsági okokból – *korlátozhatja a nem menetrend szerinti légi járatok szabad, engedély nélküli átrepülésének a jogát*. Az ilyen repülések során megkövetelheti a leszállást, mindemellett „repülésbiztonsági szempontból az előírt útvonal megtartását követelheti meg olyan légitársaságtól, amely megközelítésre nem alkalmas, vagy megfelelő repülési berendezésekkel el nem látott területek fölé kíván berepülni.”⁹³ Egyértelmű, hogy ez a rendelkezés nemcsak a gép fedélzetén tartózkodó személyek biztonságát hivatott szolgálni, hanem az átrepült államét is.

89 Convention on International Civil Aviation, Chicago, Dec 7, 1944 (Chicago Convention), Magyarországon kihirdetve: 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. A függeléseket a 20/1997. (X. 21.) KHVM rendelete nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény függelékeinek kihirdetéséről. A továbbiakban: chicagói egyezmény

90 In: <http://pages.prodigy.net/jmiller.cb/pr01.html>

91 Attól függően, hogy milyen pozíciókat szereztek maguknak a világháború alatt a légi iparban, más elképzeléseket tartottak elfogadhatónak a békés világ repülésének szabályozásában. Mivel az Egyesült Államok a hadianyag szállítása miatt nagy gépparkra tett szert, a légi közlekedés teljes liberalizációja mellett kardoskodott. Nagy-Britannia természetesen nem hagyhatta ezt annyiban, és olyan rendszer létrehozását javasolta, amely elosztott légi útvonalakon működő, nemzetközi légitársaságok együttműködését követeli meg. A Szovjetunió tette le a voksát a legzártabb rendszer mellett: a területére ugyanis idegen gépek nem repülhetnek be, az áru és az utasok speciális megállapodások szerint léphetnek be. Magától értetődő, hogy az egyezményt létrehozó chicagói konferenciára a tengelyhatalmak – így köztük Magyarország – nem kaptak meghívást. In: MOYS: 85. o.

92 chicagói egyezmény 4. cikk

93 Uo. 5. cikk

- Hasonló megfontolással alkották meg a 9. cikket is, melynek értelmében az államok „katonai szükségből, illetve a közbiztonság érdekében korlátozhatják vagy egységesen eltilthatják” más államok gépeit bizonyos területeik feletti repüléstől, azaz *tiltott övezeteket, zónákat* hozhatnak létre. Mindezt természetesen úgy, hogy a repülés szabadságát és az egyenlő elbánás elvét tiszteletben tartják.⁹⁴
- Ugyanígy „a szerződő államok fenntartják maguknak azt a jogot, hogy *kivételes körülmények között vagy szükségállapot idején, illetőleg a közbiztonság érdekében* azonnali hatállyal ideiglenesen korlátozzák, vagy megtiltsák a repülést területük vagy annak bármely része fölött.”⁹⁵
- Szintén az átrepült állam szuverenitásából fakadó jogosultság, hogy az állam légterében valamennyi légitársaság tiszteletben kell tartania az átrepült állam helyi *repülési szabályait*.⁹⁶ Amennyiben egy repülőgép megsérti ezen szabályokat, nem azonosítja magát, vagy tiltott zóna felé közeledik, az átrepült állam jogot szerez arra, hogy megfelelő intézkedéseket foganatosítson vele szemben a megfelelő szabályok figyelembe vételével - végső eszközként az állam katonai légi járművei a helyes útra terelhetik, kivezetik a tiltott övezetből, leszállásra kényszeríthetik.⁹⁷
- A biztonsággal összefüggő kérdések szabályozásában a chicagói egyezményben a *17. számú, melléklet (Annex)* tesz a legtöbbet, melyet az ICAO 1974-ben csatolt az egyezményhez amellyel, hogy *magába építi* a tokiói, hágai, montreali egyezmény rendelkezéseit,⁹⁸ minden egyes tagállamot arra kötelez, hogy egy *kormányzati szervet* hozzanak létre a biztonsággal kapcsolatban, és egy *nemzeti polgári repülési biztonsági programot* alkossanak meg. Ennek a biztonsági programnak az a célja, hogy megakadályozzák a robbanószerek, fegyverek, egyéb veszélyes eszközök fedélzetre jutását, megköveteli az utasok, a poggyász, a légi áru, a posta, valamint maga a gép alapos átvizsgálását, „átvilágítását”. A biztonsági személyzet átvizsgálását is előírja, de a képesítésükre, megfelelő képzésükre is nagy súlyt fektet.⁹⁹
- 1983-ban, a *KAL 007-es gép tragédiájának* „köszönhetően” egy újabb módosítást állítottak a repülés biztonságának szolgálatába. A koreai utasszállító lelövése után az ICAO Tanácsa azonnal rendkívüli ülést tartott, ahol egyhangúlag egy módosító jegyzőkönyvet fogadtak el, amit az egyezménybe a *3bis. cikk* alatt építettek be. Ennek értelmében repülésben levő *polgári légi jármű ellen semmiféle erőszakot nem lehet alkalmazni*. Semmilyen körülmények között nem foganatosítható olyan intézkedés, ami a gép fedélzetén levő személyek biztonságát veszélyeztetné. Ezek a szabályok így akkor is érvényesek, ha egy idegen állam légterébe hatol be egy utasszállító. A gép, a rajta ülők nemzetisége, és a megsértett állam ebben a tekintetben teljesen irreleváns.¹⁰⁰

94 Ez ebben az esetben annyit jelent, hogy úgy állapítják meg a tiltott övezeteket, hogy azok ésszerűek legyenek, és a repülést feleslegesen ne nehezítsék. Másrészt e tekintetben nem tehetnek különbséget a saját és más államok légi járművei között.

95 Uo. 9 (b) cikk

96 Uo. 12. cikk

97 A chicagói egyezmény második Annexé írja elő az elfogás során követendő eljárást. Pontosabban, technikai elemekkel határozza meg a megközelítés irányát, távolságát, a vizuális azonosítást, az alkalmazandó manővereket és jelzéseket, valamint a vészfrekvencián való kapcsolatfelvételt. In: Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation: Rules of the Air, Appendix 1, Section 2: Signals for Use in the Event of Interception, Appendix 2: Interception of Civil Aircraft, Attachment A: Interception of Civil Aircraft In: SÜLYÖK, Gábor 31. o.

98 Az egyezményeket részletesen l. a 4.1.2., 4.1.6., 4.1.7. pontokban

99 DEMPSEY, 656. o.

100Részletesen l. 4.1.10. pontban

- Végezetül meg kell említenünk az *ICAO-t*, amit a chicagói egyezmény hív életre. A szakosított intézmény feladatai között találjuk meg a biztonság megteremtését.

A fent említett KAL 007 ügy után létrejött montreali kiegészítő jegyzőkönyvet¹⁰¹ sikeresen inkorporálták a chicagói egyezménybe. Emellett azonban több, hamvába dőlt próbálkozást tettek az *egyezmény módosítására a repülés biztonságával kapcsolatban*. Az ICAO Közgyűlés 1970-ben tartott 17. ülészakán a svájci delegáció azt a javaslatot tette, hogy egy új cikket építsenek be az egyezménybe. Ez arra kötelezné az államokat, hogy hatékony normákat fogadjanak el a repülés biztonsága elleni jogellenes cselekményekkel szembeni küzdelem érdekében, nyújtsanak jogsegélyt az elkövetőkkel szemben indított eljárás során, valamint tegyenek jelentést erről az ICAO-nak és a lajstromozó államnak. A másik javasolt cikk értelmében a fentiek alapján tett preventív és represszív intézkedések nem jelentik az egyezmény IV. fejezetének a megsértését.¹⁰² A svájci előterjesztés heves vitát váltott ki a Végrehajtási Bizottságban (Executive Committee). A delegáltak annak a félelmüknek adtak hangot, ha egyszer megkezdődik az egyezmény módosítása, azt nem lehet csak a svájci javaslatra korlátozni, nem lehet majd ezután „gátat szabni” az egyre-másra érkező módosító javaslatok áradatának.¹⁰³ A tuniszi képviselő felvetette, hogy nem valószínű, hogy az egyezmény 94. (a) cikkében meghatározott módosítási eljárás sokáig tartható: az ICAO Közgyűlés 2/3-os többségét követeli meg a módosítások elfogadásához. Az ülészak végül egy határozat elfogadásával zárult, amely a Tanácsot egy vizsgálat lefolytatására kötelezi, amely a chicagói egyezmény módosításának a szükségességét veszi górcső alá a létező vagy születőben levő, repülés biztonsággal kapcsolatos egyezményeket is figyelembe véve.¹⁰⁴

1970-1973-ig terjedő időszakban a chicagói egyezmény módosítása az egyik alternatíva volt amellet, hogy a már létrejött hágai és montreali egyezmények végrehajtása, hatékonyabbá tétele érdekében azokhoz jegyzőkönyvet csatoljanak, vagy új szerződést hozzanak létre a szankciókról.¹⁰⁵

1973-ban egy újabb speciális ülészakot tartott az ICAO jogi Bizottsága, ahol egy francia és egy svájci-angol előterjesztést vizsgáltak.¹⁰⁶ A *franciák* azt javasolták, hogy a chicagói egyezménybe egy új fejezetet építsenek be „A légi jármű jogellenes hatalomba kerítésének visszaszorításáról” címmel, ami a hágai egyezmény 1. és 11. cikkéből állna. Ez az új fejezet helyettesítené a hágai egyezményt a chicagói egyezmény részeseinek viszonylatában. Azt is javasolták, hogy az az állam, amely nem ratifikálná a módosítást egy éven belül, megszűnne ICAO tagsága, és egyben a chicagói egyezményben való „részessége” is.

A *svájci-angol előterjesztés* szintén egy új fejezet beépítését szorgalmazta. Ez alapján a hágai és montreali egyezmények alapelveit, magját is átvennék: az „aut dedere, aut judicare” elvet. A francia és svájci-angol módosító javaslattal szemben az általános vélekedés az volt, hogy túlságosan hosszú időt venne igénybe azok elfogadtatása. Az USA 5-10 évre becsülte meg azt az időintervallumot, amin belül van esély a módosítások hatályba lépésére. Egyértelműen egy új egyezmény mellett tette le a voksát, ami rövidebb időn belül életre hívható.¹⁰⁷

101 Részletesebben l. 4.1.10.4. pontban

102 Documentation for the 17th (Extraordinary) Sess. of the Assembly, A 17-WP/27, 3. 1970.

103 ICAO Doc A 17-Min. Ex/1-8, 11-15. 1971.

104 Resolutions adopted by the Assembly, ICAO Doc. 8895, 31. (1970.) Resolution A 17-21.

105 GERTLER, Z. Joseph: Amendments to the Chicago Convention: Lessons from Proposals That Failed In: Journal of Air Law & Commerce, 1974. Issue 2, Spring, Vol 40. 252. o.

106 ICAO Doc. 9050-LC/169-2, Vol. II, 40-56. (1973.), Annexes 2, 3 to Part II of the Report of the Committee

107 Az USA képviselő, C. N. Brower így fogalmazta meg aggályait: „A chicagói egyezmény módosítása nem jelenthet hatékony választ a sürgető fenyegetésre. Az egyezmény csaknem 30 éves történetében összesen csupán 7 módosítást

Az ICAO Rómában, 1973-ban tartott speciális ülészaka elé a francia és a svájci-angol javaslatok egy kombinált verziója került. A javaslat „preambuluma” értelmében a chicagói egyezmény alkalmazása az egyetlen hatékony módja a polgári repülés biztonsága növelésének. Az USA delegáció továbbra is egy különálló egyezmény életre hívása mellett kardoskodott, mert a módosítás véleményük szerint nem jelent hatékony ellenlépést.

A javaslatok elfogadása végül elbukott, de nem kellett volna sok ahhoz, hogy realitássá váljon a kombinált módosító javaslat.¹⁰⁸ Az elfogadott határozat végül megerősítette az ICAO jogkörét arra vonatkozóan, hogy a szerződő államok között felmerülő, bármilyen, a polgári repülés biztonságával kapcsolatos kérdést megvitathat, és intézkedéseket kezdeményezhet, tehet.¹⁰⁹ A rendkívül tág megfogalmazással, a bizonytalan nyelvezettel a repülés biztonságának a kérdését ismét az ICAO jogkörébe terelték. „Úgy tűnik, erre volt elég az államok közötti konszenzus.”¹¹⁰

fogadott el a Közgyűlés, ezek közül pedig csak egy volt lényegében politikai természetű. Ezek a történelmi tények meggyőző bizonyítékul szolgálnak arra vonatkozóan, hogy olyan fontos kérdések, melyek politikai természetűek, nem kezelhetők hatékonyan a chicagói egyezmény módosítási eljárásával.” In: GERTLER 253. o.

108 Csak két szavazat kellett volna a módosítások elfogadásához. A kelet-európai államok és néhány afrikai állam ellenállása miatt bukott meg a javaslat. In: uo. 255. o.

109 ICAO Assembly 20th Session (Extraordinary), A 20-WP/33 1973.

110 uo. 255. o.

4.1.2. Tokiói Egyezmény (1963.)

„Minden cselekedet értékét ahhoz a helyzethez kell mérni, amelyben megtörténik.”

(Bálint György)¹¹¹

4.1.2.1. Az út Tokióig

A tokiói konferenciát 1963. augusztusában nyitották meg. Harminchét ülésnapon végzett munka eredményeként született meg az egyezmény az ICAO égisze alatt. Története 1950-re nyúlik vissza, amikor az ICAO Jogi Bizottsága felvette napirendjére a „légijármű jogi statusának” problémáját.

A Bizottságnak Dr. E. M. Loaeza, - az ICAO Tanácsának és Jogi Bizottságának mexikói képviselője - javasolta a fenti témának a napirendre való felvételét. Miután a Bizottság egyetlen tagja sem tiltakozott, létrehozta egy ad hoc albizottságot a kérdés vizsgálatára, ami javasolta azt, hogy maga a Bizottság foglalkozzon az ügyel. Ahogy Dr. Loaeza és John C. Cooper¹¹² megfogalmazta: „egy ilyen vizsgálat nem pusztán elméleti, számos jelentős gyakorlati problémát is felölel. A Chicagói egyezmények sok helyen utalnak a „légijárműre”, valamint annak jogaira és kötelezettségeire....” A fenti albizottság szorgalmazta azt is, hogy a „légijármű parancsnokának a jogi statusa” meghatározása kerüljön fel szintén a napirendre. Az IFALPA¹¹³ már jelezte, hogy minden egyezmény csak úgy elfogadható számukra, ha a légijármű parancsnokának repülés alatt, kötelességei teljesítése folyamán elkövetett cselekményeiért való, károkért viselt, polgári jogi felelőssége nem lépi túl a légifuvarozó felelősségét. Az albizottság döntése nyomán mindkét témát a Jogi Bizottság napirendjére tűzték,¹¹⁴ de ezek csak a már napirenden levő kérdések¹¹⁵ után kerülhettek megvitatásra.¹¹⁶

Dr. Loaeza két jelentést készített 1951-ben,¹¹⁷ melyekben arra a következtetésre jutott, hogy szükség van a „légijármű statusa” pontos definíciójára, valamint arra, hogy egységes nemzetközi jogi szabályokat alkossanak meg a légijármű egyes államokkal¹¹⁸ való kapcsolatának tisztázására. A második jelentésben az alábbi megállapítást tette: „...úgy gondolom, hasznos lenne, ha elismernék, hogy a légijármű jogi statusa sui generis jellegű, ahogy aztszámos szerző és jogalkotó elismerte már.”¹¹⁹

111 KRISTÓ NAGY, 46. o.

112 az IATA képviselője

113 Federation of Airline Pilots' Association

114 A légijármű statusa témájának külön előadójának Dr. Loaezát, (Mexikó) a légijármű parancsnoka jogi statusa rapportőrének A. Garnault-t (Franciaország) jelölték.

115 A Varsói Egyezmény módosítása és a légiösszeütközések témája megvitatása után kerülhetett sor a „Légijármű és a légijármű parancsnoka jogi statusának meghatározására.

116 BOYLE, Robert P., PULSIFER, Roy, 307-308. o.

117 History of the Work in ICAO on the Legal Status of the Aircraft, Doc No. 5, p. 23. In: International Conference on Air Law, Tokyo, August-September 1963, Volume II, Documents, International Civil Aviation Organization, Montreal, Canada, 1966

118 Pontosán tisztázni kell a légijárműnek az alább felsoroltakkal való kapcsolatát:

- lajtromzó állam,
- egyéb államok,
- a légijárművel kapcsolatban jogokat hordozók,
- egyéb felek. In: Uo.: 23. o. Doc No. 5, 2.1. (b)

119 A továbbiakban felhívja a figyelmet arra, hogy a Jogi Bizottság munkája során számos olyan nehézségbe ütközött, amelyet a légijármű jogi statusának tisztázásával ki lehet küszöbölni. In: Uo.: 23. o. Doc No. 5., 2.2.

A Garnault által készített, a légi jármű parancsnoka jogi statusának meghatározásával foglalkozó jelentés rámutatott arra, hogy két alapvetően fontos kérdést kell tisztázni: pontosan meg kell határozni, milyen feltételekkel lehet a légi jármű parancsnokát kinevezni annak érdekében, hogy valamennyi állam elismerje ilyen minőségüket, valamint azt, hogy ehhez milyen jogok és kötelezettségek fűződnek.¹²⁰

A Jogi Bizottság napirendjére 1953 májusában vette fel a Tanács a légi jármű jogi statusa meghatározását. Olyan, a fedélzeten leggyakrabban előforduló esetekkel foglalkoztak, amelyek érintik a fenti témát. Így hét esetet vizsgáltak meg, melyek közül kettő bűncselekmény (mind a lajstromozó, mind a területi állam joga szerint, vagy ezen államok valamelyikében), öt pedig polgári jogi, kártérítési, engedélyezési kérdésekkel kapcsolatos. Ezen esetek vizsgálatát tovább bontották különféle „fizikai körülmények”¹²¹ hatását figyelembe véve, melyek befolyásolhatják az alkalmazandó jogot.

Az Albizottság 1956-ban, Genfben tartott első plenáris ülésén megállapodtak a résztvevő államok abban, hogy ezt követően már csak a légi jármű jogi statusának büntetőjogi vonatkozásaira korlátozzák vizsgálataikat, így nem foglalkoznak a továbbiakban a civiljogi kapcsolódási pontokkal. A gép fedélzetén elkövetett valamennyi bűncselekményre figyelmet fordítanak tekintet nélkül azok súlyára.

1958-tól öt éven át készítik és folyamatosan dolgozzák át a tervezeteket, de minden sietség nélkül. Ekkor még nem indokolták az események az egyezmények megalkotásának felgyorsítását. Az első tervezet 1958-ban született meg Montrealban, az Albizottság jóvoltából. Az ülés első témája itt is annak a megvitatása volt, hogy szükség van-e egyáltalán egy ilyen tárgyú egyezményre. Számos érveléssel támasztották alá a szükségességét: „nincs az államok extraterritoriális joghatóságát érintő, nemzetközi légi jármű fedélzetén elkövetett bűncselekmények esetén alkalmazható nemzetközi szabály egymással konkuráló büntető joghatóságok esetén, valamint pontosan definiálni kell a légi jármű parancsnoka jogkörét a gép biztonságát veszélyeztető cselekményekkel szemben és a rend fenntartása érdekében.”¹²²

Egy évvel később, Münchenben a Jogi Bizottság vitatja meg a tervezetet, aminek az eredménye egy újabb, átdolgozott egyezmény javaslat, amit már megküldenek a nemzetközi szervezeteknek és az államoknak is. Ezt követően 1962-ben Montrealban az Albizottság, majd még ugyanebben az évben Rómában a Jogi Bizottság elé került a tervezet. Itt két jelentős változtatásban állapodtak meg: egyrészt ezután kizárólag azokra a bűncselekményekre korlátozták a vizsgálatot, melyek a repülés biztonságát veszélyeztetik, másrészt az Egyesült Államok javaslatára egy, a légi közlekedéssel kapcsolatos passzust is beépítettek a szövegbe. Az Egyesült Államok 1962 márciusában¹²³ nyújtotta be az ICAO-nak a kérését, hogy egy szakaszban foglalkozzanak a repülőgép eltérítés kérdésével is, az attól való elrettentés érdekében. Kérését azzal indokolta, hogy az elmúlt pár évben rendkívüli mértékben elszaporodtak a gépeltérítések, melyek egyértelműen veszélyeztetik a légi közlekedés közbiztonságát.¹²⁴ A római „találkozón” kidolgozták azt a végleges javaslatot, ami a tokiói tárgyalóasztalra került.

120 BOYLE, Robert P., PULSIFER, Roy, 309. o.

121 Az alapján tettek különbséget, hogy a légi jármű hol tartózkodott, amikor az adott esemény bekövetkezett. In: History of the Work in ICAO on the Legal Status of the Aircraft, Doc No. 5, p. 25. a)-f). In: International Conference on Air Law, Tokyo, August-September 1963, Volume II, Documents, International Civil Aviation Organization, Montreal, Canada, 1966

122 Report of the Subcommittee on the Legal Status of the Aircraft (Montreal, September 1956), Uo.: 51-52. o.

123 Ebben az évben az USA olyan törvényt fogadott el, aminek értelmében a gépeltérítést „kalózkodásnak” minősítette.

124 Utalt az USA indokolásában arra is, hogy ugyan az 1958-ban elfogadott genfi tengerjogi egyezmény a kalózkodás fogalmába a hajók mellett a repülőgépeket is beépíti, de ez csak olyan esetekre vonatkozik, amikor a gép nyílt tenger felett tartózkodik, szuverén állam légtérében elkövetett cselekményekre így nem vonatkozik. A másik probléma pedig az, hogy nem tartozik bele ebbe a fogalomba a gépen tartózkodó utas vagy a személyzet tagja által elkövetett gépeltérítés.

4.1.2.2. Tokió, 1963. „A légi jogászok megtesznek minden tőlük telhetőt, ami lehetséges. A lehetetlenre majd később térnek rá”¹²⁵

1963 szeptemberében Tokióban 51 állam írta alá az azt megelőző hosszadalmas diplomáciai tárgyalások eredményét: egy olyan egyezményt, melynek *elsődleges célja* a légijármű fedélzetén elkövetett bűncselekményekkel kapcsolatosan felmerülő *joghatósági kérdések*,¹²⁶ konfliktusok tisztázása (lett volna). A nemzetközi szerződés alapos áttanulmányozása után egyértelművé válik, hogy az *elsődleges cél a második helyre szorult*, és a nagybecsű remények nem mindegyikét váltotta valóra a dokumentum. Sokan meglehetősen csalódottságuknak adtak hangot a végeredmény láttán. Bár kétségkívül nehéz feladattal kellett megbirkóznia az egyezmény megalkotóinak: „figyelembe kellett venniük a nemzetközi jogelveket, a polgári jogot, büntetőjogot és egyéb jogi kérdéseket.”¹²⁷

Egy repülésben levő légijármű fedélzetén elkövetett *cselekmény esetén olyan speciális elemeket, jellegzetességeket* is számításba kellett venni az egyezmény megszerkesztőinek, ami a földön elkövetett bűncselekmények tekintetében fel sem merül. Először is: az általában nem olyan súlyosnak tekintett cselekmények is veszélyeztethetik a biztonságot, más értékelés alá esnek, mint a földön. (Zaklatás, az utasok között kitört ökölharc már veszélyes lehet...) Emellett mivel gép akár néhány perc alatt több ország határát átlépheti, nagyon nehéz, adott esetben lehetetlen pontosan megállapítani, hogy melyik állam légterében követték el a cselekményt. Harmadszor: ha *res communis omnium usus* jellegű terület felett követik el a bűncselekményt, előfordulhat, hogy egy államnak sem lesz joghatósága. Előfordulhat az is, hogy egy olyan szerződő állam területén szállítja ki a légijármű parancsnoka a repülőgépből az elkövetőt, amelynek vagy nem lesz joghatósága, vagy nem mutat hajlandóságot büntetőeljárás lefolytatására az illetővel szemben. De azt sem lehet kizárni, hogy éppen a joghatósággal rendelkező állam nem kéri az elkövető kiadatását különféle okokból.¹²⁸

Az egyezmény tárgya a *joghatósági ütközések rendezése és a légijármű parancsnoka jogai és kötelezettségeinek* tisztázása. Abban teljes volt az egyetértés, hogy elengedhetetlen a fenti kérdéseket szabályozó nemzetközi szintű szabályozás megteremtése a légi közlekedés egyre elterjedtebbé válása miatt. Egy nemzetközi járat több állam felett is átrepül, több állam „kerül képbe”, - a gép vagy annak utasai révén, akár a kiindulási, rendeltetési hely, közbelső állomás, a jegyek eladása, az utasok állampolgársága kapcsán, - így a gépen elkövetett bűncselekmény tekintetében több állam is követelheti magának azt a jogot, hogy eljárhasson az elkövetővel szemben, de az az eset is előfordulhat - pl. a nyílt tenger felett elkövetett cselekmény esetén -, hogy egyetlen állam sem lesz hajlandó erre.

Számos eset bizonyította, hogy a nemzeti jogrendszerek alkalmatlanok arra, hogy a fedélzetén elkövetett cselekményekkel szemben eljárjanak. Az 1928-as Lowenstein ügyben a „címszereplő” üzletember eltűnt egy Angliából Franciaországba tartó repülőgép fedélzetéről. Megállapították, hogy brit parti vizek felett történt a baleset, így a brit hatóságok úgy ítélték meg, hogy joghatóságuk van, azonban

125 Gerald F. Fitzgerald In: FITZGERALD, 251. o.

126 A joghatóságról részletesebben l. a Nemzetközi Jogi Intézet 2005 augusztusában Krakkóban elfogadott határozatát.

127 GUTIERREZ, Juan J. Lopez I. o.

128 Az 1956-ban, Athénben tartott, hetedik Nemzetközi Büntetőjogi Konferencián az ehhez kötődő kérdésekkel is foglalkoztak. Azt javasolták, hogy a repülés közben, a gép fedélzetén elkövetett bűncselekményeket nemzetközi bűncselekménynek kellene minősíteni, mint ahogy azt a genocídium, rabszolga kereskedelem, kábítószer kereskedelem kapcsán tették. In: MANKIEWICZ: 195-196. o.

Belgium szintén ugyanezre a következtetésre jutott azon az alapon, hogy Lowenstein belga állampolgár.¹²⁹

Eddig, ha egy légi jármű parancsnoka fellépett egy olyan személlyel szemben, aki veszélyeztette a gép és az azon utazók biztonságát, kitétte magát annak a veszélynek, hogy jogi eljárást indítanak ellene, és hamarosan a vádlottak padján találja magát. A szerződés azonban elveszi ezt az állandóan „a feje felett lengő bárdot”, amit természetesen egyértelműen támogattak a pilóták és a legénység tagjai. Így egy eredetileg másodlagos kérdés az első helyre került, és letaszította trónjáról az elsődleges joghatósági problémát a delegációk tagjai közötti kompromisszumhiány miatt.¹³⁰

4.1.2.3. „Nem egy légügyi egyezmény feladata a büntetőjogban évszázadok óta létező joghatósági konfliktusok feloldása”¹³¹

Az egyezményhez vezető diplomáciai tárgyalásokat csaknem megakasztotta a joghatósági kérdések rendezésével kapcsolatos egyet nem értés. Több delegált utalt arra, hogy nem az egyezmény feladata, hogy valamennyi, a joghatósággal kapcsolatos, „ősi” problémát feloldjon. Az amerikai képviselő ugyanezen álláspontot képviselte, és figyelmeztetett, ez a cél legalább hat egymással küzdő joghatóságot eredményezne. Emellett évszázadok óta nem képes a nemzetközi közösség a joghatósági konfliktusok feloldására. Miért pont egy légügyi egyezménynek lenne ez a feladata, amely csak pár esetre vonatkozna, ha a cselekmények körét vesszük alapul?¹³²

Végül az egyezmény a 3. cikkelyben a lajstromozó állam joghatóságát mondja ki a légi jármű fedélzetén elkövetett bűncselekmény és egyéb cselekmények tekintetében.¹³³ De a fő szabályból csaknem kivételes szabály lesz akkor, amikor a 4. cikk kivételeit vesszük számba – az átrepült állam javára. Leszűrhető a következtetés, miszerint a lajstromozó államnak csak akkor lesz kizárólagos joghatósága, ha a cselekményt nyílt tenger vagy az Antarktisz felett követik el. A korábbi javaslatokban több elv is előkerült a joghatóság megállapítására: a lajstromozó, területi, „az első leszállás helye szerinti állam”, univerzalitás, a „rendeltetési hely”, a védelem elve.

Ha a lajstromozó államnak biztosítanak joghatóságot, kikerülnek a „jognélküliség” állapotát a nyílt tenger felett. Előnyei közé tartozik még kiszámíthatósága, sok állam elfogadja, precedens is van rá a tengerjogban, nem változik meg a joghatóság minden egyes határ átrepülésével. Hátránya viszont, hogy a common law országokban csak részben elfogadott, így fennáll a veszélye, hogy büntetlen marad a cselekmény.

A territorialitás elve értelmében abban az országban kell eljárni az elkövetővel szemben, ahol a cselekményt elkövették. Jóllehet ez az elv tartja leginkább tiszteletben a szuverenitást, kiküszöböli a kiadatással kapcsolatos „tortúrát”, és a politikai érdekeknek is megfelel, előfordulhat, hogy másik ország felett fedezik fel a bűncselekmény elkövetését, mint ahol ténylegesen történt, esetleg több állam

129 v.ö.: United States of America v. Cordova ügy, MATTE, Nicolas Mattesco: Treatise on Air-Aeronautical Law, Institute and Centre of Air and Space Law, McGill University Montreal, The Carswell Co. Ltd. Toronto, 1981., 326. o.

130 A holland delegáció a joghatósági konfliktusok feloldását a legfontosabb, központi kérdésként jellemezte, a légi jármű parancsnokának a jogait pedig ahhoz szorosan kapcsolódó témának titulálta. In: Uo. 2. o.

131 Az Amerikai Egyesült Államok delegációjának megjegyzése a tokiói egyezmény tárgyalásai során. In: Uo. 16. o.

132 Uo. 16. o.

133 A légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló Tokióban, az 1963. évi szeptember hó 14. napján kelt Egyezmény 3. cikk (Magyarországon kihirdetve: 1971. évi 24. törvényerejű rendelettel)

konkuráló joghatósági igényével kell szembenézni.

Az „*első leszállás szerinti állam elve*” alapján értelemszerűen az az állam jár el, ahol először leszállt a gép. A felfogás pozitívuma, hogy egyértelműen meghatározott, szintén elkerülik ezzel az elkövető kiadatásával járó „hercehurcát”, de kérdéses, hogy az érintett állam érdekelt lesz-e az eljárásban, és nem marad-e a cselekmény büntetlen.

Felmerült a „*végcél szerinti állam*” joghatósága is, de eme felfogásnak nem sok támogatója akadt. Az univerzalitás elvét olyan bűncselekményeknél alkalmazzák, amelyek az egész nemzetközi közösség alapvető értékeit veszélyeztetik: az 1960-as években járva nem tűnik realizistikusnak az elv megvalósítása a gyakorlatban, túl korai az elv megjelenése...

Az egyezményhez vezető tárgyalások során *heves vita* bontakozott ki a *delegációk között* a joghatóság tekintetében. Két nagyobb csoport körvonalazódott – ellentétes álláspontokkal. A két oldal küzdelmében ismét összecsapott az angolszász logika a kontinentális jogi gondolkodással.¹³⁴

4.1.2.4. Fő szabályból szubszidiárius? Perszonalitás kontra territorialitás

A tokiói egyezmény a „*komplex, kombinált joghatósági rendszert*” tette magáévá.¹³⁵ A perszonalitás elve – ami a repülés esetében konkrétan a lajstromozó állam joghatóságát jelenti - együtt él a territorialitás elvével. Mindkét elvet támogatták bizonyos államok: a common law országok a territorialitás elve, a kontinentális rendszerű államok pedig a lajstromozó állam joghatóságát hangsúlyozták. Ha az államok belső jogában végzünk egy gyors vizsgálatot, megállapíthatjuk, hogy itt ugyanúgy küzd egymással a két elv.¹³⁶ Érdekes jogtörténeti adalék, hogy 1930-ban, vagyis 33 évvel az egyezmény elfogadása előtt *Danilovics és Szondy* tollából született egy profétikus mű, amelyben három kiemelkedően fontos témát, fejlesztési irányt jelöltek meg: a tengerjogban ismert és ősidők óta alkalmazott „lobogó állama” jelenséget alkalmazzák a légi jogban is, az átrepült államnak is biztosítanak joghatóságot, és ez a kettő egymás mellett működjön, éljen.¹³⁷ Pontosan ez lett a tokiói egyezmény magva is a joghatóság tekintetében.

Bár azt is hozzá kell tennünk, hogy *a két elv nem válik el egymástól annyira*, mint ahogy az első látásra tűnik. A légi jármű nemzetisége,¹³⁸ ha alaposabban átvizsgáljuk, hordoz magában territoriális elemeket is.¹³⁹ Három vonatkozásban áttekintve egyértelművé válik a fenti állítás: *a tengeri jogi*

134 A kontinentális államok a lajstromozó állam joghatóságát vélték üdvöztetőnek, míg a common law országokban a territorialitás elve az elfogadottabb. In: GUTIERREZ, Juan J. Lopez 3-4. o.

135. Az egyik irányvonalat Belgium, Olaszország és Spanyolország képviselte, egy olyan, prioritáson alapuló rendszert javasoltak, amely szerint először az az állam rendelkezik joghatósággal, ahol először landolt a gép, másodsorban pedig az átrepült állam. Mindezek mögött szubszidiárius joghatóságként állna a lajstromozó államé. Az Egyesült Államok, az Egyesült Királyság, Dánia, Svédország és Hollandia pedig konkuráló joghatóság bevezetését javasolták, arra hivatkozva, hogy a másik felvetés a gyakorlatban alkalmazhatatlan, mert nincs hatékony rendszer a kiadások tekintetében. In: Uo. 16. o.

136 Franciaország, Olaszország, Németország és Spanyolország a perszonalitás elvét vallja belső jogában, míg az Egyesült Államok és az Egyesült Királyság a territorialitás elvét. In: Uo.: 5. o.

137 In: Uo. 5. o.

138 A légi jármű nemzetiségét az eddig született valamennyi, jelentősebb egyezmény elismeri és szabályozza: így az 1919. Párizsi egyezmény (5-6. cikke), az 1926. madridi egyezmény (6. cikk), 1929. évi havannai egyezmény (7. cikk), az 1944. évi chicagói egyezmény (17. cikk), valamint az 1958. évi tengerjogi egyezmény is. In: Uo. 6. o.

139 In: Uo. 6-8. o.

kapcsolataival, az állampolgársággal, valamint a kiadatással összefüggésben.

A légi jognak a tengerjoggal több kapcsolódási pontja van. Kis merészséggel állíthatjuk, hogy több eleme tengerjogi alapokon nyugszik, így a légijármű nemzetisége, lajstromozása is tengerjogi gyökerekből táplálkozik.¹⁴⁰ Ha a légijármű „nemzetiségét” vetjük össze magánszemélyek állampolgárságával, érdekes következtetésre jutunk. Az állampolgárság egy speciális, szoros kapcsolat az állam és polgára között, aminek egyik következménye, hogy az állampolgárnak a saját államának jogát idegen állam területén is tiszteletben kell tartania.

A légijármű állami hovatartozásának fikciója más kapcsolatra mutat rá: nemcsak kizárólag a gépre vonatkozik, de az annak fedélzetén tartózkodó személyekre, az ott elkövetett cselekményekre is hatással van abból kifolyólag, hogy a gép fedélzete az állam területének minősül. Ebben az esetben az állam területi jogát kell alkalmazni idegen államok polgáira is abból kifolyólag, hogy a gépen, azaz ennek az államnak a területén tartózkodnak. Így valójában nem a perszonalitás és a territorialitás elve ütközik meg egymással, hanem két területi jog: annak az államnak a joga, ami felett átrepül a gép, valamint a gépet lajstromozó állam joga.¹⁴¹

A kiadatás ugyanígy a perszonalitás elve területi vonatkozását igazolja. Az egyezmény értelmében ugyanis „azt a cselekményt, amelyet a szerződő államok valamelyikében lajstromozott légi járművön követtek el, a kiadatás szempontjából úgy kell tekinteni, mintha nemcsak az elkövetés helyén követték volna el, hanem annak az államnak a területén is, ahol a légi járművet lajstromozták.”¹⁴²¹⁴³

4.1.2.5. Egy zavaros és kikezdhető konstrukció...

Ha végignézzük az egyes szereplők közötti jogi kapcsolatot, több tekintetben *visszásságokra, meggondolatlan szabályozásra* bukkanunk. A légijármű és az átrepült állam közti kapcsolat egyértelműen szabályozott a chicagói egyezményben: a gép az átrepült állam szuverenitása alatt álló légtérben repül, tiszteletben kell tartania az átrepült állam repülési szabályait annak szuverenitásából fakadóan.¹⁴⁴

Az utasok és a légijármű közötti szoros kapcsolatot a tokiói egyezmény 3. cikke írja le, ami kimondja a lajstromozó állam joghatóságát, ami elvileg és látszólag a kimondott fő szabály. Azért érvényesül ez az elv, mert az utasok kapcsolata szorosabb azzal a géppel, amivel utaznak, mint az átrepült állammal.¹⁴⁵

Az igazi problémát azonban az utasoknak az átrepült állammal való kapcsolatának a megalapozása jelenti. Ennek lehetünk tanúi az egyezmény 4. cikkében, amikor a lajstromozó állam

140 A dolog természetéből adódóan alapvető különbségek is felfedezhetők pl. jelen esetben a biztonsággal kapcsolatban: míg egy hajón elkülöníthető az utasoktól az elkövető, ez egy repülőgépen lehetetlen, így az első helyen, ahol lehetővé válik a gép landolása, át kell adni az elkövetőt.

141 Uo. 7. o.

142 Tokiói egyezmény 16. (1) cikk

143 Az egyezmény tárgyalásakor felvetődött a gondolat, hogy a fenti fikciót korlátozzák a nyílt tengeren elkövetett cselekményekre, azonban ezt a javaslatot elvetették. In: GUTIERREZ, Juan J. Lopez 8. o.

144 Lásd még: chicagói egyezmény 1., 5., 6., 7. és 12. cikkét

145 Felmerül az az elméleti probléma, hogy tekinthetjük úgy is akár, hogy az utasok egyszerre két állam területén tartózkodnak: a lajstromozó államén, valamint az átrepült államéban.

joghatósága alóli „kivételeket” sorolják fel.¹⁴⁶ Valójában nincs közvetlen kapcsolat az átrepült állam és az utasok között, hiszen „közéjük áll” maga a gép. Az áhított kapcsolat csak közvetett módon jöhet létre, azzal az erőltetett okoskodással, hogy a fedélzeten elkövetett cselekményt az átrepült állam területén is elkövették. De ez csak úgy valósulhat meg, ha az utasok államának nemzeti joga először átadja a helyét a lajstromozó állam jogának, majd a lajstromozó állam joga „enged” az átrepült állam joghatóságának. A híd másként nem teremthető meg, csak ezzel a teljesen önkényes logikával. Ennek köszönhetően összekeveredik két, teljesen más tárgyú egyezmény: a most áttekintett tokiói és a chicagói egyezmény, és veszélybe kerül a szabad átrepülés joga. A tervezet tárgyalásakor az IATA képviselői felhívták a figyelmet erre a visszásságra, az ezzel kapcsolatos esetleges problémákra.¹⁴⁷

A 4. cikk értelmezése során egy újabb problémára fény derül: pusztán egy „szerződő állam” joghatóságát teremti meg, nem utal konkrétan az átrepült államra. Ez azt jelentené, hogy bármely szerződő állam joghatósága feléledhet a felsorolt esetekben? Vagy csak az átrepült államé? *Fitzgerald* értelmezése alapján ez kizárólag ezen utóbbi állam joghatóságának létrejöttét jelenti, és csak addig, amíg ennek az államnak a légterében tartózkodik. Ezt meg is indokolja:

- a) „Az általános szabály szerint a lajstromozó államnak van joghatósága, ezt a fő szabályt meg kell erősíteni az univerzalitás, az egységesség minél nagyobb szintje érdekében.
- b) A 4. cikk tartalma pusztán kivételek halmaza, és a kivételeket megszorító módon kell értelmezni. Minden egyéb, tágabb értelmezés indok nélküli, a gyakorlatban kivitelezhetetlen eredményre vezetne. Csak azért adjunk joghatóságot egy olyan államnak, amelynek a polgára követte el a cselekményt, hogy üldözési joggal büszkélkedjen?”¹⁴⁸

Az egyes *kivételek* is bőven hagynak *kívánnivalót* maguk után.¹⁴⁹ Az a) pontban megfogalmazottak szerint eljárhat az átrepült állam, ha a bűncselekménynek hatása van ebben az államban. Ha az elkövetett cselekményt az állam joga pönalizálja, már azonnal fennáll ez az eset. Ha ehhez még hozzátesszük azt, hogy minden állam saját maga döntheti el, hogy mit rendel büntetni, automatikusan felmerül a kérdés: Nem ad-e ez a kivétel lehetőséget, szabad kezét az államnak az *önkéntre*? Minderre még felteszi a koronát az egyezmény azon rendelkezése, amelynek értelmében minden állam saját maga, a belső jogszabályai alapján is kikényszerítheti a benne foglaltakat: „Az egyezmény nem zárja ki a büntető joghatóságnak a belső jogszabályokkal összhangban történő gyakorlását.”¹⁵⁰ Abszurd következménye van a ratifikációk száma növekedésének: minél többen csatlakoznak az egyezményhez, annál kisebb szintű uniformitás lesz ennek a hatása.

Ha az állam polgára, lakosa követi el, vagy ellene követik el a cselekményt, ez szintén feléleszti az

146 „Az a szerződő állam, amely nem a lajstromozó állam,” az alábbi esetekben gyakorolhat joghatóságot a „fedélzeten elkövetett bűncselekmény tekintetében”:

- a) a bűncselekménynek hatása van ebben az államban,
- b) a bűncselekményt ennek az államnak a polgára vagy állandó lakosa követte el, illetőleg ellene követték el,
- c) a bűncselekmény ennek az államnak a biztonsága ellen irányul,
- d) a bűncselekménnyel a légi járművek repülésére vagy a légtérben való mozgására vonatkozó, ebben az államban hatályos más előírást szegtek meg,
- e) a joghatóság gyakorlása szükséges ahhoz, hogy ez az állam teljesíthesse a többoldalú nemzetközi egyezmény alapján ráháruló kötelezettségeit.

147 GUTIERREZ, Juan J. Lopez 9. o.

148 FITZGERALD, 238. o.

149 GUTIERREZ, Juan J. Lopez 10-11. o.

150 Tokiói egyezmény 3. (3) cikk

átrepült állam joghatóságát. Ez az eset – ténylegesen a perszonalitás elve - véletlenszerűen épp *egybeesik* a territorialitás elvével.

A c) pont az állam biztonsága ellen irányuló cselekmények feletti joghatóságot utalja a kivételek körébe. Az ezzel való *visszaélés megakadályozására* - a politikai jellegű bűncselekmények miatt - jött létre a 2. cikk, melynek értelmében „*az egyezmény egyik rendelkezését sem lehet úgy értelmezni, hogy az büntető törvénybe ütköző politikai természetű, faji vagy vallási megkülönböztetésen alapuló bűncselekmény tekintetében eljárásra adna lehetőséget vagy azt szükségessé tenné.*” A jogalkotók az ellentét feloldása érdekében még hozzáfűzik: „*a 4. cikk rendelkezéseinek érintetlenül hagyásával*”.¹⁵¹ Ennek az lesz a következménye, hogy az egész cikket a 3. cikk (3) bekezdésében megfogalmazottak fényében kell értelmezni, alkalmazni.

A d) pontban megfogalmazott kivétel egyértelmű bizonyítéka annak, hogy *elhibázott alapkoncepcióval* operál a dokumentum, ugyanis elismeri, elfogadja azt, hogy a gép fedélzetén levő utasok, a gép személyzete egy időben kettő állam szuverenitása, joghatósága alatt áll. Az itt található kitétel, aminek értelmében akkor is feléled az átrepült állam joghatósága, ha annak repülési szabályait megsértik, már korábban, a chicagói egyezmény rendelkezései között¹⁵² is megjelenik. Ez alapján a területi államok nemcsak „*intézkedéseket foganatosítanak annak biztosítására, hogy a területük felett repülő vagy műveleteket végrehajtó légi járművek megtartsák a repülésre és a repülési műveletekre vonatkozó helyi szabályokat és rendelkezéseket.*” Ezen túlmegy az egyezmény, amikor a szerződő államok kötelességévé teszi a rendelkezéseket megszegő személyek üldözését. Amennyire elengedhetetlenül fontos a chicagói egyezményben a fentiek rögzítése, annyira nem illik bele a tokiói egyezmény rendelkezései közé.

Ahogy Gutierrez megfogalmazza: „*Se nem utasítom el, se nem támogatom a „lobogó államának” elsődleges joghatóságát. De amint a lajstromozó államot helyeztük a sorban előre a 3. cikkben, onnantól kezdve a 4. cikk az egész egyezmény „raison d’etre”-t támadja, azzal ellenkezik, és előreláthatatlan, új konfliktusoknak ad táptalajt a békés átrepülés jogával összefüggésben.*”¹⁵³

4.1.2.6. Amiről már nem szól a fáma...- hiányosságok

Ugyan az egyezmény eredeti céljai között sem szerepel a teljességre törekvés, számos, kiemelkedően fontos terület érintetlen maradt. *Nem szól a dokumentum a föderatív állam joghatóságáról.*¹⁵⁴ Ugyanígy hallgat a *csatlakozó övezetekről, vagy a nemzetközi ügynökségek által működtetett gépekről.*

Olyan vitás kérdésekről sem esik szó, amelyek *kisebb jelentőségűek.* Az időzített robbanószerkezetek korában felmerül a kérdés: szükséges-e az, hogy az elkövető a gép fedélzetén tartózkodjon, amikor a bűncselekmény bekövetkezik? Megtagadhatja-e a légi jármű parancsnoka az elkövető átadását a hatóságoknak? Mi történik az olyan cselekményekkel, amelyek a gép fedélzetén elkövetve bűncselekmények, míg a föld felszínén elkövetve már nem azok?

151 Uo. 2. cikk

152 I. chicagói egyezmény 12. cikke

153 GUTIERREZ, Juan J. Lopez 10. o.

154 DENARO, Jacob M. 171. o.

Azonban vannak olyan, *kritikus hézagok* is, amelyek nélkül az egyezmény csak „félkarú óriás”. Nem találjuk meg a „*ne bis in idem*” elvet, azaz a kétszeres eljárás tilalmának büntetőjogi alapelvét. A római tervezetben még szerepelt ez az elv, amelynek értelmében nem lehet még egyszer eljárást lefolytatni azzal szemben, akivel szemben ez már valamely másik szerződő fél államában megtörtént. A tárgyalások során lassan erodálódott ez az elv: először csak a „kétszeri büntetés tilalmává”, majd odáig, hogy az első büntetés mértékével csökkenteni kell a másodikat, ha az súlyosabb. A végleges szerződésből azonban mindez már kimaradt, arra hivatkozva, hogy annyira egyértelmű, magától értetődő alapelvről van szó.¹⁵⁵

De a *kiadatás* kérdéséről is hallgat a dokumentum, csupán annyit szögez le, hogy „az egyezmény egyetlen rendelkezését sem lehet úgy értelmezni, hogy az kiadatási kötelezettséget írta elő.”¹⁵⁶ Alapvető hiányosság ez, ami jelentős mértékben gyengíti az egyezmény erejét, a végrehajtást az egyes államokra bízva, de azt sem teszi határozott kötelezettséggé. Gyenge köteletséget létesít, nem sokkal jut tovább a „törekednek arra” soft jellegű formula meghatározásánál. Csak odáig merészkedik, hogy kimondja: „mindegyik szerződő állam megteszi a szükséges intézkedéseket, hogy a nála lajstromozott légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekre mint lajstromozó Államnak joghatósága legyen.”¹⁵⁷

Az egyezmény hatálya olyan cselekményekre vonatkozik (részben), melyek büntető törvénybe ütköznek.¹⁵⁸ Milyen *bűncselekményeket* foglal ez a meghatározás magában? Mit értenek bűncselekmény alatt? *Nem kapunk definíciót* a rendelkezésekből. Még a tárgyalások során a lengyel delegáció tagja azt javasolta, az egyezmény joghatósága csak olyan cselekményekre vonatkozzon, melyek veszélyeztetik a repülés, vagy a gépen tartózkodók biztonságát, és ne foglalkozzanak a bűncselekmény mint olyan fogalmával. A javaslat elfogadása számos kételytől megkímélte volna a jogalkalmazót.

Hiszen *mi a bűncselekmény önmagában* – általánosságban megfogalmazva? Ez a kérdés elvezet bennünket egészen a „helyes” és „helytelen” erkölcsi, filozófiai kategóriáig. Ha mindeerre anélkül szeretnénk rávilágítani, hogy jogelméleti, filozófiai fejtegetésekbe bocsátkoznánk, láthatjuk, se a kontinentális, se az angolszász jogi gondolkodás nem ad erre konkrét választ. Választ csak az egyes közösségek, jelen esetben államok értékrendje, erkölcsi és értékítélete ad. De ahány csoport, közösség, annyi értékítélet. Egyértelmű, hogy ami az egyik társadalomban, csoportban elfogadott, az a másikban nem. Mit tud tehát kezdeni a jog ezzel a kategóriával? Mit tud a gyakorlat kezdeni az egyezmény 1. (a) cikkével? Hiszen univerzális bűncselekményekről csak akkor lehet szó, amennyiben azt egy univerzális közösség tekinti azoknak. Erről itt, ebben az időszakban pedig még szó sincs, csak a kezdeményei, csírái fedezhetők fel. Abban a pillanatban pedig, amint ugyanazon cselekményt az egyik államban bűncselekménynek minősítik, míg a másikban nem, a cikk értelmét veszíti.

Ugyanezen gyakorlati probléma vetődik fel a légi jármű parancsnoka jogkörének meghatározása kapcsán is. A 9. cikk a parancsnok jogkörét „súlyos bűncselekményekkel” kapcsolatos eljárásra korlátozza ezen esetben is anélkül, hogy egyértelművé tenné ennek mibenlétét.

155 FITZGERALD1, 202. o.

156 tokiói egyezmény 16. (2) cikk

157 Uo. 3. (2) cikk

158 tokiói egyezmény 1.(a) cikk

4.1.2.7. Mit tehet a légi jármű parancsnoka? Aránytalanul nagy figyelem a jogköre meghatározásánál?

Mivel a joghatóság kérdésének rendezése tekintetében meglehetősen sikertelennek bizonyultak a tárgyalások, az egyezmény második felére koncentráltak, a légi jármű parancsnoka jogkörének meghatározására. Ennek köszönhetően – ahogy a brit képviselő, Wilberforce megjegyezte: az egész egyezmény „valahogy kiegyensúlyozatlan lett.”¹⁵⁹

A légi jármű parancsnoka kötelességévé teszi az egyezmény a gép fedélzetén a biztonság „garantálását.” Az ehhez szükséges jogkörrel ruházta fel az elkövetkező cikkekben. Feljogosítja a parancsnokot arra, hogy szükség esetén a személyes szabadságot korlátozó intézkedéseket tegyen (pl. kézbilincs használata) a légi jármű vagy az azon levő személyek és vagyontárgyak biztonságának megóvása érdekében, illetve a fedélzeti rend és fegyelem fenntartásához.

A parancsnok a légi jármű személyzet tagjait utasíthatja, az utasokat pedig felkérheti vagy feljogosíthatja, hogy nyújtsanak segítséget személyes szabadságot korlátozó intézkedések megtételéhez olyan személlyel szemben, akivel szemben a parancsnok ilyen intézkedés foganatosítására jogosult.¹⁶⁰ Továbbá “a légi jármű parancsnoka azt a személyt, akiről alapos okkal feltételezheti, hogy a légi jármű fedélzetén olyan cselekményt követett el, amely megítélése szerint a légi járművet lajstromozó Állam büntető törvénye értelmében súlyos bűncselekmény, átadhatja bármelyik Szerződő Állam illetékes hatóságának, melynek területén a légi jármű leszállt.”¹⁶¹ Az egyezmény pozitívumai közé tartozik, hogy éberrel őrködik a gyanúsított jogai felett, amikor rendkívül szigorúan meghatározza a parancsnok szabadságot korlátozó intézkedéseinek a keretét.¹⁶²

Ezen rendelkezések körében az egyik legjelentősebb a 10. cikk, amelyben *felmentik* a parancsnokot és egyéb személyeket¹⁶³ az egyezmény által meghatározott keretben tett minden cselekménye jogi következménye alól. Több kérdés is felmerült a fenti cikkel kapcsolatban a tárgyalóasztalnál.¹⁶⁴ Először is: szükség van-e egyáltalán ennek a kimondására? A franciák azt javasolták, töröljék ezt a cikket, hiszen senkit nem lehet teljes mértékben mentesíteni cselekedetei jogi következménye alól. Igaz - utaltak rá, -, hogy a sajátos körülmények és a pilóta speciális helyzetéből fakadóan nem szabad „túl nagy szigorral” megítélni a tetteit. A francia kezdeményezés megbukott, de nem túl nagy különbséggel.¹⁶⁵ Kiket kell mentesíteni a felelősség alól? Erre a kérdésre különösebb vita nélkül adtak választ, helybenhagyva a római tervezetben foglaltakat.

Továbbá: A felmentés csak a polgári jogi felelősségre terjedjen-e ki? Szintén a franciák javasolták, hogy csak a polgári jogi felelősségre vonás alól mentesüljön az érintett személy. Tokióban végül „a semmilyen eljárásban nem lehet felelőssé tenni” formula került be az egyezménybe, ami kiterjesztő

159 GUTIERREZ, Juan J. Lopez 15. o.

160 Uo. 6. cikk (2).

161 Uo. 9. Cikk (1)

162 Uo. 7. cikk

163 Uo. 10. cikk: „..... a légi járműnek sem a parancsnokát, sem a személyzetének más tagját, sem bármelyik utasát, sem a légi jármű tulajdonosát vagy üzemben tartóját, sem azt a személyt, akinek megbízásából a repülést végezték, semmilyen eljárásban nem lehet felelőssé tenni azért a bánásmódért, amelyben az a személy részesült, akivel szemben az intézkedéseket tették.”

164 FITZGERALD1, 197. o.

165 19:16 arányban utasították el a francia kezdeményezést.

értelmezést jelent a fentihez képest. Nemcsak a polgári jogi, hanem a büntetőjogi, közigazgatási jogi eljárás alól is mentesíti a „védett személyeket”.¹⁶⁶

Végezetül a 9. (1) cikk értelmében a parancsnok *„azt a személyt, akiről alapos okkal feltételezi, hogy a légi jármű fedélzetén olyan cselekményt követett el, amely véleménye szerint a légi járművet lajstromozó állam büntető törvénye értelmében súlyos bűncselekmény, átadhatja bármelyik szerződő állam illetékes hatóságának, amely területén leszállt.”*

4.1.2.8. „A légikalózkodás-formula”

A hidegháborúnak köszönhetően kiéleződött politikai légkör magával hozta a repülőgép eltérítések jelenségének elszaporodását. Az Egyesült Államok és Venezuela javaslatára egészítették ki a római tervezetet a „légijog történelmébe” csak „légikalózkodás-formula” néven bevonult cikkel.¹⁶⁷

Az egyezmény három esetre utal az első bekezdésben: valaki erőszakkal vagy fenyegetéssel „a repülésben levő légi jármű működésébe beavatkozik, azt hatalmába keríti, más módon jogtalan ellenőrzést gyakorol felette, vagy ha ilyen cselekményt készülnek elkövetni. A szerződő államok kötelezettségévé teszi, hogy mindent megtegyenek a légi jármű parancsnoka kontrollja visszaállítására, vagy fenntartására. Az az állam, ahol először landol a gép, engedi az utasoknak, a gép személyzetének, hogy mihamarabb folytathassák útjukat, a gépet „és rakományát pedig visszaszolgáltatja jogos birtokosának.”¹⁶⁸

Az ezt követő cikkek¹⁶⁹ rendkívül precízen határozzák meg az egyes államok jogait és kötelezettségeit. Ezekkel a cikkekkel valójában kiegészítik a légi jármű parancsnoka jogkörére vonatkozókat, részletes iránymutatást adnak az államoknak a gépről eltávolított gyanúsítottal szembeni jogaikról és kötelezéseikről.

Annak az államnak, ahol először száll le a gép, hosszadalmas listában rögzítik „teendőit”, jogait és kötelezettségeit. *Átvesszi* azt a személyt, akit a gép parancsnoka szabályszerűen szállít le,¹⁷⁰ *őrizetbe veheti vagy egyéb intézkedéseket alkalmazhat* annak érdekében, hogy rendelkezésre álljon a gyanúsított, amelyet a *saját joga* alapján foganatosíthat¹⁷¹, „haladéktalanul köteles *előzetes vizsgálatot lefolytatni*” a tények megállapítása céljából¹⁷², valamint *értesítenie* azt az államot, amelyik a gépet lajstromozta,

166 A tokiói egyezmény angol szövegében a „responsibility” kifejezés szerepel a „liability” helyett, ami egyértelműen jóval tágabb értelmű, nemcsak a büntetőjogi felelősség alól mentesít.

167 „Ha valaki a légi jármű fedélzetén erőszakkal vagy azzal való fenyegetéssel olyan jogellenes cselekményt követ el, amellyel a repülésben levő légi jármű működésébe beavatkozik, azt hatalmába keríti vagy más módon jogtalan ellenőrzést gyakorol felette vagy ha ilyen cselekményt készülnek elkövetni, a Szerződő Államok minden megfelelő intézkedést megtesznek, hogy visszaállítsák, illetőleg fenntartsák a légi jármű törvényes parancsnokának a légi jármű fölötti ellenőrzését.”

Az előző bekezdésben meghatározott esetben az a Szerződő Állam, amelynek területén a légi jármű leszáll, megengedi az utasoknak és a légi jármű személyzetének, hogy - amint ez lehetséges - folytassák az útjukat, a légi járművet és rakományát pedig visszaszolgáltatja a jogos birtokosának.” tokiói egyezmény 11. cikk

168 Uo. 11. (2) cikk

169 Uo. 12-15. cikkek

170 Uo. 13. (1) cikk

171 Uo. 13. (2) cikk

172 Uo. 13. (4) cikk

amelyiknek az őrizetbe vett személy az állampolgára, és egyéb érdekelt államot a belátása szerint,¹⁷³ végezetül pedig haladéktalanul segítséget kell nyújtania az őrizetbe vett személynek, hogy érintkezésbe léphessen az állampolgársága szerinti állam legközelebbi képviselőjével.¹⁷⁴ Sok kritika is éri a fenti szabályozást éppen a túlzó részletessége miatt.

Pozitívuma ezeknek a részletes rendelkezéseknek, hogy ezen két utóbbi kötelezettség erőteljes *garanciális védelmet nyújt az őrizetbe vett személynek*. Szintén védelmi bástyát jelent a gyanúsítottnak, hogy csak addig lehet az őrizetbe vételt, illetve az egyéb intézkedéseket fenntartani, amíg ez „*a büntető vagy kiadatási eljárás megindításához indokoltan szükséges*”,¹⁷⁵ valamint az a szabály is, miszerint ha nem tudja vagy kívánja tovább folytatni az útját, és nem fogadja be a leszállási hely szerinti állam, visszaszállíthatják az állampolgársága szerinti állam területére.¹⁷⁶ Az érintett állam pedig az állampolgárainál nem kedvezőtlenebb elbánásban köteles részesíteni az érintett személyt.¹⁷⁷

A fenti rendelkezések figyelembe veszik annak a lehetőségét, hogy a gépről leszállított személy olyan, a saját országától távoli államban találja magát, melynek sem a jogrendszerét, kultúráját, sem a nyelvét nem ismeri, olyan személyek közelsége nélkül, akik az érdekében, ügyében el tudnának járni, ezen a helyzet következményeinek a mérséklésére születtek az említett védelmi szabályok.

A „*minden állam kínosan örökdik szuverenitása fölött-elv*” mementója található a 14. és 15. cikkekben. Ha a leszállás szerinti állam nem kívánja befogadni a leszállított személyt, joga van ennek megtételére. Továbbá azt is leszögezik, hogy a leszállított személy illetően módon az ország területére való belépése, ott tartózkodása nem érinti a belépésre, tartózkodás engedélyezésére, valamint a kiutasításra vonatkozó szabályokat.¹⁷⁸

*Az egyéb rendelkezések köréből*¹⁷⁹ csak némelyeket szeretnék kiemelni. Az egyezmény kiadásra vonatkozó rendelkezései, - pontosabban azok hiánya – jelentős mértékben csökkenti az egyezmény erejét.

Japán kezdeményezésre került be az egyezménybe a 18. cikk. Ebben arra a problémára adnak gyógyírt, ha szerződő államok közös légi közlekedési vállalatot hoznak létre, vagy üzemeltetnek olyan légitársaságot, amelyet egy harmadik államban lajstromoztak. Ebben az esetben maguk közül jelölhetik ki azt az államot, amelyet az egyezmény tekintetében lajstromozó államnak kell tekinteni.¹⁸⁰

A nemzetközi szerződés letéteményeséül az azt életre hívó ICAO-t jelölték meg. A felmerülő viták rendezésére választottbírói eljárást ír elő az egyezmény, a Nemzetközi Bíróság abban az esetben jár el, ha a felek a bíróság létrehozatalára irányuló kéréstől számított hat hónap elteltével sem tudnak megegyezni a választottbírói szervezetében.

173 Uo. 13. cikk (5) cikk

174 Uo. 13. (3) cikk

175 Uo. 13. (2) cikk

176 Uo. 14. (1) cikk

177 Uo. 15. (2) cikk

178 Uo. 14. cikk

179 Uo. 16-26. cikkek

180 Uo. 18. cikk

4.1.2.9. *Milyen leckét tanít nekünk a tokiói egyezmény? Mit is kellett volna tenni?*¹⁸¹

„Nem sok haszna van a terrorizmus megszüntetésén fáradozni,
ha a halált hozó eszközök termelését továbbra is az emberi alkotóerő
törvényes felhasználásának tartjuk.”
(Ernst F. Schumacher)¹⁸²

A tokiói egyezménnyel egy univerzális nemzetközi szerződés létrehozatala volt a cél. Az univerzalitás megvalósult a csatlakozó államok száma alapján, de az egységesség megvalósítása nem sikerült, és számos kérdésben a kompromisszum érdekében nagy árat kellett fizetni.

- Az egységesség céljának megvalósítását megghiúsította a 3. (3) cikk, amely alapján a büntető joghatóságot a belső jogszabályokkal összhangban kell gyakorolni. Ennek köszönhetően az a paradox helyzet állt elő, hogy minél több állam csatlakozik az egyezményhez, annál kevésbé valósul meg a hőn áhított egységesség.¹⁸³
- Fontos megjegyezni, hogy az *res communis omnium usus* jellegű területek tekintetében megszűnt a „jogtalanság” állapota, hiszen azt kellett elkerülni, hogy az itt elkövetett cselekmények kapcsán az elkövető immunitása érvényesül. Azonban egyes szerzők szerint ez kikerülhető lett volna belső jogalkotással is azáltal, hogy extraterritoriális hatályt biztosítanak belső jogi normáknak.¹⁸⁴
- A kiadatás kérdésének szabályozatlansága hátrányosan érinti az egyezmény végrehajtásának „esélyeit”.
- Amint elismerték a lajstromozó állam joghatóságát, értelmetlenné vált a 4. cikk a kivételek hosszú listájával. Egyrészt sokkal gyengébb az utasok kapcsolata az átrepült állammal, mint magával a géppel, így az azt lajstromozó állammal. Gyakorlati szempontból is sokkal egyszerűbb, célszerűbb, ha az egyszer megállapított joghatóság fennmarad az utazás teljes tartamára, mint az a megoldás, miszerint annyiszor változik a joghatóság, ahányszor átrepül egy másik országba. Másrészt a 4. cikk az átrepült állam biztonságát tartja szem előtt,¹⁸⁵ holott a tokiói egyezmény célja a gép (utasok és a gép személyzetének) biztonságának a biztosítása, az, hogy a fedélzeten a rendet fenn tudják tartani.
- Az egyezménynek azokra a cselekményekre kellett volna koncentrálnia, amelyek veszélyeztetik a légi jármű biztonságát.

181 GUTIERREZ, Juan J. Lopez 19-21. o.

182 KRISTÓ NAGY István: Bölcsességek könyve, III. kötet, Ezredvég Kiadó, 1999., 473. o.

183 Az olasz delegáció tagja így fogalmazta meg a helyzetet: „Ott vagyunk, ahol ezelőtt voltunk. Mire való egy egyezmény, ha csak a már létező egyet nem értést konzerválja? Aggodalmunk abból fakad, hogy a nemzeti jogok különböznek egymástól, egy egyezmény létjogosultságát pedig épp az igazolja, hogy csökkenti a konfliktusokat, és minden szerződő államra vonatkozó, egységes jogi szabályozást teremt.” In: GUTIERREZ, Juan J. Lopez 13. o.

184 GUTIERREZ, Juan J. Lopez 18. o.

185 Az átrepült állam biztonságának a garantálása az 1944. évi chicagói egyezmény és a Transzit Megállapodás céljai közé tartozik.

- Az egyezménynek önmagát kellett volna feltüntetnie alkalmazandó jogként, nem pedig az egyes nemzeti jogokat.¹⁸⁶ Ez azt jelenti, hogy fel kellett volna sorolnia a bűncselekményeket, amelyeket büntetni rendel. Ezeknek a cselekményeket a nemzetközi közösség által elfogadottan kell minősülnie. Emellett a büntetéseket szintén tipizálni kellett volna.
- A „ne bis in idem” elvet rögzíteni kellett volna a szerződésben.
- Alapvető probléma az egyezménnyel, hogy főként már létező szokásjogi szabályokat rögzít. Az államok többségének pedig az az attitűdje, ha valamit nemzetközi szerződésben rögzítenek, akkor ez a tény mintegy megszünteti azok szokásjogi jellegét, és szerződéses kötelezettségekké avanszálnak. Ebből következően azok az államok, amelyek nem csatlakoztak az egyezményhez, mentesülnek a leírt kötelezettségek alól. Elfeledkeznek a Nemzetközi Bíróságnak a Nicaragua ügyben¹⁸⁷ hozott ítélete indokolásáról, mely egyértelműen kifejti, attól, hogy egy szabályt nemzetközi szerződésbe foglalnak, nem veszi el szokásjogi jellegét, így továbbra is köti azokat az államokat is, akik nem csatlakoztak a szerződéshez.
- Végezetül egy olyan elemet is figyelembe kell vennünk, ami kételyek felmerülésének ad táptalajt, amivel a jog nem tud sok mindent kezdeni: Ha a gépeltérítések kapcsán a „Gépeltérítés Kubába?” kérdést így fordítjuk le: „Menedékjog, amit a kommunizmust ad?”, mindjárt sok minden érthetővé válik. De fordítva is felmerülhet a kérdés: Gépeltérítés egy kommunista államból nyugatra – helyett: Menedékjog szükséghelyzetben... Akkor is „helyes” vajon kiadni az elkövetőt? Vagy ilyenkor már elbizonytalanodunk az egyértelmű igen kimondásától?¹⁸⁸

186 „A büntetőjogban a joghatósági konfliktusok feloldásánál semmit nem ér az, ha érintetlenül hagyjuk a nemzeti büntetőjogokat, mivel sokkal fontosabb a „mit büntessünk” kérdése, mint a „hogyan” tegyük meg ezt.

187 Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America) (1984-1991) Nicaragua (Katonai és félkatonai tevékenységek Nicaraguában és Nicaragua ellen ügy, Nicaragua v. Amerikai Egyesült Államok)

188 KLIMEK 506. o.

4.1.3. „Új színfolt” a palettán: a repülőgép eltérítés

Az 1930-as évektől kezdődően egy új bűncselekmény színesítette a deliktumok amúgy is elég széles palettáját: a repülőgép eltérítés. A fogalom lényege, hogy egy személy vagy egy csoport – rendszerint felfegyverkezve - átveszi a hatalmat egy légi jármű felett. A legtöbb esetben arra kényszerítik a pilótát, hogy a parancsaiknak megfelelően, az általuk meghatározott helyre repüljön.

Bár elképzelhető, hogy némely utasnak érdekes intermezzót jelent, hogy rossz akciófilmbe illő jelenetben játszhat, a többieknek, a gép személyzetének, a légitársaságnak, a repülés ipar valamennyi szereplőjének egy rémálom kel életre. *„Egy olyan rémálom, ami az orosz rulett egy „őrült” formája, amelyben a gépeltérítő sorsa érdektelen összehasonlítva azzal az (élet)vesztéssel, amibe az utasokat és a gép személyzetét sodorta, nem is beszélve a repülőgépről magáról, ami jelentős értéket képvisel.”¹⁸⁹*

Maga a bűncselekmény szinte egyidős a polgári repüléssel, az első esetet 1931-ben dokumentálták. Perui forradalmárok térítettek el egy gépet, hogy röpcédulákat szórhassanak róla.¹⁹⁰ Az 1930-as évektől napjainkig több, mint 1000 gépeltérítést hajtottak végre, a jelenség reneszánszát az 1960-as, '70-es években élte, amikor szinte minden napra jutott egy akció, ami megmozgatta immáron a nemzetközi közösséget is.

A repülőgép eltérítést a „légi kalózkodás” kifejezéssel illeti gyakran a szakirodalom, ami utal a *tengerjoggal* való kapcsolatára. A kalózkodásban és a gépeltérítésben kétségkívül vannak közös elemek, azonban nem tehetünk a kettő közé egyenlőségjelet. A hagyományos kalózcselekmények fő célja a rakomány, az áru elrablása. Ezzel ellentétben a légi kalózkodásnak jóval összetettebbek, változatosabb céljai vannak: többek között politikai menedékjog kérése céljából egy másik országba való eljutás, túszedés, a „segítségükkel” pénz kicsikarása, politikai vagy egyéb okokból bebörtönzött foglyok kiszabadítása.¹⁹¹ Ez is bizonyítja, hogy nem húzhatjuk egy az egyben az ősi, klasszikus „kalózkodás koncepciót” a XX. század jelenségére, nem vonhatjuk össze a kettő tárgyalását.

Ugyanerre a felfogásra engedett következtetni a Nemzetközi Jogi Bizottság a tengerjog kodifikációja során, amikor kidolgozta a Nyílt Tengerre vonatkozó 1958. évi Genfi Egyezményt. A Bizottság megfogalmazása szerint: „Egy repülőgép által a másik ellen elkövetett cselekmények nem tekinthetők kalózkodásnak”¹⁹²¹⁹³ Csak az az eset tartozik a tengeri kalózkodás körébe, ha repülőgépről követik el a hajó ellen a cselekményt.¹⁹⁴ Ebből következően teljesen új bűncselekményként kellett a

189 EVANS: 695. o.

190 KRAUSE 234. o.

191 http://wikipedia.org/wiki/aircraft_hijacking

192 JACOBSON 171. o.

193 Bár azt is hozzá kell tennünk, hogy a Nemzetközi jogi Bizottságnak nem is állt szándékában légi joggal foglalkozni, hiszen a célja a tengerjog kodifikációja volt, és csak véletlenszerűen esik egybe a két terület akkor, amikor nyílt tenger felett követik el a repülőgép eltérítést.

194 Az 1958. évi, Nyílt Tengerről szóló, Genfi Egyezmény az alábbiak szerint határozta meg a kalózkodás definícióját: „Minden olyan, jogtalan erőszak, egyéb cselekmény, amit egy magánkézben levő hajó vagy repülőgép személyzete követ el magáncélra, és

a) nyílt tengeren levő hajó, illetve annak személyzete, vagyona vagy az azon tartózkodók,

b) vagy egyetlen állam joghatósága alatt sem tartózkodó hajó, személyek és vagyon

ellen irányult. In: Geneva Convention on the High Seas, (29 April, 1958), 15. cikk, <http://www.oceanlaw.net/texts/genevahs.htm>

repülőgép eltérítést definiálni, és megtalálni az ellene való fellépés speciális jogi technikáit.

Ha az angol terminológiát tekintjük, érdekes etimológiai kutatásokat végezhetünk, meglepő eredményre jutunk: az angol „hijack” kifejezést az Alkoholtilalom idején a szeszcsempész gengszterbandák zsargonjából eredeztetik, egy másik, ennél jóval „lovagregényesebb” felfogás szerint a 18. századi útonállók által használt lámpás elnevezéséből. Egy harmadik elképzelés a kifejezést a modern útonállók „működéséhez” köti.¹⁹⁵

4.1.4. „A stewardessek épp most öltöztek át a kubai egyenruhájukba!”¹⁹⁶- A gépeltérítések „földrajzi” irányai, típusai

4.1.4.1. „A politikai menedék típusú” repülőgép eltérítés

A gépeltérítések első jelentősebb hullámát a II. világháború utáni feszült politikai helyzet hozta magával – a hidegháború kinyilvánítása egyik mellékhatása ezen akciók megszorodása.

Az irányuk ezek után egyértelmű: Európában főként a keleti régiókból, a kommunista hatalom alatt álló államokból nyugatra térítenek el gépeket, az amerikai kontinensen Kubából az Egyesült Államokba. A Kubából az USA-ba történő gépeltérítések sorozata 1959-ban kezdődött, amikor Fidel Castro hatalomra jutott.¹⁹⁷ A repülőket mellett számos hajó is erre a sorsra jutott a Castro és kommunizmus ellenes „érzelmeknek” köszönhetően. Érdekes módon pár év elteltével, 1961-ben, közvetlenül a Disznó-öbölbeli akciót¹⁹⁸ követően a Kuba és az USA közötti eltérítések iránya megváltozott: immáron Kuba volt

195 Az angol „hijacking” kifejezés a modern amerikai történelem 1920-as éveiben született meg, amikor az Amerikai Egyesült Államok alkotmányának 18. módosítása (1920.) alkoholtilalmat rendelt el, aminek értelmében az alkohol előállítás, importálása, az azzal való kereskedés tiltott tevékenységnek minősült. Amikor az egyik alkoholcsempész „banda” megtámadott egy másik, rivális bűnözői csoportot, a „Hi, Jack, raise your hands!” (Szia, cimborá, kezeket fel!) mondatral egyértelművé vált, a rablás elkezdődött. Egy másik magyarázat szerint ez a mondat így hangzott: „Raise your hands high, Jack! (Emeld magasra a kezedet, cimborá!) Egy harmadik elképzelés a 18. századi útonállók által a sötétben használt lámpás elnevezéséből („jack light”) vezetik le. In: McWHINNEY2 269. o. Mások az autóstopposok köszönéséből eredeztetik a kifejezést (Hi, Jack!), amit később a rablók trükkként alkalmaztak. Végezetül egy olyan etimológiai magyarázat is napvilágot látott, amely szerint a korábbi évszázadok londoni prostituáltjai kikiabáltak az éppen arra elhaladó tengerészeknek, akiknek az áhított szolgáltatás helyett egy rablásban volt részük, amit az örömlány egy cinkosa hajtott végre. In: <http://en.wikipedia.org/wiki/Hijacking>

Mivel a Hi, Jack! (Szia, cimborá!) és a „hijack” (repülőgép eltérítés) kifejezések teljesen ugyanúgy hangzanak, a Los-Angelesi repülőtéren felhívták az utasok figyelmét, hogy a fenti köszönés helyett inkább a „Hello, Jack! vagy a Hey, Jack!” mondatokkal köszöntsék Jack nevű ismerőseiket...

196 1968-ban, egy bostoni újságban megjelent egy képregény, ami két utast ábrázolt egy repülőn, amint az egyik aggodalmas arccal a másikhoz fordul a fenti mondatral a „szájában”. 1968-'69-ben az Egyesült Államok volt a „legnépszerűbb áldozata” a gépeltérítéseknek. Egy időben a „legkedveltebb úticél” Kuba volt. 19 hónap alatt 75 sikeres gépeltérítést hajtottak végre, 2916 fedélzeten tartózkodó személy volt ezen cselekmények közvetlen elszenvedője. In: EVANS: 695. o.

197 Az első, Kubából az USA-ba történő gépeltérítés 1958-ban történt. Egy Miami-ból Varadero-n át Havannába tartó gépet térítették el kubai aktivisták, mert fegyvert akartak szállítani Raúl Castro lázadóinak. A kelet-kubai Sierra Cristal volt az új úticél, de az este közeledtével elfogyott a gép üzemanyaga, ezért kényszerleszállást próbált végrehajtani a Preston cukorgyárban – sikertelenül. A gép lezuhant az óceánba, darabjaira hullott, a legtöbb utas és a személyzet életét vesztette a tragédiában.

198 A hidegháborúban, amint az Egyesült Államok számára kezdett egyértelművé válni, hogy Castro hatalomra jutásával fokozatosan szovjet befolyás alá került szomszédja, azonnal kidolgozott Castro eltávolítására vonatkozó terveket.

az úti cél.¹⁹⁹ Az ilyen módon a kommunizmus csápjai előtt menekülő személyek politikai menedékjogot kértek az új „hazájukban”. Ezeket a gépeltérítéseket a „*politikai menedék*”-jellegű kategóriába soroljuk.

A magyarok az elsők között jártak a gépeltérítések ilyen módon való „felhasználásában”. Első ízben 1949 januárjában került sor hazánkban ilyen akcióra, a Pécs-Budapest menetrend szerinti járatot kényszerítették eredeti útvonalának megváltoztatására: az úti cél München volt.²⁰⁰ Pár évvel később, 1956-ban újabb akciót hajtottak végre, ezúttal a MALÉV Budapest-Szombathely menetrend szerinti járatán.²⁰¹ Ez a „menekülési kísérlet” is sikerrel járt, a bajorországi Ingolstadt repülőterén²⁰² szálltak le a légi kalózok. A gépet, valamint annak hazatérő személyzetét és utasait az amerikaiak átadták a magyar hatóságoknak. A Szabad Nép 1956. július 14-i számában így kommentálta az eseményeket: „*A nyugati jelentésekből az is kiderül, hogy a banditák hosszabb ideje készültek a gengsztertámadásra, és mindnyájan a magyar nép, népi demokráciánk mindenre elszánt ellenségei.*”²⁰³

A kelet-nyugati irányú cselekmények érezhetően ritkábban fordultak elő az enyhülés, a déttente megindulásával, tehát az enyhülés folyamatának a megindulása nem jelentette azt, hogy eltűntek volna a palettáról. A Szovjetunió egyik tagköztársaságából való „menekülési” kísérletre például szolgálhat a tragikus véget ért, 1983-ban történt *Tbilisi gépeltérítési incidens*.²⁰⁴ Az esetnek meglehetősen sajátos utóélete volt: sok grúz szemében hőssé váltak a gépeltérítők, mint akik a szabadságukért harcoltak. Ez a „rajongás”, tisztelet az irodalomban, a kultúrában is kifejezésre jutott.²⁰⁵

Kereskedelmi embargót vezettek be Kuba ellen, ami Kubát még inkább a Szovjetunió karjai felé sodorta. Az USA egy kubai inváziót tervezett a Floridában letelepedett menekültekkel karöltve a CIA-vel az élen, amit úgy kívántak időzíteni, hogy pont egybeessen egy Castro-ellenes felkeléssel. 1961 áprilisában elindították az akciót, azonban ez teljes kudarcba fulladt: a felkelés elmaradt.

199 Több dologgal is indokolják a jelenséget: egyrészt sokan csalódtak az Egyesült Államokban, a Szabadság földjében, de olyanok is voltak, akiket a honvágy húzott haza.

200 Meglehetősen színpadiasra sikeredett ez az akció. Az elkövető Majoros János, a MASZOVLET pilótája Róth Sándor álnéven váltott jegyet, és magát szakállas rabbinak álcázta. A felszállás után a pilótafülkébe ment, ahol felfedte kilétét és céljait. A parancsnokot, Kun Miklóst és a másodpilótát, Kiss Istvánt előzetesen már beavatták a tervbe. Ezzel ellentétben a rádiós és a hajózó szerelő előzetesen nem tudtak a tervről. Majoros egy pisztollyal fenyegette meg a rádióst, hogy ne értesítse a történetről a budapesti repülés irányító központot. Majd átvette a gép irányítását, így az eredeti parancsnok felügyelni tudta a két be nem avatott személyt. A gép utasai „mellesleg” a MASZOVLET alkalmazottainak hozzátartozói közül kerültek ki egyrészt. In: MOYS: 144. o.

201 Győr város felett három személy pisztollyal és vasrudakkal támadt a gép személyzetére és utasaira, majd egyikük, Polyák György átvette a gép vezetését. Őt magát pár évvel korábban, 1953-ban „osztályidegennek” minősítették, és eltávolították a légierő kötelékéből, ahol tisztként szolgált. MOYS: 144. o.

202 Ebben az időszakban Ingolstadt repülőtere az USAFE (US Air Force in Europe), azaz az Amerikai Egyesült Államok európai egységeinek irányítása alatt állt.

203 Banditátámadás a budapest-szombathelyi utasszállító repülőgépen, In: Szabad Nép, 1956. július 14.

204 A Tbilisi incidens 1983. november 18-19-én történt a a Grúz Szovjet Szocialista Köztársaság területén, a Tbilisi repülőterén. November 18-án kilenc fiatal gépeltérítő – akik grúz értelmiségi családok gyermekei voltak – a Szovjetunióból való menekülés céljából megpróbálták eltéríteni az Aeroflot légitársaság TU-134A típusú repülőgépét 57 utassal és 7 fő legénységgel a fedélzetén. Másnap a biztonsági erők -, az ún. Alpha Csoport – megtámadta a gépet, aminek következtében 2 utas, 3 fő a legénység tagjai közül, valamint 3 gépeltérítő életét veszítette. (A gépen magán a támadás után 63 golyó ütötte lyukat lehetett megszámlálni...) A Grúz Kommunista Párt feje, Eduard Shevardnadze elítélte az elkövetőket, akiket halálra ítélték, és kivégeztek. Még a gyóntatójukat, az ortodox pap Theodore Chikhladze-t is kivégezték, annak ellenére, hogy nem volt semmi köze az akció kiterveléséhez, a családjaikat pedig hosszú éveken át szinte elviselhetetlen nyomás alatt tartották. http://en.wikipedia.org/wiki/Tbilisi_hijacking_incident

205 A grúz nép szinte népi hőssé tekintett az elkövetőkre, akiket olyan intelligens fiataloknak tartottak, akik nem bírták tovább az elnyomáson alapuló, igazságtalan szovjet rendszer valóságát, és egy olyan országról álmodtak, ahol szabadon élhetnek. Shevardnadzét sokan bírálták az ítélet miatt, és azzal vádolták, hogy ezzel pusztán a kommunista elitben megszerzett pozícióit akarta megerősíteni, és Moszkva iránti lojalitását tettekre önteni.

4.1.4.2. „Elmeháborodott által elkövetett” – második kategória

Az első csoportban tárgyalt légiterroristák közül többen az ebbe a kategóriába tartozók jellegzetességeit, jellemvonásait is hordozzák. Számos gépeltérítőt vetettek pszichológiai vizsgálat alá,²⁰⁶ és jelentős hányaduknál érzelmi, lelki kiegyensúlyozatlanságot tártak fel. D. G. Hubbard²⁰⁷ 20 gépeltérítővel készített ún. mély interjút.²⁰⁸ Ezek hasonló karakterjegyeket tártak fel a legtöbb elkövetőnél. Közös jellegzetességek a hányattatott, problémás gyermekkor, visszahúzó magatartás, barátokkal és iskolatársakkal való kapcsolat hiánya, a szülőkkel való problémás kapcsolat. Az apa gyakran alkoholista, otthon erőszakos, az anya pedig vallási fanatizmusba menekül. Jellemzők még a szexualitással kapcsolatos aberrációk, partnerrel való „normális” kapcsolat kiépítésére való képtelenség. Szinte mindig megjelennek gyilkosságról és szexuális erőszakról való fantáziák, miközben a pisztolyt a stewardess fejéhez tartják.

Ebben a csoportban rendkívül változatosak a bűncselekmény elkövetésének céljai: van, aki a televízióban látottak hatására akarta kipróbálni, milyen gépeltérítőt játszani,²⁰⁹ van, aki a házsártos házastárs elől menekült. Előfordulnak az elkövetők között lelkileg ingatag kamaszok is.²¹⁰

Ki kell emelnünk a média szerepét is. Gyakran a fentiekhez hasonló esetek részletes ismertetésével, a helyszínről való közvetítéssel adnak ötleteket és ösztönzést hasonló cselekmények elkövetésére.²¹¹

2001-ben egy fiatal producer a Marjanishvili Állami Színházban egy performance-t szeretett volna színre vinni az 1983-as eseményekről. A színház igazgatósága megtagadta ezt a lehetőséget, ami aktivizálta a grúz emberi jogi szervezetet, akik azonnal a cenzúráról kezdtek „beszélni”. A darabot mindezek ellenére színre vitték egy magán színházban, a „Tavisupali Teatri”-ban. A „Farmer Generáció” hatalmas sikert aratott.

In: http://en.wikipedia.org/wiki/Tbilisi_hijacking_incident

206 Olyan személyeket vizsgáltak meg pszichológusok, illetve pszichiáterek, akik Kubából visszatértek az USA-ba, őrizetbe vették őket, vagy sikertelen gépeltérítési kísérletet hajtottak végre.

207 Dr. Hubbard mellett egyéb szerzők – pl. Aggarwala, Kaplan – is azt állítják, hogy az elkövetők célja a publicitás, így akarnak „segíteni” alacsony önbecsülésükön. In: HOLDEN: 2. o.

208 Ezeket az interjúkat a *the Skyjacker: His Flights of Fantasy* című, 1971-ben megjelent művében tette közzé.

209 1969 októberében egy amerikai-olasz, engedély nélkül eltávozott tengerészgyalogos (dezertőr), Raffaele Minichello térített el egy Los Angelesből San Fransisco-ba tartó gépet Rómába. Ezzel rekordot állított fel: mint az a személy, aki a leghosszabb utat tette meg légikálóztként. Az út 17 órán át tartott, 5 helyen álltak meg. Mindezt azért, mert „hősünk” meg akarta látogatni a barátnőjét. A híres filmrendező, Carlo Ponti így vélekedett az esetről: „Ez az egész nem csak az ő hibája, hanem, az egész társadalomé”. Ezt a felfogást visszahangozta Olaszország nagy része is: sokkal inkább tekintették hősnak, mintsem egyszerű fiatalos bűnözőnek. Végül olasz bíróságok 7 és fél évi börtönbüntetésre ítélték, amiből 18 hónap elteltével már szabadult. (Azután sem találta a helyét a társadalomban, dolgozott csaposként, pincérként, segédmunkásként, de volt fotómodell is aktfotózásokon, de egyik helyen sem alkalmazták hosszabb ideig.) In: McWHINNEY2 273. o.

Jó néhány napon át ez volt a fő szenzáció az USA-ban és Európában, minden valamit magára adó újságban a címlapon szerepelt az eset. 10 nappal később egy 14 éves kamasz kísérelt egy repülőgépet eltéríteni Cincinnati-ban. Édesanyja szerint a média hatására cselekedett. Egy másik tekintetben is hatással volt a fenti eset. Eddig főként Kubát vették célba a gépeltérítők, közvetlenül az eset után több ízben Európa volt a célállomás. In: HOLDEN: 4. o.

210 Egy ízben az egyik elkövető azt hitte magáról, hogy egy kalóz reinkarnációja a Spanyol Birodalomból. In: FICK, Ronald L., GORDON, Jon J., PATTERSON, John G.: "Aircraft Hijacking: Criminal and Civil Aspects," University of Florida Law Review 72, 1969 University of Florida Law Review 1969-70. Vol. 22., 84. o.

211 Moys Péter így fogalmaz: „De így van ez a bombával való fenyegetések esetében is. Ha egy bekerül a hírekbe, azon a héten még három ilyen várható. A rendőrségnek taktikai okokból nem kellene „nagy dobra vernie” az ilyen eseteket. A

4.1.4.3. „Légi banditizmus” – gépeltérítés pénzért

Az 1970-es években megjelenik a színen a gépeltérítő, aki azonnali, nagy összegű pénzhez jutás reményében követi el a cselekményt.²¹² Általában az utasok és a legénység túszul ejtésével zsarolja ki az általa kívánt pénzüsszeget. Az ilyen jellegű eltérítés elkövetéséhez szükség van egy jó adag hidegvérre és fizikai vakmerőségre, merészségre is. Hiszen a terv sikeres véghezviteléhez, a zsákmánnyal való meneküléshez általában el kell hagyni a gépet egy ejtőernyővel. Leggyakrabban a kiszolgált ejtőernyős katonák vagy ejtőernyőző sportolók az elkövetők.²¹³

Az eltérítők által követelt összeg 50.000 USD-től 2.000.000 USD-ig terjedt, egy esetben előfordult, hogy 15 font aranyat kértek.²¹⁴ A kívánságlistán néha szerepel a menekülésre szánt ejtőernyő is. Az ilyen akciók sikere változó, előfordult már, hogy sikeresen kiugrottak a gépből, és az is, hogy idegen állam területére jutottak, de az esetek ¾-ében elfogták, letartóztatták az elkövetőket.²¹⁵ Arra is van példa, hogy meglehetősen furcsa módon a zsarolók közül néhányan a nép egyszerű hőseivé, példaképeivé avasznak, olyan figurává, aki akciófilmekbe illő módon „cselezte ki” a hatóságokat. Néhányan közülük könyvekben jelennek meg, vagy filmekben tűnnek fel, művészek, alkotók inspirálóivá lesznek.²¹⁶

Ez történt az USA minden idők leghíresebb gépeltérítőjével is, D. B. Cooperrel,²¹⁷ aki 1971 novemberében, hálaadás napján a Northwest Orient Airlines Boeing 727-es, Portlandból induló járatát térítette el. Az eltérített gépen 36 utas és hat főnyi személyzet tartózkodott. Amikor a gép Seattle-Tacoma Nemzetközi Repülőtéren landolt, szabadon bocsátotta az utasokat az általa követelt 200.000 USD (20 dolláros címletekben) és négy ejtőernyő fejében. (Azt gondolták, hogy azért kért a zsaroló négy ejtőernyőt, mert a pilótának, másodpilótának és a légi utaskísérőnek szánta a másik hármat, hogy így bizonyosodjon meg arról, hogy nem hamisítványok.) Ezután arra kérte a pilótát, hogy alacsonyan (10.000 láb magasságon), lassú sebességgel repüljön Mexikó felé. Egy bizonyos ponton kiugrott az ejtőernyővel a gépből, ezután nyoma veszett. Az FBI is kutatott a vakmerő elkövető után, sikertelenül, így bekerült az ügy a megoldatlan esetek dossziéjába.²¹⁸

A legendás Cooper-féle esetet követően a „légi banditizmus” elkezdte reneszánszát élni, számos

baj az, hogy a sajtótól hamarabb tudja meg a televízió a híreket, mint a rendőrség. Ferihegyen is volt már ilyen eset, hogy előbb ért az egyik televíziós ársaság riportere a helyszínre, mint a tűzoltók...”

212 Az első, zsaroló célzattal eltérített amerikai gépet 1970-ben térítették el, amikor Arthur G. Barkley a Trans World Airlines Phoenixból St. Louis-ba tartó Boeing 727-es járatát térítette el. Arra kényszerítette a pilótát, hogy Washington DC-be repüljön, ahol 1.000.000 amerikai dollárt követelt, amiből a hatóságok 100.750 USD-t át is adtak. Az utasok és a legénység kiszabadítására irányuló akcióban a zsaroló lelőtte a pilótát, és maga is megsebesült. In: EVANS2, 646. o.

213 McWHINNEY2 272-273. o.

214 Az akkori értéke 8.000 USD volt.

215 EVANS2, 646. o.

216 Több mozifilmet készítettek, dalt írtak a legendássá lett Cooperről. Egy Ariel nevű közösség „D. B. Cooper Napokat” ünnepel, több karaktert formáztak meg az elkövetőről, rock együttes vette fel a nevét, Stephen King novellában bukkan fel, de egy bárt is elneveztek róla Kansas Cityben. In: http://en.wikipedia.org/wiki/D._B._Cooper

217 Kilétére ugyan sose derült fény, ezen az álnéven kezdték emlegetni az „ejtőernyős tettet”.

218 Pár hónappal később egy, a Columbia folyó partján piknikező család talált 5.800 dollárt – 20 dolláros címletekben a kiszarolt pénzből. Több gyanúsított neve is felmerült az ügyben, a tényleges elkövető kilétét azonban már örök homály fedi. Uo.

esetben követtek el az elkövetkező pár hónapokban gépeltérítést zsarolási céllal. Az „ejtőernyős elkövetési módot” is „divatba hozta”. Csak az Egyesült Államokban az 1972-ben elkövetett összesen 31 repülőgép eltérítési eset közül 19-et követtek el pénzért, 15 esetben a tettesek ejtőernyőt is kértek. A világ más részein is népszerűvé vált²¹⁹ az ilyen típusú elkövetés, ugyanebben az évben legalább kilenc más nemzetiségű gépet térítettek el olyan személyek, akik szintén a Cooper-féle menekülési taktikát választották.²²⁰

4.1.4.4. „Terrorista jellegű” gépeltérítések

Az 1968-tól kezdődően jelentős változás következik be: beszállnak a „gépeltérítési üzletágba” a terroristák, terrorista, illetve gerilla csoportok is. Céljaik között szerepelhet pénz kicsikarása is, de az első helyen saját politikai céljaik, követeléseik megismertetése áll, valamint elítélt társaik kiszabadítása. Az első, ilyen jellegű cselekményeket a Palesztinai Felszabadítási Szervezet²²¹ követte el. Az első tettet követő négy és fél évben 16 politikai célú eltérítést hajtott végre a szervezet, melyek között találunk sikereseket és sikerteleneket egyaránt.

Ebben a sorban a leghírhedtebb gépeltérítési sorozat az ún. „*Dawson Field-i*” incidens volt. 1970. szeptember 6-án a PFSZ tagjai négy repülőgépet kíséreltek meg eltéríteni: az ElAl, Pan Am, TWA, valamint a Swissair egy-egy gépét.²²² Az ElAl gépnek az eltérítési akciója azonban csúfos kudarcba fulladt, mert amint elővették az elkövetők az elrejtett pisztolyt és gránátot, és át akarták venni a gép felett a hatalmat, a pilóta hirtelen zuhanó manőverbe kezdett, aminek következtében elestek. Khaledet több utas lefogta, amire Arguello lelőtte az egyik stewardot. Ezután rajta is halálos sebet ejtettek. A gép nem sokkal később Londonban szállt le, Khaledet átadták a rendőrségnek.

A TWA és a Swissair géppel könnyebben boldogultak az eltérítők, és Jordániában, Zerqa-ban, egy elhagyott sivatagi légbázison szálltak le, amit korábban a Brit Királyi Légierő használt bázisául. Ezt a támaszpontot Dawson Field-nek is nevezik. A PanAM légitársaság gépét hatalomba kerítő gerillákat szerencsére sikerült meggyőznie a kapitánynak, hogy gépe túl nagy ahhoz, hogy egy kis sivatagi támaszponton landoljon, így Jordánia helyett először Bejrútba, majd Kairóba repültek.

Hosszú időn ezt a szeptember hatodikát a „repülés fekete napjaként” emlegették. Hiába sokkolták az események az egész világot, a történetek nem váltottak ki azonnali reakciót a repülésbiztonság területén. Három nappal később egy újabb, BOAC gépet térítettek el Bahreinből, ami szintén Dawson Fielden szállt le. Az összesen 320 túszt többségét Ammanba történő szállításuk után szeptember 11-én szabadon bocsátották, de a zsidókat különválogatták, (összesen 56 főt,) és továbbra is fogva tartották őket. Szeptember 12-én az üres repülőgépeket a támaszponton felrobbantották.²²³

219 Csaknem 3 hónappal a Cooper-féle akció után a Palesztinai Felszabadítási Szervezet eltérített egy nyugat-német gépet, szabadon bocsátotta az utasokat, és 5 millió amerikai dollárt követelt. In: HOLDEN 6. o

220. uo.

221 A továbbiakban PFSZ.

222 Az ElAl gép Amszterdamból szállt fel. A tervezett négy helyett csak kettő terroristának sikerült feljutni a gépre, mert a többiek a hamis szenegáli útlevelük miatt kiszűrték. Khalednek – aki annak érdekében, hogy ne ismerjék fel, még plasztikai műtétnek is alávetette magát – és társának, Patrick Arguello-nak azonban sikerült feljutnia a fedélzetre. In: http://en.wikipedia.org/wiki/Dawson%27s_Field_hijackings

223 Ez az akció is egy bizonyítéka volt egyben az egyre erősödő palesztin törekvéseknek. Hussein király szeptember 17-én

Mindezek mellett 19 egyéb csoport által végrehajtott eltérítéseket vagy kísérletet tartanak számon: az elkövetők között volt a Eritreai Felszabadítási Szervezet, a Japán Vörös Hadsereg, a Kashmíri Nemzeti Felszabadítási Front, a „Népek Forradalmi Hadserege”, az Ustasha, Fegyveres Felszabadítási Front, a Thai Fekete Szeptember, a Fülöp-szigeteki Maoisták, valamint az Iráni Kommunisták is.

Ez a napjainkban is a legnagyobb fenyegetést jelentő kategória az összes típus közül, mindezzel együtt a legnehezebben kezelhető, kivédhető. Gyakran hivatkoztak arra az elkövetők, hogy ez az egyetlen esélyük arra, hogy a felhívják a világ, valamint azok figyelmét a reménytelen helyzetükre, akiknek módjában áll cselekedni. Erre hivatkozott Julienne Busic,²²⁴ egykori gépeltérítő is, aki így fogalmazott: *„Két lehetőségünk volt: arra várni, hogy megöljenek, és folyamatos félelemben élni, vagy az, hogy feláldozzuk a szabadságunkat annak érdekében, hogy ráébredjünk a világot Tito terrorizmusára, a korábbi Jugoszlávia folyamatos emberi jogsértéseire, a disszidensek bebörtönzésére, a gyilkosságokra és merényletekre.Azonban ne felejtsek el, a gépeltérítést forradalmi időkben, Vietnam, a polgári és emberi jogi mozgalmak idején követtük el. Fiatal idealisták voltunk, azt hittük, hogy meg kell és meg is tudjuk változtatni a világot. De soha nem támogattuk az erőszakot., és elég ironikus módon nem is tekintettük a gépeltérítést erőszakos cselekménynek, hiszen nem volt fegyver a gépen.”*²²⁵

Ugyanazt kell itt is megállapítani, hangsúlyozni, mint a terrorizmus kapcsán általában: Mindaddig, amíg a terrorista tevékenységet kiváltó, „előidéz” okokat nem számolják fel, nem várhatjuk a jelenség megszűnését.

A fenti nagyobb csoportok mellett egyéb okai is lehetnek a gépeltérítéseknek humanitárius okok,²²⁶ öngyilkos szándék,²²⁷ de előfordultak olyanok is, akik egész egyszerűen ingyen akartak a gépen utazni...

mélyen behatolt palesztin irányítás alatt álló területekre, amit Jordániában „Fekete Szeptember” néven emlegetnek. Az események csaknem egy regionális háborúba torkoltak, amibe majdnem belesodródott Szíria, Irak és Izrael. Gyors jordan győzelem született, ami lehetőséget teremtett egy alku kötésére szeptember 30-án, ami alapján szabadon bocsátották a túsokat Khalebért és másik három, svájci börtönben raboskodó PFSZ tag szabadságáért. In: uo.

224 Julienne Busic férjével és három másik horvát nacionalistával együtt 1976. szeptember 10-én eltérítette a TWA 355-ös járatát, aminek a New York – Chicago lett volna az eredeti útvonala. Modellezéshez használt agyaggal, elektromos szalaggal meggyőzték az utasokat és a gép személyzetét, hogy bomba van náluk. Egy valódi robbanószerkezetet is elhelyeztek a new-yorki Központi Pályaudvaron, - azért, hogy meggyőzzék a hatóságokat a gépen levő bomba valódiságáról,- de csatolták hozzá a hatástalanításra vonatkozó instrukciókat is. Ezen bomba hatástalanítása azonban tragédiába torkolt, egy rendőr meghalt. Az elkövetőket életfogytiglani börtönbüntetésre ítélték. Julienne Busic 13 év után szabadult, férje azonban 28 év után még mindig börtönbüntetését tölti. Julienne Busic elmondása szerint a cselekményt végső elkeseredettségükben tervelték ki. A jugoszláv titkosrendőrség szerte a világon merényleteket követett el horvát disszidensek ellen, sok rokonuk, barátjuk is az áldozatok között volt. Kétszer próbálták meg őket is meggyilkolni, Berlinben és Frankfurtban lőttek rájuk. Ezek után az USA-ba menekültek, de a fenyegetettségük nem szűnt meg. Minden kísérletük, hogy az ügyet jogi útra tereljék, valamint a sajtó tudomására hozzák – kudarcba fulladt. Az USA és Jugoszlávia ekkoriban szövetségesek voltak, nem sok esélyük lett volna hatósági fellépésre. Még az FBI is azt mondta, nem tehetnek addig semmit, amíg nem történik valami. Ekkor szánták el magukat a gép eltérítésére. In: BAUM, Philip: Julienne Busic: An ASIC Exclusive Interview, Aviation Security, October 2004, <http://www.asi-mag.com/editorials/busic.htm#>

225 uo.

226 Előfordult, hogy egy gépeltérítő azt követelte, hogy küldjenek gyógyszereket Pakisztánba. In: PAPP, 83. o.

227 Az USA-ban, egy Bostonban felszállt utas az Atlanti-óceán felé „térítette el” a gépet. Mindeközben a parancsnoknak sikerült beszélgetésbe „elegyednie” az eltérítővel, aki közölte vele: „Egyedül vagyok az életben, végezni akarok magammal, de nem akarok egyedül meghalni”. Miután a pilóták látták, a helyzet kritikus, visszafordultak. Ezt követően verekedés tört ki, melynek során az elkövető rálőtt a másodpilótára, aki belehalt sérüléseibe. A további katasztrófát azonban már sikerült megakadályoznia a gép személyzetének, akik lefegyverezték a támadót. In: Uo.

4.1.5. Hi, Jack! Kezeket fel! Ez itt egy gépeltérítés!

Nehéz pontos statisztikákat beszerezni a gépeltérítésekről, különös tekintettel a megkísérelt esetekre. A fenyegetések csupán 50%-a volt valódi: a többi csak tréfa, „csínytevés”, a hatóságokkal való packázás. Az elkövető vagy magányos, vagy szervezett csoport – mindkét kategória „eljárása” sajátos jegyekkel rendelkezik.

A gépeltérítők *csoportos elkövetés* esetén rendkívül precíz tervet dolgoznak ki, dokumentációval, információkkal, alaposan felderítik a terepet, ellentétben az egyéni elkövetőkkel. Ugyanígy pontos ismeretekkel rendelkeznek a repülőgép felépítéséről, működéséről, műszaki paramétereiről. Az *egyéni elkövetők* viszont legtöbbször szinte semmilyen műszaki ismerettel nem bírnak.

Egy *tipikus gépeltérítés során* a gépeltérítő egy pisztolyt tart a stewardess fejéhez, és arra kényszeríti, hogy közölje a pilótával a gépeltérítés tényét, a gépeltérítő követeléseit, mindezt vagy a gép kommunikációs rendszere segítségével vagy közvetlenül a pilótafülkébe lépve. Charter járatok esetén korábban – a pilótafülke megerősítéséig – előfordult az is, hogy közvetlenül a pilótát támadták meg. A statisztika tanúsága szerint az egyedülálló elkövető csak minden második esetben használ *fegyvert*, míg szervezett csoportok esetén az arány 95%-os.²²⁸ Általában *pisztolyt, revolvert, kést* alkalmaztak, de előfordult *gépfegyver* használata is. Csoportos elkövetők speciális intézkedéseket tehetnek a saját védelmükre.²²⁹

A gépeltérítés során alkalmazott erőszak egyre gyakoribb a terrorista elkövetések megjelenésével. Az is előfordult, hogy maguk a gépek estek az erőszakos cselekmények áldozatául, de tragikus esetben az utasokkal együtt semmisítik meg a gépet, mint az oly sokszor emlegetett szeptember 11-i események során. A gépeltérítés szokásos *időtartama* 8-24 óra.²³⁰ Csoportos elkövetés esetén az időtartam 1 naptól egészen 17 napig is terjedhet. A tapasztalt, jól kiképzett személyzetnek egyéni elkövetővel szemben van esélye. Több esetben sikerült szavakkal hatni a gépeltérítőre, aki így elállt eredeti tervétől. Több akciót elemezve több olyan fenyegetéssel is találkozhatunk, amelyek tipikusak, gyakran előfordulnak. Összességében megállapíthatjuk, hogy ezek általában akkor igazán veszélyesek, ha csoportos elkövetésről van szó.²³¹

228 Uo.

229 Az alábbi intézkedések a leggyakoribbak a gépeltérítések esetén: lefüggönyözik az ablakokat, valamint ezek segítségével elválasztják az utastér egyes részeit egymástól, különválasztják a nőket, gyermekeket a férfiaktól, akiket az ablak mellé állítanak vagy ültetnek, a nőket, gyerekeket pedig gyakran az ajtókhöz és a vészkijáratokhoz ültetik vagy kötözik. Ha kevés utas van, elképzelhető, hogy az utastér hátsó részébe terelik őket. Az ajtókat, vészkijáratokat aláaknázzák. In: uo. 85. o.

230 16-17 óra elteltével pszichikailag, fizikailag kezd kimerülni még a legellenállóbb szervezet is, a „gépeltérítés” pedig jelentős idegi megterheléssel jár együtt.

231 Ilyen tipikus fenyegetés: „*Repülés közben felrobbantjuk a gépet!*” Az öngyilkos (kamikaze) merénylők ezt meg is teszik, a legtöbb esetben szerencsére erre nem kerül sor. A 2001. szeptember 11-i tragikus események előtt a kriminológiai szakirodalom még azon az állásponton volt, hogy csoportos elkövetők ezzel nem igazán élnek, hiszen számukra a publicitás a fontos, az, hogy a világ minden pontján halljanak a fenyegetésről, ismerjék meg a céljaikat. Azonban 2001. szeptember 11-e után ez már nem érvényes, egy új világ kezdődött, új eszközökkel, teljes mértékben kiszámíthatatlan akciókkal. Gyakran elhangzik a „*Minden órában meg fogunk ölni egy túszt*” fenyegetés is. Ez sem jellemző magatartás, bár sajnálatos módon számos halálos áldozatot követeltek a gépeltérítések. Tudják az elkövetők is, ha beváltják

Az utasok részéről történő összehangolt reakció nagyon ritka.²³² A gépeltérítés ténye sokkhatásként éri az utasokat, félelmükben szinte megbénulnak. A csoportokkal szembeni fellépés szinte egyenlő az öngyilkossággal. Több esetben előfordult azonban, hogy amint az idő telt, és a kezdeti bénultság, döbbenet oldódni kezdett, többen együttérzést mutattak a gépeltérítőkkel. Ezt a jelenséget Stockholm szindrómának nevezik, amikor adott esetben a túszer akár odáig is elmegy, hogy határozottan kiáll az elkövető mellett, és nem kéri a rendőrség beavatkozását.²³³

4.1.6. A válasz a légi kalózkodásra: Hágai Egyezmény²³⁴ (1970.)

A gépeltérítések ijesztő módon való megszorodása, valamint az, hogy a tokiói egyezmény nem rendelkezett részletesebben a témáról, arra késztette az ICAO-t, hogy egy speciális nemzetközi egyezmény kidolgozásába kezdjen.²³⁵ 1969 februárjában született az első tervezet az ICAO egyik albizottsága keretében, amit még ugyanezen év októberében módosítottak. Pár hónappal később (1970. február) egy újabb tervezetet alkot meg immáron az ICAO Tanácsa a fent említett, korábbi dokumentumok alapján. Ezt a tervezetet bocsátották tárgyalási alapul az 1970 decemberében,²³⁶ Hágában tartott diplomáciai konferencia elé.²³⁷

fenyegetésüket, semmilyen „irgalomra” nem számíthatnak, joggal következne be egy véres rendőrségi, kommandós akció. Szintén régi klasszikus ebben a sorban a „földön robbantjuk fel a gépet!” is. Erre szerencsére azonban a legkritikább esetben kerül sor – utasok nélkül. In: uo. 85. o.

232 Olyan esetről is hírt adtak, amikor japán dzsúdósok utaztak a gépen, akik „felvették a harcot” a gépeltérítővel, végül „hatástalanították”. In: uo. 85. o. 2007. február 16-án egy mauritániai származású egyén egy belföldi járatot térített el, Franciaországba szeretett volna eljutni, ahol politikai menedékkéért folyamodott volna. Végül az utasok „állították meg”, akik közül 21-en könnyebb sérüléseket szenvedtek.

233 A Stockholm szindróma egy sajátos, pszichikai helyzetet jelent, amikor a túszer, a fogvatartott személy azonosul, megértést tanúsít, sőt elkezd támogatni a túszerjót. Az elnevezés onnan származik, hogy 1973 augusztusában egy fegyveres férfi bankrablást hajtott végre a stockholmi Sweriges Kreditbankban, aminek az eredményeként egy meglehetősen hosszú ideig, 131 órán át tartó túszerhelyzet alakult ki. A fenti, sajátos emberi reakciókat több tényezőre vezethetjük vissza: a túszerok teljesen ki vannak szolgáltatva a túszerjótnek, az életük függ tőle. Szorongásukat csökkentendő, teljesen tudatalatti módon azonosulnak az elkövetővel. A hatóságok, a rendőrség pedig nem elég hatékonyan teszi a dolgát, ráadásul még az életüket is veszélyeztetik. Ha valamit engedélyez számukra az elkövető, hálát éreznek iránta, emellett az idő múlásával az eszközökből, a túszerokból emberek lesznek a túszerjót szemében is, akiknek önálló életük, családjuk van. In: GYŐRFFY, Ágnes: A túszer tárgyalás pszichológiája, In: Belügyi Szemle, 2004/6., 79-80. o.

234 A légi jármű jogellenes hatalomba kerítésének visszaszorításáról szóló hágai egyezmény, Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, (Hague, 16 December 1970.) Magyarországon kihirdetve: 1972. évi 8. törvényerejű rendelettel

235 Meglehetősen ironikus módon Alona Evans arra mutat rá, ha más nem is, az biztos a cselekmény aktív üldözőivé tesz bizonyos államokat, hogy „pénzszerűsíthető”, pénzben is kifejezhető az a kár, amit a gépeltérítésekkel okoznak, illetve veszélyeztetnek, ha nem is az ember életüket, de a gépet elvesztésének lehetőségét vesszük figyelembe. In: Evans (3), 822. o.

236 A diplomáciai konferencia december 1-16-ig működött, ennek keretében elfogadták az egyezményt, ami a következő év szeptember 14-én hatályba is lépett, amikor a szerződés által megkövetelt 10 ratifikációs dokumentumot letétbe helyezték. Az USA volt a 10. ratifikáló, Nixon elnöksége alatt. A többi, már korábban a ratifikációt végrehajtó államok között volt hazánk mellett Japán, Bulgária, Svédország, Costa Rica, Gabon, Izrael és Norvégia is.

237 Mivel a hágai egyezmény sokat merít a már tárgyalt tokiói egyezményből, felmerült az a lehetőség is, hogy a tokiói egyezmény jegyzőkönyveként alkossák meg, ami több tekintetben előnyöket hordozott volna magában. In: SHUBBER,

4.1.6.1. Ki követ el gépeltérítést? - Ésszerűtlen korlátozások?

Az egyezmény 1. szakasza anélkül definiálja a repülőgép eltérítés fogalmát, hogy maga a kifejezés megjelenjen benne.²³⁸ (Ez csak az egyezmény elnevezésében tűnik fel.) A meghatározás szinte pontosan megegyezik a már elemzett tokiói egyezmény 11. cikkével. A javaslatok között volt az, hogy a „repülésbe való beavatkozás” magatartását, valamint lőfegyverek és más veszélyes fegyverek fedélzetre való felvitelét is felvegyék ebben a körbe, de a Jogi Bizottság mindkét elképzelést elvetette.

McWhinney így kommentálta a fenti hozzáállást: „A Bizottság a lehető legnagyobb mértékű elfogadottságot, támogatást szeretne biztosítani. Ezért megakadályozta, hogy ilyen módon kiterjessék az egyezmény hatályát. Ez az általánosan óvatos filozófia manifesztálódik abban is, hogy ódzkodott attól, hogy az 1. cikkben leírt bűncselekménynek konkrét nevet adjon.”²³⁹ Azt is hozzá kell tennünk, hogy több nemzeti jogrendszerben is jóval szélesebb kört ölel fel a cselekmény definíciója.

A definíció szerint csak az a cselekmény tartozik az egyezmény hatálya alá, amelyet „erőszakkal, erőszakkal fenyegetés vagy bármilyen más megfélemlítés útján” követtek el – repülésben levő légi jármű fedélzetén. A megfogalmazásból következik az, hogy csak olyan személyek cselekményei tekintetében bír hatállyal, akik a bűncselekmény *elkövetésekor a fedélzeten tartózkodtak*, azaz kiesnek az egyezmény hatálya alól azok, akik a földön vagy egy másik gép fedélzetéről követik el a gépeltérítést. Ugyanez vonatkozik a bűntársakra is²⁴⁰ – ha nincsenek a fedélzeten, már nem alkalmazhatóak rájuk a rendelkezések – teljesen érthetetlen és logikátlan módon.²⁴¹

Még jobban leszűkíti a szerződés hatályát a „repülésben levő” fogalom meghatározása.²⁴² Repülésben levőnek minősül a gép a külső ajtók bezárásától valamelyikük kinyitásáig.²⁴³ Ennek ismét az a negatív következménye, hogy azok a cselekmények is kiesnek a szerződés hatálya alól, melyeket a földön – még vagy már – az ajtók bezárása vagy azok kinyitása előtt követnek el.

Ugyanilyen, nem kívánatos korlátozást jelent a 3. szakasz 3. bekezdése, ami csak az olyan repülésekre korlátozza az egyezmény alkalmazását, amelyek *nemzetközi karakterrel* bírnak. „Az egyezmény csak akkor alkalmazható, ha annak a légijárműnek, amelynek fedélzetén a bűncselekményt

Sami: Aircraft Hijacking Under the Hague Convention 1970 – a New Regime? In: The International and Comparative Law Quarterly, Vol. 22, October 1973, 726. o.

238 „Aki repülésben levő légi jármű fedélzetén

a) erőszak, erőszakkal való fenyegetés vagy bármilyen más megfélemlítés útján e légi járművet jogellenesen hatalmába keríti vagy e légi jármű fölött ilyen módon ellenőrzést gyakorol vagy e cselekmények bármelyikét megkísérli,

b) olyan személy bűntársa, aki e cselekmények bármelyikét elköveti vagy annak elkövetését megkísérli, bűncselekményt követ el.” Hágai egyezmény, 1. cikk

239 In: JACOBSON, 178. o.

240 Egy bűntárs feladata gyakran az akció előkészítése és megtervezése, információk gyűjtése, a terep feltérképezése, az akció kidolgozása, illetve az elkövető földről való segítése – ehhez pedig igazán nem kell a fedélzeten tartózkodni.

241 Az egyezmény kidolgozása során számos alkalommal vetették fel azt, hogy újra kellene szövegezni az 1. cikket a fenti hiányosságok kiküszöbölésére. A tervezet megszövegezésekor az izraeli, majd a hágai tárgyalásokon a holland delegáció javasolta a fenti módosításokat, azonban mindegyik alkalommal elutasították azokat. In: MANKIEWICZ, 137. o.

242 Hágai egyezmény 3. (1) cikk

243 Kényszerleszállás esetén speciális szabály érvényesül: a gépet addig kell repülésben levőnek tekinteni, amíg az illetékes hatóság nem veszi át a légi járműért, a fedélzeten levő személyekért és vagyontárgyakért a felelősséget. uo.

*elkövették, a felszállási vagy a tényleges leszállási helye a légi járművet lajstromozó állam területén kívül esik...*²⁴⁴ A rendelkezés a tényleges leszállási helyet jelöli meg, ami eltérhet a menetrendben rögzített célállomástól. A szabály alapján tehát ha egy Magyarországon lajstromozott gép az eredeti tervek szerint Münchenbe repülne, de eltérítik, és Pécsen száll le, már nem alkalmazható az egyezmény.

Az e mögött felfedezhető alapkoncepció az, ha egy adott országon belül térítik el a gépet, - méghozzá a lajstromozó államon belül – akkor ez nem nemzetközi ügy, nincs nemzetközi jellege. Belügy, tehát az adott állam a saját jogszabályai alapján kell, hogy eljárjon. Viszont nagyon gyenge ez az érvelés annak fényében, hogy bizonyos esetekben ún. „belföldi” repülésekre is alkalmazható a szerződés. Abban az esetben ugyanis, ha egy államon belül van a felszállási és a leszállási hely, és ez az állam nem a lajstromozó állam, máris az egyezmény hatálya alá kerül a cselekmény. Ez ugyanazokkal a jellegzetességekkel rendelkezik, mint a fenti eset: a felszállás, a leszállás helye, valamint a gépeltérítés egy országon belül történt. Még inkább érthetetlen ez a szabály akkor, amikor azt az esetet vesszük alapul, - ami szintén az egyezmény hatálya alá esik – amikor X országban lajstromozott gépet bérbe adnak legénység nélkül egy külföldi légitársaságnak, és a légitársaság államában két pont között térítik el a gépet. Ez az eset szintén teljesen belföldi karakterrel bír.

A fent részletezett *korlátozások feleslegesek, értelmetlenek*, hiszen a repülőgép eltérítés súlyos veszélyt jelent a repülés biztonságára függetlenül attól, hogy nemzetközi vagy belföldi repülésben követték el. Valamennyi gépeltérítésre alkalmazhatónak kellene lennie a fenti rendelkezéseknek.

Az egyezmény *speciális rendelkezéseket* tartalmaz azokra az esetekre, amikor az államok *közös légi közlekedési vállalatot vagy nemzetközi üzemeltető szervezetet alapítanak, amely közös, vagy nemzetközi lajstromozású légi járművet üzemeltet.*²⁴⁵ A Chicagói egyezmény 77. cikke értelmében az általuk működtetett gépeket úgy kell tekinteni, mintha azokat egyetlen államban sem lajstromozták volna. A hágai egyezménynek azonban meg kellett szüntetnie ezt a fehér foltot. Ezt az 5. cikk megalkotásával tették meg. Ennek értelmében ilyen esetekben a szerződő államok maguk közül kijelölik azt az államot, ami az egyezmény tekintetében lajstromozó állammal minősül. Erről értesíteniük kell az ICAO-t, ami tájékoztatja a többi szerződő felet. A szerződés 3. (4) cikke rögzíti, a fent elemzett szabályok változtatás nélkül vonatkoznak ezekre a gépekre is – esetükben a lajstromozó állammal a kijelölt államot kell tekinteni.

A második cikk előírja, hogy a felek a bűncselekményt súlyos büntetéssel rendelik sújtani. Az ezzel kapcsolatban felmerülő probléma már ismerős a tokiói egyezmény kapcsán: mit jelent a súlyos büntetés? Tudjuk, minden államban mást és mást. Ismét ugyanaz a hiba, ugyanaz a csapda: az uniformitás elfeledhető e tekintetben. Ugyanez a kétely merül fel azzal a rendelkezéssel kapcsolatban is, mely alapján az egyezmény nem zárja ki a büntető joghatóság belső jogszabályokkal összhangban történő gyakorlását.²⁴⁶

4.1.6.2. A büntető joghatóság

244 uo. 3. (3) cikk

245 uo. 5. cikk

246 uo. 4.(3) cikk

A büntető joghatóság szabályozása *kiemelkedő jelentőségű*, mivel ez az egyik kulcspontja az egyezmény hatékonyságának. E tekintetben sokat fejlődött a szerződés a tervezetekhez képest: ezekben még csupán a *lajstromozó*, és annak az államnak a joghatóságát rögzítették, *ahol a gép először leszáll a gyanúsítottal a fedélzeten*.

A fentiek megtartása mellett egy újabb államnak teszik kötelezettségévé a joghatósága megállapítását. Mivel egyre gyakoribbá vált a gépek bérlése személyzet nélkül, „a *bérbevevő üzleti tevékenységének központja*, vagy – ennek hiányában – *a lakóhelye (székhelye)*” szerinti állam is joghatósággal rendelkezik.²⁴⁷ Még tovább megy az egyezmény: ha az érintett állam nem adja ki a fenti államok egyikének sem a területén levő gyanúsítottat, „*minden szerződő állam hasonlóképpen megteszi a szükséges intézkedéseket, hogy joghatósága legyen a bűncselekmény tekintetében.*”²⁴⁸

Az egyezmény kiterjeszti azoknak a cselekményeknek a körét, amelyekre az államok joghatóságukat megállapíthatják. A gépeltérítés végrehajtása gyakran jár együtt egyéb bűncselekmények elkövetésével: a testi sértéstől egészen az emberölésig terjed a skála. Éppen emiatt az egyezmény rögzíti: a szerződő államok megtesznek minden szükséges intézkedést, hogy a „*bűncselekménnyel kapcsolatban a gyanúsított által a légi jármű utasai vagy személyzete ellen elkövetett bármely más erőszakos cselekmény tekintetében*” joghatósággal bírjanak.²⁴⁹

A 4. cikk csak a joghatóság megállapítását teszi kötelezővé, arról viszont nem szól, hogy az államnak el is kell-e járnia ezekben az esetekben. Erre a választ a 7. cikkben kapjuk meg, ami az „*aut dedere, aut judicare*” klasszikus elv megfogalmazásának tipikus példája”. Az államok kötelezettségévé emeli azt, ha nem járnak el az elkövetővel szemben a bűncselekménye miatt, akkor kötelesek őt kiadni - „*mindennemű kivétel nélkül*”. Első ízben fedezhetjük fel a légügyi egyezmények körében ezt a markáns, rendkívül határozott megfogalmazást, ami nagy mértékben hozzájárul(hat)(na) az egyezmény sikeréhez. Fitzgerald úgy véli, ezzel a cikkel egyfajta „*univerzális joghatóságot*” létesítettek az elkövető tekintetében.²⁵⁰

Heves vitákat váltott ki ennek a cikknek a megszövegezése. Jó néhány európai delegáció az ausztrállal karöltve amellet kardoskodott, – amint látható, sikertelenül - hogy több állam számára *elfogadhatatlan az abszolút kötelezettség az eljárásra vagy a kiadatásra.*²⁵¹ Az is kérdésként merült fel a tervezetek előkészítése során, hogy lehet-e, kell-e *kivételeket megállapítani* ezen szigorú kötelezettség teljesítése alól. Az előkészítő dokumentumok hallgatnak a kérdésről. A hágai konferencián azonban ismét előkerült a probléma: az Egyesült Államokkal és a Szovjetunióval az élen több állam is erőltette a kérdés tárgyalását. Mindenáron azt akarták a szövegben látni, hogy az „*aut dedere, aut judicare*” kötelezettség a cselekmény motivációjától függetlenül él. Ezzel egyértelműen *a politikai jellegű bűncselekmények* „*egérútját akarták teljesen elvágni.*” Végezetül elutasították a kérésüket, és a kenyai delegált által javasolt „*mindennemű kivétel nélkül*” megfogalmazás került a végső szövegbe: ²⁵²

247 uo. 4. (1) a)-c) pontok

248 uo. 4. (2) cikk

249 uo. 4. (1) cikk

250 FITZGERALD3, 61. o.

251 Azt javasolták, hogy csak arra kötelezzék az államokat, hogy a kompetens hatóságaik elé vigyék annak az eldöntését, hogy ki kell-e adni az elkövetőt. A javaslatot elutasították. In: MANKIEWICZ, 204. o.

252 uo. 204-205. o.

4.1.6.3. „Aut dedere”

Jelentős lépést tesz az egyezmény a *hatékonyság* felé, amikor a *kiadatásról* rendelkezik. Kimondja, hogy a gépeltérítést a szerződő felek között kötött valamennyi kiadatási szerződés tekintetében kiadatási bűncselekményként kell kezelni, azaz a kiadatás alapjául szolgálhat.²⁵³ Azt is rögzíti, hogy az ezután kötendő kiadatási szerződésekbe már konkrétan felveszik a cselekményt a kiadatási bűncselekmények listájára.

Ezt az erős kötelezettséget sajnálatos módon jelentősen *legyengíti* a 2. szakasz, ami arról rendelkezik, ha egy olyan szerződő félhez, amelyik a kiadatást szerződés meglététől teszi függővé, olyan államtól érkezik kiadatásra irányuló kérelem, amelyikkel nem kötött korábban kiadatási szerződést, tetszése szerint maga dönt arról, hogy kiadja-e a gyanúsítottat vagy sem.²⁵⁴ Viszont abban az esetben, ha az államok nem teszik függővé a kiadatást ilyen szerződés létezésétől, akkor kiadatási bűncselekményként kezelik a gépeltérítést.²⁵⁵

Végül egy jogi fikciót állítanak fel, ami szerint a cselekményre úgy kell tekinteni a kiadatás szempontjából, mintha „*nemcsak az elkövetés helyén követték volna el, hanem annak az államnak a területén is, amely a 4. cikk 1. bekezdése szerint köteles a joghatóságát megállapítani.*”²⁵⁶ A cikk megfogalmazásakor azonban nem vették figyelembe, hogy egy folyamatos bűncselekményről van szó: valójában valamennyi átrepült állam érintett ez alapján, valamennyi ilyen állam légterében elkövetettnek tekinthető, beleértve végezetül a leszállás szerinti államot is, amelyeket nem említ meg az egyezmény.

4.1.6.4. „Másodlagos kötelezettségek” az ügy szolgálatában

Az ezt követő cikkek *annak az államnak* a másodlagos kötelezettségeit sorjazzák, amelynek a *területén tartózkodik az elkövető, illetve a gép az utasokkal a fedélzetén leszállt.* A 6. és 9. cikkek valójában a tokiói egyezmény 13. és 9. cikkének reprodukcióját adják. Ezen cikkek értelmében az ilyen állam „*a területén lévő elkövetőt vagy gyanúsítottat őrizetbe veszi, illetve egyéb intézkedésekkel gondoskodik arról, hogy rendelkezésre álljon.*”²⁵⁷ A tények megállapítása céljából haladéktalanul köteles előzetes vizsgálatot lefolytatni. Ha őrizetbe vett valakit, értesítési kötelezettség terheli: haladéktalanul tájékoztatni kell erről a tényről, valamint a fogva tartást indokoló körülményekről a lajstromozó államot, bérelt gépek esetén a bérlő székhelye, illetve lakóhelye szerinti államot, valamint azt az államot is, amelynek az érintett személy az állampolgára.²⁵⁸ A fent említett vizsgálat eredményét is közölni kell azzal együtt, hogy kíván-e joghatóságot gyakorolni. A *gyanúsítottat védő garanciális szakaszok* ugyanazzal a tartalommal jelennek meg, mint a tokiói egyezményben: az őrizetbe vett személynek segítséget kell nyújtani ahhoz, hogy azonnal kapcsolatba tudjon lépni az állampolgársága szerinti állam legközelebbi képviselőjével. Emellett az őrizetbe vételt és az egyéb vele szemben alkalmazott intézkedéseket csak

253 uo. 8. (1) cikk

254 uo. 8. (2) cikk Ilyen esetben a kiadatás egyéb feltételeire a megkeresett állam jogszabályai lesznek irányadóak.

255 uo. 8. (3) cikk

256 uo. 8. (4) cikk

257 uo. 6. cikk (1)

258 uo. 6. (2) és (4) cikk Emellett bármely más államot is értesíthet, ha szükségesnek látja.

addig lehet fenntartani, amíg az a büntető vagy kiadatási eljárás megindításához feltétlenül szükséges.²⁵⁹

Az államok kötelezettségévé teszi azt is, hogy ha ilyen cselekményt követtek el, vagy készülnek elkövetni, *mindent szükséges intézkedést* tegyenek meg annak érdekében, hogy *visszaállítsák , illetve fenntartsák a törvényes parancsnok gép feletti ellenőrzését*. Ugyanígy korábbról ismerős az a rendelkezés is, aminek értelmében az az állam, ahol landolt a gép, megkönnyíti az utasoknak és a gép személyzetének, hogy *mihamarabb folytathassák útjukat, a gépet annak rakományával együtt pedig késedelem nélkül visszaszolgáltatják* jogos birtokosának.²⁶⁰

A szerződő felek a *lehető legszélesebb körű jogsegélyt* nyújtják egymásnak a repülőgép-eltérítések, valamint az azzal összefüggésben elkövetett erőszakos cselekmények kapcsán. A bűnügyi jogsegély teljesítésére minden esetben a megkeresett állam jogszabályait kell alkalmazni.²⁶¹

1969 áprilisában egy *állandó bizottságot* létesített az ICAO szervezetén belül, ami a polgári repülés elleni jogellenes cselekményekkel foglalkozott. A feladata elsősorban az eltérítésekkel kapcsolatos *információk gyűjtése, rendszerezése*, valamint ezeken alapulva olyan javaslatok tétele, ami elősegíti a Tanácsot (ICAO Tanácsa) hatékony ellenlépések tételére.²⁶² Ennek a letükröződését, következményét találjuk abban a rendelkezésben, amely alapján az államok *jelentést tesznek az ICAO Tanácsának a birtokukban levő lényeges adatokról*, amelyek a bűncselekmény körülményeire, valamint az ennek kapcsán tett intézkedésekre vonatkoznak, különös tekintettel az elkövetővel szembeni eljárásokra, azok eredményeire.²⁶³

A vitarendezés tekintetében klasszikus, sok egyezmény által választott szabályokat fektettek le. A szerződés *értelmezésével és alkalmazásával kapcsolatos* olyan *viták*, melyeket békés tárgyalásokkal nem sikerült elsimítani, bármelyik fél kérésére *választott bíróság* elé vihetők. Ha hat hónapon belül nem tudnak megállapodni annak szervezetében, bármelyikük kérésére az ügy a Nemzetközi Bíróság elé kerül. Az egyezménynek ez az egyetlen olyan rendelkezése, amihez megengedi fenntartások fűzését.²⁶⁴

Az egyezmény szakított az ICAO égisze alatt kötött szerződések által általában alkalmazott gyakorlattal a *letétbe helyezés* tekintetében is. Pár kivételtől eltekintve az ICAO a letéteményes, a hágai egyezmény esetén azonban három kormány: az Egyesült Államok, Nagy-Britannia és a Szovjetunió kormánya. Az *autentikus nyelvek* vonatkozásában is változás történt: általában az ICAO munkanyelvei, azaz az angol, francia és a spanyol nyelven készített szöveg autentikus. Ebben az esetben azonban, mivel a Szovjetunió is a letéteményesek között van, az orosz nyelvű szöveg is hitelesnek tekintendő.²⁶⁵

259 uo. 6. (1), (3) cikk

260 uo. 9. cikk

261 uo. 10. cikk

262 MANKIEWICZ, 207. o.

263 Hágai egyezmény 11. cikke

264 uo. 12. cikk

265 uo. 13. cikk

4.1.6.5. Milyen tanulságok vonhatók le? Mik a hiányosságok?

„Egy nagy eredmény és egy nagy hiány.

Csak ennyi a legkiválóbb alkotás is.”

(Rákos Sándor)²⁶⁶

A repülőgép eltérésekkel szembeni nemzetközi fellépés egyik kulcsát jelenti az egyezmény. A nemzetközi közösség által épített mozaik egy darabkája, amit kiegészítenek a különféle nemzetközi szervezetek határozatai, döntései, egyéni akciói, az egyes államok belső jogi szabályozása. A dokumentumnak megvannak a maga erősségei, de a gyenge pontjai is.

- Hatalmas előrelépést jelentett a hágai egyezmény a repülés biztonság terén a légügyi egyezmények körében. Az „*aut dedere, aut judicare*” elv kimondásával kötelezővé tették az államoknak, hogy vagy kiadják az elkövetőt, vagy eljárást indítanak vele szemben. Ez jelentős elrettentő erőt képvisel, és kevesebb állam hajlandó menedéket nyújtani a gépeltérítőknél.
- Azonban azt is számításba kell venni, hogy egy ilyen *bonyolult, politikai és társadalmi okok* által vezérelt bűncselekmény felszámolásához *nem elegendő jogi dokumentumok* megszövegezése. A fent részletezett okok jelentős akadályokat gördítenek az egyezmény hatékonysága útjába. Amint láthattuk, a gépeltérítők között találunk politikai okokból menekülőket, menedékjogért folyamodókat, bűnözőket, akik az igazságszolgáltatás elől menekülnek, terroristákat, akik egy nemzetközi helyzetre kívánják a világ figyelmét felhívni, de találunk zsarolókat és elmeháborodottakat is. Nem valószínű, hogy ennek a rendkívül heterogén csoportnak valamennyi tagjára hatni lehet akár az „*aut dedere, aut judicare*” elv következetes alkalmazásával...²⁶⁷
- Az egyezmény egyben egy nemzetközi *kiadatási szerződésként* is működik, de csak olyan államok között, akik között már van érvényes kiadatási szerződés. Azok az államok, amelyek kiadatási szerződés meglététől teszik függővé a kiadatást, és olyan állam kéri ennek a megtételét, amellyel korábban nem kötöttek ilyen szerződést, saját maguk dönthetik el, saját belátásuk alapján, hogy a kiadatás jogi bázisul használják-e az egyezményt. Sajnálatos módon olyan államokat is gyakran érint ez a jelenség, amelyek ebbe a kategóriába tartoznak.
- Szintén jelentős mértékben csökkenti az egyezmény hatékonyságát az, hogy a 7. cikkben a kiadatás mellett a vagylagos kötelezettség csak arra terjed ki, hogy az ügyet az illetékes hatóság elé vigyék büntetőeljárás céljából. Ez nem terjed ki arra, hogy előírják, hogy pontosan milyen büntetéssel kell az elkövetőket sújtani.
- Több állam az egyezmény hiányosságaként értékeli, hogy *hallgat* arról, mi legyen a speciális jogkövetkezménye annak, *ha nem teljesítik*, megszegik a benne foglaltakat.²⁶⁸

266 KRISTÓ NAGY: 445. o.

267 JACOBSON 186. o.

268 Több javaslatot tettek azzal kapcsolatban, hogy is lehetne „fogakat adni” a gépeltérítések visszaszorításáról szóló egyezményeknek. Az egyik elképzelés az volt, hogy ezeket a szerződéseket az államok között létrejövő bilaterális légügyi megállapodásokhoz mellékelteként kellene csatolni. Így abban az esetben, ha az egyik fél megszegi a

- *Hiányzik a szerződésből egy olyan passzus, ami az utasok, illetve a gép személyzete számára biztosítana „immunitást”, joghatóság alóli mentességet azzal az állammal szemben, ahová a gépet eltérítették. Ennek a szabálynak az elfogadása különösen égető a gépeltérítésekkel kapcsolatban, de bármely olyan leszállásra is alkalmazni kellene, amit előre nem terveztek, nem volt benn a menetrendben. Ugyanis a gyakorlat igazolja, hogy volt már precedens arra, hogy a gépről leszállított utast letartóztatják és vele szemben eljárást kezdeményeznek – tisztán politikai okokból. Előfordulhat, hogy olyan államba térítik el a gépet, ahol az egyik utas valamilyen bűncselekményt követett el, vagy politikai okokból üldözik, és önszántából „nem jutott volna eszébe” abba az országba utazni, csak szerencsétlenségére épp abba az országba térítették el a gépet.²⁶⁹*
- *Az egyezmény csak a „légi járművek jogellenes hatalomba kerítéséről” rendelkezik. Nem szól a földön levő létesítmények, rádióberendezések, repülési eszközök, irányítótoronyok, repülőterek ellen elkövetett támadásokról, szabotázsakciókról. Erre égetően szükség lett volna, hiszen megszorodtak a repülőterek és egyéb létesítmények elleni támadások is. Azonban nem sikerült egy egyezményben foglalkozni a két témával egyszerre, ennek következményeként két különböző, de egymással párhuzamos egyezmény szabályozza a két „területet.”*

Mindezen hiányosságok, „szépséghibák” ellenére mérföldkőnek tekinthető a hágai egyezmény mind a nemzetközi büntetőjogi, mind a légügyi egyezmények sorában. Végezetül álljanak itt az egyik kommentátor, *Evans* gondolatai:

„Az egy dolog, hogy felkutatjuk a repülőgép eltérítések okait, és gyógyírt keresünk arra. De az már más kérdés, hogy tudunk gyakorlatilag, tényleges ellenőrzést szerezni felette. Az utasok, a poggyász átvizsgálása, a gépeltérítővel szemben eljárás indítása, vagy annak kiadása, valamint ezen cselekmények „világgá kürtölése” mind hozzájárulnak az eltérítések száma csökkentéséhez. De ezek a módszerek csak akkor lesznek hatékonyak, ha elérjük azt, hogy a cselekményt nemzetközi szinten is súlyosnak tekintik, és nemzetközi együttműködés érvényesül a területen.”²⁷⁰

mellékletben rögzített kötelezettségeit, a másik félnek joga lenne megszüntetni az azzal az államba irányuló légi forgalmat, szolgáltatásokat. Ez a javaslat az ICAO Közgyűlés speciális ülészakán hangzott el a kanadai delegáció részéről. Az elképzelés később sem talált széles támogatottságra. A kritikák között felmerült az is, hogy előfordulhat, hogy a gépeltérítéssel érintett államok között nem is jött létre bilaterális légügyi megállapodás. In: uo. 187. o.

269 A Légügyi Bizottság és az ILA (International Law Association, Nemzetközi Jogi Egyesület) 1970-ben tartott 55. ülészakán már felmerült a fenti probléma, el is fogadtak egy határozatot, amit az ICAO Tanácsának és több, érdekelt szervezetnek címeztek. Ebben arra hívták fel a figyelmet, hogy a nemzetközi szokásjogban létezik egy olyan szabály, ami bizonyos szintű immunitást biztosít az olyan hajó legénysége, utasai, rakománya számára, ami kényszer hatására horgonyzott le valamelyik kikötőben. Ezt az elvet kellene analóg módon alkalmazni légi jármű tekintetében is. A hágai konferencia nem fogadta el a javaslatot. In: MANKIEWICZ, 208. o.

270 JACOBSON, 187. o.

4.1.7. Montreali egyezmény (1971.)²⁷¹: Hága tükörképe?

A repülőterek, repülési berendezések, illetve annak földi létesítményei ellen elkövetett szabotázsakciók, bombamerényletek, támadások egyre ijesztőbb méreteket öltöttek, így szükségessé vált, megérett a helyzet arra, hogy nemzetközi szintű dokumentumot fogadjanak el. 1970 júniusában az ICAO Közgyűlésének 17. ülészaka Montrealban elfogadott egy, a Tanácsnak címzett határozatot. Arra ösztönözte a Tanácsot, hogy hívja össze a jogi Bizottságot egy olyan tervezet megalkotása érdekében, ami a nemzetközi polgári repülés elleni jogellenes cselekmények visszaszorításával foglalkozik. Így a fent elemzett hágai egyezménnyel párhuzamosan elkészítettek egy újabb tervezetet.²⁷²

Sok tekintetben a montreali egyezmény pusztán megismétli a hágai egyezmény rendelkezéseit, a szerkezetük is teljesen azonos. Jelentősége abban áll, hogy kiegészíti a repülés biztonsága elleni cselekményekkel szembeni fellépés nemzetközi mozaikját egy újabb darabkával.

Az 1. cikk rögzíti azokat a cselekményeket, amelyeket az egyezmény büntetni rendel: a skála a fedélzeten tartózkodó személy elleni erőszakos cselekménytől a gép és a légi navigációs berendezések megrongálásáig terjed.²⁷³ Ezen cselekmények elkövetésének a megkísérlője, valamint az a személy is bűncselekményt követ el, aki ilyen személyek büntőre.²⁷⁴ Viszont sajnálatos módon nem találjuk meg a felsorolásban azt az esetet, amikor valaki a repülés földi kiszolgáló egységeiben, a repülőtereken dolgozó személy ellen követ el erőszakos cselekményt – ezzel veszélyeztetve a repülés biztonságát.

A gépet *repülésben levőnek* ugyanazon kritériumok alapján kell tekinteni, mint a hágai egyezményben: a beszállást követően mindegyik külső ajtajának bezárásától addig tart, amíg a kiszállás céljából ezek valamelyikét ki nem nyitják; kényszerleszállás esetében úgy kell tekinteni, hogy a repülés addig tart, amíg az illetékes hatóság át nem veszi a felelősséget a légitársaságnak és a fedélzeten lévő személyeket és vagyontárgyakért. *Szolgálatban levőnek* azt a légitársaságot kell tekinteni, amelyet a földi

271 Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971., A polgári repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények visszaszorításáról szóló montreali egyezmény, Magyarországon kihirdetve: 1973. évi 17. törvényerejű rendelettel In: <http://untreaty.un.org/English/Terrorism.asp>

272 A Szovjetunió delegátusa is előhozakodott azzal az ILA 1970-es hágai ülésén, hogy egy dokumentumban kellene foglalkozni a géptértérítésekkel, valamint a repülés elleni egyéb jogellenes cselekményekkel. Több okból is elutasították ezt a javaslatot: egyrészt semmilyen előny nem származott volna a két tervezet összeolvasztásából, másrészt sokat, akár éveket is „csúsztatt volna” az 1970 decemberére kitűzött diplomáciai konferencia tényleges megtartása, ha az ILA azzal a kéréssel állt volna elő, hogy a két témát együttesen tárgyalják. In: MANKIEWICZ 210. o.

273 Bűncselekményt követ el az a személy, aki jogellenesen és szándékosan

- a) repülésben levő légitársaság fedélzetén tartózkodó személy ellen erőszakos cselekményt követ el, ha e cselekmény veszélyeztetheti a repülés biztonságát, vagy
- b) a szolgálatban levő légitársaságot megsemmisíti vagy e légitársaságban olyan kárt okoz, amely azt a repülésre alkalmatlanná teszi vagy veszélyeztetheti biztonságát repülés közben, vagy
- c) a szolgálatban levő légitársaságon bármely módon olyan szerkezetet vagy anyagot helyez vagy helyezett el, amely a légitársaságot megsemmisítheti vagy abban kárt okozhat, amely azt a repülésre alkalmatlanná teszi, vagy olyan kárt okozhat, amely veszélyeztetheti a biztonságát repülés közben, vagy
- d) léginavigációs berendezéseket megsemmisít, azokban kárt okoz vagy működésüket megzavarja, ha e cselekmény a repülésben levő légitársaság biztonságát veszélyezteti, vagy
- e) olyan tájékoztatást közöl, amelyről tudja, hogy hamis és ily módon veszélyezteti a repülésben levő légitársaság biztonságát. (Montreali egyezmény 1. (1) cikke)

274 uo. 1. (2) cikk

személyzet vagy a gép személyzete repülésre felkészített – a leszállás után 24 óra elteltéig.²⁷⁵

Csak abban az esetben alkalmazható az egyezmény, ha a fel- vagy leszállási hely nem a lajstromozó államban van, illetve a cselekményt a lajstromozó állam területén kívül követték el.²⁷⁶

Minden állam megteszi a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy joghatósága legyen a bűncselekmény tekintetében az alábbi esetekben: ha a bűncselekményt ennek az államnak a területén követték el, ha az ebben az államban lajstromozott légi jármű ellen vagy annak a fedélzetén követték el, a légi jármű ennek az államnak a területén száll le a gyanúsítottal a fedélzetén. Abban az esetben is a fenti szabály alkalmazandó, ha a bűncselekményt személyzet nélkül bérelt légi jármű vagy annak a fedélzetén követték el, és a bérbevevő székhelye ennek az államnak a területén van.²⁷⁷

Minden egyéb tekintetben mintha csak a hágai egyezmény megfelelő rendelkezéseit olvasnánk, teljes mértékben annak a letükröződését jelenti. Ugyanúgy érvényesül az „aut dedere, aut judicare” elv,²⁷⁸ az államok „másodlagos kötelezettségei” is megegyeznek.

275 uo. 2. cikk

276 uo. 4. cikk

277 uo. 5, (1) cikk

278 uo. 7. cikk

4.1.8. A Tokiói, Hágai, Montreali egyezmények végrehajtása: Hol maradtak a speciális „szankciók”?²⁷⁹

A tokiói egyezmény gyakorlati szempontból „buzdító” jelentőségű csupán, ezzel szemben a hágai és a tokiói egyezmény ténylegesen megkísérli a gépeltérítőkkal, szabotőrökkel szembeni fellépést azzal, hogy vagylagos kötelezettséget létesít az államoknak a kiadatásra, illetve velük szemben eljárás indítására. Pozitívumaik ellenére számos hiányosság csökkenti az „erejükét”.

Csak azt a kötelezettséget írják elő, hogy az államok vagy adják ki az elkövetőt, illetve gyanúsítottat, vagy indítsanak ellene eljárást, ez pedig nem jelenti azt, hogy meg is kell büntetniük az elkövetőt. Ha meg is büntetik az elkövetőt, azt sem írják elő, hogy milyen büntetéssel kell sújtani. Semmi garancia nincs tehát arra, hogy ténylegesen el is járnak az elkövetővel szemben. Egy eljárást pedig sokféleképpen le lehet folytatni.... Az eljárásra vonatkozóan a jóhiszeműség követelményét sem írják elő.

Az *Egyesült Államok* volt a legaktívabb harcosa annak, hogy az egyezményeknek „élt is adjanak” egy újabb szerződés segítségével. Az amerikai javaslat meglehetősen súlyos szankciókat írt elő: azokkal az államokkal szemben, amelyek megszegték a hágai és a montreali egyezményekben foglalt kötelezettségeiket (az elkövető kiadása vagy vele szembe eljárás indítása) kollektív szankciót alkalmaznának az azokat tiszteletben tartó szerződő felek. Ennek értelmében a delikvens államokból és az oda irányuló légiforgalmat, légi szolgáltatásokat bojkottálnák.

Az USA a Dawson-Fieldi incidenst követően ki is dolgozta a szankciókra vonatkozó *nemzetközi szerződés tervezetét*. A tervezet középpontjában a fenti alapkoncepció mellett az állt, hogy egy légitörvényt építenének ki az államok a jogsértővel szemben.²⁸⁰ Az amerikai tervezet elfogadásával sikerült volna ténylegesen életet lehelni a fent részletezett egyezményekbe, hiszen a javaslat elszigetelte volna a jogsértőt a légiközlekedés speciális jogi közösségétől a civil légiforgalom felfüggesztésével, súlyos csapást mérve az államra. Azonnal ellenállásba ütközött a javaslat elfogadása az ICAO Tanácsán és Jogi Bizottságán belül egyaránt, és egyfajta halogató taktika vette kezdetét.

1970 októberében az ICAO az USA kezdeményezésére kibocsátott egy *határozatot*, ami olyan konzultációk megtartását irányozta elő, amelyek arra irányulnak, hogy milyen közös intézkedéseket lehet meghozni a nemzetközi joggal összhangban a hatékonyság érdekében – az intézkedések köréből nem zárták ki a civil légiforgalom felfüggesztésének lehetőségét sem. A határozatra válaszul összehívták az ICAO Jogi Bizottságát, hogy egy nemzetközi szerződést tárgyaljon meg a határozat alapelveinek figyelembe vételével. Az Egyesült Államok az ICAO Jogi Bizottsága ezen, 18. ülésén „mutatta be” javaslatát. Az ülés nem hozott semmilyen előrelépést a témában: megkezdődött az akták tologatása.

A nemzetközi szerveket az rázta fel „kóros kábulatukból, álmukból”, hogy 1972-ben egy újabb repülőgép-eltérítési hullám söpört végig a világon. Ezt tetézte az IFALPA fenyegetése, hogy önszegélyhez folyamodik, „magán akcióba” kezd. 24 órás sztrájkot hirdetett meg a pilóták nemzetközi szervezete 1972.

279 McWHINNEYI 48-58. o. A „szankció” kifejezés alkalmazásakor Gowlland-Debbass szóhasználatára utalok, aki szintén nemzetközi jogi tanulmányában alkalmazta a kifejezést. Azt is hozzá kell tennünk, hogy egyetlen nemzetközi szerződés sem maradhat „szankció” nélkül, hiszen *lex specialis* hiányában a nemzetközi jog általános felelősségi szabályai lépnek életbe. Jelen esetben a *lex specialis* hiányára utalok a fenti címben.

280 Azzal az állammal szemben, aki az „aut dedere, aut judicare” elvet megsérti, a gépet az utasokkal és a legénységgel együtt visszatartja azért, mert ezzel akar zsarolni, vagy menedéket nyújt a terrorcselekmények elkövetőinek.

június 19-re. Ez kilendítette az ICAO-t a mozdulatlanságból, és 1972. június 19-én elfogadott egy speciális határozatot, ami az ICAO Jogi Bizottságát szólította fel egy olyan egyezmény kidolgozására, ami a három gépeltérítés elleni nemzetközi szerződés kikényszerítését segíti elő – egy multinacionális eljárás létesítésével az ICAO által biztosított kereten belül. A Jogi Bizottság Albizottsága szeptemberben Washingtonban ülésezett, de az államok közötti éles ellentétek már ott megmutatkoztak, hogy abban sem tudtak dűlőre jutni, hogy nyílt vagy zárt ülészakot tartsanak.²⁸¹

Amikor az eredetileg az Egyesült Államok által elkészített, majd átdolgozott, szankciókra vonatkozó szerződéstervezet prezentálták, ugyanez az egyet nem értés érződött. Erőteljesen elleneztek a javaslatot a francia, brit és szovjet delegáció tagjai – más és más okokból.²⁸² A Szovjetunió furcsa javaslattal állt elő: dilemmáját úgy oldotta meg egy huszárvágással, hogy azt javasolta, bárminemű szankciót csak akkor lehessen alkalmazni egy delikvens állammal szemben, ha azt a Biztonsági Tanács határozatában kimondta.²⁸³ A brit kompromisszumos javaslat az volt, hogy állítsanak fel egy nemzetközi ténymegállapító „bizottságot”, ami az államok képviselőiből tevődik össze, de ennél tovább nem kívántak „elmenni”. A washingtoni ülés eredmények nélkül zárult, ezzel „kivívta” az IFALPA erőteljes kritikáját.

1973 januárjában újabb ülést tartott a Jogi Bizottság – ez az USA-Kanada által kidolgozott, szankciókra vonatkozó szerződéstervezet bukásához vezetett. Több jogi érvet is felhoztak az államok, hogy miért is nem támogatják a javaslatot. Csak a *francia álláspontot kiragadva*²⁸⁴ is több érveléssel megismerkedhetünk. Érvelésük szerint az ENSZ Alapokmányának 41. szakaszát vizsgálva egyértelművé válik, hogy csak a Biztonsági Tanácsnak van kizárólagos jogköre a kollektív biztonság fenntartása érdekében kollektív szankciók – a légi blokádnak alkalmazása pedig ebbe a körbe tartozik - alkalmazására államokkal szemben. Másrészt a hágai, montreali egyezmények csak azon államokra vonatkozóan állapíthatnak meg kötelezettségeket, amelyek részesei az egyezményeknek. Ebből pedig az következik, hogy akkor lesznek hatékonyak, ha elérik az univerzális elfogadottságot.²⁸⁵ Harmadrészt arra mutattak rá,

281 Az Egyesült Államok ragaszkodott a nyílt ülésekhez, a lehető legnagyobb publicitást akarta biztosítani, így akart nyomást gyakorolni annak érdekében, hogy támogassák a javaslatait, míg egy furcsa szövetségbe tömörültek az ezt ellenző államok: a Szovjetunió, az Egyesült Arab Emírátsok, Chile, Franciaország és Nagy-Britannia. 9:5 arányban úgy döntöttek az államok, hogy nyílt ülészakot tartanak. In: McWHINNEY 1 52. o.

282 Több spekuláció is napvilágot látott arról, hogy az egyes államok miért nem álltak a javaslat mellé. Nagy-Britannia féltette a közel-keleti útvonalai „biztonságát”, és az olajérdekeltségeit kívánta megtartani, emiatt nem támogatta. A sajtó azt is megszellezte, hogy Franciaország azért ellenezte, mert lehet, hogy Algériával – ami korábban francia gyarmat volt, és csak nemrég szerezte meg függetlenségét - szemben is szankciókat kellene alkalmaznia, amit viszont szeretne elkerülni. A Szovjetunió pedig egyfajta egyensúlyt kellett találnia az afro-ázsiai érdekek – melyek nem támogattak semmiféle kezdeményezést, ami „erőt ad” az egyezményeknek – és a saját érdekei között, ugyanis az érdekszférájában is jelentős mértékben megszorodtak a gépeltérítések. In: McWHINNEY 1 52. o.

283 Mivel a Szovjetunió állandó tagja a Biztonsági Tanácsnak, egyértelmű a Szovjetunió logikája, szándéka...

284 McWHINNEY 1 58-61. o.

285 Franciaország nem veszi figyelembe azt, hogy az egyezmények bizonyos rendelkezései azóta esetleg nemzetközi szokásjoggá alakultak, így valamennyi államot kötelezik függetlenül attól, hogy csatlakoztak-e az egyezményekhez. Ahogy Lachs nemzetközi bírósági elnök az Északi-tengeri kontinentális talapzat ügy kapcsán megjegyezte: „...Az egyezményben rögzített elveket és szabályokat nemcsak azok az államok fogadták el, melyek részesei a Kontinentális Talapzatról szóló egyezménynek, hanem azok is, melyek következetesen követték azokat megállapodásaikban, jogalkotásukban, vagy „belenyugodtak akkor, amikor más államok által hozott, de őket is érintő jogi normákban találkoztak vele. Ez a széles körben elismert, elterjedt gyakorlat olyan bizonyítékának tekinthető, ami kielégíti a nemzetközi jog általánosan elismert szabálya kritériumát. A nemzetközi jogi elveknek nem kell átesnie az „univerzális elfogadottság tesztjét” ahhoz, hogy kötelezővé váljanak. A Bíróság számos ítéletében utalt erre...” In: International Court of Justice, 1969, Reports of Judgments, Judgment of 20 February 1969. North Sea Continental Shelf Cases, (Federal Republic of Germany/Denmark, Federal Republic of Germany/Netherlands), p. 1, pp.219, pp. 229-230 (Dissenting Opinion of Judge

hogy nem lenne egyszerű összeegyeztetni a javasolt intézkedéseket az egyezmények vitarendezés szabályait meghatározó rendelkezéseivel. Végezetül arra mutattak rá, a szankciókat nem lehet alkalmazni a meglehetősen kusza rendszert alkotó bilaterális légi megállapodások módosítása nélkül, melyek közlekedési szabadságokat biztosítanak adott esetben a delikvens állammal szemben is. Véleményük szerint ugyanez vonatkozik a chicagói egyezményre is. Ehelyett azt javasolták, hogy építsék be a hágai egyezmény rendelkezéseit a chicagói egyezménybe, ezáltal valamennyi ICAO tagállamra nézve kötelezővé válnak a hágai egyezmény szabályai. Mindennek a megvalósítását úgy képzelték el, hogy minden olyan államnak, amely nem ratifikálja a módosítást, megszűnik az ICAO tagsága.²⁸⁶

Az ülészak eredményessége hasonlatos volt a korábbiakhoz, ezzel tömérdek kritikát zúdított magára, tehetetlenségét kárhoztatták. *„Egy végrehajtási szerződés, ami nem tartalmaz tiszta, egyértelmű végrehajtási intézkedéseket, nem ad semmi jelentőséget a könyvekben levő fogatlan egyezményekhez.”* - vélekedett a New-York Times.²⁸⁷ De a katarai delegáció tagja volt a legplasztikusabb, amikor így összegezte az újabb, kudarcba fulladt próbálkozást: *„Az ICAO nem egy divatház, mint a Dior vagy a St. Laurent, hogy évről-évre új modell-egyezményekkel hozakodjon elő.”*²⁸⁸

Lachs) - ILA Londoni határozata

286 A franciák csak egyetlen dologról feledkeztek meg: arról, hogy a chicagói egyezményt a Közgyűlés tagjainak 2/3-os többségével lehet módosítani, és még a teljesen evidens(nek tűnő) határozatok elfogadásakor is nehéz még az egyszerű többség elérése is a határozathozatalhoz.

287 uo. 57-58. o.

288 uo. 58. o.

4.1.9. Egy hiányzó láncszem: a Montreali Kiegészítő Jegyzőkönyv (1988.)²⁸⁹

Az 1980-as években új veszéllyel kellett szembenéznie a nemzetközi repülés világának: a nemzetközi repülőterek elleni terrorakciókkal. Már 1981-ben a *British Airways biztonsági szolgálatának a vezetője*²⁹⁰ figyelmeztetett arra, hogy az elmúlt években azt az ijesztő tendenciát vélte felfedezni, hogy a repülőteri biztonság terén elért korlátozott sikerek egy hamis biztonságérzetet adnak.²⁹¹ Kétségteljesen történt előrelépés a területen ahhoz képest, hogy az 1960-as évek elején, a gépeltérítések és a repülés elleni jogellenes cselekmények elszaporodásakor teljesen felkészületlenül álltak az események előtt. Azóta – bár a biztonság nem természettudomány – néhány alapelvet sikerült felállítani az esettanulmányok és a gyakorlat segítségével.²⁹² Bár a repülőterek biztonsági részlegei „lélegzethez juttatták” a repülési iparágat, azonban a problémák nem tűntek el, és előbb-utóbb ismét jelentkeznek – csupán egyfajta „vihár előtti csend” érzékelhető. A biztonsági előírások nem megfelelő szintű betartásának az okát egyrészt az érdektelenségben, apátiában, másrészt abban látja, hogy nem tudatosulnak a biztonságot fenyegető veszélyek. Ez pedig oda vezet, hogy vagy nem érvényesítik a biztonsági követelményeket, vagy „haszontalan rituálékká” silányulnak.²⁹³ A fejlődés kulcsát a biztonsági személyzet magas szintű képzésében látja. Hiszen hiába a legokosabb biztonsági berendezés, gépezet a repülőtéren, ha az, aki kezeli azt, se nem törődik vele, se nincs tisztában munkája jelentőségével, se nem tudja azt megfelelően alkalmazni. A gépek csupán a biztonság garantálásának pusztá eszközei.²⁹⁴ Attól is óva int, hogy a biztonság biztosításával együtt járó költségek a biztonság szintjének erodálásához vezessenek.²⁹⁵

Klisé, hogy a terrorizmus mindig ott csap le, ahol a legkevésbé számítanak rá: ezt az alapelvet nem hazudták meg ezek a cselekmények sem. Már az 1970-es évek számos, megdöbbentő terrorcselekménynek voltak szemtanúi: ezek közül az egyik leghírhedtebb az *1972-ben a tel-avivi nemzetközi repülőtéren elkövetett* mézszárlás.²⁹⁶ Május 30-án a Japán Vörös Hadsereg három tagja a Lod Nemzetközi Repülőtéren²⁹⁷ hajtott végre terrorakciót a Palesztin Felszabadítási Szervezet (továbbiakban

289 Protocol on the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, Montreal, 24 February 1988. A Nemzetközi polgári repülést szolgáló repülőterek elleni jogellenes cselekmények visszaszorításáról szóló, 1988. évi montreali kiegészítő jegyzőkönyv, <http://untreaty.un.org/English/Terrorism.asp>

290 D. Phipps töltötte be ezt a funkciót a British Airways-nél akkoriban.

291 PHIPPS, D.: Airport Security: Where Do We Go From Here? In: ICAO Journal, 1981 October, 29. o.

292 A chicagói egyezményhez kapcsolt jegyzőkönyvek pontosan fellistázzák azokat a biztonsági előírásokat, melyeket valamennyi szerződő félnek követnie kell, emellett az IATA által kidolgozott „Intenzívebbé tett biztonsági program” alapján egy 8 pontból álló minimum standardot állítottak fel a repülés biztonság terén. In: uo. 29. o.

293 uo. 31. o.

294 A biztonságra vonatkozó alapelvek, technikák mellett azok költséghatékony alkalmazására is ki kell képezni a leendő vagy a már aktív biztonsági szakembereket. Mivel a repülési ipar gyors fejlődés alatt áll, ehhez kell igazítani értelemszerűen a biztonsági szabályokat, követelményeket is. Ez együtt jár a veszélyek folyamatos feltérképezésével. In: uo. 31. o.

295 Egy 1981-es ICAO tanulmány szerint az egy utasra lebontott, biztonsági plusz költség 0,17-3,8 USD-ig terjed. Ez besorozva az utasok számával csak a múlt évre becslések alapján 71 millió dollárra rúgott az Egyesült Királyságban. Látható, hogy a biztonsági célokra felhasználható összeg jelentős. In: ICAO Bulletin, July, 1981 23-26. o.

296 http://news.bbc.co.uk/onthisday/hi/dates/stories/may/29/newsid_2542000/2542263.stm

297 Ma: Ben Gurion Nemzetközi Repülőtér

PFSZ) megbízásából,²⁹⁸ annak nevében. Az izraeli repülőtereken palesztin akciótól tartottak, arra voltak felkészülve, így a meglepetés erejével hatott a három japán „fellépése”. A PFSZ így kommentálta a japánok közreműködését: „*Mérföldek ezreit utaztak azért, hogy csatlakozzanak a palesztin nép küzdelméhez...*” Miután az elkövetők megszerezték csomagjaikat,²⁹⁹ gépfegyvereket, gránátokat „rántottak elő”, és minden megkülönböztetés nélkül lőttek mindenkire, aki csak a közelükben volt: utasokra és a személyzet tagjaira egyaránt. 26-an fizettek ezért az életükkel, 78-an pedig megsebesültek.³⁰⁰ Az elkövetők közül egyet lelőttek a biztonsági erők, egy másik öngyilkos lett, - miután a leszállópályára kirohant, ahol egy ElAl gépből kiszálló utasokat lőtt, - a harmadik elkövetőt pedig hatástalanították, és letartóztatták.³⁰¹

Két másik terrorakció a „római és bécsi” karácsony néven vált hírhedtté. 1985. december 27-én egymással párhuzamosan, egy időben két terrortámadást hajtottak végre két repülőtéren. 8:15 körül Rómában, a Leonardo da Vinci repülőtéren az izraeli ElAl légitársaság check-in pultjánál, a bejelentkezésre váró utasok közé lőttek fegyverek. A négy támadó közül három meghalt a lövöldözésben, egyikük pedig súlyosan megsebesült, és a rendőrség őrizetbe vette. Schwechatban, a Bécsi Nemzetközi Repülőtéren három terrorista nyitott tüzet és dobott gránátokat egy Tel Aviv-ba tartó gép check-in pultjánál az ott sorban álló utasok közé. Egyikük meghalt a rendőrökkel való összecsapásban, a másik kettő autóval menekült, azonban a rendőrség feltartóztatta őket, súlyosan megsebesültek. Összesen 18-an fizettek az életükkel, 120 személy pedig megsebesült.³⁰² A sebesültek között volt három magyar is.³⁰³

Az ilyen jellegű cselekményekre válaszul született meg a *Polgári Repülőterek Elleni Jogellenes Cselekmények Visszaszorításáról Szóló Kiegészítő Jegyzőkönyv*,³⁰⁴ melyet 1988 februárjában, Montrealban, az 1971-es montreali egyezmény kiegészítéseként fogadták el. Már a montreali egyezmény

298 A Japán Vörös Hadsereg hivatalosan is felvállalta az akciót. A PFSZ „Deir Yassin Akció”-nak nevezte az esetet. Ezzel arra akart utalni, hogy az 1948-ban, Deir Yassin faluban izraeli fegyveresek által elkövetett tömeggyilkosságra volt válasz a repülőtéren végrehajtott terrorcselekmény, mintegy revansként. Arra is utaltak, hogy a „Mártír Patrick Arguello Osztaga” hajtotta végre az akciót. In: http://en.wikipedia.org/wiki/Lod_Airport_massacre

299 Párizsból, egy Air France géppel érkeztek – konzervatív öltözetben, vékony kezításkákkal – semmiféle gyanús elem nem volt a viselkedésükben...

300 Az áldozatok között volt többek között egy híres izraeli természettudós, egy vegyész, aki korábban az Izraeli Tudományos Akadémia elnöke volt, de 11 Puerto Rico-ból a Szentföldre utazó zarándok is. Az emlékükre, tiszteletükre a purto-ricoi parlament mindkét háza egyhangú szavazással elfogadta azt a javaslatot, hogy minden év május 30-án a „Lodi Mészárlás Emléknapját” ünnepeljék. in: uo.

301 A légitforgalmat Ciprusra terelték mindaddig, amíg nem tudtak úrrá lenni a helyzeten. Az életben maradt elkövetőt életfogytig tartó börtönbüntetésre ítélték, azonban 1985-ben kiszabadult több, mint ezer társával együtt fogságba esett izraeli katonáért cserébe. Libanonban telepedett le, ahol politikai menedékjogot kapott. (Négy másik személyt, akik a Japán Vörös Hadsereg tagjai voltak, mindeközben kiadtak Japánnak.)

302 Kezdetben a PFSZ-t gyanúsították az akció elkövetésével, azonban Yasser Arafat hivatalosan is tagadta a tömegmészárlás „kivitelezését”. Ezután a gyanú Abu Nidalra terelődött, a FATAH nevű terrorszervezet kereszttapjára. Egyes elképzelések szerint az ő lelkén szárad számos magas rangú PFSZ tag meggyilkolása, és olyan terrorakciók kitervelése és végrehajtása, melyeknek a célja a PFSZ „tekintélyének” aláásása. In: http://news.bbc.co.uk/onthisday/hi/dates/stories/december/27/newsid_245000/2545949.stm

303 A támadásban három magyar sérült meg: Kibédi Ervin színművész, Kapus György, a Malév akkori kirendeltségének vezetője, valamint Szegedi Molnár Géza színész. A legsúlyosabb sérülést Szegedi Molnár Géza szenvedte el: a gerincén találta el egy lövedék, aminek köszönhetően deréktól lefelé megbénult.

304 Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation (1988), Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, Montreal 24th February 1988

elfogadásakor is kritikaként merült fel az, hogy nem találjuk a repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények felsorolásában a polgári repülőtereken dolgozó személyek, valamint maguk a repülőterek elleni erőszakos cselekményeket, illetve támadásokat. Ezt a hiányt hivatott pótolni a kiegészítő jegyzőkönyv.

A jegyzőkönyv 2. cikke (, melyet a montreali egyezménybe új 1.bis cikként kell beépíteni) az alábbi cselekményeket minősíti bűncselekménynek: „..... *ha valaki jogtalanul és szándékosan, bármely eszköz, anyag vagy fegyver használatával*

a) olyan erőszakos cselekményt követ el polgári repülést kiszolgáló repülőtéren egy személy ellen, ami súlyos sérüléshez vezet vagy vezethet, vagy

b) polgári repülést kiszolgáló repülőtér létesítményeit, vagy ott található, szolgálatban nem levő légitársaságot súlyosan megrongál vagy megsemmisít, vagy a repülőtér szolgáltatásait megszakítja, ha ez a cselekmény veszélyezteti vagy veszélyeztetheti annak a repülőtérenek a biztonságát."

A ratifikációs okmányok átvételével, a letéteményesi feladatok ellátásával ugyanazok az államok vannak megbízva, mint a montreali egyezmény tekintetében: az USA, a Szovjetunió és Nagy-Britannia.³⁰⁵ Ha valamely állam nem részese a montreali egyezménynek, úgy tud csatlakozni a jegyzőkönyvhöz, ha egyidejűleg csatlakozik a montreali egyezményhez is.³⁰⁶ A jegyzőkönyv a 10. ratifikációs okmány letétbe helyezésétől számított 30. napon lépett hatályba.³⁰⁷

305 Ebből következően szintén az angol, francia, spanyol és orosz nyelveken elkészített dokumentumok tekinthetők autentikusnak. (Montreali kiegészítő jegyzőkönyv 5. cikk)

306 uo. 7. (2) cikk

307 uo. 6. cikk

4.1.10. A KAL 007 gép tragédiája – Mekkora árat kell fizetni egy jegyzőkönyvért?

Számos esetben az egyes államok légvédelme intézett támadást civil repülőgépek ellen, lelövésük sajnos nem (volt) egyedülálló jelenség.³⁰⁸ 1955 júliusában ElAl Lockheed Constellation típusú repülőgépe Jordániából Párizson és Bécsen keresztül Tel Avivba tartó járata teljesítése során berepült a bolgár légtérbe, és azt egy bolgár katonai gép lelőtte, ezzel 58 személy halálát okozva. Az ügy a Nemzetközi Bíróság elé került, azonban az ügy érdemében nem született ítélet, mert a Bíróság nem tudta megállapítani joghatóságát.

1952-ben szovjet katonai repülőgépek lövéseket adtak le az Air France egyik utasszállító repülőgépére, amely a berlini korridorban tartózkodott. A gépet csak a sikeres kényszerleszállás mentette meg a megsemmisüléstől, három utas azonban még így is megsebesült. Két évvel később történt a Cathay Pacific légitársaság egy gépének a katasztrófája: a repülőgép épp Bangkokból Hongkongba tartott, amikor kínai légtérben megtámadták. A 18 utas közül 8 élte túl a gép lelövését.³⁰⁹

1973 februárjában a Líbiai Légitársaság Boeing 727 típusú repülőgépe menetrendszerinti járat teljesítése során Tripoliból Kairóba tartott, amikor a Sínai-félsziget felett egy tiltott katonai zónába tévedt, ahol izraeli vadászrepülőgépek lelőtték. Az áldozatok száma: 110 fő. Az utasszállítót állítólag felszólították a leszállásra, de az nem teljesítette a parancsot. Izrael azzal védekezett, hogy a gép 50 mérföldre behatolt izraeli területek fölé, és katonai létesítmények felett is átrepült.³¹⁰ Az ICAO Tanácsa elítélte Izrael magatartását, és kijelentette, hogy az ehhez hasonló cselekmények súlyos veszélyt jelentenek a nemzetközi repülés biztonságára, és sértik a chicagói egyezményben foglalt alapelveket. Izrael elégtételként bocsánatot kért, és az áldozatok hozzátartozóinak kárpótlást fizetett.³¹¹

1988. július: Banda Abbasból Dubaiba repülő iráni Airbus A300-as gépet rosszul azonosította és megsemmisítette a Perzsa-öböl felett egy amerikai hadihajó, a *Vincennes*. Az összes utas életét veszítette, összesen 290-en. A térségben Irak-Irán között dúló háború körüli zavaros helyzet, az azonosítás és figyelmeztetés során elkövetett sorozatos hibák együttesen vezettek a tragédiához. Mind az ICAO vizsgálata,³¹² mind az amerikai Védelmi Minisztérium vizsgálata arra a következtetésre jutott, hogy az amerikai hadihajó a felelős a történetekért.³¹³ 1989 májusában az ügy a Nemzetközi Bíróság elé kerül, azonban a két állam közötti megállapodás miatt az ügy érdemében ebben az esetben sem született ítélet. Az Irán által az USA ellen a Nemzetközi Bíróságnál indított eljárást az „akasztotta meg”, hogy 1996 februárjában az Egyesült Államok kártérítést fizetett 61, 8 millió USD-t Iránnak az „áldozatokért”,

308 1996. február: egy kubai katonai gép két, az Egyesült Államokban regisztrált magángépet lőtt le. Négyen haltak meg. In: AUGUSTIN, John V.: Contracting States Urged to Ratify a Protocol Prohibiting Use of Weapons Against Civil Aircraft, In: ICAO Journal, October 1997. 11. o.

309 Aircraft Downed During the Cold War and Thereafter http://www.silent-warriors.com/shootdown_list.html

310 FAROOQ, Hassan(2): The Shooting Down of Korean Airlines Flight 007 by the USSR and the Future of Air Safety for Passengers In: International & Comparative Law Quarterly, Vol. 33. 1984. July, 717. o.

311 In: SHAW, Malcolm N.: Nemzetközi jog, Osiris Kiadó, Budapest, 2001. 332. o.

312 A Biztonsági Tanács 616. számú határozatában (S/RES/616. 20 July, 1988) üdvözli az ICAO Irán kérésére meghozott döntését, amiben egy azonnali tényfeltáró vizsgálat elvégzését szorgalmazza, valamint azt, hogy Irán és az USA hajlanak az együttműködésre.

313 Olyan álláspont is napvilágot látott, miszerint az USA nem felelős, mert vétkeisége nem bizonyítható, és ennek bizonyítása során a háborús események elsődleges jelentőségűek. In: uo. 334. o.

azonban nem fizetett magáért a repülőgéperért, ami önmagában 30 millió dollárt ért. Azonban nem ismerte el a felelősségét, bár bocsánatkérő feljegyzéseket is kiadott.³¹⁴

Nem túlzás azt állítani, hogy az egész világ közvéleményét mélységesen megdöbbenetette a *KAL 007 gép tragédiája*. 1983. augusztus 31-én a Koreai Légitársaság Szöulba tartó gépe 11.50-kor szállt fel New-Yorkból 269 utassal a fedélzetén végzetes útjára. A gép egyszer szállt le út közben üzemanyagért, és koreai idő szerint 1.00 óra körül letért eredeti útjáról, és a Kamcsatka-félsziget felett szovjet légtérbe lépett, mintegy 312 mérfölddel behatolva abba. A szovjet radarok azonnal érzékelték a gépet. Szovjet katonai, stratégiai szempontokból különösen fontos területek felett haladt át.³¹⁵ Több, mint két órával később, 3:21 perckor a szovjet pilóta jelentette, hogy a gép 33.000 láb magasan repül, majd 5 perccel később a szovjet vadászgép azt, hogy rakétát lőtt a repülőgépre. 4 perccel ezután az amerikai és a japán radarok még érzékelték a gépet a Japán-tenger felett 16.400 láb magasságban. 3:38 perckor a koreai repülőgép jele végképp eltűnt a radar képernyőkről. A történeteket szeptember 2-án jelentette be az Egyesült Államok a világnak.

A szovjetek egy nappal később kiadtak egy közleményt, amiben csak azt ismerték el, hogy egy idegen repülőgép megsértette légterüket, és azt vadászgépek elfogták, de szó sem esett arról, hogy lelőtték volna.³¹⁶ A közlemény meglehetősen bizonytalan volt, mindehhez képzeljük hozzá az egyre növekvő nemzetközi felháborodást és botrányt – a két tényező kombinációja egy újabb szovjet közleményt eredményezett.³¹⁷ Ez már sokkal határozottabb volt, több elemnek is különös jelentősége volt. Állításuk szerint a gép navigációs fények nélkül repült, nem reagált a szovjetek kapcsolatfelvételi próbálkozásaira, sem pedig a figyelmeztető jelzésekre. A szovjet álláspont szerint a lelőtt gép kémkedett, amit sokan bizonyítottak láttak.

Természetesen az Egyesült Államok teljesen másként kommentálta az eseményeket – akkoriban

314 http://www.answers.com/topic/iran-air-flight-655#wp-_note-10

315 Olyan területek felett repült, ahol a szovjetek rakétakísérleteket hajtottak végre, számos radarállomás, valamint a petropavlovski tengeralattjáró dokkok felett is áthaladt. Pár mérföldre repült át egyéb légi- és tengeri bázisok felett a Szahalin-félszigeten, és ha nem történt volna a végzetes tragédia, a vlagyivosztoki katonai bázist is elérte volna rövid időn belül.

316 A hivatalos szovjet bejelentés így hangzott: „Egy azonosítatlan gép a Kamcsatka-félsziget felett belépett a Szovjetunió légterébe a Csendes-óceán felől, majd másodszor is megsértette a légterét a Szahalin-szigetek felett augusztus 31-ről szeptember 1-re virradó éjjel. A gépnek nem voltak azonosító jelzései, nem válaszolt a felszólításra, és nem lépett kapcsolatba a diszpécser szolgálattal. A légvédelmi szolgálat vadászgépei, melyeket azért küldtek a betolakodó géphez, hogy a legközelebbi repülőtérré irányítsa. De a betolakodó gép nem reagált a szovjet vadászok jelzéseire és figyelmeztetéseire, és tovább folytatta az útját a Japán-tenger felé. In: FAROOQ, Hassan(1): A Legal Analysis of the Shooting of Korean Airlines Flight 007 by the Soviet Union, In: Journal of Air Law and Commerce, 1983/1984. 1984. Vol 49., 557-558. o.

317 A második szovjet közlemény az alábbiakat tartalmazta: „Amint arról korábban már jelentést tettünk, augusztus 31-ről szeptember 1-re virradó éjszaka egy azonosítatlan gép súlyosan megsértette a szovjet államhatárt és mélyen behatolt a Szovjetunió légterébe. A behatoló gép letért a nemzetközi útvonalról a szovjet területek irányába – 500 kilométerre, és két órát töltött a Kamcsatka-félsziget, az Okhotsk-tenger és a Szahalin szigetek felett. A nemzetközi szabályokat megsértette azzal, hogy navigációs fények nélkül repült, nem reagált a szovjet diszpécser szolgálat rádiójeleire, és semmilyen kísérletet nem tett kapcsolat felvételére.

..... Természetes volt, hogy amíg az azonosítatlan, betolakodó repülőgép a SZU légterében tartózkodott, a szovjet légvédelmi vadászgépek többször is megpróbálták kapcsolatot teremteni a géppel az általánosan elfogadott jelzések segítségével, és a Szovjetunióba vinni. A betolakodó gép ennek ellenére nem vette mindezt figyelembe. a Szahalin szigetek felett a szovjet gép figyelmeztető lövéseket adott le a gépre. Nem sokkal ezután a betolakodó gép elhagyta a szovjet légtér határait, és a Japán-tenger felé folytatta az útját. Kb. 10 perccel később a rádiólokációs zóna megfigyelési körzetében volt, ezután azonban már nem volt megfigyelhető.” In: uo. 558. o.

nehéz volt pontosan reprodukálni, mi is történt valójában, hiszen a szovjetek bizonyos dokumentumokat titkosítottak, melyet csak 1991-ben oldottak fel.³¹⁸ AZ USA „rettenetesen szörnyű erőszakos” cselekedetnek titulálta a történeteket. Több ízben tettek nyilatkozatot az esettel kapcsolatban.³¹⁹ A szovjetek utaltak egy amerikai kémrepülőre, ami ebben az időszakban a Szovjetunió felett tartózkodott. Az USA elismerte, hogy egy RC 135-ös amerikai kém repülőgép a tragédia körzetében volt, de akkor, amikor a KAL gép megsértette a szovjet légteret, kb. 1000 mérföldnyi távolságban repült. Abbéli meggyőződésüknek is hangot adtak, hogy a szovjetek nem maradhattak meg e kezdeti „zavaradottságukban”, mert elég idejük volt a polgári gép felismerésére.³²⁰

A bizonyítékok semmilyen konkrét utalást nem tartalmaztak arra vonatkozóan, hogy a KAL 007-es járat kémtevékenységet folytatott – ellentétben a szovjetek abbéli meggyőződésével. De az sem bizonyosodott be – mint ahogy azt az amerikaiak állították –, hogy a szovjetek a gépet úgy lőtték le, hogy tisztában voltak azzal, hogy civil légitársaságról van szó. A *szovjetek tévedése több körülmény* szerencsétlen *egybeeséséből* táplálkozott. Egyrészt: amikor a földi irányítás azt a hamis információt adta a pilótának, hogy a betolakodó gépet az RC-135 kémrepülővel azonosította. Másodrészt amerikai hírszerző források szerint a lelőtt gépet a szovjet vadászgép alulról közelítette meg, nem pedig oldalról, így nem tudta a civil gép sziluettjét kivenni, és beazonosítani. Harmadsorban – amit az ICAO jelentés³²¹ is megállapít – a gép a lövések leadása előtt pár perccel 2000 lábbal emelkedett, amit támadó manőverként értékelték, ezzel is megerősítve azt a hitet, hogy kémrepülővel állnak szemben. Végezetül arról sem szabad elfeledkezni, hogy szigorúan őrzött katonai létesítmények felett haladt át a szerencsétlenül járt gép egy olyan éjszakán, amikor rakéták tesztelését tervezték – ez a tényező még gyanúsabbá tette a jogellenes behatolást államuk területére. Mindezek mellett amerikai felderítő tevékenységet folytató gépek gyakran megfordultak a térségben, a határterületen.

Az ICAO jelentése rávilágított arra, hogy mivel a szovjet pilóták feltételezték azt, hogy esetükben kémrepülőről van szó, nem tettek kimerítő erőfeszítéseket a gép azonosítására.³²² Valószínű, a végzetes szovjet akció a földi irányítástól származó hibás információkból, a pilóták standardtól eltérő megközelítési manőveréből, valamint a fent részletezett körülmények összejátszásának köszönhető.

Látható a tények fenti leírásából, túlságosan *sok a feltételezés* az eset körülményei tekintetében. Az amerikai és a szovjet jelentések alapvető, kulcsfontosságú pontokon mondanak ellent egymásnak. Nem egyértelmű, hogy figyelmeztetés után lőtték le a gépet vagy anélkül. Az sem tisztázott, hogy miért tért le eredeti útvonalról a járat,³²³ és ezt érzékelték-e a japán légi irányítók. Az is kétséges, hogy a szovjetek nem tudták azonosítani a civil gépet, és arra sem derült fény, hogy adott-e le vészjelzést a KAL 007-es

318 Borisz Jelcin elnök volt az, aki megszüntette az említett dokumentumok titkosítását.

319 1983. szeptember 5-én egy televíziós adásban Reagan elnök egy olyan felvételt mutatott be, ami azt bizonyította, hogy a lelőtt gép villogó fényjelzéseket adott, és figyelmeztetés nélkül lőtték le. Pár nappal később a történetekről egy bővebb, pontosabb verziót adtak közzé: ebben már elismerték, hogy egy figyelmeztető lövést leadtak a szovjetek, mielőtt lelőtték a gépet. In: FAROOQ (1), 559. o.

320 uo. 559. o.

321 1983. szeptember 15-én és 16-án az ICAO arra utasította a főtitkárt, hogy kezdeményezzen egy vizsgálatot azokra a tényekre vonatkozóan, melyek a KAL 007 gép tragédiájához vezettek. A jelentést 1983. december 5-én adták ki.

Summary of Findings and Conclusions, Restricted Attachment to December 1983 International Civil Aviation Organization (ICAO) Secretary General's Report on the Korean Airlines 007 Incident, ICAO Doc. C-WP/7764

322 FAROOQ, Hassan(3): Legal Argumentation in International Crises: The Downing of Korean Air Lines Flight 007, In: Harvard Law Review, Vol. 97. 1983-1984. 1202-1203. o.

323 Egyes feltételezések szerint a robotpilóta meghibásodásának köszönhetően hatolt be olyan mélyen a szovjet légtérbe.

járat.³²⁴

A civil légi jármű lelövésének a problematikáját a fent ismertetett KAL 007-es ügy segítségével szeretném felvázolni. A kérdés szimpla: Lehet-e jogszerű polgári gép lelövése a nemzetközi jog szabályai alapján? Ha a kérdésre igenlő választ adunk, mely esetekben, mely feltételek teljesülése esetén?

4.1.10.1. Indokolhatja-e az állam légtérben gyakorolt szuverenitása a „betolakodó gép” lelövését?

A nemzetközi jog egyértelműen, minden kétséget kizáróan elfogadja azt az elvet, hogy az állam légtere az alatta fekvő állam szuverenitása alatt áll.³²⁵ A területi szuverenitás természetére vonatkozóan a Palmas-szigetek ügyben³²⁶ Huber bíró értékes megállapításokat tett. Kimondta mintegy alapelvként, hogy a nemzetközi jog olyan módon hozta létre „az állam saját területére vonatkozó kizárólagos joghatósága alapelvét, hogy az a nemzetközi kapcsolatok többségében a legtöbb kérdés rendezésében kiindulási pontként szolgál.”³²⁷ Az általa képviselt álláspontot több szerző osztja. Az U-2-es incidenst³²⁸ követően az eset egyik kommentátora igenlő választ adott arra a kérdésre, hogy egy állam jogszerűen kizárhatja-e a területére, légtérébe betolakodó gépeket. „A nemzetközi jog és az ENSZ Alapokmánya az államoknak a másik államok területének és függetlenségének a tiszteletben tartása alapelvén nyugszik.”³²⁹ Ugyanezt a felfogást osztotta az U2 incidens Biztonsági Tanács előtti vitája során a ceyloni küldött: „az államok közötti béke megőrzéséhez abszolút szükséges az, hogy egy állam szuverenitása alá tartozó légtérbe egyetlen másik állam se hatolhasson be annak előzetes engedélye nélkül.”³³⁰ Még azok az államok is egyértelműen elismerik a légtér feletti állami szuverenitást, amelyek civil gépeit lelőtték. Ez az alapelv általánosan elfogadott mind a nemzetközi szerződéses jogban, mind a nemzetközi szokásjogban.

A nemzetközi légi jog területén született nemzetközi szerződések szinte kivétel nélkül tartalmazzák az államok légtér feletti szuverenitás elvét.³³¹ Ez az alapelv felfedezhető az 1919. évi párizsi egyezmény,³³² az 1928. évi havannai egyezmény³³³, valamint az 1944. évi chicagói egyezmény rendelkezései között is.

A gépeknek kötelessége annak az államnak a repülési szabályait is tiszteletben tartani, amelynek a

324 FAROOQ (1), 558-559. o.

325 BROWNLIE, 115. o.

326 Island of Palmas Case (Netherlands vs. United States), 2 Review of International Arbitral Awards, 1928. 831. o.

327 uo. 838. o.

328 1960-ban a Szovjetunió lelőtte a felette felderítő tevékenységet folytató amerikai U2 kémrepülőgépet, a pilótát, Gary Coopert pedig elfogta. Az akció jogosságát az Egyesült Államok sem vitatta.

329 WRIGHT, Quincy Legal Aspects of the U2 Incident In: American Journal of International Law, Vol. 54. 1960. 844. o.

330 FAROOQ (1), 562. o.

331 A 20. század elején még nem volt annyira egyértelmű és magától értetődő az államok légtér feletti szuverenitása elve. Fauchille a tengerek szabadságának az analógiására a légtér szabadságát hirdette kezdetben. Ezt az elméletét 1906-ban a Nemzetközi Jogi Intézetben adta elő, azonban a párizsi egyezmény elfogadásakor már „átállt a másik oldalra”. Ezt a „másik oldalt” képviselte Sir Richards, - Oxfordban tanított nemzetközi jogot - aki az alábbiakban fogalmazta meg álláspontját: „Az államok szuverenitását ugyanolyan mértékben kell alkalmazni az államok feletti légtér tekintetében, mint az állam egyéb területei vonatkozásában. Ez az alapelv azt jelenti, hogy a szuverén államokat megilletik mindazon jogosultságok, amelyek szükségesek a területük védelméhez és megőrzéséhez.” In: FAROOQ, Hassan(1) 49. o.

332 Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation, Paris, 13 October 1919, 1. cikk

333 Convention on Commercial Aviation, Havana, 20 February 1928, 1. cikk

légterében tartózkodik. Amennyiben a gép nem teljesíti erre vonatkozó kötelezettségeit, joga van a területi államnak a szabályokat megsértő személyekkel szemben azok belső joga alapján eljárást kezdeményezni, valamint megfelelő intézkedéseket foganatosítani. Ilyen cselekménynek minősül az is, ha egy légi jármű engedély nélkül repül be egy idegen állam légterébe, nem azonosítja önmagát. Ebben az esetben az ICAO 2. számú függelékben részletesen meghatározott módon joga van az államnak a gép elfogására, azonosítására, leszállásra kényszerítésére, azaz erőszakot nem alkalmazhat vele szemben, ily módon a betolakodó gépet nem támadhatja meg a szuverenitására hivatkozva. Az egyezmény azonban ezen kívül nem tartalmaz útmutatást arra vonatkozóan, hogy miként kell kezelni az idegen állam légterét megsértő gépet.

A Szovjetunió és az USA a KAL 007-es ügy kapcsán érvrendszerük alátámasztására egyaránt a szuverenitást. A Szovjetunió a „határok szentségére” hivatkozott, arra, hogy a szuverenitás minden nemkívánatos beavatkozás elleni, a nemzeti légtér védelmére vonatkozó abszolút jogot jelent. Ezzel szemben az Egyesült Államok külügyminisztere, Schultz felhívta a figyelmet arra, hogy a nemzeti szuverenitást az „emberi értékek korlátozzák”, a Biztonsági Tanács előtt Kirkpatrick pedig kimondta, hogy „a szuverenitás se nem követeli meg, se nem engedi meg légi jármű békeidőben történő lelövését.”³³⁴ A fenti érvelés tükrözte az államok általános jogi felfogását is a szuverenitással kapcsolatban: a Szovjetunió nemzetközi kapcsolataiban sokkal nagyobb hangsúlyt fektetett szuverenitására,³³⁵ mint az Egyesült Államok vagy más nyugat-európai államok.³³⁶

4.1.10.2. Milyen sorsra jutottak a légteret sértő légi járművek EDDIG? - Leszűrhető-e egy általános gyakorlat az esetekből?³³⁷

Számos esetben került sor civil gépek lelövésére, és az államok által tanúsított magatartást megvizsgálva megállapítható a nemzetközi közösség „opinio juris”-a cselekmény értékelése tekintetében, valamint az is leszűrhető, hogy milyen jogi érvekkel utasítják el a civil légi jármű elleni erőszakot, illetve milyen érvekkel védekeznek az elkövetők.

A Líbiából Egyiptomba tartó *líbiai illetőségű gépet 1973-ban lőtték le az izraeliek* akkor, amikor az Izrael által megszállt Sínai-félsziget felett haladt.³³⁸ Líbia mellett számos arab és nyugat-európai állam élesen kritizálta, elítélte az izraeli akciót. Izrael nem figyelmeztette előzetesen a líbiai utasszállítót. Arra hivatkozott, hogy terrorakciótól tartott, ezért tartotta szükségesnek a gép lelövését, *katonai szükségességből* cselekedett – a gyanút később semmilyen bizonyíték nem igazolta.

Nagy port kavart fel az, hogy *1946-ban augusztusában* egymás után (augusztus 9-én és 19-én) *két amerikai katonai gépet lőttek le a jugoszlávok*. A felek a tényekben nem tudtak megállapodni, az esetre alkalmazandó nemzetközi jogi szabályokban azonban egyetértés mutatkozott a két állam között. Az

334 FAROOQ, Hassan(3) 1205-1206. o.

335 K. Grzybowski így fogalmazta meg a jelenséget: „A szovjet jogtudósok a szuverenitás klasszikus felfogásának elszánt partizánjai maradtak.” Uo. 1206. o.

336 MITCHELL and LEONARD: Changing Soviet Attitudes Toward International Law: An Incorporative Approach, 6 GA. Journal of International and Comparative Law, 1976. 227-228. o.

337 FAROOQ, Hassan(1) 568-575. o.

338 A gép lelövése miatt a 113 utasból 108-an vesztették életüket.

Egyesült Államok állítása szerint a kedvezőtlen időjárási feltételek miatt kényszerültek a lelőtt gépek jugoszláv légtérbe, míg a jugoszlávok meg voltak győződve arról, hogy a gépek szándékosan sértették meg a légterüket. Az amerikaiak azt is kifogásolták, hogy nem figyelmeztették előzetesen a lelőtt gépek pilótáit a jugoszláv légvédelem egységei. Ezzel szemben a jugoszlávok határozottan állították, hogy ez megtörtént 15 perccel a második gép lelövése előtt. Abban teljes mértékben egyezett a két állam álláspontja, hogy szükséges a nemzetközi jogi szabályok alapján az előzetes értesítés. Azt sem vitatta Jugoszlávia, hogy ha rossz időjárási viszonyok következtében hatol be egy idegen gép egy másik állam területére, az még akkor sem lőhető le, ha az történetesen egy katonai repülőgép. Tito jugoszláv elnök még egy utasítást is kiadott a légvédelem részére, amelyben a fent leírt nemzetközi jogi szabályok betartására szólította fel a katonai hatóságokat.³³⁹ A nyilatkozat megtétele mellett humanitárius okokra hivatkozva kártérítést fizetett a jugoszláv kormány az áldozatok családjának.³⁴⁰

Az 1952-ben a berlini korridorban megtámadott Air France gép esetében Franciaország arra hivatkozott, hogy a légi jármű be sem lépett szovjet légtérbe, érdekszférába, úgy érték a lövések. Emellett mélységesen felháborodva kifejtette, hogy az, hogy „egy fegyvertelen gépre tüzet nyitnak bármilyen körülmények között békeidőben - teljes mértékben elfogadhatatlan és ellenkezik a civilizált magatartás minden alapelvével.”³⁴¹ A Szovjetunió azzal védekezett, hogy nem állt szándékában a gép lelövése, csak figyelmeztető lövéseket adtak le arra.

Még ugyanebben az évben két hasonló incidens történt a Szovjetunió „főszereplésével”. Júniusban egy svéd gépet, októberben Észak-Japán közelében pedig egy amerikai bombázót lőtték le szovjet vadászgépek. Az első esetben kiadott a Szovjetunió egy „közleményt”, amiben részletesen leírja azt, hogy a vadászsoknak milyen eljárást kell követniük, ha egy idegen légi jármű megsérti az állam légterét. A pilóták kötelezettségévé teszi, hogy arra kényszerítsék a „betolakodó” légi járművet, hogy egy közelben levő repülőtéren leszálljon, és csak abban az esetben nyithat rá tüzet, ha ezt megtagadja.

A második esetben pusztán utaltak ezekre a szabályokra. Tehát a szovjet álláspont szerint is kizárólag akkor nyúlhatnak erőszakos eszközökhöz, miután figyelmeztették a gépet, és ez eredménytelen volt.

Egy évvel később brit katonai gép „jutott ugyanerre a sorsra” kelet-német terület felett - szintén szovjet „közreműködéssel”. A brit tiltakozásra azzal vágtak vissza a szovjetek, hogy betartották az erre vonatkozó szabályokat, a figyelmeztető lövéseket leadták, és csak akkor lőtték le a brit gépet a vadászgépek, amikor az visszalőtt.

Az 1955-ös „bolgár légi incidens” kapcsán találjuk a legkomplexebb jogi érvelést a civil légi jármű lelövése kapcsán. A gép Bécsből Isztambulba tartott, amikor bolgár harci gépek bolgár légtérben lelőtték³⁴² - a fedélzeten valamennyi utas és a legénység is életét veszítette. Az eset a Nemzetközi Bíróság elé került, Izrael, az Egyesült Államok és Nagy-Britannia nyújtotta be keresetét Bulgária ellen. Az ügyben azonban a bíróság nem tudta megállapítani joghatóságát, mert a bolgárok nem vetették alá

339 Az alábbi nyilatkozatot tette Tito ezzel kapcsolatban: „Azt a parancsot adtam ki a katonai hatóságoknak, hogy szállításra használt gépek ellen nem lehet támadást intézni, még abban az esetben sem, ha azok szándékosan repülnek be államunk légtérébe. Ezekben az esetekben fel kell szólítani a leszállásra, ha ezt megtagadnák, be kell őket azonosítani, és értesíteni erről a jugoszláv kormányt annak érdekében, hogy a megfelelő csatornákon meg tudják tenni a szükséges lépéseket.” In: FAROOQ, Hassan (1) 571. o.

340 Minden érintett családnak 30.000 USD-t fizettek kárpótlás gyanánt. In: uo.

341 uo.

342 51 utas és hét fős legénység tartózkodott a fedélzeten, amikor a tragédia bekövetkezett. Az utasok között nem csak izraeli, hanem angol és amerikai állampolgárok is voltak.

magukat joghatóságának.³⁴³ Igaz, hogy a Bíróság nem tudott az ügy érdemében döntést hozni, az eset jelentősége mégis vitathatatlan, hiszen az USA és az angolok által benyújtott kérelmekben számos, kapcsolódó kérdésre, jogi vonatkozásra fény derült. Egyértelművé vált az államok közös álláspontja, miszerint ha egy állam légterébe behatol egy idegen állam gépe, az joggal számíthat arra, hogy előzetesen figyelmeztetik jogsértésére, valamint arra, hogy leszállásra kényszerítik – akár erőszakkal is.

Az *izraeliek* a kérelmükben kifejtették, hogy egy jogos indok lehet légi jármű lelovására, ez pedig az önvédelem. Ezen kívül semmi sem teheti jogszerűvé repülő lelovását, mindemellett minden lehetséges intézkedést meg kell tenni annak érdekében, hogy figyelmeztessék és leszállásra kényszerítsék a gépet. Arra is utaltak, hogy a bolgárok elismerték, hogy „a cselekményben közrejátszott egy bizonyos mértékű gyűlölet is, és nem tettek meg mindent annak érdekében, hogy leszállásra kényszerítsék a gépet.”³⁴⁴ A bolgárok kötelessége lett volna mérlegelni azt a veszélyt, ami a konkrét esetben fenyegette őket, és ennek megfelelően cselekedni.

Elismerték azt, hogy minden állam szuverenitást gyakorol a légterében, azonban az csak megfelelő eszközökkel védhető. Majd azt részletezte, hogy melyek az említett megengedett eszközök. Az egyik alternatíva az, hogy a betolakodó gépet figyelmeztetik, hogy idegen állam légterét megsértette, majd vagy kivezetik a megsértett légtérből, vagy vizsgálatot kezdeményeznek az államban, miután leszállásra kényszerítették. Azt is hozzátette, hogy miután elfogtak egy gépet, semmilyen érv nem igazolhatja a gép lelovását, megsemmisítését.³⁴⁵

A *brit beadvány* az erőszak alkalmazását vetette górcső alá, és kifejtette, hogy csak abban az esetben lehet jogos polgári gép lelovása, ha önvédelmi helyzetbe került az érintett állam. Egyértelműen, világosan kinyilatkoztatták, hogy „a nemzetközi jog nem igazolhatja fegyveres erőszak alkalmazását egyértelműen azonosítható, menetrend szerinti civil légi jármű ellen, még abban az esetben sem, ha a gép az állam területének légterébe engedély nélkül hatolt be.” Analógiát vontak azzal az esettel, amikor hajó kerül vészhelyzetbe, és a vonatkozó nemzetközi szabályok szerint az idegen állam területi vizeiben védelemre jogosult – ugyanez alkalmazható a sürgősségi helyzetbe került légi jármű tekintetében is. Végezetül az az érv merült fel, hogy az a tény, hogy a chicagói egyezmény hallgat a betolakodó géppel szembeni eljárásról, arra utal, hogy nem lehet azt elpusztítani.³⁴⁶

Az *amerikai kérelemben* azt az álláspontot fejtették ki, hogy még a légtér megsértése esetén sem lehet az elfogadott „elfogási eljárás” alkalmazásától eltekinteni. Két választási lehetőséget lehet követni: vagy felszólítani a gépet a megadásra, és egy légibázisra elkísérni, vagy diplomáciai tárgyalásokat kezdeményezni. Az amerikai érvelés is kitért arra, hogy a nemzetközi jogban ugyan nincs konkrét rendelkezés arra vonatkozóan, hogy milyen eljárást kell követni ezekben az esetekben, azonban a nemzetközi jog általános szabályaival ellentétes a civil gép lelovása.³⁴⁷

A fenti esetekben az érintett államok által tanúsított magatartásból, az általuk tett

343 Aerial Incident of 27 July 1955, (Israel v. Bulgaria, USA v. Bulgaria, UK v. Bulgaria,) 1959 ICJ Pleadings 5, 127, 130 (preliminary Objections)

344 HUGHES: Aerial Intrusions by Civil Airlines and the Use of Force, Journal of Air Law and Commerce, 1980/45. 590. o.

345 Aerial Incident of 27 July 1955, (Israel v. Bulgaria, USA v. Bulgaria, UK v. Bulgaria,) 1959 ICJ Pleadings 5, Pleadings, Memorial of the Government of Israel, June 2, 1958, 59-66. par.

346 uo. Pleadings, Memorial of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, Aug 18., 1958. para 66-70.

347 uo. Pleadings, Memorial of the Government of the United States of America, Dec2., 1958. para 1-2.

nyilatkozatokból, jogi érvelésből számos következtetést le lehet vonni.

- A nemzetközi jog egyik alapposztulátuma az *államok szuverenitása*, melynek egyik eleme az államok légtér felett gyakorolt ellenőrzése. Éppen ezért az egyik érve azoknak az államoknak, amelyek gépeit lelőtték, az, hogy be sem léptek az állam légterébe. (Az pedig egyértelmű, hogy a légtér feletti szuverenitást csak a határain belül gyakorolhatja.)³⁴⁸
- Elfogadhatónak, jogi úton igazolhatónak tartották a légtér megsértését akkor, amikor sürgősségi helyzetben, - akár a rossz időjárási viszonyoknak köszönhetően,³⁴⁹ akár műszaki, illetve egyéb hiba fennállása esetén³⁵⁰ - lép be egy idegen gép az állam légterébe.³⁵¹ Ezen utóbbi esetet két módon támasztották alá: egyrészt a tengerjogból vett analógiával, másrészt pedig a párizsi és a chicagói egyezmények vonatkozó rendelkezéseivel³⁵²
- Fontos kérdésként merül fel a légtér megsértése esetén az állam *önvédelmére* való hivatkozása. Az erőszak alkalmazása elvét megvizsgálva egyértelmű, hogy csak akkor alkalmazhat erőszakot egy állam a betolakodó géppel szemben, ha az azonnali, közvetlen katonai veszélyt jelent. Az erre az elvre való hivatkozás esetében alapvető jelentősége van annak, hogy polgári vagy katonai gépről van szó. Ugyanis egy utasszállító normális körülmények között nem jelenthet semmi esetben veszélyt arra az államra, amelynek a légterébe bepülni, - még akkor sem, ha mindezt engedély nélkül tette - egy katonai gép esetén ez már elképzelhető, azonban itt is fenn kell forognia az önvédelmi helyzet előidézéséhez szükséges feltételeknek.
- A fenti keretek között merül fel a *kémrepülőök sorsa*. Lelőhető-e olyan gépek, melyek felderítő tevékenységet folytatnak, miközben egy másik állam légterébe tévednek? Azt a kérdést kell feltenni, hogy a kémkedés tekinthető-e olyan ellenséges magatartásnak, ami előidézheti az önvédelmi helyzetet?³⁵³ Precedensként az U2 incidenst figyelembe véve az államok által tanúsított magatartása arra utal, hogy bizonyos esetekben a kémkedés, katonai felderítés érdekében történő légtér megsértése jogilag elegendő alapot szolgáltat az erőszak alkalmazására a behatoló géppel szemben.³⁵⁴ Az U2 ügy Biztonsági Tanács előtti vitája során a szovjet külügyminiszter³⁵⁵ rámutatott azokra a nehézségekre, amelyek azzal kapcsolatban merülnek fel, hogy beazonosítsák azokat a gépeket, amelyek ellenséges szándékkal lépik át a légteret. Lehetetlen megkülönböztetni őket a békés célú „betolakodóktól” mindaddig, amíg már „nem lesz túl késő”. Azt is kifejtette, hogy egy egyszerű gép is hordozhat súlyosan pusztító fegyvert a fedélzetén, és ennek az azonnali elpusztítása összhangban van a nemzetközi jog alapelveivel.³⁵⁶
- De abban szinte kivétel nélkül egyetértettek az államok abban, hogy a légteret megsértő géppel

348 vö. az 1952-ben a berlini korridorban megtámadott Air France gép esetével.

349 vö. a jugoszlávok által a két amerikai katonai repülőgép megtámadása eseteivel

350 vö. a britek jogi érvelésével a bolgár légi incidens kapcsán

351 Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, adopted by the International Law Commission at its fifty-third session, 2001.

352 Párizsi egyezmény 22. cikke, chicagói egyezmény 25. cikke: „A Szerződő Államok vállalják, hogy a területükön veszélybe került légi járműnek megadják a lehetséges segítséget és engedélyezik, hogy a légi jármű tulajdonosa vagy a lajstromozó Állam hatósága - ha ezt a körülmények szükségessé teszik - saját hatóságai ellenőrzése mellett segítséget nyújtson.”

353 FAROOQ, Hassan (1) 582. o.

354 UN SCOR (857 mtg) par. 53., 54., 64., 68-86., UN Doc S/PV 857 (1960.)

355 Andrej Gromyko

356 FAROOQ, Hassan (1) 582. o.

szemben két eljárás alkalmazható: vagy figyelmeztetik a gépet, és a legközelebbi repülőtéren leszállásra kényszerítik, vagy diplomáciai útra terelik az ügy megoldását.³⁵⁷ Minden esetben kivétel nélkül egyhangú volt a vélemény a tekintetben, hogy az előzetes figyelmeztetés egyértelműen megkövetelt – ezt az elvet azok az államok is vallották, amelyek lelőttek polgári gépeket. Megállapítható, hogy a fenti elv nemzetközi szokásjognak tekinthető, azaz a chicagói egyezmény 2. számú annexe elérte azt az „erőt”, hogy nemzetközi szokásjognak minősíthetjük – az államok folyamatos, következetes gyakorlata, valamint jogi meggyőződésének vizsgálata ezt bebizonyította.

4.1.10.3. A KAL 007-es ügy: érvek – ellenérvek

A KAL 007-es ügy kapcsán az Egyesült Államok kimondta azt, hogy a Szovjetunió megsértette azt nemzetközi szokásjogi normát, ami civil légi jármű szándékos elpusztítását tiltja. Azt is hozzátették, az eset polgári személyek szándékos meggyilkolását jelentette, függetlenül attól, hogy milyen „elfogási eljárást” alkalmazott vagy (mulasztott el alkalmazni) a szovjet pilóta. Tudnia kellett volna, hogy a „betolakodó gép” civil légi jármű. Az Egyesült Államok érvrendszerében számos „civilizált” állam gyakorlatát, eljárását segítségül hívta annak bizonyítékául, hogy a civil gép elpusztítása a szokásjoggal ellentétes magatartás. Reagan elnök az alábbi kérdést tette fel az esettel kapcsolatban: „*Ez a világ többi államának a gyakorlata is?*” Eagleburger (Secretary of State) olyan normák sárba tiprásával vádolta a Szovjetuniót, „*amihez virtuálisan minden más állam csatlakozott.*”³⁵⁸

A Szovjetunió nem is vitatta a norma szokásjogi jellegét és annak érvényességét, maga is hitet tett amellelt. Emlékeztetett arra, hogy „*gépek ezrei haladnak el szovjet légtér közelében, vagy véletlenül be is hatolnak abba, minden következmény, sérelem nélkül.*” Azzal érveltek, hogy esetükben egy teljesen másik szokásjogi normát kell alkalmazni. Továbbra is kitartottak azon álláspontjuk mellett, hogy a lelőtt gép kémrepülő volt, és egy szándékos, alaposan megtervezett felderítési akciót hajtott végre. A vele szembeni eljárás pedig megfelel a kémtevékenységet folytató, betolakodó gépre vonatkozó szokásjogi normákkal. Ismét tanúi lehetünk annak, hogy a két szemben álló állam között a nemzetközi jogi normák tekintetében egyetértés mutatkozik, a tényekben már annál kevésbé tudnak megállapodni.³⁵⁹

A két állam közötti vitát nem terjesztette az USA és Dél-Korea a Nemzetközi Bíróság elé, mert felesleges gesztus lett volna pusztán, hiszen a Szovjetunió nem fogadta el a Bíróság kötelező joghatóságát, és a korábbi ilyen irányú kéréseknek sem tett soha eleget. Az ügyet azonban a Biztonsági Tanács elé vitték azzal a kéréssel, hogy ítélje el a szovjet akciót. A határozat ötlete azonban eleve hamvába holt ötlet volt, azt a szovjet képviselő megvétózta. Az ICAO-ban is elfogadtak egy Szovjetuniót elítélő határozatot.

A fenti intézmények azonban politikai fórumok, és a határozataikat arra használhatnák fel az államok, hogy a jogi érvelésük arzenáljába felsorakoztassák a számukra kedvezőeket. A két államnak

357 vö. 1946-ban augusztusában két amerikai katonai gép lelövése a jugoszlávok által, 1952 júniusában egy svéd, októberben Észak-Japán közelében egy amerikai bombázó lelövése szovjet vadászgépek által, 1953-ban brit katonai gép lelövése kelet-német terület felett, 1955-ös „bolgár légi incidensben” felhozott jogi érvelés

358 FAROOQ, Hassan(3) 1200-1201. o.

359 uo. 1201-1202.

több okból is fontos volt cselekedeteinek igazolása. Nemcsak a nemzetközi közvélemény meggyőzése volt létfontosságú, hanem a saját hazájukon belüli önigazolás is. A Szovjetunió a „belső hitelességét” kívánta megerősíteni, fenntartani, az USA pedig – a „mohó hidegháborús harcos” Reagan kormányzattal az élen – az egyre növekvő hidegháborús hadi kiadásaihoz kívánta megszerezni a szükséges belső támogatást.³⁶⁰

Érdekes módon alakult az államok *érvrendszerének a változása*. Az incidenst követő napokban a szerződéses normákra hivatkoztak a felek: a chicagói egyezmény megfelelő rendelkezésére, illetve a 2. számú annexére. Azonban a figyelmük hamarosan átfordult a nemzetközi szokásjogi szabályokra a civil légitársaság elleni erőszak tekintetében. Az idő előrehaladtával a felek egyre szélesebb értelmet tulajdonítottak a „szuverenitás” alapelveinek. Másrészt a diplomáciai vitába egyre élesebbé váló politikai vádaskodás kezdett belekeveredni.³⁶¹

Egy másik, napjainkra is jellemző jelenségnek lehetünk tanúi az eset kapcsán. A *média uralta világunkban* elementáris szükség van arra, hogy a *felek azonnal reagáljanak* az eseményekre. Így még az előtt „foglalják el jogi pozícióikat”, mielőtt egyértelműen fény derülne a ténybeli körülményekre. A fenti magatartás több tekintetben is ártalmas a nemzetközi jog rendszerének. Egyrészt felületessé teszi a normákat, a felek hajlamosak lesznek arra, hogy túlságosan leegyszerűsítsék a nemzetközi jogi szabályokat, hogy kényük-kedvük szerint bele tudják illeszteni az eseményeket a sémába -, ez a jogi érvelést rituális, karikírozott szintre süllyeszti. Másrészt eltorzítja, elferdíti a nemzetközi incidensekről a közvélemény által alkotott képet. Addig, amíg nem tisztázottak a körülmények, a kormányok ki tudják használni a bizonytalanságokat a közvélemény megfelelő manipulációja érdekében.³⁶²

A fenti folyamat a KAL 007-es ügy esetében is lezajlott: a felek egy eltúlzott, leegyszerűsített képet festettek az incidensről – a „saját szájuk íze” szerint: a szándékos gyilkosságról az egyik oldalon, míg a szovjet oldalon az igazolható önvédelmi akcióval. Láthatóan a későbbi, az eseményeket pontosan feltáró vizsgálatok nem igazán tudták már befolyásolni a bevésődött értékelést.

4.1.10.4. Montreali jegyzőkönyv – alias a chicagói egyezmény 3bis. cikke (1984.)

A KAL 007-es gép tragédiáját követően már két héttel összeült az ICAO Tanácsa, és döntöttek a chicagói egyezmény módosításáról. 1984. május 10-én a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Közgyűlése egyhangú határozattal fogadta el a módosító jegyzőkönyveket.³⁶³ Ezeket a chicagói egyezménybe is beépítették az egyezmény 3.bis cikkeként, mely kimondja, hogy

„ a) A szerződő Államok elismerik, hogy minden Államnak tartózkodnia kell a fegyverek alkalmazásától a repülésben levő polgári légi járművel szemben, valamint azt, hogy elfogás

360 uo. 1207. o.

361 A szovjet kormány Reagan elnököt tudatlan embernek titulálta, erre válaszul az USA ENSZ nagykövete, Jeane Kirkpatrick a Szovjetuniót egy olyan államnak minősítette, ami az érzéketlenség és a hazudozás két alapelvein nyugszik. Emellett azzal vádolták meg az USA-t, hogy egy világméretű, szovjetellenes kampányba kezdett, ami a Szovjetunió elleni őrtjüngő, vad gyűlöletből és rosszindulatból táplálkozott. In: uo. 1208. o.

362 uo. 1213. o.

363 Protocol Relating to an Amendment to the Convention in International Civil Aviation (Article 3.bis), Montreal, 10 May 1984.

esetén a fedélzeten tartózkodó személyek élete és a légi jármű biztonsága nem sodorható veszélybe. Ez a rendelkezés nem értelmezhető úgy, mint ami bármilyen formában módosítja az Államoknak az Egyesült Nemzetek Alapokmányában rögzített jogait és kötelezettségeit.

b) A Szerződő Államok elismerik, hogy szuverenitásának gyakorlása során minden Állam jogosult megkövetelni a területe felett repülő polgári légi jármű valamely meghatározott repülőtérre való leszállását, ha az nem rendelkezik engedéllyel, vagy ha ésszerű okból arra lehet következtetni, hogy azt a jelen Egyezmény céljaival össze nem férő célokra használják, továbbá az efféle jogsértések megszüntetése érdekében bármilyen egyéb utasítást is adhat az ilyen légi járműnek. E célból kifolyólag a Szerződő Államok bármilyen megfelelő eszközt igénybe vehetnek a nemzetközi jog vonatkozó szabályaival összhangban, ideértve a jelen Egyezmény vonatkozó szabályait, különösen e cikk a) bekezdését is.³⁶⁴

A cikk egy komplex tilalmat rögzít. Minden olyan, polgári légi járművel szemben foganatosított fegyveres, illetve egyéb cselekményt megtilt, ami veszélybe sodorhatja a gép fedélzetén levő személyek életét és a gép biztonságát. Irreleváns, hogy mely államban lajstromozták a gépet, és az is, hogy milyen fegyvert alkalmaznak ellene. A tilalom alá esik olyan fegyverek alkalmazása, amelyek megsemmisíthetik a gépet, de azoké is, amelyek csak kisebb mértékben rongálják meg. Mindezek mellett minden egyéb magatartás is ebbe a kategóriába esik, ha a „veszélyeztetés” fennáll.

Míg az a) pontban meghatározott kötelezettség minden esetben érvényes, addig a b) pontban rögzített csak az állam légterében érvényesül, és csak a jogsértő gépekkel szemben alkalmazható. Az első bekezdés azt a magatartást határozza meg, amelyet az állam nem tanúsíthat, a b) pontban azt vázolja fel, hogy mi a megengedett eljárás a polgári gépekkel szemben. Ha a gép jogsértést követ el, követelheti az állam a gép egy általa meghatározott repülőtérre való leszállását. Ennek a foganatosítása során minden olyan magatartás jogszerű, ami összhangban van a nemzetközi jog szabályaival – a szerződő felek külön kiemelik a cikk a) pontját.

A 3.bis cikk szabályai valamennyi államot kötelezik függetlenül attól, hogy csatlakoztak-e a módosításhoz. Ez annak köszönhető, hogy a cikk szokásjogi szabályt kodifikált. Erre következtethetünk egyrészt az államok gyakorlatából, a küldötteknek a jegyzőkönyv elfogadásakor tett kijelentéseiből, valamint a szövegben megjelenő „a szerződő államok elismerik” fordulatból.³⁶⁵ A tilalom nemzetközi szokásjogi minőségét a Biztonsági Tanács is megerősítette. 1996. február 24-én a kubai légierő lelőtt egy civil gépet, aminek következtében négyen veszítették életüket. A Biztonsági Tanács hozott egy határozatot is az eset kapcsán, amiben „elítéli a fegyver alkalmazását polgári légi jármű ellen, hiszen ez összeegyeztethetetlen az emberiesség lapvető szabályaival, a nemzetközi szokásjogi szabályokkal, - melyet a chicagói egyezmény 3 bis cikkébe foglaltak -, valamint az egyezmény függelékeiben rögzített standardokkal....”.³⁶⁶

364 A módosítás 1988. október 1-én lépett hatályba.

365 MAJID, Amir A.: Treaty Amendment Inspired by Korean Plane Tragedy: Custom Clarified or Confused? In: German Yearbook of International Law, Vol. 29. 1986. 218-219. o.

366 S/RES/1067 (1996), 26 July 1996

4.1.10.5. **Megsemmisíthető-e jogszerűen civil utasszállító?**³⁶⁷

A chicagói egyezmény 3.bis cikke a) pontjának második fordulata kimondja, hogy „*a rendelkezés nem értelmezhető úgy, mint ami bármilyen formában módosítja az Államoknak az Egyesült Nemzetek Alapokmányában rögzített jogait és kötelezettségeit.*” Ezen kitétel alatt valószínűleg az államok egyéni és kollektív önvédelmi jogát értették, melyet az ENSZ Alapokmánya 51. cikkében találunk meg: „*A jelen Alapokmány egyetlen rendelkezése sem érinti az Egyesült Nemzetek valamelyik tagja ellen irányuló fegyveres támadás esetében az egyéni vagy kollektív önvédelem jogát mindaddig, amíg a Biztonsági Tanács a nemzetközi béke és biztonság fenntartására szükséges rendszabályokat meg nem tette.*”³⁶⁸

Azt a kérdést kell feltennünk, hogy minősülhet-e a cikkben megfogalmazott fegyveres támadásnak egy polgári repülőgép segítségével elkövetett cselekmény? Két feltételnek kell teljesülnie ahhoz, hogy igenlő választ adhassunk a fenti kérdésre: a cselekménynek el kell érnie egy rendkívüli súlyt, illetve intenzitást, amit pontosan nem határoztak meg, valamint a gépet irányító személyek magatartása betudható kell, hogy legyen az adott államnak.

Ki kell emelni azt, hogy nem valamennyi erőszakos cselekmény ad alapot az önvédelmi helyzet megállapítására, hiszen a fegyveres támadás az erőszak legsúlyosabb formáját valósítja meg. Ennek a megítélésakor alkalmazott mérce korántsem objektív, minden állam maga dönti el, hogy mikor, mely ponttól minősít egy cselekményt támadásnak, és alkalmaz erőszakot az önvédelem természetes joga alapján. Ez az önvédelem joga csak addig állhat fenn, amíg a „*Biztonsági Tanács a nemzetközi béke és biztonság fenntartására szükséges rendszabályokat meg nem tette.*” Emellett komoly dilemmát okoz annak az eldöntése, hogy a polgári gép viselkedése fegyveres támadás elkövetésére készül-e. Mindaddig ugyanis nem mondhatjuk ezt ki teljes bizonyossággal, amíg nem történik meg konkrétan a támadás. Ha gyakorlati szempöngből nézzük, ez csak akkor lesz egyértelmű, ha már túl késő. Tehát ilyen esetekben a gép lelövésének „*minden esetben van egyfajta vélt önvédelmi jellege, ami nemzetközi jogi szempontból roppant aggályos.*”³⁶⁹ Az sem teszi könnyebbé a döntést, ha az elkövetők, eltérítők bejelentik, hogy a gép terrortámadás elkövetésére készül. Ebben az esetben – ha automatikusan lelőnék az érintett gépet, csak egy újabb lehetőséggel, eszközzel bővítenék a terroristák tárházát. De az is problematikus, ha úgy közelíti meg a célpontot a gép, hogy csak az „utolsó pillanatban” lép be az érintett állam légterébe. Ilyen esetben miként működjenek együtt az államok? Melyik állam adhatja ki a gép lelövésére vonatkozó parancsot, és melyik kísérelje meg a gép elfogását?

Másrészt csak azon cselekmények miatt felelhet az állam, amelyek tekintetében az elkövetők cselekménye betudható neki. A nemzetközi felelősségi szabályok alapján fő szabály szerint az állami szervek magatartása számít be az államnak abban az esetben is, ha hatáskörüket túllépve járnak el.³⁷⁰ Ha azonban magánszemélyek egy csoportja az elkövető, fenn kell, hogy álljon egy bizonyos kapcsolat az

367 A fejezetben Sulyok Gábor: A terrorcselekmény elkövetéséhez használt polgári légi jármű lelövésének nemzetközi jogi és alkotmányjogi megítélése (Fundamentum, 2005/3. szám 30-56. o.) című cikkében végigvezetett logikáját alkalmazom és veszem alapul.

368 ENSZ Alapokmány, 51. cikke, kihirdetve: 1956. évi I. törvény az Egyesült Nemzetek Alapokmánya törvénybe iktatásáról

369 SÚLYOK: 34. o.

370 Ez alapján egyértelmű, hogy ha egy állam titkosszolgálatának az ügynökei követik el az akciót, az beszámítható az államnak. Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, adopted by the International Law Commission at its fifty-third session, 2001. 7. cikke

állam és a magánszemélyek között: ezt megalapozza az, ha „*ténylegesen az állam utasítására, illetve irányítás vagy ellenőrzése alatt követik el a cselekményt.*”³⁷¹ Ezt az elemet sem lehet minden kétséget kizáróan megállapítani az államok rendelkezésére álló, rövid idő alatt. Látható, hogy az önvédelmi helyzet korábban említett „vélt önvédelmi jellege” tovább erősödik.

Elképzelhető tehát a fenti követelmények fennállása esetén, hogy a polgári légi jármű legitim célponttá „*avanzsál*”, azonban ez csak akkor áll fenn, ha ez a fegyveres támadás egy nemzetközi fegyveres összeütközés első mozzanatát jelenti. Ha ez az eset áll fenn, a nemzetközi humanitárius jog szabályai azonnal életbe lépnek, így ezek fogják meghatározni az önvédelmi cselekmények jogosságát. Ha nem állapítható meg a nemzetközi fegyveres összeütközés kezdete, a nemzetközi emberi jogi normák alkalmazandóak.

Ha megállapítható a nemzetközi fegyveres összeütközés kezdete, életbe lépnek a *genfi jog szabályai*.³⁷² Ezek alapján *különös védelem illeti meg a polgári lakosságot* és a polgári javakat a fegyveres konfliktus részes államai által: „mindenkor különbséget kell tenniük a polgári lakosság és a harcosok, valamint a polgári javak és katonai célpontok között, és ennek folytán csak katonai célpontok ellen folytathatják harci tevékenységüket.”³⁷³ A szabályok egyértelműen megtiltanak a polgári lakossággal szemben mindennemű támadás indítását, valamint minden olyan magatartást, melynek elsődleges célja a polgári lakosságban rettegés keltése. Emellett szintén tiltott polgári személyek „élő pajzs” gyanánt való „felhasználása”.³⁷⁴ A katonai célpontnak nem minősülő tárgyak, azaz a polgári javak védelmét is biztosítják a humanitárius jogi szabályok.³⁷⁵

Abban az esetben, ha bebizonyosodik, hogy a polgári gépet egy fegyveres támadás elkövetéséhez használják, *jogszerű katonai célponttá alakul át*. Azonban ennek a ténynek minden kétséget kizáróan kell bebizonyosodnia, hiszen kétség esetén a gépet civil légi járműnek kell tekinteni. Mindemellett fontos „szerephez jutnak” a gép fedélzetén tartózkodó személyek is annak a kérdésnek a megítélésénél, hogy jogszerűen lelőhető-e egy civil gép. Csak abban az esetben nem sért nemzetközi jogot polgári gép megsemmisítése, ha a támadásra készülő személyek *kombattánsnak*³⁷⁶ minősülnek, és kizárólag ők tartózkodnak a fedélzetén, és jogszerű katonai célpontnak minősítették a gépet. Ha nem minősülnek az elkövetők harcosnak, akkor a velük szembeni eljárást a nemzetközi emberi jogi rendszer segítségül hívásával lehet megítélni.

Súlyos erkölcsi, jogi dilemmát vet fel az az eset, amikor a légi jármű fedélzetén *polgári személyek is tartózkodnak*. Láthattuk, polgári személyek nem lehetnek legitim célpontjai az erőszak alkalmazásának – egy eset kivételével. Abban az esetben fogad el a genfi jog „járulékos civil áldozatokat”, ha „*egy támadás a várható konkrét és közvetlen katonai előny mértékénél kevesebb áldozatot követel vagy*

371 uo. 8. cikk

372 A polgári lakosságnak háború idején való védelmére vonatkozóan Genfben, 1949. augusztus 12-én kelt Egyezmény, Az Egyezmények megerősítése után az 1954. évi 32. sz. törvényerejű rendelet tette őket a magyar jog részévé, majd 1955. február 3-án hatályba léptek. Magyar nyelven a Magyar Közlöny 2000/112. számában hirdették ki az Egyezményeket.

A nemzetközi fegyveres összeütközések áldozatainak védelméről szóló 1977. évi I. Jegyzőkönyv, Kihirdetve: 1989. évi 20. törvényerejű rendelet a háború áldozatainak védelmére vonatkozóan Genfben, 1949. augusztus 12-én kötött egyezmények I. és II. kiegészítő jegyzőkönyvének kihirdetéséről

373 A nemzetközi fegyveres összeütközések áldozatainak védelméről szóló 1977. évi I. Jegyzőkönyv 48. cikke

374 uo. 51. cikk

375 uo. 52. cikk

376 uo. 43-44. cikk

sebesülést okoz a polgári személyek körében."³⁷⁷ Itt sem szabad elvonatkoztatnunk attól, hogy a végső pillanatig nem lehetünk biztosak az elkövetők szándékában, nem tudjuk a feltételezhetően bekövetkező eseményeket összevetni a biztosan bekövetkező civil áldozatok elpusztításával. Ha nem bizonyosodik meg a tűzparancs kiadója teljes mértékben arról, hogy támadni készül a gép, megsérti a norma követelményét. De abban az esetben is ugyanúgy megszegi a hágai jog előírásait, ha túl későn adja ki a gép megsemmisítésére irányuló parancsot, így esetleg a gép roncsai követelnek ártatlan emberi életeteket.

Az „élő pajzsként” használt emberek sorsával kísértetiesen egyezik a civil gép fedélzetén levő polgári személyeké.³⁷⁸

Tehát csak a fent említett egyetlen esetben lesz jogszerű a civil gép megsemmisítése, minden egyéb esetben jogellenes lesz az.

A nemzetközi felelősségi jogi intézmény, a *végszükségre* való hivatkozás is felmerülhet jogi indokként a polgári gép lelövésének igazolásául. Az államok nemzetközi felelősségére vonatkozó közgyűlési határozat értelmében:

„1. Kizárt egy állam nemzetközi kötelezettségével összhangban nem álló cselekményének a jogellenessége, ha a kérdéses cselekmény végrehajtójának, végszükség fennforgása esetén nem volt más ésszerű lehetősége önmaga életének vagy a cselekvő gondjaira bízott más személyek életének megmentésére.

2. Az 1. bekezdés nem alkalmazható, ha:

a) A végszükség fennforgása akár önmagában, akár más tényezőkkel egyetemben az arra hivatkozó állam magatartásának a következménye, vagy

b) A kérdéses cselekmény hasonló, vagy nagyobb veszélyt idézhet elő.”³⁷⁹

A végszükség centrumában az emberi életetek védelme áll. Olyan, az állam nevében eljáró személy magatartásának jogellenességét zárja ki, aki csak olyan áron tudja önmaga, illetve a gondjaira bízott személyek életét megmenteni, hogy ezáltal nemzetközi kötelezettséget sért.

Három feltételnek kell tehát teljesülnie ahhoz, hogy ez a jogellenességet kizáró körülmény életbe léphessen: a végszükség nem a rá hivatkozó államnak köszönhetően állt elő, ha a jogsértést elkövető vagy a gondjaira bízott személyek életének megóvása érdekében cselekszik, valamint nem idéz elő hasonló, vagy nagyobb veszélyt. Az első két kitétel érvényesülése nem problematikus, a harmadiké ezzel szemben igen, hiszen a támadás előtti pillanatokig nem lehetünk biztosak az elkövetők valódi szándékaiban, így csak becslésekbe, találgatásokba bocsátkozhatunk azt illetően, hogy milyen veszély előidézése várható.

Emberi jogi kérdéseket is át kell tekintenünk a civil légi járművel szembeni erőszak alkalmazása kapcsán. Három emberi jog kerül előtérbe: az élethez való jog, az ártatlanság védelme, valamint az embertelen bánásmód tilalma a gépen tartózkodó terroristák, utasok és a legénység, a földön tartózkodó potenciális áldozatok és az áldozatok hozzátartozói tekintetében.³⁸⁰

377 uo. 51. (5) cikk b) pont

378 uo. 57. cikk (2), (7), (8) cikkek

379 Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, adopted by the International Law Commission at its fifty-third session, 2001. 24. cikk

380 SÜLYÖK: 42. o. Az élethez való jog megsértése a terroristák, a gép fedélzetén tartózkodó utasok, a gép legénysége, valamint a földön tartózkodó potenciális áldozatok, az ártatlanság védelme és egyéb alapvető büntetőeljárás garanciák

Az *élethez való jog* az emberi jogok magvát jelenti, központi értéket képvisel. Ez köszönhető az érték kiemelkedő jelentőségének, valamint annak is, hogy e nélkül a többi emberi jog is értelmét veszíti. Az élethez való jognak két oldala érvényesül: létezik egy pozitív oldala, ami az államnak egy pozitív kötelezettséget ír elő: köteles megvédeni a joghatósága alatt álló személyeket az életüket fenyegető, azt veszélyeztető cselekményektől. Másrészt egy negatív kötelezettsége is megjelenik, ami alapján köteles az állam tartózkodni az emberi élet önkényes elvételétől.³⁸¹ Ez esetünkben az alábbiak szerint érvényesül: az államnak kötelessége a földön tartózkodó potenciális áldozatok életének védelme (pozitív kötelezettség), de a gép fedélzetén tartózkodó személyek életét is védenie kell. Az utasokkal kapcsolatban az államnak az a kötelezettsége éled fel, hogy ne fossza meg őket életüktől (negatív kötelezettség). Ugyanezen követelmény a terroristák tekintetében is „él” mindaddig, amíg arra megfelelő kivétel nem vonatkozik.

Ebben az esetben is azonban *két lehetséges alternatívát* kell megvizsgálnunk. Az első lehetséges változat az, amikor *kizárólag terroristák tartózkodnak* a gépen. Ilyenkor az állam annak érdekében, hogy védelmet nyújtson mások által alkalmazott jogtalan erőszakkal szemben – lelőheti, megsemmisítheti a civil gépet. Azonban ekkor is meg kell felelni két feltételnek: az „abszolút szükségesség” követelményének, valamint annak, hogy a tervezett jogellenes cselekmény mások élete és testi épsége ellen irányult.

A másik elképzelhető eset az, ha *civil személyek is tartózkodnak a fedélzetén*. Ilyenkor abszurd, feloldhatatlannak tűnő jogi helyzetbe kerül az állam: egyszerre kell védenie a földön levő potenciális áldozatok életét, valamint a fedélzetén tartózkodó személyek élethez való jogát.³⁸² Az állam azonban nem áldozhatja fel senkinek az életét a másik érdekében, nincs választási lehetősége. Ebből következően már egyetlen személy élethez való jogától való megfosztása is súlyos nemzetközi kötelezettségszegést jelent.

Az *ártatlanság vélelme* is szerephez jut a jogi elemzésnél a vélelmezett terroristák tekintetében. Minden személynek joga van ahhoz, hogy mindaddig ártatlannak tekintés, amíg bűnössége meghatározott eljárás keretében be nem bizonyosodott. Abban az esetben azonban, ha egy „gyanúsán viselkedő gép” esetén vélelmezzük, hogy a fedélzetén terroristák vannak, és terrorcselekmény elkövetésére készülnek, megsértjük a fedélzetén tartózkodók eme alapvető büntetőeljárás garanciához fűződő jogát. Még súlyosabban sérül meg akkor, ha ebben a feltételezésben megerősödve lelövik a légi járművet.

Végezetül meg kell említenünk az *áldozatok hozzátartozóinak a jogi helyzetét* is. Az emberi jogok rendszere azt is számításba veszi, hogy a legalapvetőbb emberi jogok megsértése milyen szenvedéseket, lelki fájdalmat okoz áldozatok hozzátartozóinak. A bírói fórumok a fenti jelenséget az embertelen bánásmód tilalmának a megsértéseként értékelik - így esetünkben a lelőtt gépen levő áldozatok hozzátartozóinak joga éled fel ennek a kimondására. Azonban az élettől való jogszerű megfosztás esetén irreleváns a hozzátartozók fájdalma, a terroristák nemzetközi jog szabályait követő jogszerű megsemmisítése nem minősül embertelen bánásmódnak azok hozzátartozóival szemben.³⁸³

sérelme a terroristák, az embertelen bánásmód tilalma pedig az áldozatok hozzátartozóinak a vonatkozásában tekinthető át.

381 GRÁD, András: Kézikönyv a strasbourgi emberi jogi ítélekezéstről 67. o.

382 Ebben az esetben az állam pozitív és negatív kötelezettsége áll egymással szemben, „küzd meg egymással” az élethez való joggal kapcsolatban.

383 vö. McCahn és társai c. Egyesült Királyság ügy

4.1.10.6. A német Alkotmánybíróság döntése

2006 februárjában a Német Alkotmánybíróság alkotmányellenesnek minősített és megsemmisített egy törvényt, ami lehetővé tette polgári utasszállító gép lelövését szigorúan meghatározott esetben.

Németországban nem a 2001. szeptember 11-i események váltották ki a kezdeti lépéseket a repülés biztonság terén. Már az 1972-es müncheni olimpiai játékok idején felvetették a civil gépek általi „légitámadás” eshetőségét. Az akkori védelmi miniszter, Georg Leber rámutatott az ilyen helyzetet övező nemzetközi és belső jogi környezet bonyolultságára, a jogi kételyekre, nehézségekre. Hangsúlyozta, mihamarabb választ kell találni az így felmerülő kérdésekre annak érdekében, hogy azonnali, hatékony választ tudjanak adni egy esetleges támadás során. Nemrégiben felmerült mesterséges „füst védőernyők” gyártásának a lehetősége a potenciális földi célpontok elrejtése érdekében.³⁸⁴ Felismerve, hogy a fenti rendelkezés a legjobb esetben is csak részleges védelmet jelent, 2005-ben a német törvényhozás elfogadta a „Repülésbiztonsági törvényt”.³⁸⁵ A korábbi kancellár, Gerhard Schroeder kormánya kezdeményezte elfogadását a szeptember 11-i események tükrében.³⁸⁶

A törvény 14 (3) szakasza az ún. „utolsó lehetőség” klauzulát tartalmazza, ami felhatalmaz utasszállító repülőgép elleni fegyveres erő alkalmazására abban az esetben, ha a körülményekből kizárólag arra lehet következtetni, hogy emberek ellen irányuló támadásra használják fel, és nincs semmi más eszköz a veszély elhárítására. A fegyveres erő bevetése ellen minden lehetséges, minden elképzelhető lehetőséggel megpróbálkoztak a békés megoldás érdekében. Elfogadása heves vitákat váltott ki a parlamentben – elsősorban a törvény alkotmányosságával kapcsolatban merültek fel aggályok. Az ellenzékhez tartozó képviselők kijelentették, hogy alkotmánybíróság elé viszik a törvényt, de annak aláírásakor az elnök, Horst Köhler is súlyos kétségeinek adott hangot az alkotmányosságára vonatkozóan, és sürgette az alkotmányossági felülvizsgálatát. A Német Pilóták Szövetsége szintén ellenezte a jogszabályt, hangsúlyozva, hogy tragédiához vezethet annak alkalmazása.

A törvényt megvizsgálta a német Alkotmánybíróság, és megállapította annak alkotmányellenes voltát.³⁸⁷ Kimondták, a norma alkalmazása „államilag szponzorált gyilkosság” lenne. Két érv is alátámasztotta a döntést: A preventív intézkedéssel egyrészt ártatlan „túszok” életét venné el az állam azért, hogy más polgárai életét védje, hogy megelőzzön egy terrortámadást, másrészt a Védelmi Miniszter nincs feljogosítva az alkotmányban a terrorcselekményekkel kapcsolatos döntésre, ez az állami és szövetségi rendőri erők kötelessége. Az alkotmány 1 (1) szakasza az emberi méltósághoz, a 2 (2) szakasz pedig az élethez való jogot védelmezi minden kivétel nélkül.

Emellett olyan katonai lépések, amelyek nem közvetlenül katonai támadás visszaverésére irányulnak, csak abban az esetben megengedettek, ha azokat az Alkotmányban kifejezetten engedélyezték, felsorolták. A

384 Pl.: atomerőművek elrejtése céljából In: GEI, Robin: Civil Aircraft as Weapons of Large-Scale Destruction: Countermeasures, Article 3bis of the Chicago Convention, and the Newly Adopted German „Luftsicherheitsgesetz” Michigan Journal of International Law, Fall 2005, Vol 27. 234. o.

385 Luftsicherheitsgesetz vom 11. Januar 2005 (BGBl. I S. 78), zuletzt geändert durch Artikel 9a des Gesetzes vom 5. Januar 2007 (BGBl. I S. 2)”, In: www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/luftsig/gesamt.pdf

386 Németországban hatalmas riadalmat keltett egy 31 éves pszichológus hallgató, aki ellopott egy kisgépet, és azzal fenyegetőzött, hogy „belerepül” Frankfurt egyik felhőkarcolójába. Az incidens végül békésen megoldódott: néhány órával később leszállt a város egyik repülőterén, és a rendőrség letartóztatta.

387 VerfG, 1 BvR 357/05 vom 15.2.2006, Absatz-Nr. (1 – 156), http://www.bverfg.de/entscheidungen/rs20060215_1bvr035705.html

polgári repülésből származó veszélyekre vonatkozóan azonban nem találunk utalást.³⁸⁸ Éppen ellenkezőleg: a Szövetségi Fegyveres Erők hatásköre a repüléssel kapcsolatban kizárólag az agresszorokkal szemben való fellépésre korlátozódik.³⁸⁹

4.2. Az ENSZ égisze alatt

„Különösen egy jogász szemszögéből nézve előnyben kell részesíteni olyan magatartások felsorolását, melyek mindig tiltottak, egy terrorizmusra vonatkozó definíció megalkotásával szemben.”

(Joseph Lambert)³⁹⁰

4.2.1. A Túszedés Elleni New-York-i Egyezmény (1979.)³⁹¹

4.2.1.1. Szerződés biztosítékból – bűncselekmény

A tús szó a latin hostis (vendég) kifejezésből származik. Utal a túsok adásának ősi jelenlétére: évezredekre nyúlik vissza a politikai, katonai gyakorlat, miszerint a hatalmasságok, katonai vezetők egy vagy több személyt adnak a szerződések biztosítékául a kötelezettségek teljesítésében való jóhiszeműségük nyomatékosítására. Az ókori Rómában³⁹² általánosan elterjedtté vált a túsok adása: gyakran elit családok gyermekei kerültek tús státuszba.³⁹³ A középkorban, majd az újkorban tovább folytatódott a túszedés – inkább tús adás – gyakorlata. A későbbi időszakokban a háborúkban már túsokat szedtek – a háborús egyezségek biztosítékául.

Az ősi szerződés biztosítékból mára nemzetközileg üldözött bűncselekmény, terrorista cselekmény lett. A túszedés mai, negatív értelmét csak az 1970-es években nyerte el. Akkor vált rendkívül elterjedt módszerré a túszejtés a különféle érdekek teljesítésének kikényszerítésére. A túszedést gyakran politikai okok motiválják – a terrorcselekmények esetén ez egyértelmű -, a túsokért cserébe vagy más túsok, „politikai foglyok”, elítéltek szabadon bocsátását követelik, vagy egyéb politikai követeléseket terjesztenek elő. A pénz követelése a túsokért cserébe szintén tipikus, egyes országokban egész iparág épült ki ezzel kapcsolatosan. Az 1970-es években elszaporodó gyakorlat arra készítette a nemzetközi közösséget, hogy együttesen – egy nemzetközi szerződés megalkotásával lépjen

388 Német Alkotmány 87. (3), (4), 35 (2), (3) szakaszok

389 GEI 258. o.

390 LAMBERT, Joseph J.: *Terrorism and Hostages in International Law – A Commentary on the Hostages Convention 1979*, Cambridge, Grotius Publications Limited, Research Centre for International Law, 51. o.

391 Elfogadva: New-York-ban, 1979. december 18-án, kihirdetve: 1987. évi 24. törvényerejű rendelettel- a továbbiakban „Túszegezmény”

392 A rómaiak gyakran a törzsfőnökök fiait, lányait vették túsul, akiket Rómában neveltettek, a római eszmékkel „megfertőzték”, így biztosították a legyőzött nép lojalitását, és a későbbiekben a római eszmékkel átítatott uralkodót.

393 Gyakran hercegeket, hercegnőket adnak túsul, - sokszor meglehetősen hosszú időre - akiket a rangjuknak megfelelően kezeltek: kitűnő, elit, gyakran vallásos nevelést kaptak, persze jó okkal. Így szabadulásuk után hazatérve – ha hatalomra jutottak – biztosított volt a tús tartó hatalom iránti barátságos politikai irányvonal, megfelelő kulturális nyitottság.

fel a jelenséggel szemben.

A repülőgép eltérítés nagy százaléka jár együtt automatikusan túsok ejtésével is a cselekmény természetéből adódóan. Az egyik legnagyobb vihart kavart túszejtés az ún. „Entebbei akció” volt. 1976. június 27-én egy Tel Aviv-ból Párizsba tartó Air France utasszállítót a Palesztinai Felszabadítási Szervezet négy tagja eltérítette, azt követelték, hogy az ugandai Entebbe repülőterén szálljanak le.³⁹⁴ Ezután az utasokat a személyzettel együtt egy repülőtéri terminálban tartották fogva. A túsokért cserébe 53 palesztin fogoly szabadon bocsátását követelték – legtöbbször izraeli börtönökben tartották fogva.³⁹⁵ Pár nappal később a túsok többségét szabadon bocsátották, csak 98 izraeli és a zsidó utast nem engedtek el,³⁹⁶ azzal a fenyegetéssel, ha Izrael nem teljesíti a követeléseiket, megölik őket. Az ugandai hatóságok egyáltalán nem tettek lépéseket a túsok kiszabadítására, sőt: nagy bizonyossággal volt feltételezhető, hogy támogatták az elkövetőket. Július 3-án izraeli kommandó szállt le Entebbében, ejtőernyősök megrohmozták a terminált, és kiszabadították a túsokat.³⁹⁷ A nyolc terrorista közül heten haltak meg, emellett 20 ugandai katona, 3 tús³⁹⁸ és egy izraeli kommandós vesztette életét az akció során.³⁹⁹

Az ugandai kormány a *Biztonsági Tanácshoz* fordult – annak a megállapítását kérte, hogy Izrael megsértette a szuverenitását a katonai beavatkozással. A Biztonsági Tanács nem bocsátott ki határozatot a kérdésben...

4.2.1.2. Nehézségek a Túszegezmény tervezete szövegezésékor

Közvetlenül az izraeliek entebbei akciója után 1976 szeptemberében a Német Szövetségi Köztársaság azt az előterjesztést tette,⁴⁰⁰ miszerint a Közgyűlés 31. ülészakán egy új terrorellenes egyezmény megalkotását kellene felvenni a napirendre: egy túszedés elleni nemzetközi szerződését. A 31. ülészak napirendjén megjelent a téma⁴⁰¹. A németek egy memorandumban felhívták a figyelmet arra, hogy a túszedés nemcsak a túsok életét, biztonságát érinti, hanem sok más, nem közvetlenül érintett személyét is, amellett, hogy a nemzetközi békét és biztonságot is veszélybe sodorja. A német delegáció – különösen Dr. Karl Fleischauer - irányító szerepe a szövegezéskor mindvégig érzékelhető volt. Az ügyet ezután a hatodik bizottság elé utalták, ahol az NSZK egy ad hoc bizottság létrehozását javasolta – a témával kapcsolatos olyan egyezmény létrehozatalára, ami tartalmazza az „aut dedere, aut iudicare” elvet.

394 A későbbiek során másik négy terrorista is csatlakozott a túszejtőkhöz.

395 40 rabot izraeli börtönökben őriztek, 13 másikat pedig Kenyába, Svájcban, Németországban és Franciaországban.

396 A terroristák azon bejelentésére, hogy a nem zsidó és nem izraeli utasokat szabadon bocsátják a gép legénységével együtt, a gép kapitánya, Michael Bacos és a gép személyzetének többi tagja nem volt hajlandó távozni arra hivatkozva, hogy ők felelnek az utasok biztonságáért. Egy francia apáca szintén ragaszkodott ahhoz, hogy nem megy el a többi utassal, helyette inkább engedjenek el egy túszt, az ugandai katonák feltoloncolták arra az Air France gépre, ami elszállította a szabadon bocsátott utasokat.

397 Az akció a „Mennykőcsapás” hadművelet elnevezést kapta.

398 Egy másik tús, egy angol-amerikai kettős állampolgár még az akció előtt kórházba került, így őt nem tudták kiszabadítani. Később terroristák kivégezték. In: LAMBERT 3. o.

399 uo. 2-3. o.

400 Bár közvetlenül az entebbei akció után vetették fel a németek a témát, már korábban megkezdték az egyezmény informális támogatottságát kiépíteni: 1975 áprilisa óta, amikor a stockholmi nagykövetséget „megostromolta” a Holger Meins Kommando. uo. 57. o.

401 UN GAOR, 31st Sess, Annexes, (123.) UN Doc A/31/242 (1976.)

A javaslatot elfogadták, – kissé módosított formában, azaz a fenti elv törlésével – és a hatodik bizottság a Közgyűlést felkérte egy ilyen bizottság létrehozatalára.⁴⁰²

1976. december 15-én a Közgyűlés elfogadta a 31/103 számú határozatot, ami megalakította a „Tűszegyezmény” megszövegezésével foglalkozó Ad Hoc Bizottságot azzal a mandátummal, hogy minél hamarabb alkossák meg a tervezetet, hogy a Közgyűlés 32. ülészakán már megtárgyalhassák.⁴⁰³ A Közgyűlés így egy új, ad hoc bizottságot alakított a tervezet megszövegezésére: így két, potenciális szervezet kihagyott: a Nemzetközi Jogi Bizottságot, - ami az ENSZ keretén belül a kodifikációs munka elsődleges letéteményese -, valamint a Terrorizmussal foglalkozó Ad Hoc Bizottságot.⁴⁰⁴ Azonban nem meglepő, hogy a Közgyűlés nem a fenti két szerv valamelyikét bízta meg a munkával: egy 1981-es UNITAR tanulmány több okot is felvázolt ennek magyarázatául.⁴⁰⁵ A Bizottság 1977. augusztus 1-én kezdet munkáját: összesen három jelentést nyújtott be a Közgyűlésnek a szerződés tervezet elkészítéséről a Közgyűlés 32., 33. és 34. ülészakáról.⁴⁰⁶

A Tűszegyezménnyel foglalkozó Bizottság első ülészakán⁴⁰⁷ az általános vita zajlott, az egyes államok javaslatait tárgyalták az NSZK által benyújtott tervezet alapján, ami végig a tárgyalások középpontját, alapját jelentette. Hamar világossá vált: az államok közötti véleménykülönbség, ami korábban megbénította a Terrorizmus Bizottság működését, nem enyészett el – ez különösen a definíció, valamint az egyezmény hatálya megállapításában nyilvánult meg. Az eredeti definíció a német javaslatból származott, azonban számos kísérletet tettek bizonyos államok a meghatározás megváltoztatására. Több delegáció azt szorgalmazta, hogy csak az „ártatlan tűszok” szedését kell megtiltani, ezzel arra utaltak, hogy a „bűnös” egyének, azok, akik a gyarmatosításban részt vettek, tűszul ejthetők.⁴⁰⁸ Líbia javaslata

402 A vita során a terrorellenes egyezmények megalkotásakor tipikusan felbukkanó témákat vetettek fel ebben az esetben is: néhány állam a terrorizmust „alátámasztó” okok kutatását firtatta, és azt a félelmét osztotta meg, hogy az egyezmény a nemzeti felszabadító mozgalmak gátja lehet. (Kenya és Kína képviselője felszólalásai: UN GAOR, 31st Sess., C.6 (57th mtg.) 34, UN Doc A/C.6/31/SR.57 (1976), UN GAOR, 31st Sess., C.6 (58th mtg.) par 26-27., UN Doc A/C.6/31/SR.58 (1976). A líbiaiak azt javasolták, hogy a tűsz szó előtt jelenjen meg az „ártatlan” jelző, a németek pedig továbbra is ragaszkodtak az „aut dedere, aut iudicare” elv „beillesztéséhez. Sok fejlődő állam (pl. Szomália) annak a félelmének adott hangot, ha a német kérésnek helyt adnak, ez nagyban befolyásolja a szövegezés menetét. Kompromisszumos megoldásként a németek elvetették „az aut dedere...” elv felvételét, a líbiaiak pedig lemondtak saját követelésükről.

403 UN GAOR, 31st Sess., Supp. 39, 186. o., UN Doc A/31/39 (1977)

404 Ad Hoc Committee on International Terrorism

405 Ezek közé sorolták azt, hogy a Nemzetközi Jogi Bizottság munkatempója meglehetősen lassú, (7-10 év egy tervezet megalkotásáig) és jelen esetben gyors válaszra van szükség, a Bizottság független jogászokból áll, míg jelen esetben szükséges az államok képviselőinek aktív „részvétele”, a jogi mellett gazdasági kérdések is felmerülnek, amihez egy specializált szervre van szükség, valamint sok fejlődő állam fenntartással viseltetik amiatt, mert túl statikusnak és hagyományosnak tartja a Bizottság nemzetközi joghoz való hozzáállását. A Terrorizmussal Foglalkozó Ad Hoc Bizottság ellen pedig az szólt, hogy sokkal ígéretesebb egy korlátozott, specifikus feladatkörrel foglalkozó testületet létrehozni, mint egy olyan bizottságra bízni a szerződés tervezet elkészítését, aminek a működése „megfeneklett” az államok közötti mély megosztottságnak köszönhetően a terrorizmus definíciójánál, az állami terrorizmus és annak okai feltárásánál. In: LAMBERT 61. o.

406 A három jelentés:

- "Report of the Ad Hoc Committee on the Drafting of an International Convention Against the Taking of Hostages", UN GAOR, 32nd Sess., UN Doc A/32/39 (1977.) - , a továbbiakban: "első jelentés",
- "Report of the Ad Hoc Committee on the Drafting of an International Convention Against the Taking of Hostages", - a UN GAOR, 33rd Sess., UN Doc A/33/39 (1978.) - továbbiakban: „második jelentés”,
- "Report of the Ad Hoc Committee on the Drafting of an International Convention Against the Taking of Hostages", UN GAOR, 34th Sess., UN Doc A/34/39 (1979.) - továbbiakban: „harmadik jelentés”.

407 1977. augusztus 1-19-ig tartott.

408 Tanzánia képviselője megállapította, hogy a leigázott, gyarmatosított népeket nem lehet megakadályozni abban, hogy az

szerint így hangzott volna a fogalom meghatározása: „A túszejtés kifejezés nemcsak személy vagy személyek elfogására vagy fogságban tartására vonatkozik, hanem gyarmati, rasszista vagy idegen hatalom alatt álló népekkel való olyan bánásmódra is, ha ez életüket vagy testi épségüket súlyosan veszélyezteti vagy megfosztja őket az alapvető szabadságjogaiktól.”⁴⁰⁹ Harmadrészt több fejlődő ország azt akarta elérni, hogy a túszszedés fogalmába ne tartozzon bele az ENSZ vagy regionális szervezetek által elismert, gyarmati, rasszista, vagy egyéb elnyomó hatalom elleni nemzeti felszabadító mozgalmak keretében végrehajtott semmilyen cselekmény.⁴¹⁰ A líbiai javaslatot elvetették a tárgyalások „élesedésével”, ezen utóbbi nemzeti felszabadító mozgalmakra való utalás azonban nem halványodott el, végig kísérte a bizottság munkáját a három év alatt. Azzal fenyegette ez az erőfeszítéseket, hogy holtpontra jutnak a tárgyalások. Végezetül kimaradt az egyezmény szövegéből, semmilyen kivételt nem állapítottak meg a definícióban sem az elkövető okai, sem az áldozat személye, magatartása alapján.

A felvázolt ellentéteknek köszönhetően az első ülés szak nem járt egy tervezet megalkotásával, így a bizottság azt a javaslatot tette a Közgyűlésnek,⁴¹¹ hogy kérje fel a munka folytatására az 1978. évre is. A Közgyűlés teljesítette a kérését azzal, hogy az államokat felszólította saját javaslataik benyújtására, az aktív részvételre.⁴¹²

A Túszegyezménnyel foglalkozó Bizottság második ülését Genfben tartotta 1978. február 6-24. között. A Bizottság felmérve lehetőségeit, úgy döntött, sokkal hatékonyabban tud működni, ha két munkacsoportban folytatja tevékenységét.⁴¹³ Az I. számú Munkacsoport a „problémás kérdésekkel” foglalkozott: az egyezmény hatálya, a nemzeti felszabadító mozgalmak, a túszszedés fogalmának meghatározásával, a kiadatásnak és a menedékjognak, a szuverenitás és a területi integritás tiszteletben tartásának kérdésével a túszok kiszabadítása során. A II. számú Munkacsoport pedig azokkal a területekkel foglalkozott, ahol egyetértés mutatkozott, valamint amiben az I. munkacsoport korábban egyezsége jutott. Az ülés szak végén mindkét csoport egy jelentést nyújtott be, amit a teljes bizottság megerősített.⁴¹⁴ Bár számos kérdés tekintetében jelentős előrehaladás történt, most sem sikerült egy egyezmény tervezettel előállni – ugyanaz ismétlődött meg, mint az első ülés szakot követően. A bizottság ismét javaslatot tett a Közgyűlésnek mandátuma meghosszabbítására, - a Közgyűlés újból eleget tett a kérésnek.⁴¹⁵

A harmadik ülés szak végére – amit január 29 és február 16. között tartottak Genfben – már sikerült egy tervezetet megszövegezni, bár egyes kérdésekben még mindig nem sikerült végső egyetértésre jutni.⁴¹⁶ 1979 szeptemberében a Közgyűlés 34. ülés szakán a tervezetet a 6. Bizottság elé utalták, ami viszont tovább utalta azt egy olyan munkacsoportnak, ami azoknak az államoknak a képviselőiből állt, akik korábban a Túsz Bizottság tagjaiként tevékenykedtek.⁴¹⁷ Az így elkészített tervezetet a 6. Bizottság a Közgyűlésnek javasolta a tervezetet, amely el is fogadta azt határozatában,

elnyomókat túszul ejtsék, ha ez elkerülhetlenné válik. I. „első jelentés” 39. o. par 10.

409 UN Doc A/AC.188/L.9, „első jelentés” 112. o.

410 UN Doc A/AC.188/L.5, „első jelentés” 11. o. Ezt a felvetést támogatta Lesotho, Tanzánia, Líbia, Algéria, Guinea és Libéria.

411 „Első jelentés”, 5. o. par 14.

412 UN GAOR, 32nd Sess., Supp. 45, 213. o., UN Doc A/32/45 (1978.)

413, „Második jelentés”, 3. o. par 10.

414 LAMBERT, 63. o.

415 Res 33/19 29 November 1978.

416 Ugyanabban a szervezeti „felállásban” dolgozott a Bizottság, mint a második ülés szak alatt. A két munkacsoport által benyújtott jelentéseket a teljes bizottság fogadta el.

417 Report of the 6th Committee, UN GAOR, 34th Sess., Annexes, 1. o., par 5-7., UN Doc A/34/819 (1979.)

amihez csatolták magának az egyezménynek a szövegét.⁴¹⁸

A kép teljességéhez hozzátartozik, hogy az egyezmény létjogosultságát, megalkotásának szükségességét a Túszegezménnyel Foglalkozó Bizottság működése alatt bekövetkező események is igazolták. Ahogy azt a fentiekben láttuk, az entebbei túszakciót követően vetette fel az NSZK a szerződéstervezet elkészítésének a kérdését. Emellett két másik túszakció is „borzolta a kedélyeket”: a „mogadishui és a ciprusi eset.” 1977-ben egy Lufthansa gépet térítettek el Szomáliába, ahol az utasokat és a gép személyzetét túszként tartották fogva Mogadishuban. Az NSZK egy kommandós mentőakcióban szabadította ki a túszokat. Majd 1978-ban egy egyiptomi gépet kerítettek légi kalózok a hatalmukba, és a túszokat Larnacába, Cipruson tartották fogságban, akiket egyiptomi kommandós egységek szabadítottak ki. A fenti esetek mellett a teheráni túszügy csak mintegy két hónappal vette kezdetét az egyezmény Közgyűlés általi elfogadása előtt.

Az ügyek, incidensek hatalmas port kavartak fel, nem csak a túszejtés ténye, hanem az azokat követő ún. mentőakciók tekintetében is – számos kisebb, fejlődő országot rádöbbenve arra, hogy mennyire kiszolgáltatott az ehhez hasonló beavatkozásoknak. Mindez valószínűleg nagy mértékben hozzájárult a nemzetközi szerződés elfogadásához.

4.2.1.3. Az egyezmény eredményei

„Egy üzenetet küldünk a világ terroristáinak:

Elfuthattok, de el nem rejtőzhettek.”

(Ronald Reagan)⁴¹⁹

A szerződést szövegező államok végül a német delegáció javaslatát fogadták el a túszszedés *definíciójának* a megalkotásakor – szinte az eredeti javaslatnak megfelelően.⁴²⁰ A cselekmény elkövetője

418 UN GAOR Res 34/146. Az egyezmény 1983. január 3-án lépett hatályba. In: http://untreaty.org/English/Treaty/Event2003/Treaty_15.htm

419 Az Achille Lauro incidenst követően a terroristák elfogása után nyilatkozott így az USA elnöke. 1985. október 7-én négy palesztin eltérítette az olasz utasszállító hajót, az Achille Lauro-t, annak 97 utasát pedig túszul ejtették. Azt követelték, hogy izraeli börtönökben fogva tartott 50 palesztin személyt bocsássonak szabadon a túszokért cserébe. Izrael megtagadta kérésük teljesítését, miután a terroristák elkezdtek a fenyegetéseiket valóra váltani. Egy toloszékben ülő amerikai zsidó utast lelőttek, majd a tengerbe dobták. Nem sokkal később az egyiptomi hatóságok elkezdtek tárgyalásokat az eltérítővel, a hajót pedig beengedték Port Said kikötőjébe. Megtagadták a terroristákkal szembeni eljárás lefolytatását, valamint a kiadásukat is. Majd egy repülőgépre ültették az elkövetőket, és kiengedték őket Egyiptom területéről. Az USA tudomást szerezve a történetekről egy Dél-Európában állomásozó katonai gépet arra utasított, hogy fogja el a „menekülő egyiptomi repülőgépet”. Az amerikai gép letérítette eredeti útvjáról az egyiptomi gépet, és egy szicíliai NATO támaszpontonra való leszállásra kényszerítette. Ezt követően az olasz hatóságok elfogták, letartóztatták az elkövetőket, és börtönbüntetésre ítélték őket. (Nem teljesítették az USA kérését a kiadatásukra vonatkozóan.) In: BAZYLER, Michael J.: Capturing Terrorists in the "Wild Blue Yonder": International Law and the Achille Lauro and Libyan Aircraft Incidents, Whittier Law Review, 1986/8., 690-694. o.

420 Túszegezmény: 1. cikke: „Bárki, aki más személyt (a továbbiakban: túsz) szabadságától megfoszt vagy hatalmába kerít, és halállal vagy további hatalomban tartással fenyeget abból a célból, hogy egy harmadik Felet, nevezetesen valamely államot, nemzetközi kormányközi szervezetet, természetes vagy jogi személyt, illetve személyek egy csoportját arra kényszerítsen, hogy az a túsz elengedésének kifejezett vagy hallgatóságos feltételeként valamely cselekményt megtegyen vagy ennek megtételétől tartózkodjon, az a jelen Egyezmény alkalmazásában a túszszedés bűncselekményét

mellett a kísérletet és a bűnsegédi magatartást is büntetni rendeli.⁴²¹ A fenti bűncselekményeket az államok olyan *büntetéssel* sújtják, amelynek *súlyossága* igazodik a cselekmény súlyához. Már több egyezmény tekintetében felmerült a probléma: mit jelent a megfelelő büntetés?

A 3. cikkben a túsok helyzetének a javítását tűzték ki célul: az államok törekednek arra, hogy a területükön fogva tartott túsok helyzetét megkönnyítsék, különös tekintettel a szabadon bocsátásuk elősegítésére. Ez az államok birtokába így került tárgyra is vonatkozik, azt mihamarabb vissza kell juttatni eredeti tulajdonosának. Az államok *együtműködésre* vállalnak kötelezettséget annak érdekében, hogy megelőzzék a túszedés bűncselekményének elkövetését, ennek keretében megtiltják a területükön olyan csoportok, személyek működését, akik túszedésre irányuló cselekmények elkövetését támogatják, bátorítják, vagy együtműködnek abban.⁴²² Emellett a lehető legszélesebb körű jogsegélyt biztosítják egymásnak a cselekmény üldözése kapcsán.⁴²³

Az államok *joghatóságát* megalapozza:

- a) ha az állam területén vagy az állam által lajstromozott hajó vagy légitársaság fedélzetén követték el,
- b) ha a túszedés elkövetői saját állampolgárai, vagy - ha az állam úgy ítéli meg – olyan hontalan személyek, akiknek az állandó lakhelye az állam területén található,
- c) ha a cselekményt azért követték el, hogy az érintett államot valamilyen magatartásra vagy attól való tartózkodásra kényszerítsék,
- d) ha a tús az állam állampolgára – szintén abban az esetben, ha az állam ezt megfelelőnek ítéli.

Emellett az egyezmény nincs kihatással a belső jog alapján gyakorolt joghatóságra.⁴²⁴

Az egyezmény alapelvét, központi magját az „aut dedere, aut judicare” elv kimondása adja.⁴²⁵ Kötelezően előírja, ha az államok nem adják ki az elkövetőt, „*kötelesek gondoskodni arról, hogy az ügy – mindennemű kivétel nélkül és függetlenül attól, hogy a bűncselekményt a területén követték-e el, a büntetőeljárás lefolytatása céljából, a saját joga szerinti eljárásnak megfelelően az illetékes hatóság elé kerüljön.*”⁴²⁶ Az alapvető végrehajtási mechanizmus kritikus elemét jelenti a fenti követelmény: enélkül az államok hivatkozhatnak a kiadatási egyezmény hiányára annak érdekében, hogy mentesüljenek kötelezettségeik alól.⁴²⁷ Garanciális jellegű szabályt tartalmaz a 9. cikk, melynek értelmében nem kell teljesíteni a kiadatásra irányuló kérelmet abban az esetben, ha alapos okkal feltételezhető, hogy a kiadatási kérelmet azért nyújtották be, hogy „*az adott személy faja, vallása, nemzetisége, etnikai eredete vagy politikai meggyőződése miatt vonják büntetőeljárás vagy büntetésvégrehajtás alá*”, valamint ha „*az adott személy helyzetét hátrányosan befolyásolhatja.*”⁴²⁸ Az államok között hatályban levő kiadatási

követi el.”

421 uo. 1. (2) a)-b) cikk

422 uo. 4. cikk

423 uo. 11. cikk

424 uo. 5. (1)-(3) cikk

425 A fenti elv sérelmére hivatkozott az Egyesült Államok a már említett "Achille Lauro" ügy kapcsán. Az Egyesült Államok kérte az elkövetőkkel szembeni eljárás lefolytatását, amit Egyiptom visszautasított. Majd visszautasították az olasz hatóságok az amerikaiak kiadatásra irányuló kérelmét is. In: KASH, Douglas: Abductions of Terrorists in International Airspace and on the High Seas, Florida Journal of International Law, Spring 1993, 10-11. o.

426 uo. 8. cikk

427 BOWEN, Elizabeth R. P.: Jurisdiction Over Terrorists Who Take Hostages: Efforts to Stop Terror-Violence Against United States Citizens In: American University Journal of International Law and Policy, Spring 1987, 191. o.

428 Túszegezmény 9. (1) cikk

szerződésekről annyit rögzít, hogy azok annyiban módosulnak, amennyiben nincsenek összhangban az egyezmény rendelkezéseivel.⁴²⁹ A cselekményt a felek között már létező valamennyi kiadatási szerződés tekintetében kiadatási bűncselekménynek kell tekinteni, továbbá vállalják a felek, hogy ilyen bűncselekményként felveszik a jövőben kötendő kiadatási szerződéseikbe. Az 1970-ben létrejött hágai egyezmény rendelkezései kapcsán már ismert az a rendelkezés, miszerint ha egy olyan állam, amelyik a kiadást szerződés meglététől teszi függővé, olyan államtól kap kiadatasra irányuló kérést, amellyel nincs ilyen szerződése, a kiadatás alapjának tekintheti az egyezményt, azonban erre nem köteles.⁴³⁰

A túszedőket és a túszoikat védő – a korábban elemzett egyezményekből már megismert - egyéb *garanciális szabályok* is megjelentek a dokumentumban. A gyanúsítottat csak annyi ideig tartják fogságban, amennyi a kiadatási vagy büntetőeljárás megindításához szükséges, ennek a megállapítására haladéktalanul köteles az állam előzetes vizsgálatot folytatni, a fenti cselekményekről azonnal értesíteni kell az érintett államokat.⁴³¹ A gyanúsított jogosult államának legközelebbi képviselőjével kapcsolatba lépni, és látogatását fogadni – ezek a jogosítványok a területi állam jogszabályainak megfelelően alkalmazhatók.⁴³² Bármely – a joghatóságra igényt tartó állam – felkérheti a Vöröskereszt Nemzetközi Bizottságát arra, hogy a bűncselekmény gyanúsítottjával érintkezésbe léjen és meglátogassa.⁴³³

A tárgyalások során felmerülő nehézségek áttekintése során már érintettük a *fejlődő államok* ama *félelmét*, hogy az egyezményt arra használják fel a nagyhatalmak, hogy terrorcselekménynek minősítik a nemzeti felszabadító háború során tett cselekményeiket, és elfojtják azokat az egyezményre hivatkozva. Így az önrendelkezési jogukat tiporják sárba, mivel az arra irányuló küzdelmük háborús jegyeket hordoz. Kompromisszumos megoldásként született a 12. cikk, ami kivette az egyezmény köréből a fegyveres konfliktusok során elkövetett cselekményeket, amelyek az 1949. évi genfi egyezmények és azok kiegészítő jegyzőkönyvei hatálya alá esnek. Ez a kitétel az olyan fegyveres összeütközésekre is vonatkozik, amelyek során a népek az ENSZ Alapokmányával összhangban és az 1970. évi Közgyűlési Deklarációban⁴³⁴ megfogalmazott önrendelkezési joguk gyakorlásával – „*a gyarmati uralom, az idegen elnyomás és a fajüldöző rezsimek ellen harcolnak*”.⁴³⁵ A cikk fogadtatása kettős volt: voltak államok, amelyek a fenti kivételt úgy értékelték, mint ami engedélyt ad a nemzeti felszabadító mozgalmaknak túszo szedésére azáltal, hogy fegyveres konfliktusnak minősítik őket, más államok szerint csupán megelőzi azt, hogy az egyezményt ürügyül felhasználva megfosszák az államokat önrendelkezési joguk gyakorlásától. Biztosítékként rögzítették immár a fenti kivétellel való visszaélés megakadályozása érdekében: „*az egyezmény egyetlen rendelkezését sem lehet úgy értelmezni, hogy az az Egyesült Nemzetek Alapokmányával ellentétesnek minősül, és más állam területi épségének vagy politikai függetlenségének*

429 uo. 9. (2) cikk

430 uo. 10. cikk

431 Az érintett állam lehet:

- a) az az állam, ahol a bűncselekményt elkövették,
- b) amely ellen irányult a kényszerítés,
- c) ha természetes személy ellen irányult a kényszer – amelynek az állampolgára,
- d) amelynek a tús az állampolgára, vagy amely területén az állandó lakhelye van,
- e) amelynek a gyanúsított az állampolgára, vagy ha hontalan személyről van szó, amely állam területén állandó lakhellyel rendelkezik. uo. 6. (1)-(2) cikk

432 uo. 6. cikk (3)-(4) cikk

433 uo. 6. cikk (5) cikk

434 1970. évi Közgyűlési Deklaráció az Államok Közötti Baráti Kapcsolatok és Együttműködés ENSZ Alapokmánnyal Egyező Elveiről

435 Túszegezmény 12. cikk

megsértését jogszerűsíti."⁴³⁶

Emellett az egyezmény elfogadása idején hatályos menedékjogi egyezmények alkalmazására sincs hatással a "túszegezmény".⁴³⁷ Az egyezménnyel kapcsolatban felmerült vitás kérdések rendezésére választottbíróági eljárást ír elő, amely bármely fél kérésére elindítható. Ha a kérelem benyújtásától számított hat hónapon belül nem tudnak megegyezni a felek annak összetételében, az ügy Nemzetközi Bíróság elé terjeszthető.⁴³⁸

4.2.1.4. A túsztárgyalások taktikája⁴³⁹

Az ICAO keretében a közelmúltban, 2005-ben olyan oktatási csomagokat is kidolgoztak, melyek segítségével a leendő túsztárgyalókat képezik ki. A túszejtőkkel való tárgyalás mindig speciális, pszichológiai szaktudást feltételez, hiszen az elkövető szinte kivétel nélkül mindig zaklatott lelkiállapotban, beszűkült tudattal követi el a cselekményt. Akkor, amikor nem lát semmilyen más eszközt céljai elérésére. A túszhelyzetek megoldása átlagosan 6-8 órát vesz igénybe. A túszejtők három alaptípusa különböztethető meg: az *őrült, a fanatikus és a bűnöző*. Teljesen más a célcsoportjuk, más tényezők motiválják őket, és másként választják ki áldozataikat is, a cselekmény elkövetési módja is eszerint változik. Így a túsztárgyalások taktikáját is jellegzetességeiknek megfelelően kell kiválasztani.⁴⁴⁰

Egy másik csoportosítás szerint három archeotípus jelenik meg: *az elkövető rendezett, nem rendezett, valamint a két állapot váltakozik*. Az első kategóriába tartozók társadalmi beilleszkedése teljesen normális, a cselekményt előre eltervezte – megfelelően motivált. Ezzel szemben a második csoportbeli elkövetők társadalmi beilleszkedési zavarokkal küzdenek, pánik, stressz hatására ejt túszoikat, és a motiváció is nehezen tisztázható. A tárgyalási technika ehhez igazodik, míg az első esetben fontos a szavahihetőség, a pontosság, a második esetben lehet könnyedén alkudozni, a határidőkkel csúszni.

Azt, hogy milyen tárgyalási taktikát alkalmazza, az érintett állam kultúrája, válságkezelési filozófiája is alapvetően meghatározza. Az Egyesült Államokban az erőfölény fitogtatására építik a taktikát, azt kell bebizonyítani a túszejtőnek, hogy a rendőrség fölényben van, vele szemben semmi esélye. Ezért akkora rendőri erőt vonultatnak ki a helyszínre, amekkorát csak képesek.⁴⁴¹ Ezzel szemben Hollandiában a békés megoldásra törekednek, akkor is, ha ez több időt vesz igénybe.⁴⁴²

Négy alapvető modell alakult ki a túsztárgyalásokra vonatkozóan: a „szembeszálló” megközelítés, az *alku-, a pszichoterápiás, valamint a FIRE modell*. A „szembeszálló megközelítést” főként az 1970-es évek elejéig alkalmazták. Először felszólították az elkövető(ke)t arra, hogy bocsássák szabadon a túszoikat, és adják meg magukat. Ha nem engedelmeskedtek, egy támadást indítottak ellenük. Tehát nincs

436 uo. 14. cikk

437 uo. 15. cikk

438 uo. 16. cikk

439 GYÓRFFY, Ágnes: A túsztárgyalás pszichológiája, In: Belügyi Szemle, 2004. (52. évf.) 6. sz. 66-80. old.

440 A túszejtők tipológiáját l. az V. számú mellékletben

441 Ennek a taktikának kitűnő példáit láthatjuk az amerikai akciófilmekben: a helyszínre a körzetben levő valamennyi rendőr járőrt, kommandóست odarendelik, helikopter zúg az épület felett, és hangosbemondón át beszélnek hatalmas robaj közepette a túszoikkal.

442 GYÓRFFY 73. o.

valódi tárgyalás, alkudozás, a kommunikációnak egy célja van: meggyőzni az elkövetőt arról, hogy adja meg magát, különben egy fegyveres támadással kell szembenéznie. A rendőri erők jelenlétét jól láthatóvá teszik, felvonultatják, és arra törekednek, hogy nyugtalanítsák az elkövetőt: helikopterzúgásnak, erős zajoknak, éjjel zavaró fényeknek teszik ki őket. Akkor alkalmazható, ha semmilyen esélyt nem látnak a békés megoldásra, és az elkövető személyiségéből következtethető ennek hatásossága – különösen pszichopáták, „többpróbás bűnözők” esetén. Ez azonban az erőszak, a megtorlás egyre erősödő spiráljához vezethet.

Az *alkumodell* az elkövető racionalitására apellál: rádöbbeneni arra, hogy a követelése miatt túl nagy árat fizet. Az elkövetőt mindenért meg kell „dolgoztatni”, amit csak megadnak számára, de csak lassan, fokozatosan engedni a követeléseinek: az idő múlását a túsztárgyaló javára felhasználni.

A *pszichoterápiás modell* lényege a túszejtővel való empatikus kapcsolat, érzelmek, kötődés kiépítése. Egyfajta képzeletbeli freudi pamlagot kell létrehozni, ahol az elkövető problémáit feltárja jó pszichológushoz mérten a tárgyaló. Mindezt azonban úgy, hogy nem sérti meg az elkövető érzelmeit, és ezáltal nem csökkenti a békés megoldás esélyeit.

A *FIRE modell* a fenti típusok előnyeinek az összeegyeztetésén alapul. Nem alkalmazható azonban akkor, ha az elkövető teljesen beszűkült tudatállapotban van, valamint ha egyáltalán nincs esély a békés megoldásra.

A tárgyalások során az *idő* értékes tényező, mert növeli az alapvető emberi szükségleteket, csökkenti a szorongást, „lecsendesíti az indulatokat”, növeli a racionális gondolkodás esélyeit, emellett jobb döntést tesz lehetővé a rendőrség, a hatóságok részéről. Azonban az idő múlásának negatív következményei is vannak: mindkét oldalon megjelenik a fáradtság, a nyilvánosság nyomása fokozatosan erősödik az ügy megoldását sürgetve, megnövekszik az erőszak várása, és a kísértés is egyre erősebbé válik arra, hogy pontot tegyenek az ügy végére – akár erőszakos módszerekkel is, emellett érzelmileg egyre kiszámíthatatlanabbá válnak az elkövetők.

4.2.2. A Lockerbie-incidens⁴⁴³ – A Biztonsági Tanács, a Nemzetközi Bíróság és az államok diplomáciai lépései

4.2.2.1. Az államok kezdeti diplomáciai lépései



6. ábra: A felrobbant PanAm 103 járat roncsai Forrás:

<http://archives.cnn.com/2002/US/05/28/libya.lockerbie.settlement/>

1988. december 21. A PanAm légitársaság Londonból New-Yorkba tartó gépe 7.03 perckor atomjaira hullott szét egy robbanás miatt a skóciai Lockerbie város felett. 243 utas, a legénység 16 tagja és a város 11 lakója vesztette életét a tragédiában. 1989 januárjától 1991 novemberéig egy közös, amerikai-skót nyomozócsoporthoz grandiózus nyomozást hajtott végre: ennek során hatalmas térségeket fésültek át Lockerbie körzetében – a roncsok 2190 négyzetkilométeres területen szóródtak szét - 50 országban csaknem 14000 személyt kérdeztek ki. Az eredmény: egy áramkör alaplap, egy robbanás időzítő ruhák közé ágyazva, valamint néhány naplóbejegyzés.⁴⁴⁴ Ez a három, fizikailag is apró elem két líbiai állampolgárhoz vezetett, Abdelbaset Ali Mohamed Al Megrahihoz és Al Amin Khalifa Fhimahhoz. A robbanásidőzítőt egy bőröndbe, ruhák közé rejtve helyezték el – az volt az a technikai ujjlenyomat, ami a bizonyítási

eljárás során egyértelműen Líbiára terelte a gyanút.⁴⁴⁵ 1991. november 13-án Skóciában elfogatóparancsot adtak ki a fent említett két líbiai állampolgárral szemben gyilkosság, gyilkosságra való összeesküvés, valamint az 1982. évi Repülésbiztonságról szóló törvény megszegése miatt. Ugyanezen a napon az Egyesült Államokban hasonló tartalmú vádiratot bocsátottak ki. Másnap a vádiratot, a tények megállapítását tartalmazó iratot a Belga Nagykövetségen keresztül eljuttatták Líbiának. Annak ellenére, hogy nem létezett kiadatási egyezmény, sem formális diplomáciai kapcsolatok Líbia és Skócia, valamint az Egyesült Államok között, informális kiadatási kérelmet nyújtottak be Líbiának a gyanúsítottak kiadására.

1991. november 27-én az Egyesült Királyság és az Egyesült Államok egy közös deklarációt bocsátott ki. Ebben arra szólították fel a líbiai kormányt, hogy adja ki a bűncselekmény elkövetésével vádolt személyeket, és vállalja nemzetközi jogi felelősségét az „ügynökei” cselekedeteiért. Bocsásson rendelkezésre minden információt, ami birtokában van a esettel kapcsolatban, és tegye lehetővé a tanúk kihallgatását, valamint a dokumentumokhoz, és egyéb fizikai bizonyítékokhoz – beleértve az időzítőket - való hozzáférést, továbbá fizessen kártérítést.⁴⁴⁶

443 A Lockerbie ügy kapcsán készített, a legfontosabb eseményeket felsorakoztató időrendi vázlatot I. a VI. számú mellékletben

444 PLACHTA, Michael: The Lockerbie Case: The Role of the Security Council in Enforcing the Principle Aut Dedere Aut Judicare, European Journal of International Law, Vol. 12, No. 1, February 2001, 126. o.

445 Fontos momentum volt a bizonyítási eljárás során, hogy 1988-ban elfogott két líbiai titkosügynöknél Semtexet és több időzítőt találtak, ami ugyanolyan típusú volt, mint a Lockerbie katasztrófánál felhasznált. uo. 126. o.

446 U.N. doc. A/46/827; S/23308, Ann., S/23308

Még ugyanezen a napon egy háromoldalú nyilatkozatot adott ki a terrorizmusról az Egyesült Államok, az Egyesült Királyság Franciaországgal⁴⁴⁷ karöltve: a Pan Am 103-as járatának felrobbantását követő vizsgálatot követően a három állam a folyamatban levő bírósági eljárással kapcsolatos speciális követeléseit ismertette a líbiai hatóságokkal. Azt a határozott kérést terjesztik Líbia elé, hogy „teljesítse követeléseiket, és szüntesse be terrortevékenységét, és a terrorcsoportok mindennemű támogatását. Líbiának azonnal, konkrét lépésekkel igazolnia kell a terrorizmussal való felhagyását.”⁴⁴⁸

Tripoli első válaszát azonnal, az első, kiadatasra irányuló kérelem betérjesztése után közölte, amiben határozottan visszautasította a vádat, miszerint kapcsolatba lehetne hozni az incidenssel, és megerősítette azt, hogy a terrorizmus minden formáját elutasítja. Majd hozzátette:

*"Amikor egy kis fejlődő országot olyan szuperhatalmak, mint az Egyesült Államok és az Egyesült Királyság megvádolnak, fenntartja magának az önvédelemhez és az elfogulatlan bíráskodáshoz való jogot az ENSZ, a Nemzetközi Bíróság és más szervek előtt." Azt szorgalmazzuk, hogy az Egyesült Államokban és az Egyesült Királyságban a jog logikája, bölcsesség uralkodjék, és a döntés pártatlan nemzetközi bizottságok vizsgálata nyomán szülessen meg, vagy a Nemzetközi Bíróság hozza meg."*⁴⁴⁹

Líbia november 28-án reagált a három állam által kiadott közös deklarációra is egy nyilatkozat kibocsátásával:

"az államok követeléseit teljes mértékben figyelembe vesszük, a kompetens líbiai hatóságok megvizsgálják, és komolyan foglalkoznak a kérdéssel, miközben messzemenőig tiszteletben tartják a szuverenitás elvét, valamint azt, hogy valóban igazságot szolgáltatassanak a gyanúsítottaknak és az áldozatoknak egyaránt."

Emellett

*„Líbia örömmel szemléli a nemzetközi déttente folyamatát, és az atmoszférát, ami megalapozza és elterjeszti a nemzetközi békét és biztonságot, és egy új nemzetközi jogrend létrejöttéhez vezet, amelyben minden állam egyenlő, a népek szabadságát tiszteletben tartják, és az emberi jogokat, valamint az ENSZ Alapokmányát megerősítik.”*⁴⁵⁰

December 2-án kiadott egy újabb deklarációt, amiben ismételtén visszautasította az Egyesült Államok által felhozott vádat, és arról tett tanúbizonyságot, hogy igazságot tesz a Lockerbie ügyben.⁴⁵¹

447 Franciaország érintettségét egy repülőgépe elleni támadás alapozta meg. 1989. szeptember 19-én UTA DC10 gépét feltehetően líbiai ügynökök felrobbantották. In: Dissenting Opinion of Judge Oda, http://www.icj-cij.org/icjwww/idocket/ilus/ilusjudgment/ilus_ijudgment_980227_dissentingopinionOda.html

Egy hónappal később, december 20-án Franciaország kiadott egy nyilatkozatot, amiben közzétette, hogy az említett gép felrobbantása körülményeinek vizsgálata során arra a következtetésre jutottak, hogy a 171 halálos áldozatot követelő tragédiát líbiai állampolgárok idézték elő. Felszólította Líbiát, hogy bocsásson rendelkezésére minden tárgyi bizonyítékot, engedjen hozzáférést a dokumentumokhoz, és nyilatkozzon a bírói eljárás során feltett kérdésekre. Nem kérte a gyanúsítottak kiadását, távollétükben járt el. In: AUST, Anthony: Lockerbie: the Other Case, International & Comparative Law Quarterly, Vol. 49., April 2000, 279. o.

448 U.N. doc. A/46/828; S/23309, Ann.

449 U.N. doc. S/23221, Ann.

450 U.N. doc. A/46/845; S/23417.

451 Dissenting Opinion of Judge Oda,

http://www.icj-cij.org/icjwww/idocket/ilus/ilusjudgment/ilus_ijudgment_980227_dissentingopinionOda.html, 7-10. pontok

Ezzel párhuzamosan Líbia nyomozást folytatott, majd büntetőeljárást indított, a két gyanúsítottat pedig őrizetbe vette. Majd felajánlotta azt, hogy amerikai és angol megfigyelők jelen legyenek az eljárás során, vagy a Nemzetközi Bíróság döntse el, hogy mely államnak van joghatósága az ügyben. Az is felmerült több alkalommal alternatívaként, hogy egy semleges fórum járjon el az ügyben.⁴⁵² A líbiai vizsgálóbíró együttműködést és segítséget kért az angol és amerikai hatóságoktól – felajánlotta, hogy mindkét országba elutazik, hogy áttekinthesse az ott összegyűjtött bizonyítékokat.

1992. január 18-án a Líbiai Népi Tanács (Libyan People's Committee) egy levelet intézett az angol és az amerikai külügyminiszternek,⁴⁵³ amiben arra hívta fel a figyelmet, hogy az Egyesült Államok, az Egyesült Királyság, valamint Líbia mind részesei az 1971. évi montreali egyezménynek. A líbiai belső jogot, - a líbiai büntető eljárásjogi kódexet – , valamint a Montreali egyezmény 5 (2) szakaszát vette alapul akkor, amikor az eljárást megindította a gyanúsítottakkal szemben. Megállapítja, az egyezmény 5 (3) szakasza nem zárta ki a belső jog alapján történő eljárás lefolytatását. Továbbá utal az egyezményben rögzített „aut dedere, aut judicare” elvre, azaz „az egyezmény 7. szakaszára, ami kimondja, hogy a szerződő állam a területén levő elkövetővel szemben – ha nem adja ki -, köteles a kompetens hatóságok elé vinni az ügyet, melyek döntésüket ugyanolyan módon hozzák meg, mint bármely más, súlyos bűncselekmény esetén.”⁴⁵⁴ Líbia pedig már elindította az eljárását, azaz eleget tett az egyezmény követelményeinek, így nem köteles a gyanúsítottak kiadására. Emellett az angol és amerikai hatóságok megfenyegették Líbiát – ahelyett, hogy együttműködtek volna vele, és a nyomozás során feltárt, kért bizonyítékokat megosztották volna a líbiai hatóságokkal. Ezáltal pedig megsértették az egyezmény 11(1) cikkét, ami előírja, hogy a szerződő felek minden segítséget megadnak az elkövetőkkel szemben indított büntetőeljárás során.

4.2.2.2. „Ez sem enged, az sem hagyja”...

A legtöbb esetben ebben a fázisban kellett volna pontot tenni az ügy végére. Patthelyzet alakult ki, a kiadásra irányuló kérelmet elutasították, annak az esélye, hogy a vitás kérdést mindegyik állam legnagyobb meglepedésére oldják meg, meglehetősen csekély, szinte elképzelhetetlen. Nem egyedi eset a fenti, a legtöbb állam éppen ezért „*kétszer is meggondolja, hogy kiadási kérelmet nyújtson be egy másik államnak. Itt nem érvényes a „kérni nem fáj” elve. Hiszen sok a veszítenivaló, és kevés a nyernivaló. A tapasztalatok azt mutatják, ha a kiadási eljárást egyszer elindították, megy a maga útján, ami gyakran egy nehéz házasság a jog és a politika között.*”⁴⁵⁵

Két kibékíthetetlennek, megingathatatlanak tűnő álláspont áll küzd egymással: Líbia nem kívánja saját állampolgárait kiadni, ehelyett eljárást indított velük szemben, amelyre megfigyelőként az amerikai és az angol hatóságok képviselőit is hívta. A montreali egyezmény „aut dedere, aut judicare” elvére hivatkozott, ami lehetővé teszi számára a fenti eljárást. Emellett utalt arra is, hogy belső joga nem teszi lehetővé a saját állampolgárainak a kiadását. Ezzel szemben az Egyesült Államok és az Egyesült

452 A líbiai kormány érzékeltette, hogy nem tiltakozna az ellen, ha skót bíróság előtt folytatnák le az eljárást - a két gyanúsított azonban nem adta fel magát... In: PLACHTA 127. o.

453 Belgium és Olaszország líbiai nagykövetségei segítségével juttatták el a levelet a két államnak, akik képviselték az angol és az amerikai érdekeket Líbiában.

454 U.N. doc. S/23441, Ann.

455 PLACHTA, 128. o.

Királyság kategorikusan kijelentette, hogy kizárólag azt fogadják el, ha Líbia kiadja a két gyanúsítottat.

4.2.2.3. A Biztonsági Tanácsi határozatok és a Nemzetközi Bíróság eljárása

A holtpontról való kimozdulást az Egyesült Államok és az Egyesült Királyság kezdeményezte: az ENSZ Közgyűléséhez és a Biztonsági Tanácshoz fordultak.⁴⁵⁶ A Biztonsági Tanács két határozatot bocsátott ki: a 731-es (1992. január 21.)⁴⁵⁷ és a 748-as számú⁴⁵⁸ (1992. március 31.) határozatot.

A 731. sz. BT határozat arra szólította fel Líbiát, hogy maradéktalanul tegyen eleget az Egyesült Államok, az Egyesült Királyság és Franciaország követeléseinek. A nemzetközi terrorizmust a nemzetközi béke és biztonság veszélytetőjeként említik, és megerősítik az államok jogát állampolgáraik védelmére a terrorcselekményekkel szemben.⁴⁵⁹

„1. Elítéli a PanAm 103-as járatának és az „Union de transport aériens”772 járatának a felrobbantását, és a több száz élet megsemmisítését,

2. helyteleníti azt, hogy a líbiai kormány nem működött közre hatékonyan a terrorista cselekmények miatti felelősség megállapításában,

3. felszólítja a líbiai kormányt, hogy azonnal hatékony választ adjon a nemzetközi terrorizmus megszüntetésére irányuló kérésekre.”⁴⁶⁰

Ennek elősegítésére a főtitkárt a líbiai kormánnyal való együttműködésre kéri, a többi államot pedig arra, hogy nyújtsanak segítséget akár egyénileg, akár kollektíve Líbiának a fenti kötelezettségei teljesítéséhez.

A 748. számú határozat már húsba vágó, gazdasági szankciókat vezetett be Líbiával szemben, először azonban megerősítette a 731. számú BT határozat rendelkezéseit:

1. A líbiai kormánynak azonnal, további késlekedés nélkül eleget kell tennie a 731. számú határozatban megkövetelteknek az Egyesült Királyság, az Egyesült Államok, valamint Franciaország követeléseire tekintettel, továbbá

2. a terrorizmus minden formáját, valamint annak mindennemű támogatását meg kell szüntetni konkrét lépésekkel, amivel igazolni tudja attól való elzárkózását,

3. valamennyi állam alkalmazza az alábbi rendelkezéseket Líbiával szemben mindaddig, amíg a Biztonsági Tanács nem állapítja meg az (1) és (2) szakaszban meghatározott kötelezettségei teljesítését,

456 UN Doc. A/46/825, S/23306, 31 December 1991

457 Resolution 731 : Libyan Arab Jamahiriya (21 Jan), 1992.

458 Resolution 748 : Libyan Arab Jamahiriya (31 Mar), 1992.

459 Emellett a Biztonsági Tanács több, korábbi határozatára hivatkozott, azokat megerősített: az 1970-es 286. számú határozatát (1970. szeptember 9.) - amelyben arra hívta fel az államokat, hogy minden lehetséges jogi eszközzel harcoljanak a repülés elleni jogellenes cselekményekkel szemben, valamint az 1989-ben hozott 635. számú határozatát (1989. június 14.), melyben szintén elutasítja a fenti cselekményeket, és nemzetközi együttműködésre szólítja fel az államokat a terrorizmussal szemben, beleértve a robbantásos cselekményeket is. In: Resolution 731 : Libyan Arab Jamahiriya (21 Jan), 1992.

460 Resolution 731 : Libyan Arab Jamahiriya (21 Jan), 1992., (1)-(4).

A gazdasági szankciók az ország légi közlekedését, a légitársaságok és azok irodáinak működését, a fegyverek eladását, a diplomáciai testületeket érintették:

„4. (a) Az államok megtagadják a Líbiából, vagy Líbiába tartó légi járatoktól a leszállási, felszállási engedélyt, valamint a területük feletti átrepülést, azzal a kivétellel, ha a Biztonsági Tanács Bizottsága engedélyezte humanitárius okokból,

(b) megtagadják Líbia légi járművek alkatrészeivel való ellátását, a gépek javítását, légi alkalmasságának igazolását, azokra vonatkozó biztosítás kötését, valamint új biztosítási igények kielégítését”.

5. Megtiltja az államoknak Líbiának mindennemű fegyver, rendőrségi eszköz eladását, valamint technikai segítség, tanács nyújtását, képzésben való közreműködést. Az államok minden Líbiában tartózkodó képviselőjüket visszahívják, akik katonai kérdésekben nyújtanak tanácsot a líbiai hatóságoknak.

6., Az államok jelentős mértékben csökkentik a területükön tartózkodó diplomáciai testületek, missziók tagjainak számát és szintjét, valamint ellenőrzik a területükön maradt diplomaták mozgását., megakadályozzák a Líbiai Arab Légitársaság valamennyi irodájának működését " , valamint minden szükséges lépést megtesznek annak érdekében, hogy megtagadják minden olyan líbiai állampolgárnak a területükre való belépést, illetve kiutasítják azokat, akiket más ország a terrorizmussal való kapcsolatuk, tevékenységük miatt utasított ki, illetve tagadta meg a belépést.⁴⁶¹

Az államok további kötelezettségeként azt írta elő, hogy tegyenek jelentést a főtitkárnak minden cselekményről, amit a határozattal való megfelelés érdekében tettek. A Biztonsági Tanácson belül egy bizottságot is létrehoztak azzal a feladattal, hogy megvizsgálja a jelentéseket, további felvilágosítást, információt kérjen az államoktól, döntsön a határozat esetleges megsértése tárgyában.

A fenti szankciókat 1993-ban szigorúbbak, súlyosabbak váltották fel: a líbiai állampolgárok külföldön levő vagyonának a befagyasztását írták elő, és annak a garantálását, hogy sem a fenti, sem más forrást nem tesznek hozzáférhetővé Líbia kormányának vagy hatóságainak. Az államok nem láthatják el Líbiát az olajfinomításra használt, valamint nyersolaj export terminálok ellátásához szükséges eszközökkel. Megerősítette az ország légi közlekedésének korlátozására vonatkozó bizonyos rendelkezéseit.⁴⁶²

A Biztonsági Tanács bevonását az ügybe többféleképpen is értelmezhetjük. Michael Plachta a Biztonsági Tanácsban egy speciális jogorvoslati szervet lát ebben az esetben – , miközben a kiadatásra vonatkozó nemzetközi jogi szabályokat fenntartják. Ezt egészíti ki a Biztonsági Tanácshoz való „menekülés” lehetőségével kivételes esetekben, különös tekintettel arra, amikor a hagyományos szerződés rendszer működésképtelennek bizonyul, és patthelyzetet eredményez.⁴⁶³

Líbia 1992. március 3-án a *Nemzetközi Bírósághoz* fordult, ideiglenes intézkedés kibocsátását kérte.⁴⁶⁴ Annak a megállapítását kérelmezte, hogy teljesítette a montreali egyezményből fakadó

461 Resolution 748 : Libyan Arab Jamahiriya (31 Mar), 1992. 1-10.

462 Resolution 883: Libyan Arab Jamahiriya (11 Nov), 1993.

463 A fenti mellett az alábbi értelmezési lehetőségeket sorolja fel: Líbia nem tudta bebizonyítani, hogy jóhiszeműen teljesíti a montreali egyezményből fakadó kötelezettségeit, valamint a montreali egyezmény hatékonyságába vetett hit megrendült. Azonban a BT speciális szerepére utaló elképzelés a legvalószínűbb. In: PLACHTA, 129. o.

464 Questions of Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention Arising From the Aerial Incident at

kötelezettségeit, az Egyesült Királyság megsértette és megsérti a montreali egyezményből származó kötelezettségeit. Továbbá az Egyesült Királyságot kötelezze a jogsértések megszüntetésére, valamint arra, hogy szüntessen meg és tartózkodjon mindennemű erőszak, fenyegetés alkalmazásától – beleértve az erőszakkal való fenyegetést - Líbiával szemben, és minden, a szuverenitását, területi integritását és politikai függetlenségét érintő jogsértéstől. Még ugyanazon a napon benyújtotta kérelmét ideiglenes intézkedések kibocsátására: az Egyesült Királyságot tiltsák el minden olyan cselekménytől, amelynek az a célja, hogy Líbiát a gyanúsítottak kiadására kényszerítsék, valamint Líbia jogait korlátozná az eljárással kapcsolatban.

A Nemzetközi Bíróság visszautasította Líbia kérelmét az ideiglenes intézkedés kibocsátására 11:5 arányban. Kimondta, hogy az ENSZ Alapokmánya 103. cikkelye alapján a Biztonsági Tanács 748. számú határozata elsőbbséget élvez minden más nemzetközi szerződéssel szemben, beleértve a montreali Egyezményt.

Ni bíró jelentős tényre hívja fel a figyelmet: a Nemzetközi Bíróság gyakorlatát figyelembe véve az a tény, hogy egy kérdéssel a Biztonsági tanács foglalkozott, nem lehet akadálya annak, hogy a Nemzetközi Bíróság elé kerüljön. Annak ellenére, hogy mindkét szerv ugyanazon ügygel foglalkozik, az általuk alkalmazott súlypont más. Míg a Biztonsági Tanács politikai szervként elsősorban a nemzetközi terrorizmus elleni küzdelemre, a nemzetközi béke és biztonság megteremtésére helyezi hangsúlyt, addig a Nemzetközi Bíróság az ENSZ legfőbb bírói szerveként a jogi kérdésekre „koncentrál”, így a kiadásra, az elkövetőkkel szembeni eljárásra és a kártérítés kérdéseire. Ni bíró azon az egyszerű alapon tartja alaptalannak Líbia ideiglenes intézkedés kibocsátására irányuló kérelmét, mert a montreali egyezmény alapján „bármely fél a Nemzetközi Bírósághoz fordulhat, ha a választottbírói eljárás megindításától számított hat hónapon belül nem sikerül megállapodni a választottbírói felállításáról. Líbia a választottbírói eljárást egy január 18-án kelt levelében kezdeményezte, másfél hónappal azelőtt, hogy a Nemzetközi Bírósághoz fordult március 3-án.

Shahabuddeen bíró különvéleményében hangsúlyozza, hogy a döntés nem a Biztonsági tanács és a Nemzetközi Bíróság kompetenciájának összeütközéséből, hanem Líbiának a Biztonsági Tanácsi határozatból és a montreali egyezményből fakadó kötelezettségei közötti konfliktusból fakadt.⁴⁶⁵ *Lachs bíró* különvéleményében szintén annak ad hangot, hogy az, hogy a Biztonsági Tanács határozatokat bocsátott ki az ügyben, nem tekinthető a Nemzetközi Bíróság hatalma csorbításának, az arról való „lemondásnak”. Abbéli reményét fejezi ki, hogy a két érintett fő szerv képes kellő körültekintéssel együttműködni a „rule of law” megőrzésében, fenntartásában.

Öt bíró ellenvéleményt csatolt a bíróság döntéséhez. *Mohammed Bedjaoui bíró* szintén arra utal, hogy két különálló vitáról van szó: az egyik jogi vita, ami a két líbiai állampolgár kiadásával áll összefüggésben, és a Nemzetközi Bíróság foglalkozik vele Líbia kérésére. A második gyakorlati jellegű, és a terrorizmus tágabb terepével, valamint Líbia nemzetközi jogi felelősségével kapcsolatos, és politikai jellegéből fakadóan a Biztonsági Tanács előtt áll az Egyesült Királyság és az Egyesült Államok kérésére. Véleménye szerint mind Líbiának joga volt a Nemzetközi Bírósághoz fordulni a jogi vita

Lockerbie (Lybian Arab Jamahirya v. United Kingdom), Provisional Measures, Order of 14 April 1992, In: <http://www.icj-cij.org/>

465 Továbbá utalt arra, hogy az alperes azon igénye, miszerint Líbia azonnal fizessen megfelelő kártérítést, a robbantás elkövetésével gyanúsított személyek bűnösségének előfeltételezésén alapul az Egyesült Királyság által, hiszen Líbia nemzetközi jogi felelősségét csak ebben az esetben lehet megállapítani. Uo. http://www.icj-cij.org/icjwww/idocket/iluk/iluk_isummaries/iluk_summary_19920414.htm

eldöntésére, mind az Egyesült Királyságnak és az Egyesült Államoknak a Biztonsági Tanácshoz fordulni a politikai, gyakorlati kérdések eldöntése érdekében. Sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy a Bíróság nem bocsátott ki ideiglenes intézkedést az ügyben. Elképzelhetőnek tartotta speciális tartalmú intézkedés kibocsátását is, de fájjalja, hogy legalább egy általános, a vita békés rendezésére való felhívást tartalmazó dokumentum nem született.⁴⁶⁶

Ranjaeva bíró ellenvéleményében azzal a kritikával illeti a Bíróságot, hogy a probléma újonnan felmerülő dimenziói miatt képtelen volt a jogi feladatának a passzív értelmezésére, megközelítésére, ami az ENSZ Alapokmány 1. szakasza alapján a nemzetközi béke megteremtését jelenti a szerepén belül.

Ajibola bíró szintén az ideiglenes intézkedés kibocsátása mellett szavazott annak érdekében, hogy megakadályozzák a vita súlyosbodását és kiterjedését, ami erőszak alkalmazásához vezethet.

Az egyiptomi *ad hoc bíró*, *El-Kosheri* szintén ellenvéleményt nyújtott be, két elemet tartott volna szükségesnek belefoglalni az ideiglenes (az elutasított) intézkedésbe: a két gyanúsítottat egy másik állam hatóságainak őrizetébe kellett volna átadni, így egy kölcsönösen megállapodott fórumot teremteni a velük szembeni eljárásra. Emellett ő is szükségesnek tartotta volna a felek felszólítását, hogy tartózkodjanak minden olyan cselekménytől, amivel súlyosbítják a közöttük fennálló vitát, vagy az igazságszolgáltatás folyamatát akadályozná.

4.2.2.4. A kompromisszum: tárgyalás Hollandiában - skót jog alapján

A holtpontról akkor mozdult el az ügy, amikor 1998 áprilisában Tripoliban találkoztak líbiai kormánytisztviselők, jogászok és az áldozatok családjának angol képviselői. Líbia elfogadta egy edinbourghi professzor, Robert Black javaslatát, hogy a gyanúsítottakkal szemben egy semleges államban skót jog alapján járjon el egy nemzetközi panel – skót bíró elnökletével. Az angol külügyminiszter azonban elutasította a nemzetközi testület alkalmazását, és helyette egy teljesen skót bírákból álló panel mellett tette le a voksát.⁴⁶⁷

1997. október 31-én az Egyesült Királyság állandó ENSZ képviselője egy levelet intézett a Biztonsági Tanács elnökének, amelyben a skót jogrendszer tanulmányozására hívta Skóciába. Két ENSZ tisztviselő tekintette át a skót bírósági rendszert, és megállapította, hogy a gyanúsítottaknak fair eljárásban lesz része Skóciában, a nemzetközi standardokat messzemenőig tiszteletben tartják, az ENSZ és egyéb nemzetközi megfigyelők jelenlétét is lehetővé teszik.

Líbia mellett több regionális nemzetközi szervezet⁴⁶⁸ azt javasolta, hogy nemzetközi bírák Hollandiában folytassák le az eljárást. Ezt követően 1998. augusztus 24-én a az *USA és az Egyesült Királyság* állandó képviselői egy levelet küldtek az ENSZ főtitkárának, amiben Hollandiában, skót bírák

466 Szükségesnek tartotta volna, hogy felszólítsák a feleket arra, hogy ne súlyosbítsák a közöttük fennálló vitát, azt békésen oldják meg közvetlenül, vagy az ENSZ Titkársága vagy az Arab Liga közvetítésével – ezáltal is hozzájárulva a vita megoldásához. In: uo.

467 Azonban még sok kérdés nyitott maradt, későbbi tárgyalásra várva – a gyanúsítottak részére biztosított garancia tekintetében. Milyenek lesznek a fogva tartás feltételei? Tudnak-e kommunikálni, kapcsolatot tartani a gyanúsítottak a védőkkel? Milyen feltételekkel? Mennyi idő múlva tűzik ki a tárgyalást? Biztosítják-e a védők számára az összegyűjtött bizonyítékokhoz való megfelelő hozzáférést? PLACHTA, 131. o.

468 Afrikai Egységsszervezet, Arab Liga, Iszlám Konferencia

által lefolytatott eljárás előkészítésére tettek javaslatot. Miután megbizonyosodtak arról, hogy igazságos, korrekt eljárásban lenne része ebben az esetben a gyanúsítottaknak, a két állam nyilatkozatot bocsátott ki. Ebben rögzítették, hogy az államaik készen állnak az igazság érdekében előkészíteni a gyanúsítottak Hollandiában, skót bíróság előtti tárgyalását.⁴⁶⁹ Biztosítják a gyanúsítottak Líbiából való biztonságos szállítását Hollandiába. Ha felmenti őket a bíróság, vagy az eljárást megszüntetik, a biztonságos hazautazásukról is gondoskodnak, de ha bűnösnek találják őket, a büntetésüket az Egyesült Királyságban kell letölteniük. A gyanúsítottak a skót jog által biztosított garanciákban részesülnek.⁴⁷⁰ Kijelentik, hogy csak a levélben foglalt feltételekkel hajlandók erre a kivételes megoldásra, és csak abban az esetben, ha Líbia garantálja azt, hogy a gyanúsítottak időben megjelennek a skót bíróság előtt a tárgyalás lefolytatása céljából, a bizonyítékokat rendelkezésre bocsátja – beleértve a tanúk megjelenését –, valamint teljesíti a Biztonsági Tanács határozataiban előírt kötelezettségeit. A levélhez csatolták a Hollandiával kötött megállapodás részleteit és a releváns angol jogszabályokat.

Az amerikai külügyminiszter, *Madeleine Albright* egy nyilatkozatot is kiadott, amiben konstatálta, hogy Líbia hajlandónak mutatkozik a gyanúsítottak bíróság elé állítására egy harmadik, semleges államban. Felszólította Líbiát, hogy azonnal adja át a gyanúsítottakat az eljárás lefolytatása céljából, és arra kérte a regionális szervezeteket, hogy sürgessék Líbiát ennek a megtételére. Leszögezi, hogy azonnal készen állnak az eljárás megindítására, amint Líbia átadja a két személyt.⁴⁷¹

Líbia már másnap válaszolt a levélre, abbeli reményét kifejezve, hogy egy új lapot nyit az érintett államokkal való kapcsolatában. Kifejtette, hogy a líbiai bírói szerveknek időre és szakértők segítségére van szüksége ahhoz, hogy áttanulmányozhassa a vonatkozó skót joganyagot.⁴⁷²

Augusztus 27-én a *Biztonsági Tanács 1192. számú határozatában* támogatta a két líbiai gyanúsított bíróság elé állítására vonatkozó elképzelést és feltételeket. Emellett ismételten felszólította Líbiát a korábban kibocsátott határozatok tiszteletben tartására. Az Egyesült Királyság és Hollandia kormányát arra kérte, hogy tegyenek meg minden szükséges lépést a kezdeményezés megvalósítása érdekében - valamennyi államot együttműködésre hív fel. Az ENSZ főtitkárához azzal a kéréssel fordult, hogy a holland kormánnyal való konzultáció után nyújtson segítséget Líbiának a gyanúsítottak biztonságos átszállításának előkészületeiben, valamint jelölje ki a tárgyaláson részt vevő nemzetközi megfigyelőket. Előírta, a gyanúsítottak Hollandiába való megérkezésekor a holland kormány veszi őket őrizetbe. Leszögezte, hogy a korábban, az ügy kapcsán kibocsátott határozatai mindaddig hatályban maradnak, és kötelezik a tagállamokat, amíg a Főtitkár nem tesz jelentést a Tanácsnak arról, hogy a gyanúsítottak megjelentek a bíróság előtt, és a francia hatóságok követeléseit is kielégítette Líbia a UTA 772-es gép felrobbantásával kapcsolatban. Figyelmeztetett, hogy további lépéseket tesz, ha Líbia nem tesz

469 A skót anyagi és eljárásjogot alkalmazzák teljes mértékben, azzal a módosítással, hogy az esküdszéket egy, a Skót Legfelsőbb Bíróság bíráiból álló három tagú panel váltja fel. A nemzetközi megfigyelők jelenlétét is lehetővé teszik. In: Letter Dated 24 August 1998 from the Acting Permanent Representatives of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the United States of America to the United Nations Addressed to the Secretary-General, UN Doc. S/1998/795 (1998.), (3)

470 A gyanúsítottak skót védőügyvédek, jogászokat választhatnak, a tárgyalást pedig arab nyelvre tolmácsolják. Megfelelő orvosi ellátásban részesülnek. Fogadhatják a nemzetközi megfigyelők látogatását. A tárgyalást nyilvánosan tartják, a média megfelelő tájékoztatásával egyidejűleg. uo. (4)-(5)

471 Secretary of State, Madeleine K. Albright, Statement on Venue for Trial for PanAm No. 103 Bombing Suspects (24 August 1998), www.secretary.state.gov/www/statements/1998/980824a.html

472 Letter Dated 25 August 1998 from the Charge D'Affaires AI of the Permanent Mission of the Libyan Arab Jamahiriya to the United Nations Addressed to the President of the Security Council, UN Doc. S/1998/803 (1998)

eleget a fenti kötelezettségeinek.⁴⁷³

Ezt követően Líbia ambivalens hozzáállásáról tett tanúbizonyságot. Egyrészt üdvözölte a két állammal fennálló kapcsolatában beálló pozitív változást, másrésztől aggodalmának és kétségeinek adott hangot amiatt, hogy a holland és az angol kormány a tárgyalás helyszínéül a Camp Zeist nevű, volt amerikai légibázist jelölte ki. Utalt arra, hogy előzetesen meg kell vizsgálnia a kijelölt helyet. Líbia ENSZ képviselője a közgyűlésben tett felszólalása kapcsán nemtetszését nyilvánította ki amiatt, hogy a gyanúsítottaknak elítélésük esetén az Egyesült Királyságban kell letölteniük büntetésüket – ehelyett alternatívaként Hollandiát vagy Líbiát javasolta. Líbiában három titkosügynököt is elítéltek, valószínűleg azért, hogy megakadályozzák a tanúként való kihallgatásukat az ügy kapcsán.



7. ábra: Camp Zeist, a Lockerbie ügy tárgyalásának helyszíne Forrás: <http://hjem.get2net.dk/safsaf/contact.html>

1998 decemberében a líbiai parlament megerősítette a gyanúsítottak átadását az eljárás lefolytatása céljából.⁴⁷⁴ A gyanúsítottakat Hollandiába a legnagyobb titoktartás közepette szállították – a biztonságuk garantálásával⁴⁷⁵ - április 5-én érkeztek meg. A Biztonsági Tanács azonnal felfüggesztette a Líbia ellen hozott szankciók alkalmazását – így többek között ismét megindulhatott a légi közlekedés, hozzájuthattak az olajkitermeléshez, finomításhoz elengedhetetlenül szükséges alkatrészekhez, eszközökhöz, valamint a líbiai állampolgárok több államban befagyasztott vagyonukhoz. Azonban ezt megelőzően aktív diplomáciába kezdett az ENSZ. Kadhafi ezredes ugyanis gátolta az egyezés magvalósulását: kezdte meggyőzni az Arab Ligát, az Afrikai Egységsszervezetet arról, hogy a két líbiai nem részesülne fair eljárásban, az afrikai államok kigúnyolták a szankciókat, és Tripoliba repültek. Emellett az Afrikai Egységsszervezet 53 tagja 1998

nyarán úgy döntött, blokkolja a Biztonsági Tanács szankcióit. Az ENSZ vezető tisztségviselői vetették be befolyásukat: meggyőzték Kadhafit, hogy nem használják fel az eljárást hatalmának aláásására. Kofi Annan személyesen repült Líbiába, hogy meggyőzze az ezredest arról, hogy az egyezségtől nem állhat el.

A gyanúsítottakat Hollandia formálisan is kiadta a skót hatóságoknak – a tárgyalást Camp Zeistben folytatták le.⁴⁷⁶ A tárgyalás 2000. május 3-án kezdődött, a Lord Sutherland, Coulsfield és

473 Security Council resolution 1192 (1998) on Lockerbie case

474 1998 szeptemberében Clinton akkori amerikai elnök 8 millió dollárt folyósított a bíróság felállítási, működési költségeinek részbeni fedezésére. In: PLACHTA, 133-134. o.

475 A szállítás pontos körülményeiről kizárólag Hans Corell, az ENSZ vezető jogi tanácsadója tudott. Személyesen erősítette meg a repülési tervet, Olaszországtól kért repülőgépet, és választotta ki a pilótákat, a személyzetet – beleértve az orvosokat is. Az étrendet az iszlám előírásokat figyelembe véve állították össze, különös óvintézkedéseket tettek, hogy ne mérgezhessék meg utasaikat. uo. 135. o.

476 Camp Zeist az amerikai hadsereg korábbi légibázisa volt, Utrechttől néhány kilométerre fekszik. A bázist összesen 200 millió amerikai dollárért alakították át, hogy alkalmas legyen új funkciója betöltésére, mely összeget az Egyesült

MacClean bírakból álló bíróság előtt. 2001. január 30-án megszületett az ítélet: a két gyanúsított egyikét, Al Megrahit életfogytiglani börtönbüntetésre ítélték, azzal a kitételrel, hogy legalább 20 évnyi büntetést le kell töltenie szabadulása előtt. Fhimahot felmentették a vádak alól. Megrahi fellebbezést nyújtott be, azonban 2002. március 14-én, a Lord Kirkwood, Osborne, Macfadyen és Nimmo Smith által hozott döntésben elutasították a kérését.⁴⁷⁷

Az eredeti vádak gyilkosságra való összeesküvés, gyilkosság és az 1982. évi Repülésbiztonságról szóló törvény 2b(1), (5) cikkeinek a megsértése volt -, ezeket azonban leszűkítették gyilkosság vádjára.⁴⁷⁸ Megállapították, hogy egyértelműen bebizonyosodott, hogy a katasztrófát robbanószerkezet működésbe lépése okozta, és az sem vitatott, hogy az elkövetők gyilkosságot követtek el - a bíróságnak kizárólag arról kell döntenie, hogy a gyanúsítottak követtek-e el a bűntettet.⁴⁷⁹ A bíróság a bizonyíték darabkák tömördek mozaikdarabkájának összeillesztésével vonta le következtetéseit.⁴⁸⁰

Az ítélet meghozatalát követően többeknek kételyük támadt azzal kapcsolatban, hogy valóban igazságot szolgáltatott-e az ügyben. Nem érezték úgy, hogy teljes mértékben bebizonyosodott Al-Megrahi bűnössége. Az ENSZ egyik megfigyelője, *Professzor Kuchler* így fogalmazott: „Sajnálattal ismerem be, hogy nem hoztak igazságot ebben az ügyben, és egy látványos tévedésnek lehetünk a tanúi.”⁴⁸¹ A szintén megfigyelőként, az „International Progress Organization” képviselőjében jelenlevő Dr. Hans Koechler hasonló aggályainak adott hangot. Felhívta a figyelmet arra, hogy a felmentett Fhimahot nem bizonyították hiányában mentették fel, hanem azért, mert egyértelműen bebizonyosodott, hogy nem kapcsolható össze a bűntény elkövetésével – holott a bíróság abból az alapfeltevésekből indult ki, hogy a két gyanúsított együttesen követte el a cselekményt. Kritizálja a védők tevékenységét is, akik véleménye szerint gyakran nem olyan hatást keltettek, mint akik tényleges jogi védelemben kívánják

Államok és az Egyesült Királyság közösen biztosít. Néhány munkálatot felfüggesztettek addig, amíg nem vált teljesen bizonyossá a két gyanúsított átadása. Maga az eljárás költsége a becslések szerint eléri a 10 millió angol fontot. In: uo. 136. o.

477 KNOWLES, Julian B.: The Lockerbie Judgements: A Short Analysis, Case Western Reserve Journal of International Law, vol. 36., 2004, 474. o.

478 In the High Court of Justiciary at Camp Zeist, Case No: 1475/99, Opinion of the Court delivered by Lord Sutherland in causa Her Majesty's Advocate v Abdelbaset Ali Mohmed Ah Megrahi and Al Amin Khalifa Fhimah (1.) pont (Lord Sutherland, Lord Coulsfield, Lord Maclean) In: <http://www.scotcourts.gov.uk/library/lockerbie/index.asp>, Továbbiakban: "Lockerbie ítélet"

479 uo. (2.) pont

480 Az alábbi bizonyítékok alapján állapították meg Al-Megrahi bűnösségét:

- Egy Samsonite bőröndben elhelyezett bomba okozta a gép felrobbanását. A csomagban egy olyan ing volt, amit Tony Gauci ruhaboltjában, a Mary's House-ban, Máltán vásároltak.
- Az üzlet tulajdonosa, Tony Gauci azonosította Al-Megrahit azzal a személlyel, aki a kérdéses inget nála vásárolta 1988 decemberében, akinek „tudnia kellett, hogy milyen célra vásárolja az inget.”
- Bebizonyosodott, hogy a bombát tartalmazó bőröndöt a máltai Luqa repülőtéren adták fel – valószínűleg líbiaiakkal kapcsolatban álló személyek - a Frankfurtba tartó KM 180-as járatra, ahonnan a PA 103-as járatára adták fel. A bőrönddel nem utazott senki.
- Egy áramkör egy darabját találták meg egy Slalom márkájú ing nyakába rejtve, amit egy MST-13 időzítő berendezés részeként azonosítottak. Ezeket a berendezéseket egy MEBO nevű, svájci cég gyártotta, amelynek fő megrendelői közé tartozik Líbia. Emellett egy olyan cég, amelyben Al-Megrahinak is van érintettsége, már 1988-tól irodákat bérelt a MEBO nevű cégtől.
- Al-Megrahi hamis útlevelet használt, amikor Máltába utazott. A líbiai titkosrendőrség magas rangú tagja – a repülésbiztonság területének feje -, kapcsolatban állt a MEBO céggel. Az ing vásárlásakor Máltán tartózkodott, ahol a Holiday Innben szállt meg, ami nincs messze Tony Gauci üzletétől. In: KNOWLES 476. o.

481 KNOWLES 480. o.

részesíteni a vádlottakat, valamint azt, hogy számos bizonyítékot nem használtak fel az érdekükben.⁴⁸² Maga a bíróság is utalt az ítéletében az esetet körüllegő bizonytalanságokra:

„Tisztában vagyunk azzal, hogy bizonyos kérdések tekintetében számos bizonytalanság és fenntartás merült fel. Annak a veszélynek is tudatában vagyunk, ami abból fakad, ha a bizonyítékok bizonyos – egybevágónak tűnő – elemeit emeljük ki, miközben figyelmen kívül hagyjuk azokat, amelyek nem illenek bele a „képbe”, hiszen így következtetéseket lehet levonni egy sorozat, egymásnak ellentmondó bizonyítékból is, ami elfogadhatatlan. Ugyanakkor valamennyi bizonyítékot mérlegelve -, a bizonytalanságokkal egybevetve -, tekintettel a Máltán történő ruha vásárlásra, annak jelenlétére a bőröndben, a csomagnak Máltáról Londonba történő átszállítására, az elsőrendű vádlott azonosítására – jóllehet ez nem volt egyértelmű -, a kérdéses időpontban hamis név alatt történő tevékenységére, és egyéb háttérköörülményre, mint Mr Bollierrel, a líbiai titkosrendőrséggel és katonasággal való kapcsolatára -, akik MST-13 időzítőket vásároltak -, semmi kétség nem maradt az elsőrendű terhelt bűnössége felől.”⁴⁸³

4.2.2.5. Kártérítés az áldozatok hozzátartozóinak: „tisztos kártalanítás” vagy vérdíj?

„A családoknak ez csupán egy fejezet végét jelenti,
nem pedig a történet végét.”

(Lord Advocate Colin Boyd, vezető ügyész)⁴⁸⁴

Az ügy végső stádiumába 2002 májusában került, amikor a líbiai kormány 2, 7 milliárd dollárt ajánlott fel az áldozatok hozzátartozóinak, 10 millió dollárt minden érintett családnak. Kifizetését azonban feltételekhez kötötte: az összeg 40%-át fizeti ki akkor, ha az ENSZ szankciókat feloldják, a következő 40 %-ot az Egyesült Államok kereskedelmi szankcióinak eltörlésekor, a maradék 20 %-ot pedig akkor, amikor az Egyesült Államok Külügyminisztériuma törli Líbiát a terrorizmust támogató országok listájáról. A külügyminisztérium úgy nyilatkozott, hogy a kártérítés az áldozatok családjának és Líbia ügye. Utaltak arra is, hogy míg néhány család ragaszkodik a készpénzhez, addig mások vérdíjnak minősítették azt. Jim Kreindler, a Kreindler & Kreindler cég ügyvédje, az áldozatok családjának képviselője leszögezte: „Ismeretlen vizekre evezünk. Ez az első eset, hogy a terrorizmus támogatójaként

⁴⁸² Hangsúlyozza, elképzelhetetlen, hogy egy személy egy ilyen jellegű cselekményt egyedül képes legyen finanszírozni, megtervezni, valamint véghezvinni. A skót hatóságoknak folytatniuk kellett volna a nyomozást a tettesek, a támogató ország(ok) felderítésére. Felhívja arra a tényre a figyelmet, hogy az elítélt védőit nem maga választotta, hanem a líbiai kormány. „Az elítélt pusztán egy bűnbak egy politikai játszmában, melyben a felek megnyírbált presztízstüket mentve ki tudtak lépni egy több, mint egy évtizeden át húzódnó helyzetből. Az áldozatok hozzátartozói megérdemlik a megfelelő kártérítést, de ez nem szabad, hogy az igazság kiderítése rovására menjen, vagy politikai feltételekhez és döntésekhez kötődjön (a Biztonsági Tanácsi szankciók megszüntetéséhez vagy az USA által egyoldalúan alkalmazott szankciókhoz). A hozzátartozókat nem szabad a kormányaik által kötött alkuk túszaivá tenni.” In: Statement by Dr. Hans Koechler, international observer of the International Progress Organization, nominated by the Secretary-General of the United Nations, at the Lockerbie trial in the Netherlands (2000-2002), on the agreement between the United States, the United Kingdom and the Libyan Jamahiriya on the remaining issues relating to the fulfilment of all Security Council resolutions resulting from the bombing of Pan Am 103 over Lockerbie, Reykjavik, 23 August 2003, <http://i-p-o.org/koechler-lockerbie-statement-aug2003.htm>

⁴⁸³ Lockerbie ítélet, (89.) pont

⁴⁸⁴ Lockerbie quotes at a glance In: <http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/1145983.stm>

megbélyegzett ország kártérítést ajánlott fel a terrorcselekmény áldozatai hozzátartozóinak.⁴⁸⁵

2003. augusztus 15-én Líbia a Biztonsági Tanácshoz intézett levelében felelősséget vállalt Lockerbie tragédiáért, ígérte, hogy felhagy terrorcselekmények elkövetésével, és 270 milliárd dollár kártérítést fizet a hozzátartozóknak. Az összeget a svájci Nemzetközi Fizetések Bankjában kell elhelyezni. Minden család 4 millió dollárt kap, ha az ENSZ szankciókat megszüntetik, további 4 milliót az amerikai szankciók eltörlésekor, a maradék két milliót pedig az Iránra és Líbiára vonatkozó szankciókról szóló törvény hatályon kívül helyezésekor Líbiának a terrorizmust támogató országok listájáról való törlésével egyidejűleg.⁴⁸⁶ Nem kérdéses, hogy az alku létrejöttében fontos szerephez jutottak a gazdasági megfontolások - Líbiának nagy veszteségeket, nehézségeket okoztak a vele szemben alkalmazott szankciók.⁴⁸⁷

A Biztonsági Tanács 2003. szeptember 12-én kibocsátotta 1503. számú határozatát, melyben megszüntette a Líbiát sújtó szankcióit. A határozatban utalt a líbiai kormány által benyújtott levélre, melyből megállapítható, hogy Líbia lépéseket tett a Biztonsági Tanács határozatainak teljesítésére, különös tekintettel arra, hogy felelősséget vállalt ügynökei magatartásáért, megfelelő kártérítést fizet, elutasítja a terrorizmust, és elkötelezi magát a további nyomozás tekintetében a kért további információk nyújtására.⁴⁸⁸

A Lockerbie ügy több szempontból is forradalmian új elemeket hordoz:

- Egyrészt egyértelműen bebizonyította, hogy egy nemzeti jog – jelen esetben a skót jog – is teljes mértékben alkalmas a terrorizmus elleni küzdelemre, arra, hogy ez alapján nyomozást, eljárást folytassanak le, majd ítéletet hozzanak terrorcselekményekkel kapcsolatban.
- Azt a hitet is megerősítette, hogy a terrorizmussal szemben rugalmasan kell fellépni, több lehetőséget, eshetőséget is figyelembe véve, több eszközt teremtve.
- Ez volt az első eset, amikor egy terrorizmus támogatásával vádolt állam kártérítést fizetett a terrorcselekmény áldozatai hozzátartozóinak. A Biztonsági Tanács 686. számú határozatában⁴⁸⁹ arra szólította fel Irakot, hogy Kuvait lerohanásával Kuvaitnak, harmadik államoknak, azok állampolgárainak és vállalatainak okozott károk, sérülések miatti felelősségét ismerje el. A fenti határozat analógiájára utat lehetne nyitni a felelősségi igények teljesítésének.
- A magánszemélyek azon az alapon, hogy a légitársaság nem teljesítette a szerződészerű

485 KOPPEL, Andrea, LABOTT, Elise: Libya offers \$2.7 billion Pan Am 103 settlement, May 29, 2002 <http://archives.cnn.com/2002/US/05/28/libya.lockerbie.settlement/>

486 Több család tiltakozását fejezte ki a feltételek miatt, és megvesztegetésre gyanakodtak, amit annak érdekében tettek, hogy Líbia ismét megjelenhessen az amerikai olajpiacon. A legtöbb hozzátartozó azonban úgy vélekedett, eljött az ideje annak, hogy megszüntessék a szankciókat Líbiával szemben: „Elfogadjuk a pénzt, mert ez az egyedüli módja annak, hogy Líbiát visszahozzuk a civilizált világba. Bizonyos követeléseket támasztottunk velük szemben, és úgy tűnik, teljesítik őket”. In: SEENAN, Gerard: Lockerbie Deal to End Libya's Isolation, Guardian, 15 August, 2003, <http://www.globalpolicy.org/security/sanction/libya/2003/0815lockerbie.htm>

487 A munkanélküliség már elérte a 30 %-ot, és a bevezetett gazdasági reformok is veszélybe kerültek volna, ha nem állítja helyre az USA-val a nemzetközi, gazdasági kapcsolatait. A Cambridge Egyetemen egy Észak-Afrika szakértő, George Joffe szerint „Líbia vissza szeretné az Egyesült Államokkal állítani a formális kapcsolatokat, részben azért, hogy garantálja a belső stabilitást, részben az amerikaiakkal való ellenségesség megszüntetése miatt, valamint azért, hogy az amerikai olajcégek visszatérjenek Líbiába. uo.

488 Említést tesz az Egyesült Királyság és az Egyesült Államok a biztonsági Tanácshoz benyújtott augusztus 15-i levelére is. S/RES/1506 (2003)

489 S/RES/686 (1991), 2 March 1991

kötelezettségét, miszerint biztonságban a célállomásra fuvarozza a vele szerződött utast, kártérítési követeléssel állhatnak elő a légifuvarozóval szemben. Természetesen számos gyakorlati és jogi akadálya lehet egy ilyen per sikerének. A légi fuvarozó sikeresen hivatkozhat a vis maior kimentési okra – például akkor, amikor egy vállról indítható rakétával lőtték le a gépet. Ugyanakkor kétséges a vis maior-ra való hivatkozás abban az esetben, amikor egy, a fedélzetre felcsempészett robbanószerkezet semmisítette meg a gépet. Ilyenkor felmerül a légifuvarozó gondatlan magatartása az utasok, poggyászok ellenőrzése során. A gyakorlatban azonban rendkívül költséges és kétséges kimenetelű egy nagy vállalattal való pereskedés. Mindezek ellenére a gyakorlatban egyre több alkalommal ítélnék meg magánszemélyeknek kártérítést terrorcselekmények elszemdedése miatt.

- Harmadrészt a Biztonsági Tanács egy új szerepben erősítette meg jelenlétét – a terrorizmus elleni küzdelem aktív részesévé emelte magát.
- Felmerült az a kérdés is, hogy a Biztonsági Tanácsot milyen korlátok kötik határozatainak meghozatalakor. Weeramantry bíró egyéni véleményében az alábbi módon teszi fel a kérdést és ad választ: „*Ez azt jelenti, hogy a Biztonsági Tanács minden korlátozás nélkül gyakorolja sokrétű funkcióit, vagy van egy normákból és alapelvekből álló határ, amin belül tevékenykedhet? ...A korlátozások tekintetében azonnal egy útjelzőt állít elénk a 24. (2) cikk, amikor kimondja, hogy a Biztonsági Tanácsnak a kötelességei teljesítése során az ENSZ céljaival és alapelveivel összhangban kell eljárnia.*”⁴⁹⁰ Emellett valamennyi bíró annak a meggyőződésének adott hangot az ügy kapcsán, hogy „a Biztonsági Tanács hatalmának vannak korlátai, és ennek az értelmezését nem lehet kizárólag magára a Biztonsági Tanácsra hagyni.”⁴⁹¹ Tudatában annak, hogy felmerül(he)t a Biztonsági Tanács és a Nemzetközi Bíróság közötti összeütközés kényes kérdése, Shahabuddeen bíró megállapította, hogy a probléma nem a két fő szerv közötti összeütközésből fakad, hanem „a Biztonsági Tanács határozata által Líbia részére előírt és a Montreali egyezményből fakadó kötelezettségei között.”⁴⁹² Ennek ellenére a Nemzetközi Bíróság döntése arra enged következtetni, hogy a „Bíróság kísérletet tesz bírói funkciói és a Biztonsági Tanács politikai hatalma közötti egyensúly megteremtésére. A Lockerbie ügy egyik rejtett sugallata, hogy szükség van a Biztonsági Tanáccsal szembeni fékekre, melynek egyik lehetősége a Nemzetközi Bíróság kvázi alkotmánybírósgkénti megjelenése.”⁴⁹³
- Végezetül felmerül a kérdés, hogy az „aut dedere, aut iudicare” elv mellett nem jelent-e meg az „aut transfere” eshetőség? Eddig csak két lehetősége volt a kiadatási kérelemmel megkeresett államnak: vagy kiadta a gyanúsítottat, vagy maga járt el vele szemben. Nincs-e lehetősége arra, hogy egy harmadik utat válasszon, azaz egy semleges államnak adja ki a vádlottakat? Emellett a Biztonsági Tanács a fenti elv kikényszerítőjeként lépett fel. Ez elfogadható mindaddig, amíg az ENSZ Alapokmány VII. fejezete alapján jár el, és a nemzetközi békét és biztonságot veszélyeztető esetekben lép fel.⁴⁹⁴

490 Dissenting Opinion by Judge Weeramantry,

In: <http://www.icj-cij.org/docket/index.php?p1=3&p2=3&k=9c&case=88&code=luk&p3=3>

491 ROBERTS, Ken: Second-Guessing the Security Council: the International Court of Justice and its Powers of Judicial Review, In: Pace International Law Review, Spring 1995., 13. o.

492 Separate Opinion by Judge Shahabuddeen,

In: <http://www.icj-cij.org/docket/index.php?p1=3&p2=3&k=9c&case=88&code=luk&p3=3>

493 ROBERTS, 15., 21. o.

494 PLACHTA, 136. o.

4.2.2.6. Az ICAO nyolc pontos akcióterve

A PanAm gép felrobbantását követően az Egyesült Államok és Egyesült Királyság kezdeményezésére az ICAO elfogadott egy 8 pontos akciótervet, ami a légi közlekedés biztonságát hivatott szolgálni, ami a későbbi, repülőtereken alkalmazott biztonsági előírások szigorításának magvát jelentette egyben.

- Új standardokat kell elfogadni a az utasok csomagjainak átvizsgálására mind a bejelentkezéskor (check-in), mind azok transzfere esetén.
- Teljes mértékben meg kell bizonyosodni afelől, hogy minden csomag tulajdonosa fel is száll a gépre.
- Új standardokat kell kidolgozni a posta és a áru ellenőrzése tekintetében, (beleértve azokat is, amelyeket futárcégek szállítanak).
- Új követelményrendszert kell előírni a repülőterek biztonsági területeire való bejutására vonatkozóan.
- Új megközelítést kell alkalmazni a szállított tárgyak tekintetében, amelyeket nem lehet alaposan átvizsgálni: pl. rádiók, számítógépe, valamint más elektromos berendezésekkel kapcsolatban, amelyeket nem lehet könnyen kinyitni.
- A robbanószerek detektálására szolgáló berendezéseket kell kifejleszteni.
- Át kell gondolni a repülőgépek biztonsági szempontból való felépítését.
- Növelni kell az ICAO hatáskörét, hogy hatékonyabban tudjon közreműködni a biztonsági követelmények teljesülése elősegítésében.⁴⁹⁵

495 BRAMHAM, Gill: ICAO Eight-Point Plan Adopted in 1989 Has Strengthened Aviation Security, ICAO Journal, December 1998., 4-6. o.

4.2.2.7. A Lockerbie-re adott szerződéses válasz: A Plasztik Robbanószerek megjelöléséről, azok felderítése céljából kötött Montreali egyezmény (1991)⁴⁹⁶

A repülőgépek elleni szabotázsakciók jelentős mértékben megszorodtak az 1980-as években. Csak 1985-ben 13 ilyen akciót követtek el, 473 ember halálát okozva, 1989-ben 279 az áldozatok száma.⁴⁹⁷ A Lockerbie eset volt az a végső mozzanat, ami egyértelművé tette egy egyezmény létrehozatalának szükségességét.

A Biztonsági Tanács 1989-es, 635. számú határozatában⁴⁹⁸ a polgári légi közlekedés elleni minden erőszakos cselekmény, valamint a terrorizmus elítélését hangsúlyozva arra szólította fel az ICAO-t, hogy tegye intenzívebbé tevékenységét a fenti cselekmények elleni küzdelemben - különös tekintettel egy, a plasztik robbanószerek megjelölése, felderítése céljából nemzetközi rezsim létrehozatalában.⁴⁹⁹ Valamennyi államot -különös tekintettel a plasztik robbanószerek gyártóit – arra sürget, hogy tegyék aktívabbá kutatásaikat arról, hogy milyen módon lehet a robbanószereket minél könnyebben azonosítani, és ebbéli erőfeszítéseikben működjenek együtt. Az ilyen kutatásokból és együttműködésből származó tapasztalataikat osszák meg az ICAO-val, valamint az egyéb érintett regionális szervezetekkel annak érdekében, hogy egy nemzetközi rendszert tudjanak létrehozni a plasztik robbanószerek megjelölése, felderítése céljából.⁵⁰⁰

A Biztonsági Tanácsi határozat mellett egy 1989. decemberében született ENSZ Közgyűlési határozat⁵⁰¹ és egy ICAO Közgyűlési határozat⁵⁰² is határozott, gyors cselekvésre sürgetett a fenti tárgykörben. Az ICAO Jogi Albizottsága és a szakértőkből álló ad hoc csoport előkészítette az 1991. február 12-március 1-ig tartott konferenciát. Március 1-én megnyitották aláírásra a Plasztik robbanószerek megjelöléséről, azok felderítése céljából kötött egyezményt, ami 1998. június 21-én lépett hatályba.

Az egyezmény jelentős mértékben, alapjaiban különbözik az eddig ismertetett szerződésektől. Célja az, hogy az államok intézkedéseikkel saját területükön betiltsák, megakadályozzák a megjelölés nélküli robbanóanyagok előállítását, valamint azok behozatalát vagy azok kivitelét.⁵⁰³ Ezzel ellentétben a többi egyezményben a terrorcselekmények elkövetőivel szemben való eljáráson, a velük szemben alkalmazott eljárási cselekményeken van a hangsúly. A plasztik robbanószerek megjelöléséről szóló egyezmény azt akarja megakadályozni, hogy ezek a személyek hozzájuthassanak nem megjelölt robbanószerekhez. Ebből a problémának alapvetően más megközelítéséből logikusan következik, hogy a szerződés szerkezete is teljesen más felépítésű, mint az eddig ismertetett egyezményeké. Annak ellenére, hogy az ICAO égisze alatt fogadták el az egyezményt, egyértelmű a preambulumból és magukból a

496 Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection 1 March, (1991), Magyarországon kihirdetve: 2003. évi LXVI. törvénnyel

497 http://www.unodc.org/pdf/crime/terrorism/Commonwealth_Chapter_11.pdf.

498 S/RES/635 (1989) Marking of explosives (14 June)

499 Bár Csehszlovákia nem volt a Biztonsági Tanács tagja, de a SEMTEX legfőbb kereskedelmi gyártójaként és exportőreként azt javasolta az Egyesült Királyságnak, hogy kezdeményezzenek egy Biztonsági Tanácsi határozatot az államok együttműködését kérve azzal kapcsolatban, hogy megakadályozzák a nem megjelölt plasztik robbanószerekkel való terrorcselekmények elkövetését. In: http://www.unodc.org/pdf/crime/terrorism/Commonwealth_Chapter_11.pdf.

500 uo. (3)-(6).

501 General Assembly Resolution 44/29 of 4 December 1989

502 Resolution A27-8 (27th Session of the Assembly of the International Civil Aviation Organization)

503 Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection 1 March, (1991), 2-3. cikke

cikkelyekből, hogy nem kizárólag a polgári repülés védelme érdekében hozták létre, hanem a terrorcselekmények célpontjától függetlenül.

Az egyezmény meghatározza, mi tekinthető robbanóanyagnak,⁵⁰⁴ azok kémiai, fizikai jellegzetességei, pontosítása a kémiai képletekkel együtt a műszaki mellékletben van meghatározva. A kivételeket nem a fizikai jellegzetességeik alapján, hanem a felhasználásuk célja alapján határozták meg.⁵⁰⁵ A robbanószerek megjelölése azt jelenti, hogy adalékként jelölőanyaggal látják el, ami javítja a felderíthetőségüket. Az egyezmény központi gondolata az, hogy a robbanóanyagok előállítás, birtoklása, használata megengedett abban az esetben, ha megjelölték őket a fent említett módon.⁵⁰⁶

Az a kitétel, hogy az állam megteszi a „szükséges és hatékony intézkedéseket annak érdekében, hogy saját területén betiltsa és megakadályozza a megjelölés nélküli robbanóanyagok előállítását”, nemcsak jogalkotói kötelezettséget ró a szerződő felekre, hanem az illegális készletek, azok esetleges alkalmazásának kinyomozását és felkutatását is. Ugyanezen kötelezettség terheli a megjelölés nélküli robbanóanyagok saját területére való behozatalával vagy azok kivitelével kapcsolatban – ugyanakkor az az eset kivételt képez, ha a katonai vagy rendőri funkciókat teljesítő szervei forgalmaznak ilyen anyagokat az egyezmény céljaival összeférő módon”.⁵⁰⁷

A 4. cikkely az államok a már meglévő készletekkel kapcsolatos kötelezettségeit részletezi. Az államok arra is kötelezettséget vállalnak, hogy „szigorúan és hatékonyan ellenőrizzék a megjelölés nélküli robbanóanyagok birtoklását vagy birtokba adását”, annak érdekében, hogy ne tudják azokat az egyezményben meghatározottakkal ellentétes célokra felhasználni. Valamennyi olyan készletet, ami nem a katonai vagy rendőri funkciók ellátására szolgál, az állam az egyezmény a vonatkozásában történő hatályba lépést követő 3 éven belül vagy felhasználja (olyan módon, ami nem ellentétes az egyezmény céljaival), vagy megjelöli, vagy hatástalanítja, megsemmisíti. A katonai vagy rendőri szervek birtokában lévő, engedélyezett, de a katonai eszközök integráns részévé nem tett robbanóanyag-készletre vonatkozóan az államokat szintén a fenti kötelezettség terheli, de az erre meghatározott határidő hosszabb: az érintett állam tekintetében a hatálybalépéstől számított 15 év. Az állam a területén felfedezett, egyéb robbanóanyagokat lehetőség szerint azonnal megsemmisíti.

Az 5-9. cikkek létrehozták a Nemzetközi Technikai (Műszaki) Bizottságot (International Explosives Technical Commission), amely „értékeli a robbanóanyagok előállítás, megjelölése és felderítése területén történő műszaki haladást.” A Bizottság ajánlást készít a Nemzetközi Polgári Repülési

504 Olyan „robbanó termékeket jelentik, amelyek széles körben „plasztik robbanóanyagok”-ként ismertek, ezen belül is hajlékony vagy elasztikus levél (lap) formájúak”. 250 gramm SEMTEX már meg tud semmisíteni egy repülőgépet, ráadásul könnyen alakítható. Lapok formálhatóak belőle, amivel akár egy bőrrönd belseje is kibélelhető, ezért utaltak a megjelenési formájára a definícióban. Az egyezmény megalkotásába bevont szakértők szerint pontatlan ez a meghatározás, hiszen ez nem utal az összetételére, pusztán megjelenésére. In: http://www.unodc.org/pdf/crime/terrorism/Commonwealth_Chapter_11.pdf.

505 A műszaki mellékletben azt is pontosan meghatározzák, melyek azok a célok, amelyek fennállta esetén – az ott felsorolt anyagok - noha megfelelnek a definíciónak – mégsem minősülnek robbanóanyagnak: „Ha „korlátozott mennyiségben gyártják vagy tárolják, kizárólag a kellően engedélyezett tudományos kutatási, fejlesztési vagy új, módosított robbanóanyag-kísérleti célokra,” illetve „kiképzési célokra, a robbanóanyagok felderítéséhez és/vagy a robbanóanyagok felderítéséhez szükséges berendezések kutatásához és vizsgálataihoz”, vagy az „engedélyezett igazságügyi-tudományos alkalmazási célokra”, vagy a „rendszeresítésre szánt és kellően engedélyezett katonai eszközök integráns alkotórészét képező robbanóanyagok a gyártó ország területén...” In: Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection 1 March, (1991), Műszaki melléklet, I. rész, II. a)-d)

506 uo. 2. cikk

507 uo. 3. cikk

Szervezet Tanácsa részére a műszaki mellékletre vonatkozó módosításokról.⁵⁰⁸ A 7. cikk a módosítási eljárás részletszabályait rögzíti. A vitarendezési mechanizmus teljesen megegyezik a többi terrorellenes nemzetközi szerződéssel. Fenntartás tételét az egyezmény nem engedi a vitarendezési mechanizmus kivételével.⁵⁰⁹

Természetesen nem várhatjuk azt, hogy az egyezmény hatására sikerül teljesen felszámolni a föld felszínéről, illetve megjelölni a plasztik robbanóanyagokat. Másrészt a műszaki melléklet sem tartalmazza jelenleg mindazokat az anyagokat, amelyek robbanószer gyártására alkalmasak,⁵¹⁰ a műszaki melléklet módosítására lenne szükség.⁵¹¹

4.2.3. Újabb folt az „egyezményes” védőernyőn: A robbantásos terrorizmus visszaszorításáról szóló nemzetközi egyezmény (1997.)⁵¹²

A robbantásos terrorcselekmények növekvő száma arra ösztönözte a nemzetközi közösséget, hogy további lépéseket tegyen annak felszámolására. A kérdés az ENSZ Közgyűlése napirendjére is felkerült, és 1994-ben egy *nyilatkozatot bocsátottak ki a terrorizmus felszámolására tett intézkedésekről*.⁵¹³ Ebben az államok megerősítik a terrorizmus elítélését, megállapítják, hogy az ilyen jellegű cselekmények „súlyosan sértik az ENSZ alapelveit, veszélyt jelentenek a nemzetközi békére és biztonságra, valamint az államok közötti baráti kapcsolatokra, gátolják a nemzetközi együttműködést, és az emberi jogok, alapvető szabadságok, a társadalom demokratikus alapjainak megszüntetésére irányulnak”.⁵¹⁴ Az államokat felszólítják arra, hogy tartózkodjanak a terrorcselekmények szervezésétől, támogatásától, abban való részvételtől, annak finanszírozásától.⁵¹⁵ A már létező nemzetközi jogi eszközök elemzésére ösztönöz annak érdekében, hogy feltárják azokat a területeket, amelyeket még „nem lefedettek”, így egy átfogó jogi keretrendszert lehet kiépíteni a terror elleni küzdelemben.

1996-ban a Közgyűlés egy újabb határozatot bocsátott ki, amelyben egy *ad hoc bizottság* felállításáról rendelkezik, azzal a feladattal, hogy egy nemzetközi egyezmény tervezetét dolgozzon ki a robbantásos, valamint a nukleáris terrorizmus visszaszorításáról annak érdekében, hogy kiegészítsék a

508 A Bizottság 15-19, a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsa által kinevezett szakértőkből áll (a tagállamok jelölése alapján), akik a robbanóanyagok terén nagy tapasztalattal rendelkeznek. In: 5-6. cikk

509 uo. 11-12. cikk

510 GUICHENEY, Gilbert: Time has come to implement concerned with detection of plastic explosives, ICAO Journal, Vol. 56, No. 5., June 1991, 6. o.

511 Eddig egy alkalommal, 2002-ben módosították az egyezmény műszaki mellékletét, egy anyagot töröltek a listáról.

512 International Convention for the Suppression of Terrorist Bombings, adopted by the General Assembly of the United Nations on 15 December 1997., Magyarországon a 2002. évi XXV. törvény hirdette ki. <http://untreaty.un.org/English/Terrorism.asp>

513 A/RES/49/60, 84th plenary meeting, 9 December 1994, Declaration on Measures to Eliminate International Terrorism, <http://www.un.org/documents/ga/res/49/a49r060.htm>

514 uo. Annex, (2)

515 Emellett részletezi azokat az intézkedéseket, amelyek megtételét szorgalmazza: az ezzel kapcsolatos információcserére, az „aut dedere, aut judicare” elvre, a létező nemzetközi egyezmények tiszteletben tartására, illetve az azokhoz történő csatlakozásra, a nemzetközi együttműködésre, a menedékjogot kérő ellenőrzésére (nem áll-e kapcsolatban terrorizmussal) szólít fel. Továbbá az ENSZ szerveit, szakosított intézményeit is felhívja a szükséges intézkedések megtételére. Annak a felülvizsgálatára is ösztönöz, hogy az államok részére milyen módon tudnak segítséget nyújtani küzdelmükben.(oktatás, konferenciák tartása) uo.

kapcsolódó, a területen már létező nemzetközi jogi eszközöket. Továbbá megerősítette a fent említett, 1984-es határozat tartalmát.⁵¹⁶

A robbantásos terrorizmusról szóló nemzetközi egyezményt az ENSZ Közgyűlésének 52. ülészakán, 1997. december 15-én fogadták el. Az egyezmény a terrorizmus ellenes nemzetközi szerződések klasszikus mintáját követi, felépítésében és szabályozási módszerében egyaránt. Szinte ugyanazok a cikkek jelennek meg, mint a már ismertetett tokiói, hágai, montreali egyezmények esetén meghatározott alapképletben. Az „aut dedere, aut judicare” elv, a kiadatás feltételei, a gyanúsítottat védő garanciális szabályok, az értesítési kötelezettségek, a jogsegély tekintetében a már jól ismert szabályok köszönnek vissza. Univerzális joghatóságot teremt az egyezményben meghatározott cselekmények elkövetőivel kapcsolatban.⁵¹⁷

Az egyezmény hatálya olyan személyekre terjed ki, akik „*jogellenesen és szándékosan robbanó vagy más halált okozó eszközt visznek be vagy helyeznek el közhasználatú helyen, állami vagy kormánylétesítményben, közforgalmú tömegközlekedési üzemben vagy közérdekű üzemben, illetve az azok elleni támadás során vagy azokban ilyen eszközt elsütnek vagy felrobbantanak*” azzal a szándékkal, hogy halált vagy súlyos testi sértést okozzanak, vagy az adott helyet, üzemet súlyosan megrongálják ezzel jelentős anyagi kárt okozva.⁵¹⁸ A „közforgalmú tömegközlekedési üzem” kitétel fogalma alá az egyezmény definíciója értelmében mindazon járművek beletartoznak, amelyek „nyilvánosan igénybe vehetőek”, illetve a „személy- vagy teherszállításban alkalmaznak”,⁵¹⁹ így a civil utas- és teherszállító repülőgépek ellen elkövetett cselekmények is a hatálya alá tartoznak. A cselekmény elkövetését megkísérlő személyt, a bűnsegédet, a másokat beszerző, utasító, vagy bármilyen más módon segítséget nyújtó személyeket is büntetni rendeli.⁵²⁰

Ugyanakkor *nem alkalmazható* abban az esetben, ha a cselekményt ugyanazon államon belül követték el - ekkor az eljárás *belügy*, az állam joghatóságába tartozik, nem rendelkezik nemzetközi jelleggel -, ha a gyanúsított és a sértett is ennek az államnak a polgára.⁵²¹ A szerződő felek vállalják, hogy a fenti cselekményeket belső jogi normáikban is bűncselekménynek minősítik, valamint súlyos büntetéssel sújtják.⁵²² Hangsúlyt fektet arra is, hogy ne legyen igazolható a fenti cselekmények elkövetése faji, filozófiai, politikai, ideológiai, etnikai, vallási elméletekkel.⁵²³

A *joghatóság szabályozásakor* két csoportot különít el: az egyik esetben az állam *köteles eljárni*, míg a másodikban csak joghatósága megállapításának *a lehetőségét teremti meg*. A *kötelező joghatósági* esetekhez tartozik, ha a cselekményt az állam területén követték el, ha a lajstromába bejegyzett, lobogója alatti hajó, repülőgép fedélzetén követték el, vagy az állampolgára volt az elkövető. A joghatóság megállapításának *lehetőségét* teremti meg, ha a cselekményt az állampolgára ellen, ha a külföldön található állami vagy kormánylétesítménye ellen követték el, vagy az állam területén lakóhellyel rendelkező hontalan személy volt az elkövető, vagy az államot meg akarták zsarolni a cselekménnyel,

516 A/RES/51/210, fifty-first session, 16 January, 1997, Measures to Eliminate International Terrorism, <http://www.un.org/law/terrorism/index.html>

517 WARD, Christopher Dr.: Universal jurisdiction and the prosecution of the war on terror: international and domestic law intersect., <http://www.alrc.gov.au/events/events/securitysymposium/Ward.pdf>., 7. o.

518 International Convention for the Suppression of Terrorist Bombings, 2. (1) cikk

519 uo. 1. (6) cikk

520 uo. 2. cikk (2), (3)

521 uo. 3. cikk

522 uo. 4. cikk

523 uo. 5. cikk

illetve ha olyan gép fedélzetén követik el, amelyet a kormány üzemeltet.⁵²⁴

A hágai egyezménynél első ízben megjelenő, majd valamennyi, azt követő, a nemzetközi repülés elleni jogellenes cselekmények leküzdésére irányuló egyezményben felbukkanó „*aut dedere, aut judicare*” elv itt is megtalálható. A kiadatásra szintén ugyanazon feltételek esetén kerülhet sor, mint ahogy az a korábbi egyezményekben tapasztalható volt.⁵²⁵ Egy új elemet is felfedezhetünk azonban ezzel kapcsolatban: lehetőséget biztosít arra, hogy ha az állam jogszabályai csak azzal a feltétellel engedélyezik az állampolgára kiadatását, hogy a majdan kiszabott büntetést ebben az államban töltse el, akkor megállapodás szerint visszaadják ennek az államnak a polgárát ebből a célból.⁵²⁶

Az államok, ha tudomásukra jut, hogy területükön olyan személy tartózkodik, aki a fenti cselekményt követte el, megteszik a szükséges lépéseket az *eset kivizsgálására*, és ha azt a körülmények indokolják, gondoskodnak arról, hogy az eljárás vagy a kiadatás céljából rendelkezésre álljon. A gyanúsítottakat itt is ugyanazon szigorú *garanciális szabályok* védik, mint a hágai, montreali egyezmények esetén.⁵²⁷ Az államok egymásnak a lehető legszélesebb körű jogsegélyt biztosítják.

Új szabályként jelennek meg a 13. cikkben foglaltak, melyek a *gyanúsított átszállítására* vonatkoznak. Ha a nyomozás, tanúvallomás tétele, azonosítás, bizonyítás során szükség van arra, hogy az egyik részes államból a másikba szállítsák a gyanúsítottat, ez csak akkor lehetséges, ha maga a gyanúsított ebbe beleegyezett, és mindkét állam érintett hatóságai ebben megállapodtak.⁵²⁸

A hasonló, fentiek során elemzett egyezmények tekintetében eddig szintén nem találtunk példát arra, hogy a *bűncselekmények megelőzésére* vonatkozóan konkrét rendelkezéseket alkottak volna. Az államok megtesznek minden szükséges intézkedést, hogy ezen bűncselekmények előkészítését területükön megakadályozzák, fellépnek a fenti cselekmények elkövetésére bátorító, felbujtó, azokat szervező, illetve anyagilag támogató személyekkel szemben. Információt cserélnek, együttműködnek, a robbanóanyagokra, egyéb káros anyagokra vonatkozó szabványokat fejlesztik, kutatás-fejlesztés terén konzultációkat folytatnak.⁵²⁹

Az egyezmény egy újabb lépést tett a terrorizmus, és ezen belül a repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények tekintetében kialakított nemzetközi jogi hálórendszer összeszövése, illetve továbbfejlesztése érdekében. Az egyezmény a már ismert, klasszikus, terrorellenes egyezmények által követett metódus alapján épül fel, azonban több, eddig nem alkalmazott elemet is felvonultat – különös tekintettel ezen cselekmények megelőzésére.

524 uo. 6. cikk (1), (2)

525 Ha a kiadatást kiadatási szerződés meglététől tette egy állam függővé, és ez nem létezik a két állam között, nem köteles kiadni az elkövetőt. uo. 9. cikk v.ö. hágai egyezmény 8. cikke

526 Ha felidézünk a Lockerbie ügy hosszadalmas huzavonáját, abban is volt egy olyan pont, amikor Líbia ragaszkodott ahhoz, hogy állampolgárai a büntetést hazájukban üljék le.

527 Jogában áll az állam képviselőjével kapcsolatba lépni, joga van látogatását fogadni, és információkhoz jutni a fenti jogairól. Ha egy állam az egyezmény alapján őrizetbe vesz valakit, köteles arról az ENSZ főtitkárán keresztül a részes államokat értesíteni. Ha az állam maga jár el, köteles ugyanazokat a szabályok szerint eljárni, mint bármely más súlyos bűncselekmény esetén. uo. 7. cikk v.ö.: tokiói egyezmény 9., 13. cikkei, hágai egyezmény 6., 9. cikkei, montreali egyezmény cikkei

528 uo. 13. cikk

529 uo. 15. cikk

4.3. Európai Egyezmény a Terrorizmus Visszaszorításáról (1977.)⁵³⁰

Az 1977-ben, az Európa Tanács keretén belül, a kormányok szakértői által létrehozott egyezményt 1977. január 27-én megnyitották aláírásra. Egy európai terrorellenes egyezmény szükségességének a gondolata már az 1970-es évek elején felmerült. 1973-ban az Európa Tanács „Konzultatív Közgyűlése” (Consultative Assembly) kibocsátotta 703. számú ajánlását a nemzetközi terrorizmusról, melyben elutasít minden terrorcselekményt, hangsúlyozza, hogy azt minden államban súlyos bűncselekménynek kell minősíteni, valamint a politikai bűncselekmények közös definíciójának a megalkotását sürgeti annak érdekében, hogy ne lehessen a cselekményeket politikai okokkal igazolni.

A fenti határozatot alapul véve a Miniszteri Bizottság 1974 januárjában egy újabb határozatot⁵³¹ bocsátott ki a nemzetközi terrorizmusról, melyben alapelveket fogalmaztak meg ajánlásként a terrorcselekmények elkövetőinek kiadatásával kapcsolatban. Nyomatékosították, hogy bizonyos cselekmények súlyossága azt követeli meg, hogy ne lehessen a kiadatás esetén a cselekmények politikai jellegére hivatkozni, ezzel megakasztva az elkövető felelősségre vonását. Megjelenik az „aut dedere, aut judicare” elvre való hivatkozás, az annak jegyében történő eljárásra való felszólítás.

1975 májusában, Franciaországban, a tagállamok igazságügy-minisztereinek a találkozóján felmerült a koordinált, határozott, speciálisan európai fellépés szükségessége. Nyomatékosították, hogy a terrorcselekmények magának az államnak, a demokratikus intézményrendszerének a létezését veszélyeztetik. Még ugyanebben a hónapban kezdeményezték egy szakértőkből álló bizottság felállítását a probléma tanulmányozására, júniusban a Miniszterek Bizottsága felhatalmazását adta ennek létrehozatalára. A bizottság 1975 októberében és 1976 januárjában tartott ülésein megalkotta a speciális, regionális, terrorizmus ellenes egyezményt.⁵³²

Az egyezmény célja a terrorellenes küzdelem elősegítése annak egy szegmensében: a kiadást kívánja hatékonyabbá tenni azzal, hogy a fennálló kiadatási szerződéseket kiegészíti, valamint módosítja – ezáltal az elkövetőket megakadályozza abban, hogy elkerüljék a felelősségre vonást.⁵³³ Az államok hivatkozhatnak a cselekmény politikai jellegére, amivel kapcsolatban a legtöbb kiadatási egyezmény úgy rendelkezik, hogy ebben az esetben az államok megtagadhatják a kiadatásra irányuló kérelmek teljesítését. Még tovább nehezíti a helyzetet, hogy nincs egy általánosan elfogadott definíciója a „politikai bűncselekménynek”, hanem azt minden állam a saját „szája íze” szerint értelmezheti.

Az egyezmény azt a metódust alkalmazza a fenti visszasságok megszüntetésére, hogy egyrészt kötelezően meghatározza azokat a cselekményeket, amelyek esetében soha nem lehet azok politikai jellegére hivatkozni (1. cikk)⁵³⁴, - másrészt azokat a cselekményeket, melyek tekintetében dönthet így a

530 European Convention on the Suppression of Terrorism, (1977. január 27.), 1978. augusztus 4-én lépett hatályba. Magyarországon az 1997. évi XCIII. törvény hirdette ki. <http://untreaty.un.org/English/Terrorism.asp>

531 Resolution (74) 3 on international terrorism In: Explanatory report, 2. <http://conventions.coe.int/Treaty/en/Reports/Html/090.htm>

532 uo. 3-9. pont

533 European Convention on the Suppression of Terrorism 3-4. cikke

534 a) a légi járművek jogellenes hatalomba kerítésének leküzdéséről Hágában, 1970. december 16-án aláírt Egyezmény hatálya alá tartozó bűncselekmény;

b) a polgári repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről Montreálban, 1971. szeptember 23-án aláírt Egyezmény hatálya alá tartozó bűncselekmény;

c) a nemzetközi védelem alatt álló személyek - beleértve a diplomáciai testületek tagjait - élete, testi épsége vagy

szerződő állam (2. cikk)⁵³⁵, melyek *lehetőségként* jelennek meg. Az így kialakított rendszer természetesen kompromisszum eredményeképpen jött létre, hiszen az 1. cikk megoldása mellett érvelők szerint csak abban az esetben lesz hatékony a kiadatásra irányuló kérése, ha lehetetlenné teszik a politikai jellegére való hivatkozást. A másik oldal, a 2. cikk megoldása mellett kardoskodók arra hivatkoztak, hogy egy ilyen merev rendszer elfogadtatása jelentős nehézségekbe ütközne, továbbá minden egyes esetet külön-külön kell elbírálni. A fenti cselekmények esetén a bűncselekményre utaló jegyeik sokkal erőteljesebbek, mint a politikai karakterük.

Az egyezmény 13. cikke azonban kifejezetten lehetővé teszi *fenntartások* tételét a fenti cselekmények meghatározása kapcsán. Bármely állam kinyilváníthatja, hogy „*fenntartja magának az 1. Cikkben említett bármely bűncselekmény vonatkozásában a kiadatás megtagadásának a jogát, amennyiben az illető bűncselekményt politikai bűncselekménynek, politikai bűncselekménnyel összefüggő bűncselekménynek, vagy politikai indítékú bűncselekménynek tekinti*” - azzal a feltétellel, „*hogy az illető állam vállalja, hogy a bűncselekmény jellegének megítélésekor megfelelően figyelembe veszi annak összes különösen súlyos jellemzőjét.*” A kitétel teljesen relativizálja az egyezmény egész értelmét, pontosan az eredeti célt tévesztve szem elől – a kivételek lehetőségének a megteremtése hitelteleníti a dokumentumot.

Nem éled fel a kiadási kötelezettség abban az esetben sem, ha az állam alapos okkal feltételezi, hogy „az 1. vagy 2. Cikkben említett bűncselekmények miatt a kiadási kérelmet azzal a céllal terjesztették elő, hogy egy személy ellen faja, vallása vagy nemzetisége, illetve politikai meggyőződése miatt büntetőeljárást folytassanak le, vagy büntetést szabjanak ki, vagy hogy e személy helyzete ezen okok bármelyike miatt súlyosabbá váljon.”

Az egyezmény 6. és 7. cikkében fellelhető az „*aut dedere, aut judicare*” *maxima* is, azonban a szerződés nem biztosít egy általános, szabad választási lehetőséget a kettő alternatíva közül. Csak abban az esetben járhat el az állam a fenti cselekmények esetén, ha visszautasította a kiadatásra irányuló kérelmet, amit viszont csak az egyezmény szabályai szerint tehet meg. Hozzá kell tennünk, hogy az egyezmény nem tekinthető kiadási szerződésnek, a kiadatás jogi alapjának továbbra is az államok között létező kiadási szerződések minősülnek.

A szerződő felek kölcsönös bűnügyi jogsegély nyújtásáról biztosítják egymást a 8. cikkben. Az Európa Tanács Büntetőjogi Kérdésekkel Foglalkozó Európai Bizottságát folyamatosan informálni kell a szerződés alkalmazásáról, emellett az egyezményből származó nehézségek békés rendezése is a feladatai közé ⁵³⁶tartozik. Az esetleges viták rendezésére azonban választottbírói eljárást ír elő.

szabadsága elleni támadással járó súlyos bűncselekmény;

d) emberrablással, túszejtéssel vagy súlyos, jogellenes fogva tartással járó bűncselekmény;

e) bomba, gránát, rakéta, automata tűzfegyver vagy levélbomba, illetve csomagba rejtett bomba használatával járó bűncselekmény, amennyiben ezek használata embereket veszélyeztet;

f) a fenti bűncselekmények elkövetésének kísérlete vagy az ilyen bűncselekményt elkövető, illetve az elkövetést megkísérlő személlyel való bűnrészesség uo. 1. cikk

535 - „az az erőszak alkalmazásával járó súlyos bűncselekmény, amely személyek élete, testi épsége vagy szabadsága ellen irányul.

- minden, az 1. Cikkben nem említett olyan súlyos bűncselekmény, amely dolog elleni erőszakkal valósul meg, feltéve, hogy a bűncselekmény sok embert veszélyeztetett.

a fenti bűncselekmények bármelyikének elkövetésére irányuló kísérlet vagy az ilyen bűncselekményt elkövető, illetve az elkövetést megkísérlő személlyel való bűnrészesség. uo. 2. cikk

536 uo. 9. cikk

4.4. Kételyek a Bonni Deklaráció⁵³⁷ körül⁵³⁸

4.4.1. Alkalmazható-e deklaráció jogszerűen?

Sok állam csatlódott az ICAO-ban a repülésbiztonság terén tett lépéseivel kapcsolatban amiatt, hogy nem tudtak fellépni azon államokkal szemben, amelyek menedéket nyújtottak az elkövetőknek. 1978-ban néhány állam⁵³⁹ elfogadta a Bonni Deklarációt, melynek célja éppen ezeknek a visszaállásoknak a megszüntetése. A deklaráció az alábbiakat rögzíti:

„A terrorizmus és a túszedéssel szembeni küzdelemben különösen elhivatott állam- és kormányfők kinyilvánítják, hogy a kormányaik közösen intenzívebbé teszik a nemzetközi terrorizmus elleni küzdelmet. Az olyan esetekben, amikor egy állam megtagadja a gépeltérítők kiadatását vagy velük szemben eljárás indítását, és/vagy nem szolgáltatják vissza a repülőgépet, az állam- és kormányfők elkötelezik magukat arra, hogy kormányaik azonnal intézkedjenek arról, hogy megszüntetnek minden, az érintett országba irányuló légi forgalmat. Ezzel egy időben a kormányaik kezdeményezik, hogy valamennyi, a fenti országból, vagy bármely olyan országból érkező járat fogadását megtagadják, amely ezen állam légitársasága által érintett. Az állam- és kormányfők más kormányokat is sürgetnek abban, hogy csatlakozzanak hozzájuk a nyilatkozat megtételében.”⁵⁴⁰

A bonni deklaráció a hágai egyezmény hiányosságait próbálja felszámolni. Meglehetősen súlyos, gazdasági szankciót helyez kilátásba a gépeltérítőknek menedéket nyújtó államoknak. Az ilyen országokba irányuló, illetve az ilyen országokból induló légi forgalom megszüntetését irányozta elő. Azokra az államokra is kiterjesztették ezt a szankciót, amelyek az állam légitársasága által érintettek.

A deklarációt első ízben 1981. július 21-én Afganisztánnal szemben alkalmazták. Majd ugyanezen év decemberében Dél-Afrikával szemben „vetették be” annak érdekében, hogy diplomáciai nyomást gyakoroljanak rá. A Seychelles-szigetek kezdeményezte az USA támogatásával az „eljárást”, miután Dél-Afrika nem akart eljárást indítani 45 fehér zsoldos katonája ellen, akik a Seychelles-szigetetről eltérítettek egy gépet. A diplomáciai nyomás hatásos volt, eljárást indítottak az elkövetők ellen.⁵⁴¹

A deklaráció alkalmazásával kapcsolatban számos kétely merült fel. Ezeknek a felvázolása előtt érdemes a fogalmakat közelebbről megvizsgálni, melyek szintén bizonytalanságot eredményeznek. Bár a deklaráció hivatalosan a „Deklaráció a nemzetközi terrorizmusról” címet viseli, valójában csak a gépeltérítésekről szól. A tartalmának szintén ellent mond az első mondatban kiemelt „terrorizmus és a túszedéssel szembeni küzdelemben különösen elhivatott” kitétel is, ugyanis a dokumentum ezután említést sem tesz se általában a terrorizmusról, sem pedig a túszedésről, az ellenük való küzdelemről, kizárólag a gépeltérítések kapcsán ír elő kötelezettséget. Ezen kívül nem a „terrorista gépeltérítőkről” rendelkezik, hanem egyszerűen „a gépeltérítőkről”, azaz a gépeltérítések valamennyi kategóriája a

537 A továbbiakban „deklaráció”

538 Declaration on International Terrorism, In: International Legal Materials, 1978. 17. 1285. o.

539 Kanada, Franciaország, NSZK, Olaszország, Japán, Egyesült Királyság és az Egyesült Államok kormányfői fogadták el a deklarációt. In: FITZGERALD3, 67. o.

540 uo. 67-68. o.

541 In: BUSUTTIL, James J.: The Bonn Declaration on International Terrorism: A Non-Binding International Agreement on Aircraft Hijacking, In: International & Comparative Law Quarterly, Vol. 31. 1982., 475. o.

hatálya alá tartozik. Azt sem határozza meg, hogy mit tekint gépeltérítésnek.⁵⁴² Arról is hallgat, hogy milyen jellegű gépeltérítések tekintetében alkalmazható: megkövetelt-e a nemzetközi jelleg ahhoz, hogy ennek minősíthessék az adott cselekményt, mint ahogy azt a hágai egyezmény a 3 (3) cikkében előírja.

Nem konkrétan a gépeltérítőkkel foglalkozik, hanem azokkal az államokkal, melyeknek a területén a gépeltérítők tartózkodnak. *A hágai és a tokiói egyezmények rendelkezését inkorporálja*, amikor az államokkal szembeni fellépés feltételeit rögzíti. A hágai egyezmény 7. cikke az „aut dedere, aut judicare” elvet mondja ki, amelyet azokkal a személyekkel szemben kell alkalmazni, akik gépeltérítést követtek el. A tokiói egyezmény 11. cikke pedig azt a kötelezettséget írja elő, hogy az eltérített gépet vissza kell adni jogos tulajdonosának.

A *szankció* megfogalmazása rendkívül *tág értelmezésnek* ad teret. Arra utasítja a szerződő feleket, hogy szüntessenek meg a jogsértő, illetve minden olyan államból érkezőt légi forgalmat, amelyek a jogsértő állam légitársasága révén érintettek. Ebből az következik, hogy a jogsértő államból érkező járatoknak ez alapján még arra se adnak engedélyt, hogy leszállás nélkül átrepüljenek a szerződő állam légtérén. Nem tesz különbséget a szankció alkalmazásával kapcsolatban a kereskedelmi és nem kereskedelmi célú légi járatok között, se az állami és civil gépek között. Valamennyi, a jogsértő államból érkező légi járműre vonatkozik a szankció, melyet rendkívül nehéz végrehajtani.⁵⁴³

A Bonni Deklarációt csak néhány állam írta alá, azonban több állam is tett azt támogató nyilatkozatot.⁵⁴⁴ Olyan államokkal szemben kell adott esetben alkalmazni a szankciókat, melyek nem részesei a deklarációnak. Érdekes jogi problémákat vet fel ez a tény, felmerül az, hogy *jogszerűen alkalmazhatóak-e a rendelkezései, szankciói*.

Több irányból is megközelíthetjük a fenti kérdést. Kiindulhatunk abból, hogy az 1944. évi *chicagói egyezmény pusztán alkalmazásával* állunk szemben. Az egyezmény ugyanis a 4. cikkében *megtiltja a polgári repüléssel való visszaélést*, azaz „a polgári repülést nem használhatják fel az egyezmény célkitűzéseivel ellentétes célra.” A gépeltérítőknek való menedék nyújtása, illetve az eltérített repülőgép vissza nem adása jogos tulajdonosának nem kétséges, hogy egyértelműen ellentétes az egyezmény céljaival.

A *chicagói egyezmény 9. (b) cikkét* is segítségül hívhatjuk a deklaráció alkalmazásának jogi megalapozottságát kutatva. Kimondja, hogy a szerződő államok *kivételes körülmények között vagy szükségállapot idején, illetőleg a közbiztonság érdekében* azonnali hatállyal ideiglenesen korlátozhatják vagy megtilthatják a repülést területük vagy annak bármely része felett. Ez a jog azonban minden megkülönböztetés nélkül alkalmazható, valamennyi állam tekintetében egyöntetűen „az egyenlő elbánás” elve alapján. A *89. cikk pedig háború, valamint szükséghelyzet idején* ad lehetőséget bármilyen intézkedés megtételére. De nem elképzelhető, hogy a gépeltérítésekkel kapcsolatos kötelezettségek megsértése valamennyi szerződő államban a szükséghelyzet kihirdetését vonná maga után. De az egyezmény vitarendezést szabályozó rendelkezései is kételyeket ébresztenek a deklaráció alkalmazhatósága tekintetében.⁵⁴⁵ A szabályok megsértése az államnak az ICAO-ban való szavazati jogai felfüggesztését vonja maga után.⁵⁴⁶

542 Célszerű lett volna utalni a hágai egyezmény 1. cikkére, hogy ezt a bizonytalanságot feloldják...

543 BUSUTTI 475-478. o.

544 Az Egyesült Államok is támogatta a deklarációt, emellett a Dél-Afrikai Köztársaság is ezen államok közé sorolható. In: uo. 478. o.

545 Chicagói egyezmény 84-88. cikk

546 Chicagói egyezmény 88. cikk

Egy másik kiindulási pontként vehetjük a *tokiói és a hágai egyezményben* foglaltakat. A tokiói egyezmény az államokat az eltérített légi jármű visszaszolgáltatására kötelezi, a hágai egyezmény pedig arra, hogy az elkövetőt vagy adja ki, vagy indítson vele szemben eljárást a hatáskörrel rendelkező hatóságainál. Azok az államok, melyek csatlakoztak az egyezményhez, és nem teljesítik a fenti kötelezettségeiket, megszegik az egyezmény rendelkezéseit, jogsértést követnek el. De az egyezményeknek nem részese valamennyi állam. Így ezek az államok, melyek nem részesei ezen nemzetközi szerződéseknek, semmiféle jogsértést nem követnek el. Ez alapján tehát olyan államokkal szemben kell alkalmazni a deklaráció alapján a meglehetősen súlyos szankciókat, akik még jogsértést sem követtek el.

De az általános értékelés alapján azt sem mondhatjuk a nemzetközi jog ezen fejlettségi szintjén, hogy azokat a cselekményeket, melyek a szankciók alkalmazását előidézik, a *nemzetközi szokásjog* tiltja.⁵⁴⁷

A dokumentum előírja, hogy „*bármely olyan országból érkező járat fogadását megtagadják, amely ezen állam légitársasága által érintett.*” Ezen szakasz alapján nem jogsértő államokkal szemben is alkalmazhatnak szankciókat. Olyan államokkal szemben, akiket más állam jogsértése miatt büntetnek. Abban az esetben lehetne harmadik államokkal szemben szankciókat alkalmazni, ha egy együttműködésre vonatkozó kötelezettséget írnának elő a tokiói és hágai egyezmények (feltételezve, hogy ezen harmadik államok részesei azoknak). Ilyen kötelezettségük azonban nem létezik.

Másrészt elképzelhető, hogy a deklarációt aláíró és ezen harmadik államok között kétoldalú légügyi egyezmények vannak hatályban. Ebben az esetben bizonyos légi szabadságok élvezetét biztosítani kell a megállapodások alapján a harmadik állam részére. A szankciók alkalmazásával azonban ettől jogszerűtlenül megfosztatnak a szankciók alapján. Az is előfordulhat, hogy ezen harmadik államok nem képesek önálló légitársaság fenntartására, és a jogsértő állam járatai biztosítják az egyedüli kapcsolatot számukra a világ többi részével. A szankciók érvényesítésével súlyos (gazdasági) csapást mérhetnek a vétlen államra.⁵⁴⁸

De ha a Bonni deklaráció alkalmazásának lehetőségét az aláíró államokkal szemben tekintjük át, számos bizonytalanságra bukkanunk. Mi a jogkövetkezménye annak, ha egy állam nem hajlandó a szankció alkalmazására? Egyáltalán: hogyan, milyen eljárás lefolytatásával alkalmazható a „légi blokádnak”? Szavaznia kell a megindításáról a szerződő feleknek? Meddig kell alkalmazni a szankciókat?⁵⁴⁹

4.4.2. Kötelező dokumentum vagy politikai, erkölcsi szándéknyilatkozat?

Több momentumot is alapul kell venni annak a vizsgálatokor, hogy jogilag kötelező dokumentum született-e meg a bonni deklarációban.⁵⁵⁰ Számításba kell venni a jogalkotó szándékát, a deklarációban alkalmazott kifejezések precizitását, határozottságát, a nyelvezetét, a dokumentum utóéletét, valamint az

547 SCWENK, M.: The Bonn Declaration on Hijacking In: *Annals Air & Space Law*, 1979/4., 312-313. o.

548 BUSUTTIL 481-482. o.

549 uo. 483. o.

550 uo. 484-487. o.

azt megerősítő személyek kilétét, jelentőségét.⁵⁵¹

Az első kérdés: a jogalkotók jogilag kötelező dokumentumot kívántak-e megalkotni. Ezt visszatekintve rendkívül nehéz megállapítani, és leginkább a megalkotásakor keletkezett dokumentumokat, a travaux préparatoires-t, valamint az *aláírók különféle nyilatkozatait* vehetjük alapul. Az NSZK képviselője annak a meggyőződésének adott hangot, hogy a bonni deklaráció nemcsak az aláírókra bír jogi kötelező erővel, hanem az azt alá nem írók tekintetében is végrehajtható. Carter elnök pedig arra utalt, hogy mind egyénileg, mind kollektíve érvényesítik a nyilatkozatot.⁵⁵²

Másodszor a *rendelkezések precizitását, határozottságát* kell alapul venni. Meglehetősen pontatlanul meghatározott kötelezettségeket sorol fel, a kifejezései, fogalmai is pontatlanok.⁵⁵³ Nem határozza meg, hogy milyen eljárás keretében vethetők ki a szankciók, hogy mennyi ideig kell őket alkalmazni. De azt sem, hogy ki minősül gépeltérítőnek. Ezzel szemben a céljait rendkívül pontosan, határozottan állapítja meg: a cél a jogsértő államok elszigetelésével a gépeltérítések számának visszaszorításával.

Harmadszor azt kell megvizsgálni, milyen *utóélete volt a dokumentumnak*, megjelent-e nemzetközi szerződés gyűjteményekben, az ENSZ Titkárságánál beiktatták-e. Mindeddig nem történt meg a deklaráció beiktatása. Bár azt is hangsúlyozni kell, hogy ez a kitétel sem ügydöntő.⁵⁵⁴

A *deklaráció nyelvezete* is utal arra, hogy kötelező erejű dokumentumot kívántak-e megalkotni. A „preambulumban megjelenő „kinyilvánítják”, intenzívebbé teszik” kifejezések „soft” jellegűek. Ezzel szemben az „azonnal intézkednek” kitétel határozottságra utal. A „kezdeményezik”, „sürgetik” kifejezések ismét gyengítik a dokumentum „erejét”, nem megszokottak egy kötelező erejű nemzetközi szerződésben. Végezetül azt kell górcső alá venni, hogy kik voltak az aláírók. Valamennyi állam tekintetében magas rangú állami tisztviselők írták alá a deklarációt,⁵⁵⁵ ez a kötelező erőre is utalhat, de az is elképzelhető, hogy csak politikai nyilatkozatot kívántak tenni.

A fentieket összevetve a mérleg serpenyője egyértelműen a deklaráció kötelező erejének el nem ismerése felé billen, azaz *nem állapíthat meg jogilag kötelező erejű kötelezettségeket az aláíró államokra nézve*.

Jelentősége ennek ellenére vitathatatlan. Egyértelművé teszi az aláíró államok attitűdjét azokkal szemben, akik menedéket nyújtanak a gépeltérítések elkövetőinek. Másrészt egyértelmű iránymutatást ad a csatlakozó államok vezető tisztségviselői számára a jövőbeli feladatok tekintetében: egy olyan nemzetközi egyezmény kidolgozására, ami a tokiói, hágai és montreali egyezmények végrehajtását segíti elő, vagy legalább belső jogi lépések megtételére ösztönöz ennek érdekében.

551 SCHACHTER, Oscar: The Twilight Existence of International Non-Binding Agreements In: American Journal of International Law, 1977., Vol. 71. 296-299. o.

552 BUSUTTIL 484. o.

553 Bár Schachter óva int attól, hogy ezt az elem sokat „nyomjon a latban”, hiszen tömérdek nemzetközi egyezményt illetnek ezzel a kritikával, holott jogi kötelező erővel bírnak. In: SCHACHTER 298. o.

554 Az ENSZ Titkárságánál a nemzetközi szerződések beiktatása nem kötelező. Elmaradásának az a következménye, hogy nem lehet rá hivatkozni az ENSZ egyetlen szerve előtt sem.

555 Kanada, Japán, Olaszország és az Egyesült Királyság esetében a miniszterelnök erősítette meg a deklarációt, továbbá Franciaország és az Egyesült Államok elnöke és az NSZK kancellárja írta alá. In: BUSUTTIL 486. o.

5. Bilaterális megállapodások

Az államok között létrejött kétoldalú nemzetközi szerződések szintén tartalmazhatnak a repülés biztonságára vonatkozó előírásokat, bár azok meglehetősen általános jellegűek. Általában a jogellenes cselekmények megakadályozása érdekében történő segítségnyújtásra, a nemzetközi egyezmények tiszteletben tartására szólítanak fel a „repülésvédelem”, a „repülésbiztonság” cím alatt megjelölt cikkelyek. A továbbiakban a Magyarország által kötött bilaterális megállapodások közül⁵⁵⁶ a *Kanadával*⁵⁵⁷ és a *Szlovákiával*⁵⁵⁸ kötött szerződéseket veszem alapul példaként az idevágó rendelkezések ismertetése során.⁵⁵⁹

A *Kanadával kötött megállapodás* 9. cikke felsorolja a mindkét fél által elfogadott, a repülés biztonságáról szóló *sokoldalú nemzetközi szerződéseket*, és megerősíti, hogy a felek az azokban foglaltak szerint járnak el. Majd kimondják, hogy „a Felek, felkérés esetén, *minden szükséges segítséget megadnak* egymásnak a polgári légi járművek jogellenes hatalomba kerítésére irányuló cselekmények és más, a légi járművek, azok utasai és személyzete, a repülőterek és a léginavigációs berendezések biztonsága elleni jogellenes cselekmények, valamint bármely más, a polgári légi közlekedés biztonsága ellen irányuló fenyegetés megakadályozása érdekében.” Az ICAO által a *chicagói egyezmény függelékeiben* meghatározott biztonsági rendelkezések megtartására kötelezi az államokat, melyek gondoskodnak arról, hogy a „területükön nyilvántartott légi járművek”, repülőterek üzemeltetői, „illetve azok a légi jármű-üzemeltetők, akiknek fő üzleti telephelye vagy állandó lakóhelye területükön van” ezek alapján járjanak el. A felek biztosítják a légi jármű, az utasok, a poggyász és a teheráru alapos átvizsgálását saját területükön. Érdekes, óvatos megfogalmazású a rendelkezés, miszerint „mindegyik Szerződő Fél *jóindulattal bírálja el* a másik Szerződő Félnek egy konkrét fenyegetés leküzdését célzó különleges biztonsági intézkedések megtételére vonatkozó kérelmeit.”

A polgári légi járművek eltérítése vagy annak veszélye, illetve „a légi jármű, az utasok és személyzet, a repülőterek vagy a léginavigációs berendezések biztonsága elleni jogellenes cselekmények esetén” a felek segítséget nyújtanak egymásnak a kommunikáció elősegítésével és megfelelő intézkedések megtételével.”

Biztosítja a szerződés a lehetőséget, hogy a felek megvizsgálják a másik szerződő fél területén a biztonsági intézkedések végrehajtását „legalább 60 napos értesítéssel”. Az eljárásokról a légügyi hatóságok állapodnak meg.⁵⁶⁰

A *Szlovákiával kötött bilaterális megállapodás* rögzíti, ha bebizonyosodik, hogy az egyik fél nem a cikk rendelkezéseinek megfelelően járt el, a másik fél légügyi hatósága azonnali konzultációt kérhet az

556 A Magyarország által kötött, a légi közlekedés védelmére vonatkozó rendelkezéseket is tartalmazó bilaterális megállapodások listáját l. a VII. számú mellékletben.

557 182/2000. (XI. 8.) Korm. rendelet a Magyar Köztársaság Kormánya és Kanada Kormánya között Budapesten, 1998. december 7-én aláírt légi közlekedési megállapodás kihirdetéséről

558 39/2000. (III. 24.) Korm. rendelet a magyar-szlovák légi közlekedési, Pozsonyban, 1999. szeptember 6-án aláírt Megállapodás kihirdetéséről

559 A hazánk által kötött, polgári légi közlekedésre vonatkozó egyéb bilaterális légügyi megállapodások közül az alábbiak tartalmazzák a repülés biztonságára vonatkozó rendelkezéseket. l. X. mellékletben

560 182/2000. (XI. 8.) Korm. rendelet a Magyar Köztársaság Kormánya és Kanada Kormánya között Budapesten, 1998. december 7-én aláírt légi közlekedési megállapodás kihirdetéséről, 9. cikk

érintett Szerződő Fél légügyi hatóságától. „Amennyiben a kérelemtől számított tizenöt napon belül nem sikerül kielégítő megegyezésre jutni, ez alapot szolgáltat a másik Szerződő Fél légiközlekedési vállalata üzemeltetési engedélye vagy műszaki engedélyei felfüggesztésére, visszavonására, korlátozására, illetve különleges feltételek meghatározására. Szükséghelyzetben ez a Szerződő Fél a tizenöt nap letelte előtt is tehet átmeneti intézkedéseket.” A továbbiakban a Kanadával kötött megállapodás rendelkezései jelennek meg.⁵⁶¹

Látható, a bilaterális megállapodásokba épített, repülés biztonságot szabályozó rendelkezések pusztán keretjellegűek, szinte ugyanazzal a tartalommal. Elsősorban a generális sokoldalú megállapodások, valamint a releváns nemzetközi szervezetek (elsősorban az ICAO) által előírt normák határozzák meg a felek által követendő szabályokat.

561 39/2000. (III. 24.) Korm. rendelet a magyar-szlovák légiközlekedési, Pozsonyban, 1999. szeptember 6-án aláírt Megállapodás kihirdetéséről, 12-13. cikk

6. A nemzetközi jog általános szabályai

Jóllehet a nemzetközi légi jogban a szerződéses szabályok vannak túlsúlyban, nem tekinthetünk el annak a vizsgálatától, hogy a nemzetközi jog általános szabályai alkalmazandók-e a téma szempontjából. Témánk specialitása miatt a nemzetközi szokásjogi szabályokkal és a nemzetközi *ius cogens* normákkal kívánok foglalkozni. A nemzetközi jog általános jogelveinek vizsgálata ezen a különleges területen irreleváns.

6.1. Léteznek-e nemzetközi szokásjogi szabályok a repülés területén?

A nemzetközi szokásjog⁵⁶² „a természetéből adódóan egy informális normaalkotási folyamat eredménye.”⁵⁶³ Számos olyan jellegzetességgel bír, ami rendkívül nehezé teszi a pontos meghatározását. Súlyos, ellentmondásos jogdogmatikai problémákat érint, jelentős politikai felhangokkal társul, relatíve kevés hiteles definíció született. Bár több esetben is érintették már a szokásjog születésének folyamatát a nemzetközi bírói fórumok az ítéleteikben, azonban ezek mindig csak az adott esethez kapcsolódóan merültek fel, soha nem szisztematikusan, így sok kérdés megválaszolatlan maradt. További nehézséget jelent, hogy az államok nemzetközi gyakorlata nehezen „kifürkészhető”, emellett a létrejöttének folyamata is felgyorsult a kommunikáció sebességének a növekedésével.⁵⁶⁴

Létrejöttének egy materiális és egy pszichológiai feltétele van, melyek időben elválhatnak egymástól. Az első feltétel egy kialakult gyakorlat folyamatos, következetes követése az államok részéről. A második az *opinio juris*, azaz az államok abbéli meggyőződése, hogy helyes, amit cselekednek, ez felel meg a jogi kötelezettségeiknek. Arra, hogy mennyi időnek kell eltelnie addig, amíg egy nemzetközi szokásjogi szabály kialakul, nem létezik egy általánosan elfogadott képlet. Az a tény, hogy rövid idő telt el, nem gátolja meg a szokásjogi szabály kialakulását, de az államok gyakorlatának egyöntetűnek, egységesnek kell lennie. Ennek különös jelentősége van témánk szempontjából, hiszen egy olyan fiatal jogterület életében, mint a nemzetközi légi jog, nem teltek el évszázadok, csupán évtizedek gyakorlata ad választ a kérdésre.

Az is egyértelmű, hogy a nemzetközi légi közlekedés biztonságát *elsősorban nemzetközi szerződések* szabályozzák. Az sem utal teljes bizonyossággal a szokásjogi normák jelenlétére, ha ugyanazon szabályok számos multilaterális egyezményben, következetesen, ismétlődő jelleggel felbukkannak. A Nemzetközi Bíróság a Nicaragua ügyben rámutatott arra, hogy ugyanazon szabály lehet szerződéses és szokásjogi jellegű is lehet egy időben. Azt is hangsúlyozta, hogy attól, hogy egy szokásjogi szabályt nemzetközi szerződésbe foglalnak, nem veszíti el „szokásjogi mivoltát”. Annak áttekintése, elemzése, hogy beszélhetünk-e nemzetközi szokásjogi szabályokról a területen, nem könnyű feladat. Azonban a jogterület néhány szegmense tekintetében az államok következetes gyakorlatából, az általuk tett nyilatkozatokból, a nemzetközi szervezetek határozataiból a szabályok ilyen jellegű

562 Nagy Károly megfogalmazása szerint az államok közötti „hallgatóságos akaratmegegyezés” NAGY, Károly: *Nemzetközi jog*, Püski Kiadó, Budapest, 1999., 39. o.

563 ILA 2000. évi londoni határozata (International Law Association London Conference (2000), Committee on Formation of Customary (General) International Law, In: www.ila-hq.org/pdf/CustomaryLaw.pdf

564 uo.

minőségére következtethetünk.

- Az 1944. évi *chicagói egyezmény bizonyos szabályai* a fentieket figyelembe véve szokásjogi szabályoknak minősíthetők. Az 1. cikkelye értelmében „minden állam teljes és kizárólagos szuverenitással rendelkezik a területe feletti légtérben.” A megfogalmazás lényegében megegyezik az 1919-es párizsi és az 1928-as havannai egyezmény 1. cikkével. Már a chicagói egyezmény tervezetének elkészítésekor, amikor a lengyel diplomata alternatív megfogalmazást javasolt, annak a fényében vonta mégis vissza elképzelését, hogy a nemzeti jogalkotások jelentős részében a párizsi egyezmény által alkalmazott kifejezések találhatók meg.⁵⁶⁵
- A chicagói egyezménybe *3bis cikként* beépített szabályt 1984. május 10-én a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Közgyűlése egyhangú határozattal fogadta el a KAL 007-es ügy hozományaként⁵⁶⁶, melynek értelmében *polgári légi jármű ellen tilos erőszakot* alkalmazni.⁵⁶⁷
- Az 1963. évi *tokiói egyezmény* 6. cikke a *légi jármű parancsnokának* biztosít joghatóságot a légi jármű felett. A szabály szintén a szokásjogi normák kategóriájába tartozik. Ez a szabály azonban nem minden előzmény nélkül jött létre, ennek az analógiáját találjuk meg a tengerjogban is, a hajó parancsnoka jogköre tekintetében, amit szokásjogi szabályként kodifikáltak a tengerjogi egyezményben.
- Emellett azt is hozzá kell tennünk, hogy a fent részletezett nemzetközi egyezmények szerződéses szabályainak a *jövőben szintén esélye van* a szokásjoggá válásra az univerzalitásuk folytán.

6.2. *Ius cogens a nemzetközi légi közlekedés védelmében*

A nemzetközi *ius cogens* normáknak a repülés biztonságával való kapcsolata több szinten is megalapozott. Az *élethez való joggal* való érintkezését a KAL 007 ügy vonatkozásában érintettem.

A *kínzás tilalmának* is lehet relevanciája a repülés biztonságával kapcsolatban. Ugyanis nemcsak a fizikai, de a súlyos lelki behatás is minősülhet kínzásnak. Esetünkben a repülőgép eltérítések során alakulhat ki olyan helyzet, ami a gép fedélzetén túszként fogva tartott utasok súlyos lelki megrázkódtatáshoz, szenvedéseikhez vezet – különös tekintettel a több napig elhúzódó túsdrámákra. (A mogadishui túsdráma 17 napig tartott!)

McWhinney - a *légi közlekedés szabadságában* is egy *ius cogens* elvet vél felfedezni, a terrorcselekmények véleménye szerint pedig ezt az imperatív normát sértik.

565 LITTLE, Virginia, C.: Commentary on the Development of the Individual Articles of the Convention on International Civil Aviation, issued by the Provisional International Civil Aviation Organization as document 2996, IC/8, March, 25, 1947., In: http://www.icao.int/cgi/goto_m.pl?icaonet/arch/chicago/conf_proceed.html

566 Protocol Relating to an Amendment to the Convention in International Civil Aviation (Article 3.bis), Montreal, 10 May 1984.

567 Ez volt az első alkalom, hogy ICAO által kidolgozott szövegben a „must” kifejezés szerepel. A szabály részletes elemzésétől, valamint annak a felvázolásától, hogy milyen érvek igazolják szokásjoggá válását, most eltekintek, azt korábban a KAL 007-es ügy ismertetése során már megtettem. l. 4.1.10. pontban

7. A nemzetközi szervezetek válasza

7.1. A Biztonsági Tanács

7.1.1. Az ENSZ Biztonsági Tanácsa tevékenységének csoportosítása a nemzetközi repülés jogellenes cselekmények elleni védelme során

A Biztonsági Tanács elsődleges feladata a nemzetközi béke és biztonság fenntartása, amelyet az ENSZ Alapokmánya 24. cikke így önt szavakba: „Az ENSZ azonnali és hatékony válasza érdekében a tagok a nemzetközi béke és biztonság fenntartása érdekében az elsődleges felelősséget a Biztonsági Tanácsra ruházzák, továbbá megegyeznek abban, hogy az ebből fakadó kötelezettségeinek teljesítésekor a nevükben kár el.”⁵⁶⁸ Mivel a repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények a terrorizmussal való kapcsolatuk miatt súlyos veszélyt jelentenek a nemzetközi békére és biztonságra, így az ENSZ e fő szerve is kiemelkedő szerephez jut.

Az ENSZ a terrorizmus elleni küzdelem fő bástyája a kezdetektől. A keretében tartott csúcstalálkozók, az általa kibocsátott határozatok folyamatosan megerősítik ebben a szerepében. A Biztonsági Tanács az 1990-es évektől kezdődően játszik kiemelkedően aktív szerepet a terrorizmus elleni küzdelemben – az ebben számára segítséget nyújtó intézményi háttérét is kiépítette azóta.⁵⁶⁹

2006 szeptemberében az ENSZ elfogadta „Globális terrorizmus elleni stratégiáját”. Ebben többek között felszólítja az államokat valamennyi, vonatkozó Biztonsági Tanácsi határozat tiszteletben tartására, és a Biztonsági Tanács segédszerveivel való együttműködésre, „figyelemmel arra, hogy több állam is támogatást igényel a határozatok alkalmazásához.”⁵⁷⁰

2005-ben, szintén a világszervezet keretében tartott csúcstalálkozó arra ösztönözte a Biztonsági Tanácsot, hogy a terror elleni küzdelemben erősítse meg az ellenőrzési és kikényszerítési, végrehajtási

568 ENSZ Alapokmánya, (San Francisco, június 26.) 21. cikk, <http://www.un.org/aboutun/charter/>

569 A Biztonsági Tanács az első, a munkáját támogató szervet, az *1267 Bizottságot* (*1267 Committee*) 1999-ben hozta létre, melynek valamennyi BT tag a tagjai közé tartozott. Feladata a tálib rezsim ellen hozott szankciók betartásának az ellenőrzése volt. A főtitkár a BT kérése alapján a Bizottság támogatására kijelölt egy terrorizmus ellenes szakértőkből álló csoportot. (Analytical Support and Sanctions Team).

2001-et követően számos, hasonló szerv jött létre. 2001. szeptember 11. után a BT felállította a *Terrorellenes Bizottságot*. (*Counter Terrorism Committee S/RES/1373.*). Ennek a szervnek kötelesek a tagállamok jelentést tenni a határozat által előírt intézkedések teljesítéséről. 2004-ben egy újabb határozattal a fenti szerv munkájának elősegítésére egy végrehajtó igazgatóságot (*Terrorism Committee Executive Directorate (CTED)S/RES/1535*) hívtak életre az 1373-as határozat alkalmazásának ellenőrzésére és a tagállamoknak technikai segítség nyújtására.

Még ugyanebben az évben egy újabb taggal bővült a csoport: az *1540-es Bizottsággal* (*1540 Committee, S/RES/1540*), melynek a feladata az 1540-es határozatban foglaltak teljesítésének az ellenőrzése lett, mely azt a kötelezettséget írja elő az államoknak, hogy akadályozzák meg a nem állami csoportok tömegpusztító fegyverekhez jutását.

Szintén a 2004-es esztendőben született az *1566 Munkacsoport* (*1566 Working Group, S/RES/1566*), melynek a feladata a terrorcsoportok elleni gyakorlati intézkedések tétele, valamint a terrorizmus áldozatainak egy kompenzációs alap létrehozásának a lehetősége vizsgálata. In: <http://www.un.org/terrorism/securitycouncil.html>

570 United Nations Global Counter-Terrorism Strategy, 8 September 2006., <http://www.un.org/terrorism/strategy-counter-terrorism.html>

funkcióját, a segédszervei jogkörére tekintettel.⁵⁷¹ Ennek a hatására a Biztonsági Tanács kibocsátotta *1624. számú határozatát*, melyben „a leghatározottabb módon elutasítja valamennyi terrorcselekményt a motivációjuktól, elkövetőiktől függetlenül, mint a nemzetközi béke és biztonság legsúlyosabb veszélyeztetőit, továbbá ismételten megerősíti a Biztonsági Tanácsnak az ENSZ Alapokmánya alapján a nemzetközi béke és biztonság fenntartásában való elsődleges felelősségét.”⁵⁷²

A Biztonsági Tanács tevékenysége a légi terrorizmussal kapcsolatos területen *több fő irányvonal*, köré szervezhető:

- Az egyik csoportba azon tevékenysége, határozatai sorolhatóak, melyek vagy *általában elítélik a terrorizmust*, azzal kapcsolatosan általános megállapításokat tesznek,
- a repülés biztonságát közvetlenül érintő, arra *közvetlen hatással bíró* határozatok,
- olyan határozatok, melyeket *a repüléssel kapcsolatos konkrét esetek kapcsán* bocsátott ki a Biztonsági Tanács, végezetül
- kizárólag a repülés biztonságával foglalkozó határozatok áttekintése szükséges.⁵⁷³

7.1.1.1. „A terrorizmus jelenti az egyik legsúlyosabb veszélyt a nemzetközi békére és biztonságra” - A terrorizmust „általánosságban” elítélő határozatok

A Biztonsági Tanács csak az 1990-es évek végét követően bocsátott ki több, a terrorizmust általánosan elítélő határozatot, az ilyen jellegű határozatok száma azonban „megszaporodik” 2001. szeptember 11-ét követően. Számos közös elemet tartalmaznak, ezeknek a lényegi pontjait kívánom összefoglalni. Az áttekintés alapjául elsősorban a *2003-ban született 1456. számú határozatot*⁵⁷⁴ tekintem, melyet egy terrorizmussal foglalkozó nemzetközi egyezmény „helyettesítőjének, pótlójának” is tekinthetünk.

- A címben szereplő megállapítás kivétel nélkül valamennyi, ezen témával foglalkozó határozat nyitányát jelenti – és egyben magyarázatul szolgál arra is, hogy a repülés biztonságának védelmezése kapcsán miért kell az ilyen jellegű határozatokat áttekinteni. A határozatokban gyakran megjelenik az ENSZ, ezen belül a *Biztonsági Tanács kiemelkedő szerepére* való utalás az ellene folytatott küzdelem során.⁵⁷⁵
- „A Biztonsági Tanács arra ösztönzi az államokat, hogy a civilizációk közötti megértést, kommunikációt erősítsék, megelőzzék a vallások, kultúrák megkülönböztetést, és a megoldatlan

571 2005 World Summit Outcome, <http://www.un.org/terrorism/strategy-world-summit-outcome.html>

572 S/RES/1624 (2005), 14 September 2005

573 A terrorizmussal kapcsolatos, a téma szempontjából fontos Biztonsági Tanácsi határozatok listáját I. a VIII. számú mellékletben

574 S/RES/1456 (2003), 20 January 2003

575 „Mivel a terroristák és támogatóik az intoleranciát és instabilitást aknázzák ki bűncselekményeik igazolásául, a Biztonsági Tanács elszántan szembeszáll azzal, hogy hozzájárul a viták békés megoldásához, valamint a kölcsönös tolerancia és tisztelet megteremtésén munkálkodik....” (S/RES/1456 2003), „..... a Biztonsági Tanácsnak továbbra is fontos szerepet kell játszania a terrorizmus elleni globális harcban...” (S/RES/1535 2004), „..... megerősítve a Biztonsági Tanács elsődleges szerepét a nemzetközi béke és biztonság fenntartásában az ENSZ Alapokmánya alapján...” (S/RES/1624 2005)

regionális konfliktusokat, számos globális kérdést – beleértve a fejlődési kérdéseket – jelöljenek meg."

- „*Valamennyi terrorcselekményt elítélnék függetlenül* motivációjuktól, valamint attól, hogy ki és mikor követte el – különös tekintettel az olyan cselekményekre, melyek megkülönböztetés nélkül civil személyeket vesznek célba vagy sebesítenek meg.”⁵⁷⁶
- Több határozatban utalnak arra, hogy a „..... terrorcselekmények súlyos, egyre növekvő *veszélyt jelentenek az emberi jogok élvezetére, veszélyeztetik valamennyi állam társadalmi és gazdasági fejlődését, aláássák a globális stabilitást és prosperitást....*”⁵⁷⁷ A megfogalmazásba beleérthetjük a nemzetközi repülésre való utalást is, hiszen egyrészt ennek a fejlődése, egyáltalában léte – mint az infrastruktúra egyik eleme – alapvető jelentőségű az államok gazdasági fejlődése tekintetében. Másrészt egy, a repülés elleni, súlyos, jogellenes terrorcselekmény megingathatja a világ gazdaságot, rendkívül súlyos gazdasági károkat indukálva.⁵⁷⁸
- A terrorizmussal csak az „ENSZ Alapokmánya elvei alapján, az államok valamennyi *nemzetközi jogi kötelezettségét tiszteletben tartva* lehet szembeszállni, továbbá ezen belül kizárólag olyan intézkedéseket lehet hozni, melyek összhangban vannak a nemzetközi joggal, különös tekintettel a nemzetközi emberi jogokra, a humanitárius és a menekültjogokra.”
- Figyelmeztetnek, hogy az egyre inkább növekvő globalizációnak köszönhetően a terroristák számára sokkal *egyszerűbbé vált a bonyolult technológia, a kommunikációs eszközök, valamint az erőforrások kiaknázása.*
- Szintén visszatérő elemként található meg a felszólítás, miszerint az államoknak *be kell fagyasztani* a terrorcselekmények *elkövetőinek a pénzügyi forrásait*, valamint megtiltani az állampolgáraiknak, a területükön működő szervezeteknek, hogy gazdasági, pénzügyi forrásokat tegyenek az ilyen személyek számára hozzáférhetővé.
- Az államok kötelezettségévé teszi *azonnali, sürgős intézkedések megtételét* a terrorizmus visszaszorítására, ennek keretében utal a *határozatainak betartására*. Emellett sürgeti az államokat a már létező, terrorizmus ellenes nemzetközi *egyezményekhez való csatlakozásra*.
- Valamennyi határozat konstans, koherens része a *szoros nemzetközi együttműködésre* való felhívás, annak a jelentőségének a kiemelése. Az együttműködés egyik oldala az államok egymás közötti, a másik pedig a Biztonsági Tanács segédszerveivel való kooperációja. Továbbá külön hangsúlyt fektetnek annak a hangsúlyozására, hogy az államok nyújtsanak egymásnak segítséget a terrorcselekmények kivizsgálásában, az elkövetőkkel szembeni eljárásban, valamint a megbüntetésükben.
- A nemzetközi szervezeteket – beleértve a regionális, szubregionális szervezetek - az egymás közötti együttműködésére is felszólítja annak érdekében, hogy hatékonyabban tudják felvenni a harcot a terror ellen, információcserére is ösztönöznek.

576 pl.: S/RES/1624 (2005), S/RES/1535 (2004), S/RES/1566 (2004), S/RES/1456 (2003), S/RES/1269 (1999), S/RES/1363 (2001), S/RES/1377 (2001)

577 S/RES/1566 (2004), „..... világszerte veszélyezteti az egyének jólétét...”S/RES/1269 (1999), S/RES/1624 (2005)

578 v.ö.: a 2001. szeptember 11-i események rendkívül súlyos gazdasági hatásaival

7.1.1.2. A repülés biztonságának megszgyén...

Több olyan határozatot is hozott a Biztonsági Tanács, amely ugyan nem konkrétan a repülés területét célozza meg, de azzal nagyon szoros kapcsolatban áll - adott esetben éppen egy repülés biztonsága elleni cselekmény váltotta ki a határozat megszületését. A fenti okok miatt elkerülhetetlen rövid áttekintésük. Három területen jöttek létre az ebbe a csoportba sorolható határozatok: *a túszedéssel, a robbanószerke megjelölésével, valamint az Al-Kaidával szembeni intézkedésekkel összefüggésben.*

A túszedéssel kapcsolatban az 1989-ben hozott, 638. számú határozatot kívánom kiemelni.⁵⁷⁹ Mint ahogy arra korábban, a „Túszegyezmény” tárgyalásakor utaltam, a repülőgép eltérítések legtöbbször automatikusan együtt járnak túszhelyzet kialakulásával. A fent említett egyezményben hangsúlyozzák, hogy a túszedés „szétzúzza” az államok közötti baráti kapcsolatokat és együttműködést. Határozottan elutasít minden ilyen jellegű cselekményt, és arra szólítja fel az államokat, hogy bocsássák szabadon a túszokat, csatlakozzanak a „Túszegyezményhez”.

A robbanószerke megjelölésével kapcsolatos 635. számú határozat (1989.) még az előző esetről is szorosabb szálakkal kötődik a repüléshez,⁵⁸⁰ megszületéséhez a végső okot a PanAm légitársaság gépének felrobbantása szolgáltatta. Maga a határozat is több pontban utal a nemzetközi repülés biztonságának szem előtt tartására, valamint az ICAO tevékenységére. Felhívja a figyelmet a plasztik robbanószerke alkalmazásának csekély kockázatára a nehézkes azonosításuk miatt, valamint az ICAO-nak ezzel kapcsolatban hozott határozatára. Emellett üdvözli az ICAO-nak a repülés biztonsága terén elért eredményeit, erőfeszítéseit, és sürgeti a szervezetet tevékenységének intenzívebbé tételére, különös tekintettel egy, a plasztik robbanószerkekre vonatkozó nemzetközi rezsím létrehozatalára. Ezzel párhuzamosan megerősíti az ICAO szerepét e területen, és felszólítja az államokat a vele való együttműködésre.

Az *Al-Kaida, Osama bin Laden, valamint a tálibokkal szemben* hozott határozatok egyike, az 1617-es számú határozat (2005)⁵⁸¹ konkrét rendelkezéseket tartalmaz a repülés biztonságot közvetlenül érintő kérdésekben. A határozat üdvözli az ICAO által tett erőfeszítéseket az utazási okmányok biztonságosabbá tételével, valamint azzal összefüggésben, hogy azokhoz ne juthassanak hozzá terroristák. Ezen túlmenően együttműködésre ösztönzi az államokat az INTERPOL-lal – különös tekintettel az ellopott és elveszett utazási dokumentumok adatbázisának felhasználására. Aggodalmát fejezi ki afelett, hogy a fent említett terrorszervezet többek között alkalmazhatja a „hordozható légvédelmi rendszereket” (MANPADS)⁵⁸², mely kérdése szintén szerepel a jelenleg aktuális, a repülés biztonságára súlyos veszélyt jelentő tényezők listáján.

579 S/RES/638 (1989) 31 July, 1989 Kibocsátásának egyik előzménye a S/RES/618. számú határozat.

580 S/RES/635 (1989), 14 June 1989

581 S/RES/1617 (2005), 29 July 2005

582 Man-Portable Air Defence Systems

7.1.1.3. Légi közlekedéssel kapcsolatos esetek, melyek megmozgatták a Biztonsági Tanácsot...

A légi közlekedés közbiztonsága elleni cselekmények közül több a Biztonsági Tanács asztalára került – első ízben 1992-ben, a *Lockerbie ügy* kapcsán. A Lockerbie ügy „láva folyammá” nőtte ki magát, így az első határozatot még négy követte, amire az ügy végére pont került.⁵⁸³

1996. február 24-én a *kubai légierő egy MIG 23 típusú vadászipülőgépe lelőtt két utasszállító gépet* (N2456S és N5485S), amelynek következtében négy személy vesztette életét. A Biztonsági Tanács egy határozattal reagált.⁵⁸⁴ Ebben utalt arra, hogy minden állam teljes, kizárólagos szuverenitással rendelkezik légtérében, és emlékeztett, hogy a polgári légi járművek lelövése ellentétben áll a nemzetközi szokásjog szabályaival. Felszólítja az államokat a nemzetközi légi jog normáinak, standardjainak tiszteletben tartására. Megerősíti azt az alapelvet, amely megtiltja a polgári gépnek a chicagói egyezményben foglalt elvekkel ellentétes célokra való felhasználását. Emellett szorgalmazza, hogy az államok, melyek még nem csatlakoztak a chicagói egyezmény 3bis cikként beépített kiegészítő jegyzőkönyvhöz, tegyék azt meg.

A *2002-ben kibocsátott, 1450. számú határozat*⁵⁸⁵ egy megkísérelt rakétatámadást ítélt el. 2002. november 28-án, az Arkia izraeli légitársaság Mombasából, Kenyából induló 582. számú járata ellen rakétatámadást követtek el, melyet az Al-Kaida terrororganizációhoz kötötték. Elutasítják a terrorcselekményt, és az elkövetők felelősségére vonását szorgalmazzák. Ennek kapcsán is határozottan elutasít valamennyi terrorcselekményt.

7.1.1.4. Az egyetlen - 1970-ből...

Az egyetlen Biztonsági Tanácsi határozat⁵⁸⁶, amelyet konkrétan a légi közlekedés védelme érdekében hoztak, 1970-ből származik -, abból az időszakból, amikor a gépeltérítések „virágzásának” lehetett a kor tanúja, mely valamennyi, releváns nemzetközi szervezetet megmozgatott. (A Biztonsági Tanácsi határozattal párhuzamosan fogadták el a légi járművek jogellenes hatalomba kerítésének leküzdéséről szóló Hágai Egyezményt.) A határozat a repülőgép eltérítésekkel szembeni jogi lépések tételére ösztönöz. Felszólítja az államokat, hogy bocsássonak szabadon valamennyi, a gépeltérítések következtében túsul ejtett utast, valamint a legénység összes tagját. Több, konkrétan a nemzetközi repülés biztonságával általánosan foglalkozó határozat nem született a Biztonsági Tanács égisze alatt.

583 S/RES/731 (1992), S/RES/748 (1992), S/RES/883 (1993), S/RES/1192. (1998), S/RES/1503 (2003) határozatok.

584 S/RES/1067 (1996) 26 July 1996

585 S/RES/1450 (2002) 13 December 2002

586 S/RES/286 (1970) 9 September 1970

7.2. Az ENSZ Közgyűlése

7.2.1. Az 1970-es évektől a XXI. századig

Az ENSZ Közgyűlése az 1970-es évektől kezdődően vette napirendjére a nemzetközi terrorizmus elleni küzdelmet, számos határozat született a témában. Több, a terrorizmus ellen fellépő nemzetközi egyezményt is létrehozta az égisze alatt: ezek közül kettő témánk szempontjából különösen fontos: a korábban már elemzett 1979. évi „Tűszeszedés elleni nemzetközi egyezmény” és a „Robbantásos terrorizmus visszaszorításáról szóló egyezmény. Rendkívüli módon aktivizálódott a Közgyűlés, a III. évezredtől napjainkig hat év alatt annyi, terrorizmussal kapcsolatos határozat született, mint az azt megelőző három évtized alatt összesen. Mind jogi, mind gyakorlati tekintetben a tagállamok terrorellenes tevékenységének egyik központi intézménye lett az ENSZ plenáris szerve.⁵⁸⁷ Ennek csupán egyik bizonyítéka a számos terrorellenes egyezmény megalkotása az égisze alatt.⁵⁸⁸

1994 decemberében a Közgyűlés a A/RES/49/60 számú határozatában⁵⁸⁹ ismételten fókuszba állítja a nemzetközi terrorizmus problémáját, ami azóta is gyakori szereplője, témája az üléseknek. Két évvel később, az ehhez a határozathoz csatolt jegyzőkönyv⁵⁹⁰ létrehozta a terrorizmus kérdésével foglalkozó ad hoc bizottságot. A Közgyűlés határozatait⁵⁹¹ az alábbiak szerint csoportosíthatjuk:

- a terrorizmust „általánosságban” elítélő határozatok,
- a terrorizmus elleni küzdelem során az emberi jogok tiszteletben tartására felszólító,⁵⁹²
- a nemzetközi szerződéseket létrehozó, azt „megalapozó”,⁵⁹³
- konkrétan a légiközlekedés védelmével (közbiztonságával) foglalkozó határozatok.

A továbbiakban a terrorizmus „általánosságban” elítélő és a közvetlenül a nemzetközi repülésről szóló határozatokkal kívánok foglalkozni.

7.2.1.1. A terrorizmust elítélő határozatok

587 <http://www.un.org/terrorism/ga.html>

588 1997 International Convention for the Suppression of Terrorist Bombings, the 1999 International Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism and the International Convention for the Suppression of Acts of Nuclear Terrorism.

589 A/RES/49/60 Measures to eliminate international terrorism Adopted at the 84th plenary meeting, 9 Dec. 1994

590 A/RES/51/210 Measures to eliminate international terrorism Adopted at the 88th plenary meeting, 17 Dec. 1996."Annex: Declaration to Supplement the 1994 Declaration on Measures to Eliminate International Terrorism"

591 A repülés védelméhez kapcsolódó ENSZ Közgyűlési határozatok listáját l. a IX. mellékletben.

592 A terrorizmus elleni küzdelem során az emberi jogok tiszteletben tartására felszólító ENSZ Közgyűlési határozatokat l. a X. számú mellékletben, a témáról részletesebben pedig a 8.2. pontban

593 A Közgyűlés ezekben a határozatokban a nemzetközi szerződésre vonatkozó konszenzust önti „határozat formájába”. Az ilyen jellegű „jog előtti”, „in statu nascendi” normákat Buza László „programjellegű normáknak” nevezi. Az ilyen jellegű határozatok listáját l. a XI. számú mellékletben

Az első, a terrorizmust elítélő közgyűlési határozat 1976-ból származik.⁵⁹⁴ Ekkor még az idegen hatalom alatt álló népek érdekében emelnek szót, hangsúlyozva, hogy „minden népnek elidegeníthetetlen joga van az önrendelkezéshez, különös tekintettel a nemzeti felszabadító mozgalmakra...” Továbbá „elutasítják a gyarmati, idegen rezsimek elnyomó, terrorista cselekményeit”.⁵⁹⁵ A fenti kitétel csak az 1990-es évek elején tűnik el a határozatokból. A továbbiakban a határozatok lényegileg közös elemeit kívánom felvázolni három határozat segítségével: *A/RES/49/60*. (1994.), az *A/RES/56/88*. (2002.), valamint a „*Globális Terrorizmus ellenes határozat*”(A/RES/61/40, 2006.) alapul vételével.

- Valamennyi határozat elítéli a nemzetközi terrorizmus minden formáját, és felszólítja az államokat a vele szemben való fellépésre.
- Szintén mindig megjelenő elem az ENSZ szervek – ezen belül különösen a szakosított intézmények - kiemelkedő szerepének a hangsúlyozása a területen.
- A nemzetközi együttműködésre való felszólítás is elengedhetetlenül együtt jár a témában született határozatokkal – a globális szinten hatékony intézkedések elfogadása érdekében - az átfogó nemzetközi jogi szabályozás igényével.
- Az államok a nemzetközi joggal – különös tekintettel az emberi jogokra - összhangban kötelesek tartózkodni a terrorcselekmények támogatásától, szervezésétől, finanszírozásától, valamint az arra való felbujtástól.
- Az államoknak meg kell akadályozni, hogy területeiken terrorista létesítmények, kiképzőtáborok működjenek.
- A terrorcselekmények elkövetőivel szemben az „aut dedere, aut judicare” elv következetes érvényesítését is előírják.
- A terrorizmus elleni küzdelem során areleváns információk cseréjére buzdít.
- A menedékjog, valamint a menekült státusz biztosítása előtt az államoknak meg kell bizonyosodni afelől, hogy a fentiekért folyamodó személy nem vesz részt terrorcselekmények elkövetésében.
- A létező nemzetközi egyezmények alkalmazása érdekében minden szükséges lépést meg kell tenni, beleértve a belső jogszabályok harmonizálását azokkal.
- A létező nemzetközi egyezményeket át kell tekinteni az egyezmények által nem lefedett „fehér foltok” feltárása érdekében.
- Az ENSZ rendszerén belül nemzetközi konferenciákat, kurzusokat kell tartani.

Az ENSZ *globális terrorizmus ellenes stratégiája* a *A/RES/61/40* (December, 2006.) számú közgyűlési határozatban manifesztálódik. Több részre tagolódik az átfogó program: először a terrorizmus terjedését elősegítő faktorokat veszik számba, majd a lehetséges terrorellenes intézkedéseket tekintik át. Ezt követően az államoknak a terrorizmus elleni védelemre fordított eszköztárának növelését, az ENSZ rendszerének a megerősítését, végezetül az emberi jogok és a „rule of law” tiszteletben tartását

594 A/RES/31/102, 15 December, 1976

595 uo. (3) Az A/RES/34/145 (17 December, 1979.) határozat szintén hasonló elven áll, amikor kimondja: „..... a nemzetközi terrorizmus okainak felszámolására a Közgyűlésnek és a Biztonsági Tanácsnak is figyelmet kell szentelnie a gyarmati, idegen megszállás alatti területekre valamint a fajgyűlöletre, melyek alapul szolgálhatnak a terrorizmusnak, és veszélyeztethetik a nemzetközi békét és biztonságot.” Az 1980-as években született határozatok szintén ugyanezen problémakört tükrözik. (A/RES/36/109, 10 December, 1981)

szorgalmazzák.

A terrorizmus *terjedése megakadályozására* hangsúlyozzák a viták békés megoldásának jelentőségét, a civilizációk, kultúrák, népek, vallások közötti megértést, dialógust, azt, hogy ne egy adott kultúrát, vallást kiáltsanak ki bűnbaknak. A fenntartható gazdasági és szociális fejlődés elősegítése, az egyes népcsoportok marginalizálódásának megelőzése hozzájárulhat a terrorizmus bázisának gyengítéséhez, utánpótlásának megakadályozásához. A terrorcselekmények áldozatait és azok hozzátartozóit számára egy nemzetközi szolidaritási, támogatási rendszer kiépítését javasolják.

A *terrorellenes intézkedések* legtöbb eleme a már korábban felvázolt határozatok logikáját követi – néhány új, részben a technikák fejlődésére reagáló intézkedés mellett.⁵⁹⁶ A repülés közbiztonságával közvetlenül összekapcsolható három rendelkezés, melyekben:

- a nemzetközi együttműködés során az ICAO-t külön nevesíti.
- az utazási dokumentumok biztonságának növelésére ösztönöz azok meghamisításának és a jogosulatlan felhasználásuk megakadályozása érdekében, valamint
- a veszélyeztetett „célpontok” biztonságának növelését irányozza elő – ezek közül kiemeli az infrastruktúra létesítményeit.

7.2.1.2. Repülés közbiztonságát érintő közgyűlési határozatok

A fenti csoporton belül csak a kizárólag *a repülés közbiztonságával foglalkozó határozatok* lényegét kívánom felvázolni, amelyek ráadásul a legelsőek voltak a terrorizmus ellenes határozatok sorában. A határozatok születésének ideje már sejtetni engedi, hogy a repülőgép eltérítések állnak középpontjukban. Az első határozat *1969-ben született*.⁵⁹⁷ Megállapítja, hogy a cselekmények veszélyeztetik a nemzetközi légitözeledés zavartalanságát, valamint annak szabadságát. Felszólítja az államokat arra, hogy úgy alakítsák nemzeti jogi rendszerüket, hogy az megfelelő keretet biztosítson a légitözeledés biztonságát veszélyeztető cselekményekkel szemben. Továbbá indítsanak eljárást az ilyen személyekkel szemben. Szorgalmazza, hogy az államok csatlakozzanak a Tokiói Egyezményhez, és támogatásáról biztosítja az ICAO-t egy, a repülőgép eltérítések megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény megalkotásához.

A második határozat egy évvel követte az előzőt ugyanazon témában,⁵⁹⁸ mely ismételt elítéli a repülőgép eltérítéseket. Megismétli a fenti határozat rendelkezéseit, majd kiegészíti a gépelvétésekkel automatikusan együtt járó túszejtés elítélésével. Sürgeti azon államokat, amelyek területére eltérítettek egy repülőgépet, hogy nyújtsanak segítséget az eltérített gép utasainak és személyzetének az útjuk minél előbbi folytatásában, valamint a repülőgép és a szállítmány jogos tulajdonosának való visszaszolgáltatásában. A határozatban rögzített követelményeket a Hágai Egyezményben viszontláthatjuk – immáron nemzetközi kötelezettségekként.

⁵⁹⁶ A biológiai eszközökkel történő támadásokról egy átfogó adatbázis létrehozatalát, az internetes bűnözéssel szembeni határozottabb fellépést, a fegyver-, robbanószer-, nukleáris, vegyi, biológiai anyagokkal való kereskedelem felszámolását sürgeti. In: A/RES/61/40, 2006, 11-13.

⁵⁹⁷ 2551 (XXIV) 13 December 1969 Forcible diversion of civil aircraft in flight

⁵⁹⁸ 2645 (XXV) 25 November 1970 Aerial hijacking or interference with civil air travel

7.3. Az ICAO

„Hiszek abban, hogy az ajánlások jelentős mértékben hozzájárulnak az új standardok és politika létrejöttéhez, ami elősegíti a repülőtereken a forgalom folyamatosságát, korlátozza vagy elkerüli az utasok kellemetlenségeit, és hatékonyan tudja kezelni a nemzetközi polgári repülés biztonságára leselkedő veszélyeket.”
(Dr. Assad Kotaite)⁵⁹⁹

7.3.1. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet tevékenységének spektruma a légiközlekedés védelme terén

Az ICAO, mint a nemzetközi repülés központi intézménye létrehozatalától kezdve folyamatosan élénk figyelmet szentelt a repülés biztonsági kérdéseknek. Azonban ez az első évtizedben kizárólag a repülés üzembiztonsága (safety of flights) kérdéseire összpontosított, hiszen ha elolvassuk a Chicagói Egyezményt ma sem találunk benne a légiközlekedés jogellenes beavatkozás elleni védelmével kapcsolatos cikkelyt. A 17. Annex megszületésének közvetlen előzménye az A17-10 és az A18-10 számú ICAO Közgyűlési határozatok, amelyben felszólították a Tanácsot, hogy a Közgyűlés által elfogadott Szabványokat és Ajánlott Gyakorlatokat a Szerződő Államokban való bevezetés érdekében foglalja össze egy új Függelékben, és tegye azt közzé.⁶⁰⁰ Ugyanakkor a ezen a területen a repülőgép eltérítések elleni küzdelem párosult azzal a szomorú jelenséggel, hogy a szakmai kérdések összekeveredtek a politikai felvetésekkel.

McWhinney az 1970-es években felveti, hogy mindaddig, amíg az újonnan felmerülő nemzetközi jogi kérdések túllépi egy speciális területen szakértelemmel bíró szakosított intézmény kompetenciáját, célszerű lenne - a problémák jelentős politikai tartalma miatt – azokat az ENSZ megfelelő szerveihez, a Közgyűléshez és a Biztonsági Tanácshoz átutalni. Azonban ha az ENSZ szervek visszaküldik az ügyek megoldását az ICAO-nak, azzal az indokkal, hogy légi fuvarozással kapcsolatos elemet tartalmaznak -, nem lenne más megoldás, csak az, hogy az ICAO-t radikalizálják a feladatra.⁶⁰¹

Az 1960-as években megjelenő, repülés elleni jogellenes cselekményekkel szemben az ICAO Tanácsa létrehozott egy *Bizottságot*, aminek a feladata a biztonsággal kapcsolatos ICAO tevékenység koordinálása.⁶⁰² A Bizottság létrehozta azokat a *standardokat (SARPS)*, melyeket beépítettek a chicagói egyezmény *17. Annexébe*. 1971-ben egy *Biztonsági Kézikönyvet* és kiadtak. Olyan irányelveket határoztak

599 Az ICAO Tanácsának elnöke. In: ICAO recommendations confirm move towards biometric identification and passenger record transfer <http://ec.europa.eu/idabc/en/document/2401/364>

600 Az Annex 17 első kiadását 1974. március 22-én hagyta jóvá a Tanács, augusztus 22-én lépett hatályba, rendelkezései 1975. február 27-től alkalmazni. A jelenleg hatályos szabályozás 2002. július 1-től alkalmazható, tíz módosítást foglal magába.

601 McWHINNEY 1 132. o.

602 Emellett számos Közgyűlést is tartottak, amelyek kiemelkedő jelentőséggel bírtak témánk szempontjából: 1968-ban, 1970-ben, 1971-ben, valamint 1973-ban. A Közgyűléseket 3 évente tartják, az 1970-ben és 1973-ban rendkívüli Közgyűlést hívtak össze – speciális témával. In: BHANOT, M. L.: A Matter of the Highest Priority, ICAO Journal, Vol. 50, No. 10., December 1995, 5. o.

meg a szerződő feleknek, amelyek figyelembe vételével hatékonyabbá tehetik a standardok alkalmazását.

A 17. számú Annexet 2005 novemberében módosították utolsó alkalommal, 2006-ban lépett hatályba. A módosításnak az volt a célja, hogy elősegítsék a SARPs tagállamok általi egyöntetű értelmezését, ezáltal megkönnyítsék az ICAO által végzett auditoknak való megfelelést. Korábban 2001 decemberében módosították⁶⁰³, ami rendelkezéseket tartalmazott a nemzeti minőség ellenőrzésre, az utasok, a poggyász, a fedélzetre felvihető csomagok ellenőrzésére, a jogellenes cselekményekkel szembeni fellépés menedzsmentjére, valamint az emberi tényező jelentőségére vonatkozóan. A 2001. szeptember 11-i események hatására egyéb elemek is bekerültek: így a 17. Annex alkalmazása a belföldi repülésekre, a veszélyekre vonatkozó információk cseréje, a repülőtéri biztonsági ellenőrök képzési követelményei, kiválasztási módja, a pilótafülke ajtajának védelme, a légimarsalokra vonatkozó előírások, végezetül a jogellenes cselekményekkel szembeni közös fellépés. A 17. Annex és a Biztonsági Kézikönyv folyamatos revízió alatt áll annak érdekében, hogy felvegyék a lépést a „bűnözői trendekkel.”
604

Az ICAO égisze alatt több *nemzetközi jogi egyezményt* is elfogadtak a repülés biztonságával kapcsolatban: a korábban már áttekintett tokiói (1963.), hágai (1970.), montreali egyezményeket (1971.), a montreali kiegészítő jegyzőkönyvet (1988.), az 1984-es montreali jegyzőkönyvet, valamint a plasztik robbanószerek megjelöléséről szóló egyezményt (1991.).⁶⁰⁵

Azonban az egyezmények feletti „bábáskodás” mellett számos egyéb tekintetben is a kezében tartja a szálakat. A Lockerbie incidenst követően például olyan határozatot fogadott el, amelynek értelmében az arra képes tagállamok növelik *pénzbeli, technikai, anyagi hozzájárulásukat és segítségnyújtásukat* azoknak az államoknak, amelyek erre rászorulnak. A mechanizmust formálisan 1990-ben indították útjára, melynek működése négy fő területre koncentrált.⁶⁰⁶

A 2001-es események sorsdöntő változásokat eredményeztek az ICAO berkein belül is. 2002. június 14-én, az ICAO Tanácsa a 166. ülészakán meghirdették az „*ICAO Légiközlekedésvédelmi Akciótervet*”⁶⁰⁷. A program középpontjában a rendszeres, kötelező, szisztematikus *auditok, ellenőrzések* végzése áll. Az elmúlt évtizedek azt is egyértelműen bebizonyították, hogy a rohamléptékben fejlődő biztonságtechnikai berendezések nem érnek semmit jól képzett, elhivatott *biztonsági szakemberek* nélkül. A *képzésre, oktatásra* kiemelkedő figyelmet szentel az ICAO - saját képzési programokat, szemináriumokat dolgozott ki regionális képzési központokkal.

Az is az alapvető hibák közé tartozott korábban, hogy csak azok az államok szigorították a biztonsági előírásaikat, készültségüket, amelyek korábban terrorcselekmény, illetve egyéb jogellenes cselekmény áldozataivá lettek. Már a velük szomszédos államok sem érezték magukat olyan mértékben fenyegetettnek, hogy hasonló útra lépjenek. Azonban a repülés ipara olyan sajátosságokkal bír, ami ezt a gondolkodásmódot nem „tolerálja” – a már sokat emlegetett *interdependencia, kölcsönös függőség*, a „ha

603 A 10. módosítása 2002 júliusában lépett hatályba.

604 In: Safety and Security: In the Aftermath of 11 September, ICAO Resolved to Strengthen Aviation Security Worldwide ICAO Journal, Vol. 57, No. 6., July-August 2002, 33. o.

605 A felsorolt nemzetközi egyezmények elemzését lásd a 2.1.1. ponttól a 2.1.11. pontig.

606 Repülés biztonsággal foglalkozó szervezetekkel és technikákkal kapcsolatos tanácsadás, felmérések végzése, repülésbiztonsági képzések, programok koordinálása, szemináriumok és konferenciák szervezése, megtartása regionális és szubregionális szinten. Az ICAO Közgyűlés a program sikerére való tekintettel meghosszabbította a tartamát 1998-ig.
In: BHANOT 6. o.

607 ICAO Aviation Security Action Plan

egy gyenge szem van a láncban, akkor az egész lánc gyenge" elv alapján. Ennek a felismerésnek a következménye az ICAO *szoros együttműködése más nemzetközi szervezetekkel*, és ennek a kapcsolatnak, kooperációnak a fokozatos erősítése.⁶⁰⁸

Az ICAO napirendjén jelenleg is szerepel az *utazási okmányok* (útlevélek, vízumok) *modernizálása, biztonságosabbá tétele*: „az egy útlevél, egy személy koncepció”, az elektronikus útlevél, a biometrikus azonosítók, a „gépek által olvasható utazási okmányok”⁶⁰⁹ bevezetése.

7.3.2. „ICAO Repülésbiztonsági Akcióterv”

2001 októberében az ICAO Közgyűlése elfogadott egy határozatot,⁶¹⁰ amely a Tanácsot és a Főtitkárt arra ösztönözte, hogy dolgozzon ki egy audit programot a repülőterek jogellenes cselekmények elleni védelme érdekében. 2002 februárjában az ICAO egy magas szintű, miniszteriális konferenciát hívott össze a légiközlekedés közbiztonságával kapcsolatban. Ennek keretében elfogadtak egy globális stratégiát a közbiztonság világméretű növelése céljával – számos irányelvvel és ajánlással megfűszerezve. Ennek az egyik központi eleme az „ICAO Légiközlekedés védelmi Akcióterv”, melyet minden ICAO tagállamnak alkalmaznia kell.

Az akcióterv centrumában *rendszeresen végrehajtott auditok* állnak, amellyel az egyes tagállamok az ICAO által előírt standardok alkalmazását ellenőrzik – szakmai segítség nyújtásával.

Emellett az alábbi rendelkezéseket tartalmazza:

- Elengedhetetlen az újonnan felmerülő veszélyek azonosítása, elemzése, azokra egy hatékony, globális szintű válasz kidolgozása határidők felállításával egyidejűleg, különleges védelmi rendelkezések megalkotása a repülőterekre, légi járművekre, valamint a légi irányító rendszerekre vonatkozóan.
- A chicagói egyezménybe és annak függelékeibe foglalt, biztonsággal kapcsolatos rendelkezések megerősítése, különös tekintettel a gép fedélzetének védelmére.
- Regionális és szubregionális szinten szoros koordinációt és koherenciát kell megvalósítani az audit programmal.
- Az ICAO-nak oly módon kell feldolgoznia a légiközlekedés közbiztonsági auditok eredményeit, hogy megőrizze azok bizalmas jellegét, de egyben az átláthatóság követelményének is megfeleljen. Az auditot követően nyújtson segítséget a vizsgált államban talált biztonsági

608 Az ICAO különös mértékben megerősítette az együttműködését a repülés elleni jogellenes cselekményekkel szembeni fellépés céljából az alábbi kulcs intézményeknek tekinthető nemzetközi szervezetekkel: az INTERPOL-lal, (ICPO/International Criminal Police Organization, Nemzetközi Rendőrségi Szervezet), az Egyetemes Posta Unióval (UPU/Universal Postal Union), az IATA-val (International Air Transport Association/Nemzetközi Légi Fuvarozási Egyesület), a Repülőterek Nemzetközi Tanácsával (ACI/Airports Council International), valamint az IFALPA-val (International Federation of Air Line Pilots' Association/„Pilóták Nemzetközi Egyesülete”). In: BHANOT 7. o.

609 továbbiakban MRTDs (Machine Readable Travel Documents)

610 Az A33-1 határozat a civil légi járművek fegyverként, valamint jogellenes cselekményekre való felhasználásáról szól. (Declaration on misuse of civil aircraft as weapons of destruction and other terrorist acts involving civil aviation)

hiányosságok felszámolásához.⁶¹¹

- Repülésbiztonsági képzési központok megalapítását irányozza elő – oly módon, hogy minden régióban legyen megfelelő centrum.⁶¹²
- Oktatási csomagok kidolgozását írja elő. 2005-re már ez az elképzelés is megvalósult, egyrészt maguk az ICAO programokon oktatók képzési követelményeinek meghatározásával, valamint az egyéb oktatási csomagok kidolgozásával.⁶¹³
- Megköveteli a repülésbiztonsággal kapcsolatban felmerülő új veszélyek felkutatását.⁶¹⁴
- Az utasok adataihoz való hozzáférés, illetve azok felhasználására vonatkozó előírások kidolgozását szorgalmazza.
- Az MRTD-k bevezetésének, alakszerűségének követelményrendszerének a kidolgozását sietteti.⁶¹⁵

Az akcióprogramot eredetileg a 2002-2004-ig terjedő időszakra tervezték, de 2005-ben az elkövetkező három évre is meghosszabbították a végrehajtását.⁶¹⁶ A megvalósítási költségeit 17 millió USD-re becsülték, amely összeg egy részét - több, mint 15 millió dollárt – az államok által nyújtott új hozzájárulásokból kívánják fedezni. Az összes ICAO tagállamot, az érintett nemzetközi szervezeteket felszólították arra, hogy csatlakozzanak a programhoz annak érdekében, hogy a lehető leghamarabb konkrét eredményeket érjenek el. A pénzügyi háttér megteremtésére szintén felkérték az egyes államokat. Hangsúlyozták, hogy az akcióterv megvalósulása az államok közös felelőssége mind a pénzügyi alapok megteremtése, mind a konkrét végrehajtás területén. Egyéb tekintetben is szükséges az államok aktív részvétele: szakértők, oktatók biztosításában, akik az auditokat le tudják folytatni, illetve az ICAO által szervezett tanfolyamokat, kurzusokat vezetni, valamint segítséget nyújtani olyan államoknak, akik közvetlen hasznot tudnak húzni a szakértelmükből.

611 www.icao.int/cgi/goto_m_atb (ICAO Aviation Security Plan of Action)

612 Összesen 15 helyen létesítettek képzési központot az alábbi helyeken: Amman (Jordánia), Auckland (Új-Zéland), Brüsszel (Belgium), Buenos Aires (Argentína), Casablanca (Marokkó), Dakar (Szenegál), Hong Kong (Kína), Johannesburg (Dél-afrikai Köztársaság), Kijev (Ukrajna), Kuala Lumpur (Malajzia), Kunming (Kína), Moszkva (Orosz Föderáció), Nairobi (Kenya), Port of Spain (Trinidad és Tobago), Quito (Ecuador). Így már minden régióban, szubrégióban van oktatási centrum, és az összes ICAO nyelven folyik oktatás. In: Major Accomplishments Under the ICAO Aviation Security Plan of Action, <http://www.icao.int/avsec/index.asp> 1.1.c) pont

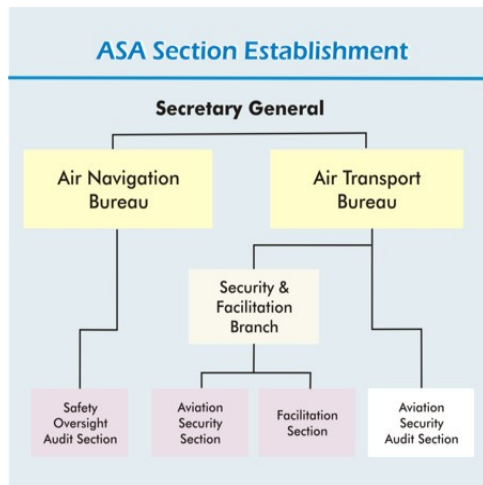
613 Több, mint 50 oktatási program érhető el évente a képzési központokban. A közelmúltban fejlesztették ki az oktatók képzésére, a nemzeti ellenőrzésre, valamint a túsztárgyalások lefolytatására (két szinten) vonatkozó programokat. uo. d), e) pontok

614 Az ICAO egyik határozatában (A33-1) arra utasította a Tanácsot és a Főtitkárt, hogy mérjék fel a repülés biztonságára leselkedő, újonnan felmerülő veszélyeket. Különös figyelmet szenteltek ennek a vizsgálatának során annak, hogy a már létező egyezmények mennyire tudnak megfelelni a jelen elvárásainak. Megállapították, hogy az új veszélyeket nem képesek teljes mértékben lefedni – a megállapítással az államok jelentős része egyetértett. uo. 3.1.a) pont

615 részletesebben lásd 7.3.4.2. pontban

616 Az ICAO a terveit hároméves időszakokra határozza meg.

7.3.3. Biztonsági auditok az ICAO égisze alatt



8. ábra: Légiközlekedés-védelmi Audit Szekció(Aviation Security Audit Section (ASA) felépítése In: http://www.icao.int/cgi/goto_m_atb.pl?icao/en/atb/asa/Structure.htm

A Repülésbiztonsági Akcióterv szívében a biztonsági ellenőrzések bevezetése áll. A „Repülésvédelmi Audit Szekciót”⁶¹⁷ független egységként hozták létre a „Légiszállítási Hivatal”⁶¹⁸ keretén belül egy olyan szervezeti, menedzsment struktúrába, ami az „Univerzális Biztonsági Audit Program”⁶¹⁹ fejlesztéséért és végrehajtásáért felelős.⁶²⁰

A biztonsági ellenőrzések azt veszik górcső alá, hogy az egyes tagállamok mennyiben tudják betartani a *chicagói egyezmény 17. számú Függeléke* szabványait, az állam nemzeti légiközlekedés-védelmi rendszere milyen mértékben tud megfelelni a követelményeknek a *jogalkotás, nemzeti biztonságpolitika, repülésvédelemmel foglalkozó légügyi hatóságok* fényében.⁶²¹

Az auditokat az alábbi *alapelvek* szerint hajtják végre:

- *Szuverenitás*: Az ICAO tiszteletben tartja azt az alapelvet, hogy minden állam kizárólagos szuverenitást gyakorol a légtere felett, ami magában foglalja azt, hogy felelősséggel és döntési jogkörrel bír a repülés biztonsági kérdések tekintetében, és az auditok után javasolt változtatások vonatkozásában.
- *Univerzalitás*: az ellenőrzéseket valamennyi ICAO államban végrehajtják.
- *Transzparencia, (átláthatóság)*: valamennyi állammal közlik az auditok egyes elemeit, azok eljárását.
- *Időszerűség*: Meghatározott időközönként elkészítik és benyújtják az auditok eredményeit a jelentések elkészítése céljából egy előre meghatározott menetrend szerint.
- *Konzisztencia és objektivitás*: Az ellenőrzéseket standard módon, uniformizált eljárásban hajtják végre, egységesen azok mélységét, minőségét illetően. Ezt segíti elő az auditorok képzése,⁶²² illetve a eljárás végzésére vonatkozó iránymutatások, a minőség ellenőrzési

617 Aviation Security Audit Section (Légiközlekedés-védelmi Audit Szekció)

618 Air Transport Bureau

619 ICAO Universal Security Audit Programme (USAP) (ICAO Globális Légiközlekedés-védelmi Audit Program)

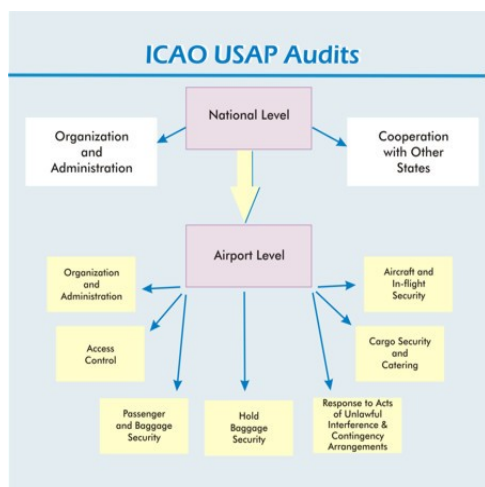
620 Aviation Security Audit Section - Structure (ASA) http://www.icao.int/cgi/goto_m_atb.pl?icao/en/atb/asa/Structure.htm

621 2005-ben 61 auditot hajtottak végre, így az ellenőrzött, „átvilágított” államok száma elérte a 105-öt. In: Safety and Security: The number of fatal accidents and fatalities rose significantly, sparking a call for safety enhancement ICAO Journal, Vol. 61, No. 5., September-October 2006, 25. o.

622 2005-ben auditor képzéseket, kurzusokat tartottak Buenos Airesben, Kuala Lumpurban és Oklahoma City-ben, így 156 képzett auditorra növelte a létszámot -, akik 69 államot képviselnek, egyben valamennyi ICAO régiót. In: Safety and Security: The number of fatal accidents and fatalities rose significantly, sparking a call for safety enhancement ICAO Journal, Vol. 61, No. 5., September-October 2006, 25. o.

rendszer. Az ellenőrzést végző „team” multinacionális, amit az ICAO Titkárságának egy tagja vezet. A csoport multinacionalitása a garancia arra, hogy elkerüljék a részrehajlást, de ez jelenti egyben a garanciát a szaktudás „cseréjére” is. Az eljárást az ICAO Magatartási Kódexe alapján kell lefolytatni, ami megköveteli az ellenőrzések tisztaságát, etikusságát.⁶²³

- *Fair, tisztességes eljárás:* Lehetőséget biztosítanak az ellenőrzött állam számára, hogy maga is részt vegyen az audit során, észrevételeket, megjegyzéseket tegyen azzal kapcsolatban egy meghatározott időkereten belül.
- *Minőség:* Az ellenőrzéseket képzett személyek végzik a meghatározott koncepciók, alapelvek alapján.
- *Bizalmasság, titkosság:* Az auditok során megszerzett bizalmas információt védik a jogosulatlan hozzáférésektől.⁶²⁴ Ennek ellenére az ICAO információcserére ösztönzi az államokat mind bilaterális, mind multilaterális szinten. Ennek elősegítésére egy olyan audit jelentést bocsát a tagállamok rendelkezésére, amelyben az addig auditált államoknak szóló javaslatait összegzi.⁶²⁵



9. ábra: Az ICAO auditok szintjei,
http://www.icao.int/cgi/goto_m_atb.pl?icao/en/atb/asa/AuditScope.htm

Az auditokat *mind állami, mind repülőtéri szinten* végrehajtják, így átfogó képet kapnak az adott ország biztonsági potenciáljáról, állapotáról és az elméleti követelmények konkrét, gyakorlati megvalósulásáról is. Nemzeti szinten az auditorok azt értékelik, hogy az állam rendelkezik-e megfelelő szervezeti és közigazgatási struktúrával ahhoz, hogy pontosan ellenőrizni tudja a repülőterein uralkodó biztonsági „állapotokat”. Más államokkal való nemzetközi együttműködés szintén fontos szerephez jut az értékelés során. Repülőtéri szinten a 17. Annex rendelkezéseinek való megfelelést vizsgálják az utasok, a poggyász és az áru átvizsgálása, a repülés alatti biztonság, a kiszolgálás területén. Azt is áttekintik, hogy a repülőtér a jogellenes és az előre nem látott cselekményekkel összefüggésben milyen cselekvési tervvel bír.⁶²⁶

Az audit tervezett időpontja előtt 4-6 hónappal az ellenőrizni kívánt államnak küldenek egy „blanketta” memorandumot, ami a feltételeket tartalmazza. Ezzel egy időben az államnak ki kell töltenie és be kell nyújtania egy előre kiküldött kérdőívet annak érdekében, hogy meg tudják tervezni az eljárás lefolytatását. Minden szükséges információt, dokumentumot biztosítanak az államnak, hogy fel tudjon készülni az elkövetkező auditra. Az ellenőrzést az állam aktív részvételével hajtják végre, „nyitott módon”, ami 6-8 napig tart⁶²⁷ a standardizált eljárás alapján 3-4 auditor részvételével.

623 Auditor Training and Certification In:http://www.icao.int/cgi/goto_m_atb.pl?icao/en/atb/asa/Training.htm

624 The ICAO USAP Principles In:http://www.icao.int/cgi/goto_m_atb.pl?icao/en/atb/asa/USAP_Principles.htm

625 Confidentiality: In:http://www.icao.int/cgi/goto_m_atb.pl?icao/en/atb/asa/Confidentiality.htm

626 Aviation Security Audit Section – Scope of Audits,

http://www.icao.int/cgi/goto_m_atb.pl?icao/en/atb/asa/AuditScope.htm

627 Természetesen a szükséges időtartamot befolyásolja a repülőtér mérete, annak komplexitása, az ellenőrizni kívánt repülőterek száma.



10. ábra: Az auditok eljárása,
http://www.icao.int/cgi/goto_m_atb.pl?icao/en/atb/asa/Process.htm

Az auditot követő eljárás azzal kezdődik, hogy az ellenőrzés eredményéről részletesen tájékoztatják az ellenőrzött államot 60 napon belül, amelynek ugyanennyi idő alatt egy ún. „korrektív akciótervet” kell benyújtania arról, hogy a talált hiányosságokat milyen módon kívánja felszámolni. Az állam – ha szükséges – azonnali segítséghez folyamodhat az ICAO rendszerén belül. Az államok magáról az audit eljárásról, annak egyes aspektusairól is adnak visszajelzést.⁶²⁸ Az állam által kidolgozott akcióprogram auditorok általi utólagos értékelése, elemzése azonban még nem jelenti az egész eljárás befejezését - utolsó szakaszának az ellenőrzést követő második év utáni „utóellenőrzés” tekinthető.

2005 novemberében az ICAO megerősítette a „koordinált légiközlekedés-védelmi segítségnyújtási és fejlesztési programot.” A program célja az auditok során talált hiányosságok kiküszöbölésében való segítségnyújtása, a közbiztonsági infrastruktúra hatékony kifejlesztése. A stratégia az államok, nemzetközi

szervezetek közötti hatékonyabb kooperációra is felszólít. A program azonban nem új keletű, az 1990-es években a SIA Szekció⁶²⁹ keretében működött hasonló. A szekció csoportjai olyan államokat vizsgáltak meg, amelyek azt kérték, hogy a légiközlekedés-védelmi rendelkezéseiket, követelményeiket vizsgálják felül, majd adjanak tanácsot és a képzésben is kapjanak segítséget.⁶³⁰ Négy fő területen működött a fenti szekció: a biztonsággal kapcsolatos tanácsok nyújtása, felmérések végzése, repülés biztonsági képzési program koordinálása, valamint regionális és szubregionális szemináriumok, „workshop-ok” tartása.⁶³¹

7.3.4. Az utazási okmányok biztonságosabbá tétele

A nemzetközi légiközlekedés közbiztonságához az utazásra feljogosító dokumentumok biztonsága is hozzátartozik. Két alapvető érdeket kell összeegyeztetni: a légiközlekedés közbiztonsági érdekét és a beszállást megelőző ellenőrzési procedúrák minél egyszerűbbé, gördülékenyebbé tételét. Az államok elsősorban a törvényeik, szabályrendszerük teljes mértékű betartására törekednek, a légitársaságok arra, hogy a profit fokozatos növelésével párhuzamosan minimalizálják a működtetésből, adminisztratív

628 The Audit Process In: http://www.icao.int/cgi/goto_m_atb.pl?icao/en/atb/asa/Process.htm

629 Security Implementation and Assistance Section (SIA)

630 Az eljárás három fő fázisból tevődött össze. Először az ellenőrzést kérő államban egy előzetes látogatást tett a csoport vezetője azért, hogy meg tudják tervezni az eljárást. Az ellenőrzés lefolytatását követően egy légügyi biztonsági tervet dolgoztak ki az adott állam tekintetében, majd közölték vele. Ezt követően – ha szükségesnek találták – egy képzésben részesítették az érintetteket, de biztonsági berendezéseket is vásároltak olyan államok számára, amelyek nem tudták megvenni azokat. A program harmadik szakaszában egy biztonsági szakértő egy formális utóellenőrzést tartott – ellenőrizték a korrektív akció programot és az egész eljárás sikerét. In: ALEMAN, M. A.: Strengthened Aviation Security Branch Oversees Newly-Developed Assistance Programme, ICAO Journal, Vol. 45, No. 6., June 1990, 9-10. o.

631 uo. 9. o.

eljárásokból fakadó költségeket. A repülőterek a zsúfoltságot, a hosszú várakozási időket próbálják elkerülni, az utasok és a teherárut szállíttatni kívánók pedig gyors, akadálymentes kiszolgálásra várnak. A fenti érdekek harmonizálásával olyan rendszer kiépítése a cél, ami minimalizálja a késlekedést, és úgy szabványosítja a repülés szükségszerű velejáróinak tekinthető utazási okmányokat, hogy azok megbízhatóan azonosítsák az utasokat, valamint a szállítandó árut, légipostát.

A terrorizmus, az illegális migráció, a drogkereskedelem mind együtt járnak adott esetben az utazáshoz felhasznált okmányok hamisításával, megváltoztatásával, illetve megsemmisítésével. A *chicagói egyezmény* 9. *Annexe* rögzíti azokat az ICAO által kidolgozott standardokat, melyeket a dokumentumok kiadásakor követni kell. A legújabb módosítása 2005 júliusában lépett hatályba, amely számos új rendelkezést tartalmazott az okmányok biztonságosabbá tétele érdekében. Megköveteli a folyamatos, közbiztonsági szempontból történő felülvizsgálatukat, felszólítja az államokat, hogy őrkdjenek a felhasználásukkal való visszaélések felett, valamint elősegítsék az olyan esetek detektálását, kiszűrését, amikor meghamisították, jogellenesen sokszorosították vagy kiadták őket. Ellenőrzési mechanizmusokat kötelesek létesíteni az ilyen jellegű bűncselekmények visszaszorítása érdekében. A biometrikus adatok beépítését szintén javasolja a függelék az államoknak.⁶³²

7.3.4.1. „Egy személy – egy útlevelel koncepció”⁶³³

1969-ben az ICAO még azzal a javaslattal állt elő, hogy tagállamai ne követeljék meg azt, hogy a 16 év alatti gyermekek területükre belépve külön útlevelel rendelkezzenek, - feltéve, ha az egyik szülő vagy a gyám kíséri őket, és adataikat rögzítették a kísérő útleveleiben. Ezt a szabályt – több másik normával együtt – a *chicagói egyezmény* már említett 9. *Annexébe* foglalták. A szabály célja az volt, hogy felkészüljenek az utasok számának exponenciális növekedésére, és minél inkább leegyszerűsítsék az útlevek kiadásának, megújításának „kálváriáját” és az adminisztratív formásokat a határon történő „ki-és belépésnél.” Így a házastárs és a gyermekek bejegyzése a „közös”, „családi” útlevelebe általánosan elterjedté vált. De a várakozásokkal pont ellentétes hatást „ért el”: csak kényelmetlenséget okozott a „bejegyzett”, külön útlevelel nem rendelkező személyeknek, valamint zavarodottságot a határőröknek.

Ennek tükrében az 1980-as évek végén már azt javasolta az ICAO a tagállamoknak, hogy tartózkodjanak „közös útlevelel” kibocsátásától⁶³⁴ – bár ennek a lehetőségét biztosító szabályokat nem törölték a 9. *Annexből*, mert túl korainak találták.⁶³⁵ Ezzel egy időben javasolták az MRTD kibocsátását⁶³⁶, valamint a dokumentumokba foglalt személyes adatok standardizálását.

Az 1990-es évektől kezdődően folyamatosan egyre több állam tért át az MRTD alkalmazására, ezzel párhuzamosan az ICAO elérkezettnek látta az időt arra, hogy felülvizsgálja a kérdéssel kapcsolatos

632 Safety and Security: The number of fatal accidents and fatalities rose significantly, sparking a call for safety enhancement ICAO Journal, Vol. 61, No. 5., September-October 2006, 2006. 26. o.

633 http://www.icao.int/cgi/goto_m_atb/fal/Passport_concept.htm „One Person, One Passport Concept”

634 1997-ben arra szólította fel az ICAO a tagállamait, hogy tartózkodjanak a házastársak számára közös útlevelel kibocsátásától, mindkét fél rendelkezzen önálló okmánnyal. In: uo.

635 Egyrészt azért találták túl korainak, mert az MRTD-k (gép által olvasható utazási okmányok) még nem terjedtek el széles körűen, másrészt elég időt kell biztosítani az államoknak, hogy „kivonhassák a forgalomból” a közös dokumentumokat. In: uo.

636 Az ICAO Doc 9303 alapján kell kibocsátani az MRTD-eket, ami egységesítette az útlevelel formátumát és a bele foglalandó személyes adatok körét.

szabályait. Ennek első lépéseként egy felmérést végzett a tagállamok között. Az eredmény kaotikus képet tárt elő: az államok gyakorlata rendkívül színes képet mutatott.⁶³⁷ Azonban több dolog is teljesen bebizonyosodott: egyrészt a jelenlegi szabályozás nem felel meg az MRTD kibocsátási követelményeinek, másrészt minden állam megerősítette, hogy belső joga alapján lehetőség van a közös okmányok mellett minden személy részére önálló útlevél kibocsátására.

Egyéb tényezők is sürgették a továbblépést: nem minden államban követelték meg a közös útlevelek kötelező tartozékaként a „plusz személyek” fényképét, ami melegágya lehet az ezzel történő visszaéléseknek a gyermekkereskedelem és a „gyermekszöktetés” kapcsán.⁶³⁸ Nem egyeztethető össze sem a gyermek, sem pedig a házastárs érdekével az, hogy ha a szülőnek/másik házastársnak tovább kell utaznia egy idegen országból, a „plusz személyek” ott maradnak minden azonosító okmány nélkül, másrészt pedig kizárólag az útlevél tulajdonossal együtt utazhatnak.

2002-ben a 9. számú függelékét módosították, és előírták, hogy függetlenül az érintett korától, mindenki számára külön útlevelet kell kibocsátani.⁶³⁹ A családok így megnövekvő kiadásainak csökkentése érdekében több javaslat is született.⁶⁴⁰

7.3.4.2. „MRTD”

A „gépek által olvasható utazási okmányok”⁶⁴¹ olyan dokumentumok, amelyek emberi szem és gépek által is olvasható, érzékelhető adatokat tartalmaznak. Az ICAO-t a chicagói egyezmény ruházza fel az MRTD-k kibocsátásának lehetőségével akkor, amikor arra kötelezi a tagállamokat, hogy nemzetközileg elfogadott standardokat fogadjanak el a bevándorlási-, vám és egyéb kérdések tekintetében.⁶⁴² Az MRTD témájával foglalkozó Technikai Tanácsadó Csoport dolgozta ki a vonatkozó szabályokat.

Jelenleg útleveleket, vízumokat és egyéb hivatalos úti okmányokat bocsátanak ki ebben a formában. Standardizált formában minden MRTD tartalmazza a tulajdonos kötelezően meghatározott azonosító adatait és egy fényképet, valamint egy két soros, gép által olvasható zónát egy speciálisan kialakított⁶⁴³ stílusban. Ez lehetővé teszi azt, hogy a megfelelően konfigurált leolvasó berendezések valamennyi állam által kibocsátott dokumentumot képesek „olvasni”, értelmezni. A „megtévedt” képlet egyszerűbben megfogalmazva: bárkit, bármely országból, bárhol teljes bizonyossággal képesek

637 Voltak olyan államok, ahol a gyermekek és a házastárs is szerepelt a „közös útlevélben”, és voltak olyanok is, ahol csak az egyik csoport „nyerte el ezt a státuszt.” Abban sem volt egységes az államok gyakorlata, hogy a gyermekeket hány éves korukig szerepeltetik a közös okmányban. Nem mutattak egységes képet az útlevélben rögzített adatok sem, voltak olyan országok, ahol egyáltalán nem tüntettek fel semmilyen személyes adatot a fenti személyekről. In: uo.

638 Az ICAO Közgyűlése külön felhívta az útlevéllel való visszaélés lehetőségét bizonyos bűncselekmények elkövetése kapcsán. A fenti bűncselekmények is ebbe a kategóriába tartoznak. In: uo.

639 Emellett törölték a szövegből azt a szabályt, ami azt kérte a felektől, hogy a 16 év alatti gyermekek tekintetében ne követeljék meg a külön útlevelet. Emellett a javaslatból, - miszerint a házastársak részére ne „közös útlevelet” bocsássonak – kötelező érvényű szabály lett. In: uo.

640 A javaslat alapján a több gyermekes családoknak kedvezményeket kell biztosítani, és egy gyermek számára olcsóbban kell az útleveleket kiállítani, mint a felnőtteknek, mert az érvényességüket is rövidebb időtartamban szabják meg a gyermek külső jegyeinek sokkal gyorsabb változása miatt. In: uo.

641 a továbbiakban MRTD („Machine Readable Travel Documents”)

642 chicagói egyezmény 22., 23. és 37. cikke

643 ún. „optikai karakter felismerő” stílus (Optical Character Recognition – B, OCR-B)

beazonosítani. Az ICAO által kibocsátott 9303 számú dokumentum tartalmazza az MRTD-re vonatkozó speciális előírásokat három részben: külön az útlevelekre, vízumokra és az egyéb hivatalos útiokmányokra.⁶⁴⁴

Ma több, mint 110 ország alkalmaz, vagy tervez ilyen útleveleket. Az államoknak 2010. április 10-től kötelező az MRTD kibocsátása. Az ICAO egy speciális projektet fogadott el az MRTD-re áttérésben való segítség nyújtásra: ez megnyilvánulhat tervezésben, oktatásban, pénzügyi hozzájárulásban, projekt menedzsmentben vagy rendszer értékelő szolgáltatások nyújtásában.⁶⁴⁵

7.3.4.3. **Biometrikus azonosítók**

„Egy klasszikus mondás szerint a biztonságnak három szintje van: a legalacsonyabb szint: ha van valami a birtokodban, - egy személyi igazolvány egy fotóval -, a második szintet valaminek az ismerete jelenti, - egy jelszó, PIN kód - a biztonság harmadik szintje az, ami magad vagy, vagy amit teszel".⁶⁴⁶

A biometrikus azonosítók alkalmazása a biológiai jellegzetességek statisztikai analízisét jelenti. Az azonosítók lehetnek fizikai jellegzetességek: a *szem, arc, ujj, kéz és a hang, vagy magatartás*, mint az aláírás vagy a gépelés ritmusa. A biometrikus azonosítók a legnagyobb biztonsági szintet jelentik az összes lehetséges eszköz közül. Történetük az ősi időkre nyúlik vissza – ekkor még meglehetősen egyszerű formában léteztek: az egyiptomi fáraók idején magasságot mértek, az ősi Kínában pedig már az ujjakról készítettek rajzokat. Az automatizált biometrikus azonosítás kezdetben a szigorúan őrzött, „Top Secret” katonai létesítményeknél jelent meg - az 1960-as évektől azonban már cégek is bevezették őket.⁶⁴⁷ Az FBI szintén ebben az időszakban kezdte el alkalmazni az ujjlenyomatok alapján történő automatikus azonosítást, ami az 1970-es évekre nagy mértékben elterjedt. Később jelent meg az emberi szem – írisz és retina – biometrikus azonosításra való „felhasználása”, az arc és a „dinamikus aláírás” ilyen célra való alkalmazása még fiatalabb jelenség.

A *szem* a beazonosítás legmagasabb biztonsági szintjét jelenti, teljes mértékben egyedi minden egyes személy tekintetében. Az írisz vagy a retina alapján történik az azonosítás. Az *írisz* közvetlen összeköttetésben áll az aggyal, így egy elhunyt szemének felhasználása szinte lehetetlen. Még tovább növelhető a bizonyosság, ha nemcsak az írisz „rajzolatát” ellenőrzik, hanem a természetes, fényre történő pupillareakciót és a különféle infravörös fényforrásokra történő változásokat. Az így szerezhető információk egyedisége talán a legalacsonyabb „félre azonosítási” rátát eredményezi. Emellett pár

644 A dokumentumokra vonatkozó közös elemekbe tartoznak a fizikai megjelenésre vonatkozó követelmények: a vegyi anyagoknak való ellenállás, hőmérsékletre vonatkozó stabilitás, a megfelelő biztonsági elemek beépítése a jogosulatlan felhasználás, hamisítás elkerülésére. In: Doc 9303 <http://www.icao.int/mrtd/publications/doc.cfm>

645 Safety and Security: The number of fatal accidents and fatalities rose significantly, sparking a call for safety enhancement ICAO Journal, Vol. 61, No. 5., September-October 2006, :2006. 26. o.

646 HUOPIO, Simo, In: Biometric Identification, „Authorization and Access Control in Open Network Environment, <http://www.tml.tkk/fi/Opinnot/Tik-110.501/1998/papers/12biometric/biometric.htm>

647 A híres „Identimat” elnevezésű gépet egy Wall Streeten működő befektetési cégnél alkalmazták, a „Shearson Hamill”-nél. A gép az ujjak hosszúságát és a kéz formáját mérte meg, ez alapján végezte az azonosítást. A berendezés egészen 1987-ig működött.

In: YFANTIS, Konstantinos N., Applications of Biometrics Implications for Security and Ethics, University of Illinois at Urbana -Champaign, November 13, 1997, <http://www.staff.uiuc.edu/~efantis/biometrics/sld001.htm>

méteres távolságból is megtörténhet az írisz „scannelése”, így az ellenőrzött személy nem érzi kellemetlennek, megalázónak az eljárást. A retina alapján történő azonosítás az írisz ellenőrzése mellett a legbiztonságosabbnak tekintik, de egyben az egyik legkellemetlenebb eljárást is jelenti. A beazonosítandó személy a géptől pár centiméter távolságra kell, hogy elhelyezze az állát az ellenőrzéshez, és egy zöld pontra kell koncentrálnia. Csak a szigorúan őrzött intézményekben alkalmazzák.⁶⁴⁸

Az *arcfelismerő rendszerek* az arcvonások egyedi formáját, elhelyezkedését vizsgálják. Valójában ez a legtermészetesebb, legősbibb biometrikus azonosító, hiszen az emberiség így képes felismerni az egyes tagjait, ez a kulcsa a másik megkülönböztetésének. Rendkívül bonyolult software-ekre van szükség az ilyen rendszerek esetén. Az arc ráadásul relatíve gyorsan, könnyedén változtatható: egy bajusz, szakáll, szemüveg, az évek során megjelenő ráncok teljesen „új embert” „varázsolnak” elénk. Emellett a plasztikai sebészet „csodáiról” sem szabad elfeledkeznünk. Így az ilyen rendszerek alkalmazása már korántsem jelent ugyanolyan bizonyosságot, mint a szem esetén.

Ilyen esetekben két módszert alkalmaznak: a *videó- vagy termál imidzsek* készítését.⁶⁴⁹ A videóval felvett arc karakter esetén számos pont – így a szemek, száj elhelyezkedését is - feltérképezik. A három dimenziós felvétel értelemszerűen sokkal biztosabb azonosítást tesz lehetővé, több pont rögzítésével.

Az ún. termál imidzsek felvételénél hőkamerát használnak, és az arc hőterképét vázolják fel – az arcon levő érrendszer alapul vételével. Jelentős visszatartó erő, hogy ez az eljárás jóval drágább megoldást jelent.⁶⁵⁰

Az *ujjlenyomat* az egyik legáltalánosabban használt biometrikus azonosító.⁶⁵¹ Széles körben elfogadott az a nézet, miszerint nincs két egyforma ujjlenyomat – ez alól még az egypetéjű ikrek sem jelentenek kivételt. Az 1800-as években kezdődött az ujjlenyomatok alapos, rendszerezett elemzése, azóta számos pozitív és negatív „visszajelzés” is érkezett vele kapcsolatosan.⁶⁵² Nagy hátránya, hogy az alkalmazása a bűnözők kezelésével asszociálódott, degradáló érzést kelt. Emellett az ujjlenyomat minőségét a szennyeződések, a vérnyomás és a bőr állapota is befolyásolja.⁶⁵³

648 HUOPIO 4-5. o.

649 Alkalmazásának egyik lehetősége a szigorúan titkos dokumentumok őrzése a számítógépes rendszer segítségével. A gép előtt ülő személy arca a garancia arra, hogy a „top secret” információk nem juthatnak illetéktelen személyek birtokába: amint a gép nem érzékeli a személy arcát, pl. elfordul a monitor elől, az adatok eltűnnek a képernyőről. uo. 6. o.

650 uo.

651 Az ujjlenyomaton levő minúcia pontok egymáshoz viszonyított elhelyezkedését vizsgálják, empirikus vizsgálatok tanúsága szerint nincs két egyforma ember, akinek nyolc, vagy annál több közös minúcia pontja volna. Általában egy ujjlenyomat ilyen pontot tartalmaz. Más rendszerek az ujjon elhelyezkedő pórusokat vizsgálják. uo.

652 A pilóták pozitív visszajelzéseket adtak a módszer alkalmazásáról különböző projekteknél.

653 Így több esetben előfordult, hogy jó minőségű ujjlenyomat levételéhez először meg kellett tisztítani a kezét a szennyeződésektől...

	ÍRISZ	RETINA	ARC	UJJLENYOMAT	KÉZ	ALÁÍRÁS	HANG
pontosság	kiemelkedően nagy	kiemelkedően nagy	nagy	nagy	nagy	nagy	nagy
használat egyszerűsége	közepes	nehéz	közepes	könnyű	könnyű	könnyű	könnyű
elfogadottsága	közepes	közepes	magas	közepes	magas	nagyon magas	magas
hosszú távú stabilitása	magas	magas	közepes	magas	közepes	közepes	közepes
ellenőrzés/azonosítás	mindkettő	mindkettő	mindkettő	mindkettő	csak ellenőrzés	mindkettő	ellenőrzés?
standardok	-	-	-	ANSI, NIST, FBI	-	-	SVAPI
torzítási lehetőség	szemüveg	-	fények, öregedés, arcszőrzet, szemüveg	száraz, szennyezett vagy sérült ujjlenyomat imidzsek	betegségek, pl: reuma	írástudatlanság, folyamatosan változó vagy „könnyű aláírások”	háttérzaj, megfázás és egyéb tényezők
alkalmazásának helye (eddig)	nukleáris létesítmények orvosi szolgáltatások, javítóintézetek	nukleáris létesítmények orvosi szolgáltatások, javítóintézetek	általános	végrehajtás, vállalatok	gyártás, üzemek	ipari	távbank szolgáltatások adatbázisokhoz való hozzáférés

2. táblázat: Az egyes biometrikus azonosítók összehasonlítása, Ir:HUOPIO, Simo: *Biometric Identification*, „Authorization and Access Control in Open Network Environment, <http://www.tml.tkk.fi/Opinnot/Tik-110.501/1998/papers/12biometric/biometric.htm#ch4>

A fentiekén túl a kéz, az ujjak geometriájának, a tenyér lenyomatnak,⁶⁵⁴ az aláírásnak és a hangnak lehet jelentősége mint fizikai biometrikus azonosító. A kézről egy három dimenziós felvételt készítenek, amelyben az ujjak és az ízületek, ujjpercek hosszúságát, formáját mérik – nem a legnagyobb biztonságot nyújtó módszer, de kényelmessége, gyorsasága miatt gyakran használják.⁶⁵⁵ A hang elemzése a hangképző rendszer sajátosságainak a feltérképezésén nyugszik. Veszélye a rosszul megtervezett hangfelismerő rendszerek hiányosságain, kijátszásának lehetőségén alapul. Sokkal megnyugtatóbb, ha más azonosítókkal együttesen veszik figyelembe.

654 A tenyér lenyomat alapján történő azonosításnak ma csak a bűncselekmények elkövetései helyén talált nyomok miatt van jelentősége, bár számos azonosítással foglalkozó vállalat megpróbál betörni a piacra a kommerciális hasznosítás tekintetében is azzal a reménnyel, hogy az ujjlenyomatok hasznosításának útjára lépnek.

655 Az ujjak alapján történő azonosítás nagyon hasonlít a kéz alapján történőre.

A jövő biometrikus azonosítói közé tartozik az emberi test sajátos illata, szaga, a DNS elemzés, az érrendszer, valamint egyes szervek által kibocsátott rezgés frekvenciája.⁶⁵⁶

Nem mindegyik biometrikus azonosítási forma alkalmas azonban arra, hogy a gépek által olvasható (MRTD) utazási okmányokba beépítsék. Az ICAO ezen a területen működő Technikai Tanácsadó Csoportja 1999-ben kezdeményezett egy kutatást az összeegyeztethetőségük vonatkozásában. A tanulmány alapján az arc, az ujjlenyomat és az írisz jöhet számításba a repülés terén mint ilyen jellegű azonosító.⁶⁵⁷

A biztonság ezen a területen egyre *szélesebb spektrumot* ölel fel: nemcsak magát a fizikai dokumentumot, annak milyenségét, jellemzőit foglalja magába, hanem magát a kibocsátás, a hitelesítés folyamatát is, melyek egyre inkább fókuszba kerülnek. Éppen a 2001. szeptember 11-i események a legeklebtársabb példái annak, hogy a kibocsátott dokumentumok biztonsága korántsem jelent teljes védelmet a bűncselekményekkel szemben: jogszerűen kibocsátott dokumentumokhoz illetéktelen személyek is hozzáférhetnek. A biometrikus azonosítás mintegy megkétszerezi a biztonságot: egyrészt maga a dokumentum, másrészt az azonosító jegyek ellenőrzésekor. Egyszerűsíti és meggyorsítja az utasok azonosítását a határellenőrzés folyamán: automatikus berendezéseket alkalmazhatnak, amelyek összevetik a dokumentumban tárolt adatokat az előttük levő személy azonosító jegyeivel, ami nem vesz több időt igénybe néhány másodpercnél. Ha sikertelen az azonosítás, a biztonsági személyzet elvégezheti a másodlagos ellenőrzést.⁶⁵⁸

Az utasok mellett a *repülőtéri alkalmazottak ellenőrzésére* is alkalmas a biometrikus azonosítás. Számos országban - Japánban, Ausztráliában, az Egyesült Királyságban és Hollandiában - már kísérleti programokat" indítottak a biometrikus azonosítók alkalmazási lehetőségeinek, praktikusságának, interoperabilitásának a vizsgálatára.⁶⁵⁹ Egy elképzelés szerint a pilóták az engedélyük megszerzése után egy chip kártyát kapnának, ami tartalmazna ilyen jellegű speciális azonosítókat is. Csak ennek a kártyának a segítségével lehetne bejutni a pilótafülkébe vagy szigorúan őrzött területekre a repülőtéren belül. Az ilyen célra történő alkalmazásnak vannak már példái a világ repülőterein, elterjedtsége pedig egyre nagyobb.⁶⁶⁰

Lehet érvelni a *biometrikus azonosítók alkalmazása mellett és ellen* is. Többen azt vetik fel, hogy az eljárás meglehetősen drága, és nem is jelent teljes biztonságot. Ez kétségtelenül így van: egyetlen technológia önmagában való alkalmazása sem elegendő, azonban a technológia egyre olcsóbb és egyre

656 Az emberi test szag alapján történő azonosítása jelenleg fejlesztés alatt áll, általában a kéz hátfeléből vennék a mintát a privát szférába való beavatkozás minimalizálása érdekében. A DNS ilyen célra való felhasználása nehézkes, drága, hosszú ideig tart (legalább tíz perc), emellett kellemetlen is (vért kell venni, vagy a szájüregből mintát).

657 Biometrics Deployment of Machine Readable Travel Documents, ICAO TAG MRTD/NTWG, Technical Report, Development and Specification of Globally Interoperable Biometric Standards for Machine Assisted Identity Confirmation Using Machine Readable Travel Documents,

In: [http://www.icao.int/mrtd/download/documents/Biometrics deployment of Machine Readable Travel Documents 2004.pdf](http://www.icao.int/mrtd/download/documents/Biometrics%20deployment%20of%20Machine%20Readable%20Travel%20Documents%202004.pdf), 21 May 2004, Biometric Selection Report, TAG, February 2002

658 GILSON, Hughes: Holistic Approach to Document Security Beginning to Take Hold In: ICAO Journal, Vol. 59 No. 7., October 2004, 15., 25. o.

659 uo. 25. o.

660 A chicagói O'Hare repülőtéren a targonca, teherautó vezetőket azonosítják az ujjlenyomatuk alapján a teheráru biztonság növelés érdekében. A gyakorlat azt bizonyítja, hogy ez kétszeresére, négyszeresére növeli az azonosítás sebességét. A Douglas repülőtéren, valamint a US Airlines légitársaságnál az alkalmazottakat íriszüket ellenőrzése után engedik csak be bizonyos területekre. In: ATKINSON, Robert D.: Aviation Security System for 21st Century Must Fully Incorporate Latest Technologies, ICAO Journal, Vol. 57 No. 5., June 2002, 19. o.

gyakrabban használják. Az ellenzői között vannak olyanok is, akik a gépek által elkövetett hibáktól, téves azonosításoktól tartanak.⁶⁶¹ Sokkal valószínűbb azonban, hogy a jogosult személyt utasítják vissza, mint fordítva. Emellett hihetetlen mértékű, drasztikus technikai fejlődésnek lehetünk tanúi a területen. Harmadrészt emberi jogi kételyek is felmerültek velük szemben. A biometrikus azonosítókat már alkalmazzák az utazási okmányokban – az elektronikus útlevek esetében, melyek kivétel nélkül tartalmazzák a tulajdonos digitális fényképét.⁶⁶²

661 uo. 30. o.

662 Az Amerikai Egyesült Államokban 2006. október 26-tól kötelező a határellenőrzési pontokon igazolni a „Vízummentességi Programban” (Visa Waiver Program, VWP) részt vevő államok által kibocsátott elektronikus útlevek adatait. A 2002-es „Határbiztonsági törvény” ugyanis megköveteli, hogy a fenti időponttól kezdődően a vízummentességet élvező államok polgárai csak elektronikus útlevével léphetnek be az USA területére, melyeknek meg kell felelnie az ICAO által meghatározott technikai standardoknak. In: DHS Begins Deployment of E-Passport Readers, September 27, 2006, http://www.dhs.gov/xnews/releases/pr_1160497737875.shtm

8. Emberi jogok c. repülésvédelem

„Aki hajlandó feladni szabadságát
egy kis időleges biztonságért,
az sem a szabadságra, sem a biztonságra nem érdemes,
és mindkettőt elveszíti.”
(Benjamin Franklin)⁶⁶³

8.1. Milyen hatással bír az emberi jogokra a terrorizmus?

Úgy tűnik, a terrorizmus elleni küzdelem és az emberi jogok nem tudnak mindig jól megférni egymással. Ezt a tendenciát különösen a 2001. szeptember 11-i események erősítették fel. A nemzetbiztonság és az emberi jogok állnak látszólag szemben álló felekként az „arénában”. A terrortámadásokra adott válasz - bátran kiemelhetjük a 2001. szeptember 11-i eseményeket -, számos esetben egy szürrealista, mértéket nem ismerő kapkodássá fajult. Minden és mindenki gyanús lett. Az elsődleges cél, a szent küldetés a polgárok védelme lett, a terrorcselekményektől való megóvás – bizonyos esetekben bármi áron, könnyedén „sutba dobva” az évszázadok alatt kialakult, korábban dicsőített, féltőn óvott civil szabadságjogok rendszerét. A „terrorizmus elleni küzdelem érdekében” jelszóval személyes adatokat lehet összegyűjteni utasokról, profilkészítő rendszereket alkalmazni, melyek bizonyos jegyekkel rendelkezőket veszélyesebbnek titulálnak, ennek a jegyében utasok poggyászát lehet megalázó módon átvizsgálni a többi utazó előtt. Ugyanakkor arról sem szabad elfeledkeznünk, hogy ebben a küzdelemben fel kell áldozni a bennünket burokként körülvevő emberi jogok bizonyos aspektusait a terror elleni harcban. De mennyit? És meddig? Melyeket? Hol van a határ?

Általános jelenség, hogy háborús időszakban az államok hajlamosak megfélemlíteni az emberi jogokról, civil szabadságjogokról. Ahogy azt Francis Biddle -, aki az USA főállamügyésze volt a II. világháború idején – megjegyezte: „Az elnökök háború idején gyakran igen kevés figyelmet szenteltek az alkotmányos finomságokra”.⁶⁶⁴ A fenti jelenséggel esetünkben is párhuzamot vonhatunk. A harmadik évezred elején ésszerű kompromisszumokkal meg kellene találni a két érdek közötti egyensúlyt, és nem vakon csak az egyik vagy a másik szélsőség mellett lándzsát törni, melynek számos esetben tanúi lehetünk.

A repülés biztonságával kapcsolatban több alapvető jog veszélybe került. A terror elleni küzdelem zászlaja alatt a légiutasokról felvett *adatokat* kell bizonyos hatóságoknak átküldeni, mellyel súlyosan sértik az egyén magánszféráját. Alaposabban ellenőrzik a repülőtereken az arab származású utasokat, akik úgy tűnik, gyanúsabbak a gyanúsak között. A repülőtereken pedig a „biztonság érdekében” számos esetben megalázó bánásmódot kell elszenvednie az utasoknak, cipő nélkül kell átsétálni a biztonsági berendezéseken, a kézipoggyászuk tartalmát valamennyi utas előtt kiborítani, vagy olyan kapukon kell átvonulni, amely röntgenszemeivel szabályosan levetkőzteti őket - az emberi méltóságukat feláldozva a biztonság oltárán... A következő oldalakon ezeknek a jelenségeknek leglényegibb elemeit kívánom

663 http://www.brainyquote.com/quotes/authors/b/benjamin_franklin.html

664 SCHULHOFER, Stephen J.: *The Enemy Within Intelligence Gathering, Law Enforcement and Civil Liberties in the Wake of September 11*, The Century Foundation Press, New York, 2002, 7. o.

kiemelni, bár a téma önmagában „megérne egy disszertációt”.

8.2. „Vigyázó szemetek az emberi jogokra vessétek!” (A Biztonsági Tanács és a Közgyűlés)

Az ENSZ Közgyűlése és Biztonsági Tanácsa több határozatában is megköveteli az emberi jogok tiszteletben tartását a terrorizmus elleni küzdelem során. Ezek közül csak egyet-egyét kiragadva kívánom felvázolni határozataik lényegét.

A *Biztonsági Tanács szinte valamennyi terrorizmus ellenes határozatában* felszólította az államokat arra, hogy terrorizmus ellenes intézkedéseiket a nemzetközi joggal összhangban hozzák meg. Ezen kötelezettségen belül külön kiemelik az emberi jogok tiszteletben tartásának kötelezettségét. A 2004-ben született, 1566. számú Biztonsági Tanácsi határozat az *emberi jogokon* kívül hangsúlyozza a *nemzetközi humanitárius és menekültjog szabályainak* a betartását. Az 1456. számú határozat (2003) a fenti elv megfogalmazásán kívül rögzíti azt, hogy „... a civilizációk közötti párbeszédet megértést erősíteni kell, és meg kell előzni a különböző vallások és kultúrák diszkriminatív módon céltáblává alakítását...”⁶⁶⁵

A *Közgyűlés a 2006-ban kibocsátott, 60/158. számú határozatában*⁶⁶⁶ kihangsúlyozta, hogy az emberi jogok, a demokrácia és a „rule of law” kapcsolatban állnak, és kölcsönösen erősítik egymást. A terrorizmus elleni harcban is tiszteletben kell tartani az emberi jogokat, alapvető szabadságokat, és arra ösztöni az államokat, hogy az ebbe a küzdelembe bevont nemzeti hatóságok figyelmét is felhívják erre. Arra bátorítja az államokat, hogy az emberi jogi egyezményeken kívül az idevágó ENSZ határozatokat, döntéseket is tartsák szem előtt, valamint az ENSZ keretében működő speciális bizottságok, tanácsok mechanizmusait, nyilatkozatait. Az államok részére azok kérésére segítséget, támogatást nyújtanak mindehhez. Ugyanakkor „a terrorcselekmények, módszerek minden megnyilvánulási formájának az emberi jogok, alapvető szabadságok és a demokrácia megsemmisítése a célja.”⁶⁶⁷

A tagállamok 2006. szeptemberében elfogadták a *Globális Terrorizmus Elleni Stratégiát*. Az ehhez csatolt függelék egyik pontjában az „emberi jogok tiszteletben tartását biztosító intézkedésekről” olvashatunk, valamint a „rule of law”-ról, melyek a terrorizmus ellenes küzdelem alapvető bázisát jelentik.⁶⁶⁸ A határozat ismét nyomatékosítja a fent már említett elvet, miszerint a terrorizmus elleni küzdelem és az emberi jogok nem zárják ki, hanem kiegészítik egymást, emellett az áldozatok jogainak a védelmét és erősítését hangsúlyozzák. Megerősíti a korábbiak során kibocsátott közgyűlési határozatokat, valamint arra ösztönzi az államokat, hogy csatlakozzanak az alapvető emberi jogi egyezményekhez, és ismerjék el a releváns regionális emberi jogi szervezetek „ellenőrzési hatáskörét”. Tegyenek meg minden szükséges lépést egy hatékony nemzeti büntető igazságszolgáltatási rendszer kiépítésére annak érdekében, hogy valamennyi terrorcselekmény elkövetőjével, támogatójával szemben az emberi jogok és alapvető szabadságok tiszteletben tartásával eljárhassanak. Ennek az elősegítésére az államok támogatást

665 S/RES/1456 (2003), 20 January 2003

666 A/RES/60/158, 28 February 2006

667 Az emberi jogok tiszteletben tartására felszólító további közgyűlési határozatok listáját l. az X. számú mellékletben.

668 A/RES/60/288, <http://www.un.org/Depts/dhl/resguide/r60.htm>

kaphatnak az ENSZ megfelelő szerveitől. A Stratégia a továbbiakban az ENSZ égisze alatt működő emberi jogi szerveket biztosítja támogatásáról, az államokat ugyanerre szólítja fel.

8.3. Adatvédelem, de milyen standard alapján?

8.3.1. Adatok a mecsetből?

A technológia fejlettsége ma már lehetővé teszi egy globális „megfigyelő rendszer” létrejöttét. Adatokat pedig bőségesen gyűjtenek rólunk... Az emberek mindennapjait rögzítik, összegyűjtik, „elektronikus szemek pásztázzák az egész Földgolyót... Minden egyes gazdasági tranzakció egy virtuális nyomot hagy, amiből fel lehet építeni az egyén speciális társadalmi profilját.”⁶⁶⁹ Az adatokat ma már nemcsak központi szervek tárolják, hanem magáncégek, társaságok ezrei. A múltban a „Nagy Testvér figyelt ránk, ma már „sok kis testvér”.⁶⁷⁰ Az adatbankok kommunikálnak egymással, és az adatok összekapcsolása, párosítása súlyos veszélyt rejt magában az egyén privátszférájára.

A terrorizmus elleni küzdelemben az állam maga szerzi be az adatokat vagy közvetlen módon, vagy a különféle magántársaságoktól. A szent misszió égisze alatt pedig erősebb kontrollt szerez állampolgárai felett, erősödik a végrehajtó hatalom. Az *Egyesült Államok* az egyik tipikus példája a fenti jelenségnek. Alig telt el hat hét a 2001. szeptemberi események óta, amikor elfogadták a „*Patriotic Act*”-et. Jelentős mértékben megkönnyítette a titkosszolgálatok számára a legkülönbébb adatokhoz való hozzáférést, a korábbi biztosítékok felszámolásával egyidejűleg. Már nem szükséges az FBI ügynöknek a bankoknál igazolnia azt, hogy azért van szüksége a kért pénzügyi adatokra, mert az érintett ügyfél egy idegen állam ügynöke, elegendő a terror elleni harcra hivatkozni. Ugyanez vonatkozik a képzettségre, az utazással kapcsolatban álló cégek által felvett valamennyi adatra (közlekedési társaságok: buszok, repülés, vonat, hotelek, panziók), valamint bármely vállalkozás valamennyi adatára (újság kiadó vállalatok, videokölcsönzők). De még az olyan, nem gazdasági jellegű társaságok, „intézmények” „adatbázisába” is betekintést kaphatnak, mint az „Arab-amerikai Becsületsértés Elleni Liga”⁶⁷¹, vagy a mecsetek. Nem aggályos-e, hogy egy ügynök pusztán annak a gyanújával, hogy „a terrorizmus elleni küzdelem” misztikus célját segíti, belekukkanthat az egyetemi eredményekbe, ki milyen videokazettát kölcsönzött, vagy milyen könyvet vett, esetleg milyen pénzmozgás történt a bankszámláján?...

669 WHITAKER, Reg: After 9/11: A Surveillance State? In: Lost Liberties, Ashcroft and Assault on Personal Freedom, szerk.: Cynthia Brown, 55. o.

670 uo.

671 SCHULHOFER 50-51. o.

8.3.2. „PNR⁶⁷² ügy”: USA vs. EU

8.3.2.1. Repülés- és Közlekedésvédelmi Törvény (2001., USA)

A fentiek során láttuk, a terrorizmus elleni harc erodálta az utazással kapcsolatos adatok védelmét is. Ennek a következménye az utasokra vonatkozó információk, adatok kiszolgáltatásából kirobbant vita is az Egyesült Államok és az Európai Unió között. A „PNR fájlok” olyan adatokat tartalmaznak, melyeket a légitársaságok gyűjtenek össze minden egyes légiutasról.

A vita 2001-re vezethető vissza, amikor az Egyesült Államokban elfogadták a „Repülés- és Közlekedésvédelmi törvényt”.⁶⁷³ Előírja, hogy „valamennyi, az Egyesült Államokba utast szállító légitársaság összes utasáról és a legénység tagjairól elektronikus úton az alábbi információkat kell közölni a vámfőparancsnokkal név, nem, születési idő és állampolgárság, az útlevel száma és az azt kibocsátó állam megjelölése, az amerikai vízum száma vagy a nem állampolgárok tartózkodási engedélye, továbbá minden olyan információt, amelyet a közlekedésbiztonságért felelős államtitkár a vámfőparancsnokkal konzultálva úgy ítél meg, hogy szükséges a repülés biztonságának megteremtése érdekében. Az utasokra vonatkozó adatokat a légifuvarozónak a vámhivatal kérésére elérhetővé kell tennie, még a gépnek az Egyesült Államokban történő leszállását megelőzően a vámhivatal által meghatározott módon, időben és formában. Továbbá az így megszerzett információ más szövetségi ügynökségeknek is továbbítható azok kérésére a nemzetbiztonság védelme érdekében.”⁶⁷⁴

A törvény létrehozta „Közlekedés Védelméért felelős Igazgatást” is (Transportation Security Administration), mely jelenleg a Nemzetbiztonságért Felelős Minisztériumon (Department of Homeland Security) belül működik. A szervezet államtitkárát (továbbiakban: államtitkár) felhatalmazta arra, hogy „a megfelelő szövetségi ügynökségekkel és a légifuvarozókkal konzultálva olyan politikát, eljárást dolgozzon ki, ami megköveteli a légifuvarozóktól, hogy a kormányzati ügynökségek révén megszerzett információt használják fel a repülés- vagy a nemzetbiztonságra veszélyes utas azonosítása érdekében. Ha ilyen személyt azonosítanak, meg kell akadályozni a légitársaság fedélzetére való feljutását, és értesíteni kell az érintett ügynökségeket.”⁶⁷⁵ Az államtitkár jogosult arra is, hogy megállapodásokat kössön különböző szövetségi ügynökségekkel, egyéb társaságokkal, ami alapján információkat nyújthatnak egymásnak. Így olyan adatokhoz jutnak, (amelyek bekerülnek az adatbázisba), mint az utas TB száma, telefonszáma, hitelkártya száma, úticélja, anyanyelve vagy éppen az általa elfogyasztott étel.⁶⁷⁶

Ezt követően az USA Nemzetbiztonsági Minisztériuma egy olyan rendelkezést bocsátott ki, ami felszólította a légitársaságokat, hogy az összes, USA-ba repülő utas személyazonosító adatait, valamint az utazási tervre vonatkozó információkat adják ki a vámhivatalnak.⁶⁷⁷

672 Passenger Name Records (Utasokra vonatkozó adatokról készített feljegyzések), a továbbiakban: PNR ügy

673 Aviation and Transportation Security Act, továbbiakban: ATSA, Public Law 107–71, 107th Congress, Nov. 19, 2001, S1447, 49 USC, http://www.tsa.gov/research/laws/law_regulation_rule_0010.shtm

674 uo. Sec. 115. Passenger manifests, 49 USC 44909. (c) (1)-(5)

675 uo. Sec. 101, 114, (h)

676 ROOS, Megan: Safe on the Ground, Exposed in the Sky: The Battle between the United States and the European Union over Passenger Name Information, In: Transnational Law and Contemporary Problems, Spring 2005, 1138. o.

677 uo.

8.3.2.2. Az adatvédelem, vagy annak csírái: az Emberi Jogok Egyetemes Nyilatkozatától az EU direktívájáig

Konkrétan adatvédelmi egyezményt nem találunk a multilaterális nemzetközi jogi szerződések között, így emberi jogi egyezményekhez kell folyamodnunk, melyek a *magánélet tiszteletben tartására* kötelezik az államot. Az *1948-as Emberi Jogok Egyetemes Nyilatkozatának*⁶⁷⁸ 12. cikkelye értelmében „senkinek magánéletébe, családi ügyeibe, lakóhelye megválasztásába vagy levelezésébe nem szabad önkényesen beavatkozni, sem pedig becsületében vagy jó hírnevében megsérteni. Minden személynek joga van az ilyen beavatkozásokkal vagy sértésekkel szemben a törvény védelméhez.” A kulcskérdés az, hogy önkényes-e a polgárok magánszférájába való beavatkozás, ebben az esetben az adatokhoz való hozzáférés. Jogos érdekként definiálható a nemzetbiztonság, de ennek mibenlétét pontosan meg kell határozni.

Az *1966. évi Polgári és Politikai Jogok Nemzetközi Egyezségokmánya*⁶⁷⁹ 17. cikkelye az alábbiakat rögzíti: „Senkit sem lehet alávetni a magánéletével, családjával, lakásával vagy levelezésével kapcsolatban önkényes vagy törvénytelen beavatkozásnak, sem pedig a becsülete és jó hírneve elleni jogtalan támadásnak. Ilyen beavatkozás vagy támadás ellen mindenkinek joga van a törvény védelmére.” Szinte ugyanazon megfogalmazással állunk szemben mindkét esetben – jogorvoslati lehetőség biztosításával.

Az *OECD Adatvédelmi Irányelve*⁶⁸⁰ valamennyi személyes adatra, azok bármilyen módon történő kezelésére utal. Bármely személyes adatot „kizárólag jogos célokra lehet felhasználni, és ahol lehetséges, az érintett tudtával vagy hozzájárulásával. A személyes adatoknak relevánsnak és szükségesnek kell lennie annak a célnak a tekintetében, amely miatt gyűjtötték.... Az adatgyűjtés célját legkésőbb az adatok gyűjtésekor pontosítani kell, és az elkövetkező felhasználást ezekre a célokra korlátozni, vagy olyanokra, melyek azzal összhangban vannak, és amely új célokat minden egyes alkalommal pontosítanak. A személyes adatokat a fentiekén kívül semmilyen más célokra nem használhatják fel.”⁶⁸¹

A fenti követelményekkel több tekintetben sincs összhangban az amerikai törvény. Egyrészt az összegyűjtött adatok jellege nem felel meg annak a követelménynek, hogy kizárólag a célt szorosan szolgáló adatok gyűjthetők. Különösen aggályos az a „gumi kitétel”, miszerint a vámhivatal hozzájuthat minden olyan információhoz, „*amelyet a közlekedésbiztonságért felelős államtitkár a vámfőparancsnokkal konzultálva úgy ítél meg, hogy szükséges a repülés biztonság megteremtése érdekében*”. Ezzel rendkívül széles diszkrecionális jogkört biztosított a törvény annak megállapításában, hogy mi minősül ilyen adatnak. Meghatározható-e objektív módon, hogy mit követel meg a repülés védelme, a nemzetbiztonság? Másrészt az ily módon az utasokról megszerzett információ más ügynökségeknek is továbbítható azok kérésére a nemzetbiztonság érdekében. Hogy érvényesül az a követelmény, hogy az egyéneket mindig pontosan tájékoztatják arról, hogy milyen célokra használják fel adataikat? A „*nemzetbiztonság érdekében*” megfogalmazás szintén meglehetősen tág értelmezésnek ad

678 Universal Declaration of Human Rights

679 Polgári és Politikai Jogok Nemzetközi Egyezségokmánya, 1966. Magyarországon kihirdetve: 1976. évi 8. törvényerejű rendelettel

680 OECD Guidelines on the Protection of Privacy and Transborder Flows of Personal Data, 1980. In: http://www.oecd.org/document/18/0,2340,en_2649_34255_1815186_1_1_1_1,00.html

681 uo. (7)-(10.) cikkek

teret. Ennek a jegyében emberi jogokat sértettek meg, emberek százainak kellett meghalnia.⁶⁸²

Az *Európai Bizottság Adatvédelmi Irányelve*⁶⁸³ szigorú védelmet nyújt az egyéneknek személyes adataik védelme tekintetében. Adatokat minden esetben pontosan meghatározott célokra lehet gyűjteni, nem lehet őket felhasználni a céllal nem összeegyeztethető esetekben, és az egyéneket csak addig lehet „hozzárendelni” adataikhoz, amíg az feltétlenül szükséges. Az egyéneknek jogorvoslatot biztosít adataik jogtalan felhasználásával szemben.⁶⁸⁴ A rendelkezéseket korlátozó szabályokat csak kivételes esetekben hozhatnak: többek között közbiztonsági, védelmi, nemzetbiztonsági, bűnüldözési célokból.⁶⁸⁵ A harmadik államok részére történő adattovábbítást csak abban az esetben engedélyezi, ha „a harmadik állam az adatok megfelelő védelmét biztosítja”. Azt, hogy mi minősül „megfelelő védelemnek”, különös mértékben befolyásolja az adatok természete, az adatkezelés tartama és célja, a „származási és a célország”, valamint a harmadik államban hatályban lévő jogi normák és biztonsági szabályok.”⁶⁸⁶ Több, mint aggályos az amerikai Repülésbiztonsági törvény megfelelése a fenti követelményeknek. Az alapvető probléma a „megfelelő védelem biztosításának hiányával volt – az Egyesült Államok nem teljesítette ezt az alapvető követelményt.

8.3.2.3. A kompromisszum?

2002 júniusában az Egyesült Államok ideiglenes intézkedéssel közzétette a fenti szabályokat, és az adatok szolgáltatására kötelezte a légitársaságokat – a rendelkezés tényleges alkalmazását azonban elhalasztotta 2003 februárjáig. Az Európai Bizottságnak kételye támadt amiatt, mert az amerikai rendelkezések megsértik az Európai Bizottság Adatvédelmi Direktíváját. Az Egyesült Államok Vámhivatalával tárgyalásokat folytatott annak érdekében, hogy feloldják a vitás helyzetet. Ezt követően mindkét fél egy nyilatkozatot bocsátott ki, amelyben az USA Vámhivatala vállalta, hogy további védelmet biztosít a részére továbbított érzékeny adatok⁶⁸⁷ kezelése tekintetében.

Hosszas tárgyalásokat követően 2003 decemberében az Egyesült Államok „Vám- és Határvédelmi Hivatala” megállapodásra jutott az Európai Bizottsággal az utasokra vonatkozó adatok továbbításában, annak feltételeiben, mivel a Hivatal vállalta megfelelő védelem nyújtását.⁶⁸⁸ A Vám- és Határvédelem kötelezettségvállalásaira alapozva bocsátotta ki az ún. „*Megfelelőségi Ténymegállapítást*”

682 Izrael a nemzetbiztonságra, a terroristáktól való védelemre hivatkozva építette a falat Jeruzsálem városa körül, melyet tanácsadó véleményében a Nemzetközi Bíróság is elítélt. 1145. o.

683 Directive 95/46/EC of the European Parliament and of the Council of 24 October 1995 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data In: Official Journal of the European Communities, No L 281/31, 23. 11. 95

684 uo. 6., 22. cikk

685 uo. 13. cikk (1) a)-c)

686 uo. 25. cikk

687 pl. a faji, kisebbségi származás, politikai nézetek, vallási, filozófiai meggyőződés, egészségügyi adatok, szexuális élet, tagság In: http://ec.europa.eu/comm/external_relations/us/intro/pnr.htm

688 Az Európai Bizottság az Európai Parlamentnek és az Európai Tanácsnak összefoglalta a PNR kérdéssel kapcsolatos EU megközelítést. Commission of the European Communities, 16.12.2003, COM(2003) 826 final Communication from the Commission to the Council and the Parliament, Transfer of Air Passenger Name Record (PNR) Data: A Global EU Approach

(„Adequacy findings”)⁶⁸⁹.

- Az USA hatóságok összesen 34 -féle adatot gyűjthetnek és tárolhatnak,⁶⁹⁰ ezek közül az érzékeny adatokat (az utas által rendelt étel, faj, vallás, egészségi állapot...) nem továbbíthatják, vagy ha erre mégis sor kerül, az amerikai hatóságok megsűrik, és törlik őket.
- Az adatokat kizárólag a terrorizmus, az azzal kapcsolatos bűncselekmények, a szervezett bűnözés elleni küzdelem során használhatják fel.
- Az adatok más ügynökségekhez való továbbítása csak esetről esetre történhet szigorú feltételekkel, és kizárólag a fent meghatározott célokra. Ha az Egyesült Államok harmadik ország részére kívánja az adatokat kiszolgáltatni, erről értesítenie kell az Európai Uniót.
- Az utasokra vonatkozó legtöbb adatot 3,5 év után törlik – szemben a korábbi 50 évre vonatkozó javaslattal.
- Az utasok részére jogorvoslatot biztosítanak az adataikkal való visszaélés vagy azok nem megfelelő módon való kezelése miatt.
- A szabályoknak való megfelelés ellenőrzése érdekében évente legalább egyszer az Európai Bizottság és az amerikai Nemzetbiztonsági Minisztérium (Department of Homeland Security) közös ellenőrzést tart.
- Az EU és az Egyesült Államok közötti, adatokra vonatkozó információcsere a reciprocitás elvén nyugszik.

A végső, utasok adataira vonatkozó megállapodást 2004. május 17-én írták alá.⁶⁹¹ A megállapodás és a „Megfelelési Ténymegállapítás” sorsa összefonódik, a megállapodás csak addig hatályos, amíg ezen utóbbiban foglaltak betartását garantálja az USA.

Az ügynek azonban nem tett pontot a végére a nagy nehézségek árán „kialkudott” egyezés. Az Európai Parlament az Európai Bírósághoz fordult amiatt, mert nem felelt meg a megállapodás az európai adatvédelmi követelményeknek. 2006. május 30-án meghozta a Bíróság az ítéletét, amiben megállapította, hogy a megállapodás meghozatalához hiányzott a megfelelő jogi alap, és annak újratárgyalására szólított fel.⁶⁹² Október 7-én újabb egyezés született,⁶⁹³ miután az USA „megfenyegette” az Európai Uniót azzal, hogy megtagadja az európai légitársaságoktól a leszállási jogokat, és több ezer dollárral megbírságolja, ha az utasokról kért információt nem továbbítja. Valamennyi adatnak az USA kezében kell lennie a leszállást megelőző 15 perccel – melyeket valamennyi terrorizmus ellenes ügynökségnek továbbíthatnak – beleértve az FBI-t és a CIA-t is. A Bizottság azt fontolgatta, hogy

689 Commission secures guarantees for protecting personal data of transatlantic air passengers, IP/04/650, 17/05/2004, In: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/04/650&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>

690 Az adatok listáját l. a XIII. számú mellékletben

691 Data Protection - PNR - Agreement UE/USA of 28.5.2004, Magyarországon kihirdette: 2006. évi CXXVIII. törvény az Európai Unió és az Amerikai Egyesült Államok között az utas-nyilvántartási adatállomány (PNR) adatainak a légi fuvarozók általi feldolgozásáról és az Amerikai Egyesült Államok Belbiztonsági Minisztériuma részére történő továbbításáról szóló Megállapodás kihirdetéséről, valamint a légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény módosításáról

692 Judgement of the Court (Grand Chamber) 30 May 2006 <http://curia.europa.eu/jurisp/cgi-bin/gettext.pl?where=&lang=en&num=79939469C19040317&doc=T&ouvert=T&seance=ARRET>

693 Az új megállapodás 2007. július 31-ig érvényes.

ugyanezen követelményeket alkalmazzák az Egyesült Államokból az Európai Unióba érkező légiutasok tekintetében is. Egy senior EU tisztviselő azonban rezignáltan ezt fűzte hozzá: A legtöbb kormány meg van győződve arról, hogy szinte teljességgel elképzelhetetlen, hogy terroristák repüljenek az Egyesült Államokból az Európai Unióba...⁶⁹⁴

694 RENNIE, David: EU bows to American pressure over air passenger information
<http://www.telegraph.co.uk/news/main.jhtml?xml=/news/2006/10/07/wair07.xml>

8.4. Faji alapon történő megkülönböztetés

„Nem kell feketének lenni ahhoz,
hogy nigger legyél.”
(Christopher Edley)⁶⁹⁵

8.4.1. A „poszt-szeptember 11” effektus: „Molly néni és a terroristák”

A faji alapon történő megkülönböztetés kérdése az Egyesült Államok nevével együtt jelenik meg. A 2001. szeptember 11-i események vízválasztót képeznek ebben az esetben is. *Azelőtt* az amerikai társadalom jelentős hányada elítélte a faji alapon történő megkülönböztetést. A közvélemény-kutatások megerősítették a fenti állítást: az amerikaiak 80 %-a egyértelműen elutasította a faji alapon történő diszkriminációt. Az akkori elutasítás ellenére is élt az a gyakorlat, hogy a közlekedési rendőrök elsősorban az afro-amerikaiakat állították, szondáztatták meg, vizsgálták át.⁶⁹⁶ Ennek köszönhetően kialakult a „vezetni, miközben fekete vagy” szóösszetétel, ami a jelenségre utal.⁶⁹⁷ A fenti gyakorlatot a különböző állami szervek, maga a rendőrség, és az akkori elnök, Bill Clinton is elutasította, és adatgyűjtést rendelt el arról, hogy az átkutatások és a megállítások valóban faji alapon történnek-e, és milyen mértékben.⁶⁹⁸

Az a tény azonban, hogy a szeptember 11-i események főszereplője 19 arab származású gépeltérítő volt, gyorsan megváltoztatta az emberek véleményét. Összességében a társadalom csaknem 60 %-a a faji alapon történő profilkészítés mellé állt – addig, amíg az az arab és muszlim személyekre vonatkozik. Érdekes paradoxon, hogy éppen azok a faji csoportok, melyek hasonló gyakorlatot szenvedtek el - az afro-amerikaiak-, sokkal inkább támogatták – mintegy 71 %-uk! - az arabokkal szembeni speciális bánásmódot, mint a fehérek, akik közül 57 % tartotta szükségesnek.⁶⁹⁹ Az az általános felfogás terjedt el, hogy az arabok „alaposabb ellenőrzése” pusztán a józan ész követelménye. A „nagy tétre” hivatkoznak, a „jobb félni, mint megijedni” is felmerült érvként. Egy fekete származású személy lakonikusan csak ennyit mondott: „Tudom, hogy helytelen. Majd később bocsánatot kérünk.”⁷⁰⁰ Thomas Ambrose az alábbiakban foglalta össze véleményét: „Teljesen egyértelmű, hogy sokkal nagyobb az esélye annak, hogy fiatal, muszlim férfiak eltérítenek egy gépet, mint annak, hogy Molly néni teszi ezt meg. Minden ésszerű és

695 EDLEY, Christopher, JR.: The New American Dilemma: Racial Profiling Post-9/11, In: The War on Our Freedoms, Civil Liberties in an Age of Terrorism, szerk.: Richard C. Leone, Greg Anrig, Jr., Public Affairs, A Century Foundation Book, New York, 2003, 171. o.

696 Egy 1996-ban elkészített vizsgálat bebizonyította, hogy több, mint négyszer akkora volt az esélye annak, hogy afro-amerikaiak gépjárművét átvizsgálják, mint az egyéb származásúakét. Floridában – bár az a forgalomban az arányuk kevesebb, mint 12 %-, az összes megállított motoros 70%-a afro-amerikai származású volt. In: uo. 179. o.

697 „Driving while black” összetétel („vezetni, miközben fekete vagy”) a „driving while intoxicated” (ittasan vezetni) szomorú paródiája.

698 COLE, David: Enemy Aliens: Double Standards and Constitutional Freedoms in the War on Terrorism, The New Press, New York, London, 2003., 48.o.

699 Az afro-amerikaiak 64 %-a, az egyéb nem fehér származású csoportok 57 %-a szimpatizált azzal az elképzeléssel, hogy az arabok speciális azonosító kártyát kapjanak a terrorizmus kiküszöbölése érdekében. In: COKE, Tanya E.: Racial Profiling Post 9/11: Old Story, New Debate, In: Lost Liberties, Ashcroft and Assault on Personal Freedom, szerk.: Cynthia Brown, The New Press, New York, London, 2003., 94. o.

700 SCALES, Ann: Profiling of Arabs, Boston Globe, 30, September, 2001

hatékony biztonsági rendszerek ezt számításba kell vennie".⁷⁰¹ Stuart Taylor Jr. kiélezve a kérdést, megállapította: „Az egésznek semmi köze nincs az előítéletekhez. Ez élet-halál kérdése.”⁷⁰²

A kormányzattól érkező hivatalos hangok továbbra is egyöntetűen elutasítják a faji alapon történő profilkészítést. Maga az elnök, George W. Bush is biztosítja a muszlim közösségeket egy nyilatkozatában, hogy a terrorizmus áll a kormány célkeresztjében, nem a „muszlim”.⁷⁰³ A kongresszus előtt is elhangzik: „Empatikusan elutasítottuk az etnikai alapon történő profilkészítést.”⁷⁰⁴

A valóság azonban nem egyezik a sugallni kívánt képpel. A Bush kormányzat által, a terrorizmus elleni küzdelem szent jelszava nevében tett lépések ellentmondanak a fenti kijelentésekkel. Sorozatosan rendelnek el olyan intézkedéseket, melyek az arab származású egyének alaposabb ellenőrzését „irányozzák elő”.⁷⁰⁵

A repülés biztonságával kapcsolatos intézkedések hasonló eredménnyel jártak. A Közlekedési Minisztérium ugyan szintén azt hangsúlyozza, hogy a repülőtereken alkalmazott biztonsági intézkedéseknek semmi közük nincs a faji alapon történő megkülönböztetésnek, a gyakorlat másra enged következtetni: mindig éppen az arab származású személyek azok, akik „alaposabb” átvizsgálásra számíthatnak, de az is előfordult, hogy a gép fedélzetének az elhagyására kényszerítették őket. Az 1998-ban, a Szövetségi Repülési Igazgatás (Federal Aviation Administration) által kidolgozott ún. *CAPPS rendszer*⁷⁰⁶ sem tartalmaz állításuk szerint ilyen elemeket, többen azonban azt állítják, hogy újraértelmezték az azonosító jegyeket a 2001-es történések követően. A CAPPS rendszer a

701 AMBROSE, Thomas: Profiling's place on Sept. 11, Insight on the News, Sept 16, 2002, http://www.findarticles.com/p/articles/mi_m1571/is_34_18/ai_92084057

702 uo.

703 COKE, 95. o.

704 Michael Chertoff, az USA Igazságügyi Minisztériumának Büntetőügyekkel foglalkozó részlegének vezetője, In: COLE, 49. o.

705 Az alábbiakban a 2001. szeptemberi eseményeket közvetlenül követő intézkedések „csokrára” kívánom felhívni a figyelmet.

- 2001. szeptembere: Az Igazságügyi Minisztérium ideiglenes intézkedést bocsát ki, lehetővé teszi a vádak nélkül, 48 órára – valamint további ésszerű időtartamra fogságban tartást különleges körülmények között. Az eredmény: 1200 bevándorlót vesznek őrizetbe, elsősorban arab és muzulmán országokból.

- 2001. november 9.: Az FBI-t feljogosítják arra, hogy 5000, 18-33 éves, az USA-ba 2000. óta érkezett, olyan országokból származó férfit kérdezzenek ki, ahol az Al-Kaida tevékenykedik. Az eredményét 2002 februárjában teszik közzé: kevesebb, mint 20 személy vettek őrizetbe – főként bevándorlási szabályok megsértése miatt. Három esetben emeltek vádat bűncselekmény miatt, de egyik esetben sem terrorcselekménnyel kapcsolatban.

- 2001. november 19.: Új biztonsági ellenőrzéseket léptetnek életbe a vízum igényléssel kapcsolatban. A gyakorlatban ez főként muzulmán országokból származó egyének esetében alkalmazzák.

- 2002. márc. 19.: újabb kihallgatások további 3000 muszlim, arab személy tekintetében.

- 2002. június 12.: speciális ellenőrzést írnak elő az USA-ba belépő, vagy azt elhagyó jemeni polgárokkal szemben – beleértve a poggyászuk alaposabb ellenőrzését.

- 2002. november 6.: Iránból, Irakból, Líbiából, Szudánból, Szíriából származó fiatal férfiakat arra szólítanak fel, hogy december 12-ig személyesen jelenjenek meg a „Bevándorlási és Honosítási Hivatal (Immigration and Naturalization Service, továbbiakban: INS) előtt kihallgatás, fényképezés, valamint ujjlenyomat levétele céljából. Arra szólítják fel őket, hogy évente tegyenek jelentést az INS-nek a lakcímváltozásról.

- 2002. december 18. Az INS több száz kihallgatott személy tartóztat le – állítása szerint vízummal kapcsolatos visszaélések miatt. In: COKE, 95-96. o.

706 Computer Assisted Prescreening Passenger Screening, („számítógép segítségével végzett utas ellenőrző rendszer”) a továbbiakban: CAPPS

véletlenszerű ellenőrzéseket kombinálja a 20 másik azonosító jeggyel,⁷⁰⁷ ez alapján meghatározza az utas „veszélyességi fokát”.⁷⁰⁸ A minisztérium ragaszkodik ahhoz, hogy a faj, a származás nem szerepel a veszélyességet megalapozó kritériumok között, többen ezzel kapcsolatos kétyeiknek adtak hangot.

8.4.2. Dasrath, Cureg, Bayaa, Chowdhury, Sader – a kormányzat által is osztott, támogatott hisztéria gyalogáldozatai?

„A muzulmánok sztereotípiája azt sugallja,
hogy mind arabok vagyunk, erőszakosak,
és egy szent háborút vezetünk.”
(Ibrahim Hooper)⁷⁰⁹

Még a 2001. évben öt utas beperelt több amerikai légitársaságot faji alapon történő megkülönböztetés miatt, mert megakadályozták azt, hogy felszálljanak a gépre, vagy arra szólították fel őket, hogy hagyják el a fedélzetet. Hárman közülük kártérítést is követelnek. A Continental, az American, a United és a Northwest légitársaságok ellen szövetségi bíróságok előtt indították az eljárást, kivétel nélkül közel-keleti vagy ázsiai származású utasokkal szemben tanúsított bánásmód miatt.⁷¹⁰ Valamennyi panaszos minden nehézség nélkül haladt át a biztonsági ellenőrzésen, és az utólagos ellenőrzés során sem találtak semmi olyan jelet, ami a „speciális elbánásra” okot adott volna.

2001 szilveszter napján *Edgardo Cureg*, egy fülöp-szigeteki matematika szakos PhD hallgató hazafelé tartott Londonból Tampába repülővel. Newarkban átszállt, közben összefutott egy sri-lankai származású matematika professzorával, akivel egymás mellé ültek a gépen. Mellettük kapott helyet Michael Dasrath, egy Wall-Streaten dolgozó pénzügyi elemző, guayanai származású amerikai állampolgár. Arra lett figyelmes, hogy egy utastáruk figyelni őket, majd a pilótához fordult azzal a panasszal, hogy „azok a barna bőrű emberek gyanúsán viselkednek”. Anélkül, hogy tisztázták volna, mit ért a gyanús viselkedés alatt, eltávolították Cureget, Dashratot és a professzort is a járatról. Bár biztonsági okora hivatkozva távolították el őket a gépről, a későbbiek során nem vizsgálták át őket -, egy másik géppel, majd taxival szállították őket úticéljukra. A Continental azzal az indokkal kérte a panaszosok kérelmének elutasítását, hogy „a szövetségi polgári jogi törvények összeütközésbe kerültek alkalmazottaik diszkrecionális jogkörére vonatkozóan annak a meghatározásában, hogy kit engedjenek repülni”.⁷¹¹ Debevoise bíró elutasította az alperesek érvelését, és kimondta: „az utasok faji alapon történő

707 pl. a kiindulási és célállomás, az utazási szokások, foglalásra vonatkozó adatok, név, születési idő, lakcím, telefonszám.

In: Fact Sheet: CAPPS II at a Glance, http://www.dhs.gov/xnews/releases/press_release_0347.shtm

708 A kategóriák: „nincs veszély”, „ismeretlen mértékű veszély” vagy „magas veszély”. In: uo.

709 Ibrahim Hooper az Amerikai-Islám Kapcsolatok Tanácsának (Council on American-Islamic Relations) a tagja. In: uo. 54.o.

710 Newark, Baltimore, Los Angeles és San Francisco szövetségi bíróságai előtt indult az eljárás. In: Airlines face post 9/11 racial profiling, discrimination suits, <http://archives.cnn.com/2002/LAW/06/04/airlines.discrimination/index.html>

711 *Dasrath v. Continental Airlines, Inc.*, 228 F.Supp.2d 53., D.N.J.,2002., Oct. 17, 2002. 228 F.Supp.2d 531, United States District Court, D. New Jersey., Michael DASRATH, Plaintiff, v. CONTINENTAL AIRLINES, INC., Defendant, and Edgardo S. Cureg, and The Arab American Anti-Discrimination Committee, on behalf of its members and its constituents, Plaintiffs.v. Continental Airlines, Inc., Defendant., Civ. A. Nos. 02-2683 (DRD), 02-2684(DRD)., In: <http://www.aclu-nj.org/downloads/DasrathDecision.pdf>

eltávolítása nem igazolható a pilótáknak diszkrecionális jogokat biztosító szabállyal. Továbbá hitelt érdemlően bizonyították, hogy az érintetteknek a gépről való eltávolítása szándékos diszkrimináció eredménye, nem pedig racionális döntésé, mely azon az alapon született, hogy jelenlétük veszélyt jelentett a biztonságra".⁷¹²

Ugyanilyen döntés született a *Bayaa v. United Airlines* ügyben is, amely hasonló körülmények alapján született. Bayaa palesztin-libanoni származású amerikai állampolgár, akit azután távolítottak el a repülőgép fedélzetéről, miután kiderült róla, hogy a végső úticélja a szaúd-arábiai Rijád.⁷¹³

Arshad Chowdhury, bangladeshi származású egyén a *Northwest Airlines*-t perelte be hasonló indokok alapján. 2001. október 23-án már a beszállásra várakozott a San-Fransiscai repülőtéren, amikor a hangosbemondón keresztül felszólították további ellenőrzésre. Közölték vele, hogy miután a neve azonos az FBI által a *terrorizmussal gyanúsított személyek listáján* levő személyével, addig nem szállhat fel a gépre, amíg nem tisztázták a helyzetet. Két Northwest alkalmazottal várakozott a biztonsági szolgálat és az FBI ügynökeire a beszállókapu mellett, eközben látta, hogy utastársai félelemmel teli gyanakvással méregetik -, rendkívül *megalázó helyzetben* érezte magát. A négy biztonsági őr és a két FBI ügynök megérkezése után azonosította magát, ezután az egyik ügynök az „FBI adatbázisával egyeztetett”, miközben Chowdhury-t valamennyien körbevették. Ekkor Chowdhury megkérdezte, mikor szállhat fel a gépre, amire meglehetősen durván az utasok füle hallatára közölték vele, hogy „akkor teheti ezt meg, ha tisztázta magát, de ha bármit találunk, nem megy sehova.” A panaszos még jobban megrettent, és még megalázottabb helyzetbe került. Miután az FBI ügynök megállapította, hogy nem jelent a biztonságra veszélyt, ismételten megpróbált beszállni. Azonban közölték vele, hogy „*ma már nem repülhet velünk biztonsági okokból*”. Értetlenül a biztonsági személyzet egyik tagjához fordult, aki azt válaszolta, hogy „ez egy magáncég, azt tesznek, amit csak akarnak”. Egy másik járattal érte el úticélját. A per során azzal védekezett a légitársaság, hogy a pilóta egymásnak ellentmondó híreket kapott arról, hogy tisztázódott-e az ügy. Azonban Chowdhury kálváriája, megaláztatása itt még nem ért véget: egy másik légitársasággal repülve rádöbbsent, hogy a nevét nem törölték a már említett FBI listáról, amit csak később tettek meg a kérésére, miután az FBI ismételten tisztázta személyét. A tény, hogy a neve továbbra is szerepelt egy, a terrorizmussal gyanúsított személyek listáján, melyet az egész USA-ban körbeküldtek, mély lelki megrázkódtatást jelentett számára.⁷¹⁴

Hassan Sader marokkói származású amerikai állampolgár – az *American Airlines* ellen indított eljárást faji alapon történő diszkrimináció miatt. Az összes bűne az volt, hogy a géphez vezető folyosón, a beszálláskor udvariasságból maga elé engedett egy hölgyet, aki lesújtó pillantással megfűszerezve visszautasította a gesztust. Ugyanez az utastársa ezt követően beszélt a légiutas kísérelével, aki arra kérte Sadert, hogy hagyja el a gép fedélzetét. Még látta, amint ellenőrzik, hogy nem hagyta-e a kézipoggyászát a fedélzeten. Rendkívül megalázónak érezte a helyzetét, amint a többi utastárs előtt kivezetik. Miután megkérdezte, miért kellett leszállnia, tudtára adták, hogy az egyik utas kényelmetlenül érezte magát a jelenléte miatt, mert „furcsán viselkedett”, és a kapitány így döntött. Majd értetlenkedése után hozzátette,

712 Discrimination Suit Against Continental Airlines Goes Forward, In: <http://www.aclu-nj.org/issues/opengovernment/discriminationsuitagainstc.htm>

713 *Assem Bayaa, and The American-Arab Anti-Discrimination Committee, on behalf its members and constituents, Plaintiffs, vs. United Airlines, Inc. UAL Corporation, Defendants.* In: news.findlaw.com/hdocs/docs/aclu/bayaaual60402cmp.pdf

714 *Arshad Chowdhury, (Plaintiff), v. Northwest Airlines Corporation and Northwest Airlines, Incorporate (Defendants), Civil Rights Complaint for Declaratory Relief, Injunctive Relief and Damages* In: <http://archives.cnn.com/2002/LAW/06/04/airlines.discrimination/index.html>

hogy azért történt, mert a Közel-Keletről származik, és Hassan-nak hívják. Miután rádöbbsent, mi történt vele, elsírta magát. Egy másik gépre ültették fel, minden további biztonsági ellenőrzés nélkül. A már ellenőrzött csomagját visszaszerezte az egyik alkalmazott, de szólt Sader-nek, hogy ne nyúljon hozzá, mert ő felel érte. A panaszost mélyen megdöbbsentette az incidens, másodosztályú polgárnak érezte magát, akit nyugodtan meg lehet alázni, csak hogy hogy „egy privilegizált statusban levő utastársa érzelmeit ne sértsék meg.”⁷¹⁵

Az, hogy egyéb esetekben *mi minősült gyanús*nak a repülőtereken vagy a gépeken, rendkívül változatos és megdöbbsentő képet mutat, hisztérikus állapotokra utalva. Egy iraki békeaktivistát arra szólítottak fel a JFK repülőtéren, hogy *vesse le a pólóját*, mert azon arabul és angolul a „Nem hallgatunk” felirat volt olvasható – figyelmeztették, amíg nem teszi meg, nem szállhat fel a gépre.⁷¹⁶ Indiaiakat azért tartóztattak le a holland hatóságok, mert helyet akartak cserélni és mobiltelefont használtak.⁷¹⁷

2004 júliusában egy híres *szíriai énekes és háttéregyüttesét* nézték terroristáknak, akik szabályos pánikot keltettek a gépen. Egy a fedélzeten tartózkodó, Jacobsen nevű újságíró elmondása szerint külön ültek, és többször sokat mondóan *egymásra bólintottak*, majd egymást felváltva, túl *gyakran látogatták a mellékhelyiséget*. A gyanúja megerősödött, amikor az egyikre *rámosolygott*, azonban ő ezt nem viszonzta. A landolás után jelentették az utasok gyanújukat a rendőrségnek és a FBI-nak, akik azonosították a zenészeket. Jacobsen hozzátette: „Ha 19 terrorista meg tud tanulni repülőgépet vezetni, miért ne tudna 14 megtanulni hangszereken játszani?”⁷¹⁸

2006 augusztusában egy Malagából Manchesterbe tartó járaton két férfi keltett gyanút, mert *meleg ruhát viseltek, és arabnak tűnő nyelvet beszéltek* -, emiatt késett egy gép, mert az utasok nem voltak hajlandóak a „gyanúsán viselkedő” utastársaikkal a gépre szállni. A férfiakat eltávolították a gépről, akik később tisztázták magukat, és visszaengedték őket a fedélzetre. „Egy nyaralókat szállító járat volt, mindenki rövidnadrágot viselt. Csak két ember tűnt ki az egész tömegeből, mint akik nem oda tartoznak” – magyarázkodott az egyik utas.⁷¹⁹

Gary Fitzgibbon pszichológus rámutat arra, hogy „az emberek pusztán a saját *terrorista profilkészítő verziójukat* alkalmazzák. A csoport maga hatósággá avanszál, és legitimizálja a saját viselkedését. *Bíróvá és esküdtszékké* alakulnak. A csoportnyomás miatt az egyének elveszíthetik a józan ítélőképességüket. És ha egyszer a csoport valakit úgy azonosított, mint aki „gyanúsán viselkedik”, az illetőnek az ezzel való szembesülése *önbeteljesítővé* alakul – a „gyanúsított” valóban elkezd zavarodottan

715 Hassan Sader and The American Arab Anti-Discrimination Committee, on behalf of its members and constituents, (Plaintiffs), vs. American Airlines, Inc. and AMR Corporation (Defendants), In: <http://archives.cnn.com/2002/LAW/06/04/airlines.discrimination/index.html>

716 Az ominózus pólót egy new-yorki, pacifista művész tervezte, és az egész Egyesült Államok területén lehetett vele találkozni. A fenti incidensig senkinek nem szűrt szemet, mint ami veszélyes a közbiztonságra. Az egyik biztonsági őr még ezt is hozzátette: „Nem viselhetsz egy arab felirattal ellátott pólót a repülőtéren. Ez olyan, mintha egy olyan pólót hordanál, amire ez volna felírva: „Rabló vagyok, és épp a bankba tartok.” In: Mohaiemen, Naem, Snakes on, Arabs off the Plane, Alternet September 1, 2006., <http://www.alternet.org/story/41140/>

717 "Security risk" Indians return to Mumbai, In: http://www.bangkokpost.com/breaking_news/breakingnews.php?id=112484

718 Egy repülési kérdésekre szakosodott újságíró erre azzal vágott vissza: „Már azt vártam, mikor mondja azt, hogy az egyik zenész egy azonosítót viselt a ruháján „terrorista” felirattal.” HARRIS, Paul: It started as a routine flight from Detroit to LA. But what followed would plunge the US into another 9/11 panic, The Observer, Sunday July 25, 2004, <http://www.guardian.co.uk/usa/story/0,12271,1268802,00.html>

719 COUGHLAN, Sean: Fear of the unknown, BBC News Magazine, 21 August 2006 http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/magazine/5270500.stm

viselkedni.⁷²⁰

A fenti ügyek, történetek csak szemezgetést jelentenek a fentiekhez hasonló esetek közül: csak 2001-ben több tucat ilyen jellegű ügy került napvilágra. A fenti ügyek egyikében eljáró jogi képviselő, Shuford kifakadt: „El kellene gondolkoznunk azon, hogy tényleg növeli-e a biztonságot az, ha az utastársaknak vétőjogot adunk annak az eldöntésére, hogy ki repülhet.”⁷²¹

8.4.3. Nemcsak súlyosan sérti az emberi jogokat, hatástalan is...

A fenti gyakorlatról egyértelműen bebizonyosodott, hogy hatástalan. Korántsem teremt nagyobb biztonsági szintet az, ha bizonyos faji csoportokra koncentrálnak az ellenőrzéskor. Az eredmény éppen a visszájára fordul.

- Az arab és muszlim népcsoport több, mint 99,99 százalékának semmilyen kötődése nincs a terrorizmushoz. Jelenleg 1,3 milliárd muszlim él a Földön, 280 millió arab származású. A becslések szerint 200-2000 tagja lehet az Al-Kaidának világszerte, és maximum 10000 ember kaphatott kiképzést a terrorszervezet kiképző központjaiban.⁷²² Látható, már csak a pusztá matematika alapján sem nevezhető logikus megközelítésnek a terrorizmus arabokkal és muszlimokkal való azonosítása.
- Ha bizonyos népcsoportokra koncentrálnak a biztonsági ellenőrzés során, akiket csak a kinézetük miatt választanak ki, nem figyelnek olyan személyekre, akik ebbe a sztereotípiába nem illenek bele. Értékes erőforrásokat köt le a gyakorlat, miközben mások nyugodtan csempésznek fel akár bombát a cipőjükben.⁷²³ A biztonsági szakemberek ismételten felhívják a figyelmet arra, hogy a viselkedésre kell koncentrálni a fizikai megjelenés helyett.
- Egyéb tekintetben is káros következményei vannak a fenti gyakorlatnak: az ilyen felfogással megmérgezett biztonsági személyzet, rendőrség a későbbiekben is hasonlóan irracionális módon választja ki a számára gyanús személyeket.
- Azért is hibás a muszlim közösségeket kollektív gyanúsítottakként kezelni, mert pont ez az a csoport, amely segítséget tudna nyújtani a terrorizmushoz köthető szálak feltárásában. A velük szemben alkalmazott bánásmód nem segíti elő együttműködési készségüket.

720 uo.

721 <http://archives.cnn.com/2002/LAW/06/04/airlines.discrimination/index.html>

722 COLE, 55. o.

723 2001 decemberében egy utas a cipőjében C-4 típusú robbanóanyagot csempészett egy Párizsból Miami-ba tartó utasszállítóra. Az incidens az American Airlines járatán történt, akkor vették észre, hogy mire készül az egyik utas, amikor meg akarta gyújtani a cipőjét. In: WALLACE, Kelly, LEVINE, Jeff, STARR, Barbara: Flight forced to land; explosives in shoes suspected, December 23, 2001, <http://archives.cnn.com/2001/US/12/22/plane.diverted/index.html>

8.5. Megalázó bánásmód a repülőtereken és a fedélzeten

„Erre csak ennyit tudok mondani: A terroristák győztek!”

(Ismeretlen)⁷²⁴

A fent bemutatott esetek mindegyikében kivétel nélkül beszámoltak a *diszkriminációt elszenvedett személyek* arról, hogy mélységesen megalázták őket az eljárással, *nagy lelki megrázkódtatást* szenvedtek el. A többi utastárs előtt kvázi terroristaként való kezelésük, a tény, amiért ez megtörtént velük, sértette emberi méltóságukat.

Azonban nemcsak a faji diszkrimináció esetén alkalmazott bánásmód az egyedüli, ami megalázó lehet a légiutasokra. Gyakori panaszként merül fel, hogy a *kézipoggyászt úgy ellenőrizték*, hogy a többi utas jelen volt, és előttük kellett a személyes, intim tárgyakat is tartalmazó táska tartalmát feltárni. Egy 2001 decemberében az Egyesült Államok egyik repülőterén történt ellenőrzés durvasága miatt az utas megkérdezte, hogy hol tehet panaszt. Azt a gúnyos választ kapta, hogy „George Bush-nál, az USA elnökénél”.⁷²⁵

Előfordul, hogy a gyanúsnak talált utast megkérik arra, hogy *vetközzön le*. Szemtanúk elmondása szerint előfordult, hogy ez nem külön helyiségben történt, hanem csak egy hevenyészve odaállított paraván mögött, ami nem takart mindent... Vagy a sorban megemlíthetjük azt a *röntgenberendezést* is, amely speciális eljárása folytán az ellenőrzött személyt James Bond „vetköztető szemüvegéhez” hasonlatos módon *ruha nélkül mutatja meg*. A készülék prototípusát 2002-ben az Orlando Nemzetközi Repülőtéren vezették be, amely „kiszagolja”, ha valaki robbanószert vagy drogot visz magával, és átlát a ruhán is – nem sok helyet hagyva a képzeletnek. (A „Rapsican Secure 1000” nevű rendszer gyenge röntgensugarat használ.) A biztonsági szakemberek hangsúlyozták, csak akkor alkalmazzák, ha valamilyen szabálytalanságot észleltek az érintett személynél, és csak ugyanolyan nemű személy végezheti az ellenőrzést a berendezéssel. Az emberi jogi aktivisták véleménye szerint ez egyértelműen „egy virtuális vetköztető átvizsgálás.”⁷²⁶

2004 szeptemberétől az USA-ban a Közlekedésvédelmi Igazgatás (Transportation Security Administration, TSA) a biztonsági ellenőröknek engedélyezett egy *zavaró átvizsgálást, motozást* a másodlagos ellenőrzésre kiválasztott utasok tekintetében. „*Kézzel letapogathatják*” a női utasok mellét, valamint mindkét nem nemi szervének környékét, *intim testrészeit* az ellenőrzések során azzal az indokkal, hogy elrejtett robbanószerek után kutatnak. A Fehér Ház Repülési Albizottságának egyik tisztviselője, John Mica ezekkel a szavakkal mentegetőzött: „Tudom, hogy nem kellemes, de amíg nincs a kezünkben a szükséges technológia, van más választási lehetőségünk?” Hangsúlyozzák, csak egy külön szobában végezhető az átvizsgálás, és csak ugyanolyan nemű végezheti a motozást – az utasok tapasztalatai azonban nem egyeznek a fenti követelményekkel.⁷²⁷ Ebben az esetben is a robbanószerekre

724 <http://yro.slashdot.org/article.pl?sid=06/10/14/0334222>

725 <http://www.aclu-nj.org/downloads/DasrathDecision.pdf>

726 BRANOM, Mike: New Airport Security Devices Debut, Some Complain Machines Too Intrusive, Perform Virtual Strip-Search, 15 March 2002, <http://www.cbsnews.com/stories/2002/03/15/terror/main503830.shtml>

727 Sommer Gentry, egy 27 éves nő arról panaszkodott, hogy a bostoni Logan Nemzetközi Repülőtéren férfi biztonsági őr akarta megmotozni, miközben egy női biztonsági őr durván egy fémdetektort lökött a lábai közé. „Hogy érezhetem magam biztonságban, amikor a TSA arra utasít, hogy hagyjam, amint idegenek a legintimebb testrészeimet és azok

hivatkoznak, ami kikényszeríti az alaposabb ellenőrzéseket, miközben új gépeket tesztelnek, amelyek az egyén elhaladásakor keletkező légáramlatból „kiszagolják” a robbanószerek jelenlétét.

2006 októberében adták hírül, hogy hazánkban, a debreceni repülőtéren kívánják egy új fejlesztésű azonosító kísérleti alkalmazását tesztelni. Az utasok egy *rádiófrekvenciákkal azonosító chipet* kapnának, amelyet a University College London kutatói fejlesztettek ki. A kutatás vezetője, Dr. Paul Brennan elmondása szerint a rendszer működése elve hasonló ahhoz, amit az áruházakban a termékek megjelölésére használnak. Az utasokat a repülőtereken arra köteleznék, hogy egy azonosító jelet, „cédulát” hordjanak a nyakuk körül. Ez alapján a rendszer be tudja azonosítani őket, valamint a tartózkodási helyüket egy méteres pontossággal képes meghatározni, továbbá folyamatosan nyomon tudja követni a mozgásukat a repülőtéren belül. Az elképzeléssel kapcsolatosan azonban kétségek merültek fel⁷²⁸, ezek között találjuk az emberi jogi kételyeket is. Mennyire egyeztethető össze olyan módszerek alkalmazása, ami azt is ellenőrzi, ki hányszor látogatta meg a mellékhelyiséget, és amely az állatok fülébe, azok azonosítására alkalmazott chipekre, „fülbetűzőkre” emlékeztet? Ahogy egy újságíró megfogalmazta: „valahogy úgy működik, mint amikor a juhász bekeríti a legelőjét, és ellenőrzi a juhain a cédulákat, amint beengedi őket a földjére.”⁷²⁹

környékét megérintsék?” In: LEVINE, Samantha: Intrusive Airport Searches: Screeners Authorized to "Pat Down" Private Parts, US News and World Report, November 29, 2004, http://www.infowars.com/articles/bb/feel_ups.htm

728 Egyrészt az utasok megszabadulhatnak a chipektől, elhagyhatják őket, megsemmisíthetik vagy kicserélik egymás között. Másrészt egy öngyilkos merénylőt a fenti „biztonsági intézkedés” nem akadályoz meg semmiben. BALLARD, Mark: Airport to tag passengers, http://www.theregister.co.uk/2006/10/12/airport_rfid/

729 uo.

9. Az Amerikai Egyesült Államok, az Európai Unió és Magyarország „alaplépései” a repülés biztonságának megteremtése terén

Az alábbiakban először az Egyesült Államok és az Európai Unió – mint két részben ellentétes utat járó oldal legfontosabb lépéseit kívánom felvázolni. Majd a hazánkra vonatkozó helyzetet, a repülés biztonság terén uralkodó „állapotok leglényegesebb elemeit szeretném” feltárni.

9.1. Az Európai Unió

9.1.1. Az EU rendeletek a repülés biztonságáról

Az Európai Unión belül a repülés biztonsága nemzeti és kormányközi szintű kérdés maradt egészen 2002-ig, amikor uniós szintű szabályt fogadtak el az Ikertornyok elleni támadást követően. Azt megelőzően is léteztek már bizonyos standardok, melyeket az ICAO és az ECAC⁷³⁰ (Európai Polgári Repülési Konferencia) fektetett le. Nagy hiányosságnak számított azonban, hogy a fentiek nem voltak kötelezőek - nem is alkalmazták őket megfelelően.⁷³¹

Az Európai Unió repülés biztonságához való hozzáállásában „szeptember 11.” mérföldkőnek számít. Ezt követően a téma a politikai napirendi pontok közé emelkedett, közös, uniós norma született, és a biztonságot beépítették a közlekedéspolitikai elvek közé.⁷³²

Az *első közös szabályokat 2002-ben* hozták létre ezen a területen, azt megelőzően nem létezett egy egységes szabályrendszer az EU szintjén. Részletes rendelkezéseket tartalmazott a nemzeti biztonsági programokról⁷³³, az annak való megfelelés ellenőrzéséről, a „monitoring” tevékenységről,⁷³⁴ repülőter tervezési követelményekről⁷³⁵, a repülőter bizonyos területeire való bejutás ellenőrzéséről,⁷³⁶ az alkalmazottak, a poggyász és a járművek átvizsgálásáról.⁷³⁷ További rendelkezéseket találunk az alkalmazottak, a legénység toborzásáról és képzéséről,⁷³⁸ az utasok, a kézipoggyász, a teheráru és a postai küldemények ellenőrzéséről,⁷³⁹ valamint a repülőtereken tiltott, illetve a fedélzetre nem felvihető

730 European Civil Aviation Conference, a továbbiakban ECAC

731 Security, http://ec.europa.eu/transport/air_portal/security/index_en.htm

732 Egy olyan szabályozás is napirenden van, amely minimum standardokat állít fel az egész „ellátási láncra” vonatkozóan, ennek garantálásáért cserébe a működtető „biztonságos működtető” („secure operator”) titulust nyerne el. A Bizottság alelnöke, Jaques Barrot – aki a közlekedési kérdésekért felelősséggel tartozik – azt reméli, hogy az új szabályok „hozzájárulnak a terrorcselekmények megakadályozásához azáltal, hogy létrehozzák a világon az első kereskedelmi blokkot, amely teljes mértékű biztonságot garantál minden dimenzióban a teherszállítás valamennyi formájára vonatkozóan.” In: Transport security <http://www.euractiv.com/en/transport/transport-security/article-117548>

733 Regulation (EC) No 2320/2002 of the European Parliament and of the Council of 16 December 2002 establishing common rules in the field of civil aviation security, Art. 5,

In: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32002R2320:EN:HTML>

734 Uo. Art. 7.

735 Uo. Annex, 2.1

736 Uo. Annex, 2.2.

737 Uo. Annex 2.3.

738 Uo. Annex 12.

739 Uo. Annex 4-7.

tárgyáról.⁷⁴⁰

A 2320 számú rendelet arra kötelezi a *Bizottságot*, hogy *ellenőrizze* azt, hogy a tagállamok betartják-e a benne foglalt rendelkezéseket. Ennek keretében nemcsak a *nemzeti biztonsági programokat* vesézik ki, hanem a *repülőtereken helyszíni ellenőrzéseket* végeznek. 2004 tavasza óta több, mint 60 repülőteret vizsgáltak át a fentiek alapján. Az auditokról nem értesítik előzetesen a tagállamot, és az eredményeket valamennyi tagállammal közlik – ellentétben az ICAO és az ECAC által végzett ellenőrzésekkel. Az eredmények a legtöbb esetben megnyugtatóak, a Bizottság jelentése alapján a felfedett hiányosságokat pedig hamar pótolják.⁷⁴¹

A 2002. évi szabályok módosítása napjainkban is folyamatban van.⁷⁴² 2006. október 12-én az Európai Unió közlekedési miniszterei egy politikai megállapodást fogadtak el a repülés biztonság új szabályai tekintetében. Alapvető, közös standardokat, mechanizmusokat, a szabályoknak való megfelelést ellenőrző eljárásokat alkottak meg. Az „utasok egyszeri ellenőrzésén alapuló biztonsági rendszer” bevezetését ajánlják.⁷⁴³

Ez az első alkalom, hogy az európai szabályok olyan biztonsági előírásokat tartalmaznak, melyek *repülés közben alkalmazandóak*.⁷⁴⁴ Új jelenség a tárgyalása alatt álló szabályozásban a *légi marsallok lehetséges jelenléte a fedélzeten*. „A repülés közben alkalmazandó biztonsági hivatalnokokat – ahogy a tervezet nevezi őket - csak akkor lehet alkalmazni, ha megkövetelt biztonsági feltételeknek és a képzésnek eleget tettek.” Emellett a tagállamoknak biztosították a jogot, hogy ne engedélyezzék a légimarsallok foglalkoztatását az olyan légitársaságok járatain, melyeknek a működését az érintett állam adta ki.⁷⁴⁵ Így egyetlen tagállam sem kötelezhető arra, hogy légimarsallokat alkalmazzon a gép fedélzetén.

Az illetéktelen személyeket meg kell akadályozni abban, hogy a legénység „részlegébe” belépjenek a repülés során, és a gép biztonságát veszélyeztető utasokkal szemben megfelelő biztonsági intézkedések alkalmazhatóak. *"Potenciálisan veszélyes utas" az, aki "nyilvánvalóan rendellenesen viselkedik, és a repülés biztonságát veszélyezteti, vagy olyan utas, akit kitoloncoltak, a származási országba való bevándorlásra nem találnak jogosultnak, vagy aki törvényes őrizet alatt áll"*.

Az összes postai küldeményt a légijárműbe való berakodás előtt „védelmi ellenőrzésnek kell alávetni. A légifuvarozó nem fogadhatja el a postai küldemény repülőgépen való szállítását, kivéve, ha megerősítik, hogy egy végrehajtó jogszabályban meghatározott megfelelő védelmi vizsgálatokra már korábban sor került.”⁷⁴⁶

740 Uo. Attachment

741 JAGER, Marjeta: Aviation Security in European Union, Establishing security cooperation among Arab Civil Aviation, Commission members states, Abu Dhabi, 7-9 February 2006 In: www.icao.int/icao/en/atb/meetings/7_8FEB06/speeches/EC.pdf

742 Jelenleg az Európai Parlament döntése a 2. olvasat stádiumában van, az Európai Parlament véleménye kibocsátásának határideje: 2007. március 29. In: <http://www.europarl.europa.eu/oeil/file.jsp?id=5274732>

743 Transfer passengers and their luggages - coming from another EU country - should be exempted from security screening. In: uo. goals: 19-20.

744 Parliament votes on strict rules for 'Sky Marshals', In: http://www.europarl.europa.eu/news/expert/infopress_page

745 European Parliament legislative resolution on the proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on common rules in the field of civil aviation security (COM(2005)0429 – C6-0290/2005 – 2005/0191(COD)), In: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?language=EN&pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2006-0267+0+DOC+XML+V0//EN>, ANNEX, Common Basic Standards for Safeguarding Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference, Art. 10. (4) Further: Res.

746 Légi biztonság Európában - tovább drágulnak a repülés költségei, 2006. június 12.,

Fegyvereket nem lehet a fedélzetre vinni, - „kivéve, ha a megkövetelt biztonsági feltételeknek eleget tettek” -, és a működési engedélyt kiadó állam beleegyezését adta. Továbbá még egy fontos feltételnek kell teljesülnie: az indulási, érkezési – és ha lehetséges – az átrepült, tranzit államoknak előzetes beleegyezésüket kell adniuk.⁷⁴⁷ *Nemzeti, polgári, repülőtéri és légifuvarozói repülésbiztonsági programot* kell kidolgozni, melyek megfelelnek az Európai Unió rendelkezéseinek.⁷⁴⁸

A biztonsági adókat és díjakat a tagállamoknak, a légifuvarozóknak, az utasoknak vagy egyéb szervezeteknek kell állnia.⁷⁴⁹ Ezeknek az összegét azonban csak úgy lehet megállapítani, hogy kizárólag a repülőtéri vagy a fedélzeti biztonság költségeit fedje, és ne lépje túl a közös alapstandardok mértékét.⁷⁵⁰

Bár a tagállamok az itt meghatározottnál szigorúbb, rigorózusabb szabályokat is alkalmazhatnak, - ebben az esetben azonban az ezzel együtt járó többletköltségeket nekik kell fizetniük. Ha a biztonsági intézkedések költségét beleszámítják, hozzáadják a repülőjegy árához, annak mértékét magán a jegyen fel kell tüntetni, vagy bármely más módon jelezni.⁷⁵¹

Az új *biztonsági* rendelkezések megvalósításának *finanszírozása* alapvető problémát jelent az EU-ban. A Paolo Costa olasz képviselő vezetésével működő parlamenti szakbizottság súlyos hiányosságnak tekintette a finanszírozással összefüggő kérdések tárgyalásának elmaradását. Kifogásolta, hogy a Bizottság nem készített sem a finanszírozásra vonatkozó javaslatot, sem a költségek nagyságrendjére vonatkozó becslést.⁷⁵² A költségek pedig tetemes összegre rúghatnak, és a közhatóságok hajlandósága a finanszírozására tagállamonként különbözik -, ami a verseny torzulásához vezethet. 2006 augusztusában a Bizottság az egyik jelentésében leszögezte, hogy „az európai polgárok védelme a terrortámadásokkal szemben alapvetően az állam felelőssége.” Az Európai Unión belül a biztonsági költségek mértéke átlagosan eléri a repülőjegy 1-2%-át.⁷⁵³ Egy centralizált és egy decentralizált finanszírozási modell létezik:⁷⁵⁴ az első esetben az állam viseli a költségeket, míg az utóbbi esetben a repülőtéri hatóságok. Ugyanakkor az eredmény ugyanaz: az utas fizeti meg a biztonság árát – vagy adók, vagy a légitársaságok biztonsági felára formájában.⁷⁵⁵

Az új szabályok számításba vették az új biztonsági rendelkezések lehetséges pozitív és negatív hatásait is „a tagállamok és a repülőterek, légifuvarozók, illetve más szervezetek között, valamint a tagállamok és harmadik államok közötti versenyre is.”⁷⁵⁶ A verseny torzulásának elkerülése érdekében a

<http://www.eurohitek.hu/modul.asp?name=cikk&file=article&sid=5880>

747 Uo. Art. 10. (1)-(3)

748 Uo. Art. 12-15.

749 Uo. Art. 7.

750 Uo. Art. 8.

751 Uo. Art. 5

752 Légi biztonság Európában - tovább drágulnak a repülés költségei, 2006. június 12., <http://www.eurohitek.hu/modul.asp?name=cikk&file=article&sid=5880>

753 Financing of aviation and maritime security measures: the Commission takes stock In:

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/06/1086&format=HTML&aged=1&language=EN&guiLanguage=en>

754 Az Európai Unión belül 2004-ben elkészített tanulmány alapján a két modell alapján besorolták az egyes államokat. A két modellt l. a XII. számú mellékletben

755 Egy tanulmány rámutatott, hogy az európai és az amerikai légitársaságok közötti verseny súlyosan torzulhat, hiszen az Egyesült Államokban a légifuvarozók állami támogatásban részesültek – csak a 2002-2004. közötti időszakban ez 32000 millió Eurót jelentett. In: Report from the Commission to the Council and the European Parliament on transport security and its financing, Brussels, 1.8.2006, COM(2006) 431 final, http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/security/financing/index_en.htm

756 Res. Art. 4. (2)

Bizottság „hamarosan egy olyan javaslatot nyújt be, amely egységes szabályokat teremt az új biztonsági intézkedések finanszírozása tekintetében.”⁷⁵⁷

Az Európai Unióban végzett felmérés alapján az alábbi eredmény született a *repülés biztonsággal kapcsolatos felelősségre* vonatkozóan az egyes területeken:

- *A repülőtér biztonságának* a garantálása elsősorban a repülőtér felelőssége. (Az alkalmazottak ellenőrzése és a külső közösségi területek, várók ez alól kivételt jelentenek.)
- *A terminálok ellenőrzése* elsődlegesen a rendőrség és a magán biztonsági cégek felelősségébe tartoznak.
- *A repülőgép biztonságát* – beleértve annak átkutatását is - a légifuvarozónak kell biztosítania.
- *Az utasok és a poggyász ellenőrzését* a repülőtéren működő rendőrség és a magán biztonsági cégek együttesen végzik.
- *A poggyászáért, a teheráruért és a postai küldeményekért* a légifuvarozó vállalja a felelősséget.⁷⁵⁸

9.1.2. Új biztonsági előírások az uniós repülőtereken

Az angol hatóságok 2006 augusztusában felfedtek egy terrorcselekmény elkövetésére való szervezkedést – a szabotőrök terve az volt, hogy az Atlanti-óceán felett gépeket robbantanak fel. Az eset az egész repülésipart mozgásba lendítette.⁷⁵⁹ Ennek az eredményeképpen az ICAO speciális,⁷⁶⁰ minden addiginál szigorúbb biztonsági előírásokat fogadott el, melyet az Európai Unió is magáévá tett. Az Európai Unión belül 2006. november 6-tól alkalmazandóak az új szabályok. Ezen szabályok értelmében a repülőgép fedélzetére csak egy literes, visszazárható tasakban vihetőek fel a különböző folyadékot, gélt, zselét (fogkrém, hajszelé, parfüm, aerosol, kontaktlencse folyadék, ...) tartalmazó konténerek. Ez alól kivételt jelentenek az utazás során szükséges gyógyszerek, bébiételek, tápszerek. A repülőtereken az ellenőrző pont után vásárolt likőröket, kozmetikumokat is fel lehet vinni a fedélzetre, de csak a bolt személyzete által lepecsételt zacskóban. A kézipoggyász megengedett méretét szintén csökkentik 2007. április 17-től egy laptop méretére, az nem haladhatja meg a 56x45x25 centimétert.⁷⁶¹

757 uo.

758 Study "European Civil Aviation Security Financing", Aviation Security Framework, September 2004, In: Air Transport Portal of the European Commission, http://ec.europa.eu/transport/air_portal/security/studies/index_en.htm

759 Az ICAO Tanácsa ezt követően azonnal összehívott egy speciális ülést, amelyen az AVSEC panelt (és a tagállamokat) arra szólította fel, hogy sürgősen tegye meg a szükséges lépéseket a „házi robbanószerek” elkészítése miatti veszélyek felszámolására. Továbbá egy hálózatot (PoC Network) is kiépítettek a gyors, biztonságra vonatkozó információcsere érdekében – jelenleg több, mint 70 állam vesz aktívan részt az együttműködésben. ICAO Journal, September/October 2006, Vol. 61. No. 5. 31., 36. o.

760 Az ICAO Tanácsa által javasolt szigorúbb szabályok bevezetésének határideje 2007. március 1. volt. A lista – amely olyan folyadékokat tartalmaz, melyek robbanószerek alapanyagául szolgálhatnak- folyamatos revízió alatt áll. Ezt a munkát az ICAO „Robbanószerekkel Foglalkozó Technikai Bizottsága” (International Explosives Technical Commission, IETC) segíti. Olyan anyagokat vizsgált meg, amelyek esetleg „szimpatikusak” lehetnek a terroristáknak a bomba összeállítása során. In: ICAO Journal, November/December 2006, Vol. 62. No. 6. 31. o.

761 Air-security rules set to change passengers' habits In: <http://www.euractiv.com/en/transport/air-security-rules-set->

Bár hangsúlyozták, hogy a Bizottság alaposan mérlegelte az új biztonsági előírások esetleges következményeit, nagyon sokan ellenzik őket a velük együtt járó kényelmetlenségek miatt. Egyrészt a harmadik, nem uniós országokból érkező utasok által a „duty free” boltokban vásárolt termékeket elkobozhatják csak azért, mert túlméretezettek, vagy nem a megkövetelt lezárható tasakban vannak. Az EU-n kívüli repülőterek már tiltakoztak a szabály ellen, hiszen jelentős mértékben csökkentek emiatt a bevételeik. A fenti eset egy másik Uniós államból érkező utassal is megtörténhet a szabályokban mutatkozó ellentmondások miatt – ha egy másik tagállam a fentieknél szigorúbb szabályokat alkalmaz. (Nem is beszélve a megnövekedett költségekről.)

9.2. Az Amerikai Egyesült Államok

9.2.1. A kezdetekben⁷⁶²...

Az első gépeltérítés az Egyesült Államokban 1961-ben történt, amire azonnali jogi választ adtak. *Módosították az 1958-ban megalkotott „Szövetségi Repülési Törvényt”* (Federal Aviation Act, 1958). A repülőgép eltérítést és ahhoz kapcsolódó cselekményeket szövetségi bűncselekménynek minősítették.

Az Egyesült Államok törvényhozása ezt követően komplex megközelítést alkalmazva nemcsak a repülés biztonsága elleni cselekmények elkövetőinek megbüntetését irányozta elő, hanem a repülőterek megtervezését, az utasok és a személyzet átvizsgálását, és az elkövetőknek menedéket nyújtó államokkal szembeni fellépést is. A gazdag jogi szabályozás és a számos repülés biztonsága elleni támadás között feszülő ellentét is bizonyítja, hogy a jogi normák csak „pusztába kiáltott szavak”, ha nem alkalmazzák őket megfelelően.

A gépeltérítések „divathulláma” csúcsán hozták meg a *„Repülőgép eltérítések elleni törvényt”* (Antihijacking Act, 1974) 1974-ben. A törvény az 1970-es hágai egyezmény szabályait inkorporálta az amerikai jogrendszerbe. Értelmében a gépeltérítő ellen a világ bármely pontján lefolytathatják az eljárást, ha az USA joghatóságába tartozik, így extraterritoriális hatályú (is lehet). Az elkövető büntetése 20 évig terjedő szabadságvesztés vagy halálbüntetés – ezen utóbbi abban az esetben, ha a gépeltérítésnek halálos áldozata is volt. Az elnöknek felhatalmazást ad a törvény arra, hogy felfüggeszse abba az államba irányuló légiforgalmat, amely menedéket nyújt terroristáknak, és az innét érkező járatok leszállási jogait is megvonhatja.

A rendelkezések között a repülőterek tervezésére, designjára vonatkozóan is találunk követelményeket. Felhatalmazza a *„Szövetségi Repülési Ügynökséget”* (Federal Aviation Administration)⁷⁶³, hogy az utasok, a poggyász, az áru ellenőrzésére vonatkozó szabályokat írjon elő, biztosítsa a biztonsági személyzet képzését, valamint folyamatosan figyelemmel kísérje és új módszereket dolgozzon ki az erre vonatkozó technológiák tekintetében. A légitársaságokat is felelősséggel ruházza fel, és előírja, hogy nem szállíthatnak olyan utasokat, akik nem voltak hajlandóak biztonsági ellenőrzésnek

change-passengers-habits/article-159403

762 DEMPSEY, 672- o.

763 a továbbiakban FAA

alávetni magukat.⁷⁶⁴

Még ugyanebben az évben, 1974-ben alkották meg a „*Légiközlekedés Védelmi Törvényt*” (Air Transportation Security Act, 1974). A törvény megköveteli az utasok és a poggyász ellenőrzését. A cél annak a megakadályozása volt, hogy fegyvert csempésszenek fel a fedélzetre. Ez volt az első alkalom, hogy valamennyi utast biztonsági ellenőrzésnek vetettek alá - egészen eddig az időpontig az utas profil készítés volt az egyetlen eszköz a biztonsági ellenőrök kezében. A fenti két törvénynek is köszönhetően drasztikusan csökkent a gépeltérítések száma az Egyesült államokban, azonban ebben az *USA és Kuba között létrejött kétoldalú megállapodásnak* is fontos szerepe volt.

A felek közötti „*Egyetértési Nyilatkozat*” (Memorandum of Understanding) 1973-ban született meg. A felek megállapodtak abban, hogy a gépeltérítések elkövetőit vagy kiadják a gépet lajstromozó államnak, vagy a területi állam maga jár el velük szemben – a körülmények és a cselekmény súlyosságától függően a lehető legsúlyosabb büntetéssel sújtva őket. Ez alól egyetlen kivételt azok a személyek jelentenek, akiknek az élete politikai okokból azonnali, valós veszélyben forog. Azok az államok, amelynek a területére térítettek el egy gépet, megtesznek mindent annak érdekében, hogy az utasok és a legénység azonnal folytathassa tovább az útját, és megóvják a fentiek testi épségét.⁷⁶⁵

Az 1984-ből származó „*Légijármű Szabotázs Törvény*” (Aircraft Sabotage Act, 1984) a montreali egyezmény alkalmazását segítette elő, annak a szabályait építette be az USA jogrendszerébe. Értelmében az a személy, aki egy légijárművet vagy egy léginavigációs berendezést megrongál, megsemmisít vagy működésre alkalmatlanná tesz, 100.000 USD és/vagy 20 évig terjedő szabadságvesztés lehet a büntetése. A repülőgépek szabotálásával kapcsolatos bűncselekményeknél bizonyos esetekben ismételtlen megjelennek az extraterritoriális hatályú rendelkezések.

A „*Nemzetközi Biztonsági és Fejlesztési Együttműködési Törvényt*” (International Security and Development Cooperation Act) 1985-ben hozták, amely felhatalmazza a közlekedési minisztert arra, hogy meghatározza azon államok listáját, amelyek segítségre szorúlnak a repülőterek biztonságának növelése tekintetében, és azokat is, melyek nem kaphatnak támogatást.⁷⁶⁶ Az 1986. és 1987. évekre az elnök felhatalmazást kapott 9.840.000 USD elköltésére idegen államok repülőterei biztonsága növelése céljából. Egy hasonló gondolkodású államokból álló, terrorizmusellenes nemzetközi bizottság létrehozatalát is előirányozták, valamint terrortámadásokkal szemben hatékony nemzetközi szerződés megalkotását. A Kongresszus pedig határozottan elítélte a terrorizmust támogató országokat, a terrorizmusnak állami politikai célokra való felhasználását.

Az 1985-ös „*Külföldi Repülőterek Védelméről Szóló Törvény*” (Foreign Airport Security Act, 1985) előírásai értelmében azok az idegen légitársaságok olyan repülőterekről indíthatnak járatokat az USA-ba (és fordítva), melyek által alkalmazott biztonsági előírások megfelelnek az USA által előírtaknak. A Közlekedési Minisztérium (Department of Transportation)⁷⁶⁷ auditokat végez idegen államok repülőterein, ha hiányosságot tapasztal, értesíti az állam érintett hatóságait, javaslatokat is tesz annak a felszámolására. Ha továbbra sem történik változás, végső esetben megszüntethetik az ide irányuló, és az innen kiinduló légiforgalmat.⁷⁶⁸ Az ezt megszegő légifuvarozókat pénzbírsággal rendelik sújtani.

764 uo. 673. o.

765 Memorandum of Understanding, 12 International Legal Materials, March 1973, 370-375. o.

766 Líbiáról külön „megemlékeznek” ebben a körben, sőt kimondják, hogy az valamennyi, Líbiából származó importot és az oda irányuló exportot is megtilthatja. uo. 675-676. o.

767 a továbbiakban "DOT"

768 Előfordul, hogy egy repülőteret felvesznek a listára, majd ismételtlen alkalmasnak minősítik a törvény értelmében

Az 1988-ban történt Lockerbie katasztrófa váltotta ki a „*Repülésvédelem Fejlesztéséről Szóló Törvény*” (Aviation Security Improvement Act, 1990) létrehozatalát 1990-ben. A figyelem a személyzet, a repülőtéri munkások ellenőrzésére irányult. A Közlekedési Minisztériumon belül új posztokat, részlegeket hívtak életre, melyek a repülés biztonsága jelentőségének növekedését is igazolták.⁷⁶⁹

Az FAA felelőssége lett a legfontosabb repülőterek biztonsági ellenőrzése, valamint a veszélyanalízis, és az azzal kapcsolatos (pl. repülőterek tervezése, utasok, személyzet, teheráru ellenőrzése) irányelvek kiadása. A „*Szövetségi Repülési Újrafelhatalmazási Törvény*” (Federal Aviation Reauthorization Act, 1996) a repülőtereken alkalmazott biztonsági követelményekkel foglalkozott. Hangsúlyozta a biztonsági ellenőrök képzésének, a az automatikus ellenőrző rendszerek jelentőségét. Felhatalmazta az FAA-t a biztonsági szolgálatot ellátó cégek minősítését, és utasprofil készítő rendszer kiépítését.

Az „*Omnibus Consolidated Appropriations Act*”, 1997 címet viselő törvényben a kongresszus 144 millió USD felhasználását engedélyezte repülőtéri biztonsági (kézipoggyász, poggyász ellenőrzésére szolgáló és robbanószer detektáló) berendezések beszerzésére. A *Repülőtér Védelmének Fejlesztési Törvény* (Airport Security Improvement Act, 2000) a leginkább veszélyeztetett, USA-ban levő, nemzetközi repülőterek⁷⁷⁰ ellenőrzésére vonatkozóan fektetett le szabályokat. A repülőtér személyzetének a háttérellenőrzését írja elő. (Ennek keretében ujjlenyomatokat is vesznek az alkalmazottaktól.)

9.2.2. Az USA törvényhozása 2001. szeptember 11-ét követően

A már oly sokat emlegetett 2001. szeptemberi események éles határvonalat húznak az Egyesült Államok terrorellenes jogalkotásában is. Három kiemelkedően fontos törvényt kell áttekinteni, melyek ennek hatására születtek meg: a *2001-es Légiközlekedés-védelmi és Rendszerstabilizáló Törvényt* (Air Transportation Safety and System Stabilization Act⁷⁷¹), a „*Repülés- és Közlekedésvédelmi Törvényt*” („Aviation and Transportation Security Act”, 2001), valamint a 2002-ből származó „*Nemzetbiztonsági Törvényt*” (Homeland Security Act, 2002).

9.2.2.1. „Légiközlekedés-védelmi és Rendszerstabilizáló Törvény” (2001.)

A *Légiközlekedés Védelmi és Rendszerstabilizáló Törvény* nem foglalkozik kifejezetten a repülés biztonsággal. A szeptember 11-i terrortámadásoknak a gazdaságra mért megsemmisítő hatását próbálja enyhíteni - a cél a gazdaság összeomlásának megakadályozása. A törvény több eszközt biztosít a fenti

biztonsági szempontból légiforgalom lebonyolítására, ez történt meg Lagos, Athén, Manila, Bogota és Bejrút repülőtereivel is. uo. 676. o.

769 Director of Intelligence and Security, Assistant FAA Administrator for Civil Aviation Security

770 Ebbe a kategóriába tartozik a Los Angelesi, a washingtoni John Foster, a new-yorki J. F. Kennedy repülőtér is. io. 678. o.

771 Air Transportation Safety and System Stabilization Act, 115 STAT. 230 PUBLIC LAW 107-42—SEPT. 22, 2001, www.ustreas.gov/offices/domestic-finance/atsb/hr2926.pdf, a továbbiakban ATSSA

cél elérésére: segélyek, kölcsönök nyújtását biztosítja,⁷⁷² korlátozza a légitfuvarozók felelősségét a terrorcselekmények miatt⁷⁷³ – a biztosítási összegben maximálta azt -, rendelkezik a repülés biztosításokról,⁷⁷⁴ valamint az áldozatok hozzátartozóinak kompenzálásáról. Ennek érdekében létrehozta a „Szeptember 11-i Áldozatok Kompenzációs Alapját”, az ebből való részesedés feltételeit is pontosan rögzítette.⁷⁷⁵

9.2.2.2. „Repülés- és Közlekedésvédelmi Törvény” (2001.)

A „Repülés- és Közlekedésvédelmi Törvény”⁷⁷⁶ még 2001 novemberében született a repülésben való bizalom visszaállítása céljával. A törvény „91 új elemet tartalmaz, 55 esetben határidőt is szab a végrehajtásukhoz.”⁷⁷⁷ A repülés biztonsága miatti felelősség szövetségi hatáskörbe került, és egy új szervet is létrehozta, a „Közlekedésvédelmi Ügynökséget” (“Transportation Security Administration”⁷⁷⁸), amely az FAA-t váltotta fel tevékenységében, amely túl nehézkesnek bizonyult a fenti tevékenység koordinálásában. A TSA élén a „közlekedés- és határbiztonságért felelős miniszterhelyettes” (*Under Secretary for Border Transportation and Border Security*) áll, aki rendkívül széles jogkörrel rendelkezik közlekedés – ezen belül a repülésbiztonság - területén. Felelősséggel tartozik valamennyi közlekedési mód biztonságáért, az azzal kapcsolatos kutatási és fejlesztési feladatokért. Új standardokat állapít meg a biztonsági személyzet alkalmazására, képzésére, tesztelésére vonatkozóan. A közlekedés biztonságát érintő titkosszolgálati információkat elemezhet, összegezhet, stratégiákat, tervekkel dolgozhat ki azok kezelését illetően. Elsődleges kapcsolattartó a közlekedés biztonság területe és a titkosszolgálati és végrehajtó szervek között. Biztonsági berendezéseket tarthat fenn, tesztelhet, háttérellenőrzéseket írhat elő a repülőterek biztonsági személyzete számára. A fenti tevékenysége során együttműködik az érintett nemzetközi szervezetekkel (külön nevesítik az ICAO-t), idegen államok kormányaival, emellett belső koordinációs funkciókkal is bír. Szükséghelyzetben valamennyi közlekedési ágazat felett átveszi az irányító szerepet, akár meg is szüntetheti működésüket.⁷⁷⁹

A repülőter biztonságra vonatkozó szabályok több csoportba oszthatóak: a technikai eszközökre, a biztonsági eljárásokra, valamint a személyzetre vonatkozó rendelkezések jelennek meg. Valamennyi USA járaton kötelezővé tették a pilótafülke ajtajának megerősítését, valamint videokamera felszerelését annak érdekében, hogy a pilóta nyomon tudja követni, mi történik az utastérben. Egy olyan kapcsolót is be kell építeni, amivel a személyzet „vészhelyzet” esetén jelezni tud a pilótafülkébe. A repülőtereken szigorítani kell a speciális biztonsági területekre való belépést, és robbanásérzékelő berendezéseket kell beépíteni.⁷⁸⁰ A repülőgép pilótája tarthat fegyvert a pilótafülkében abban az esetben, ha azt a

772 uo. 49 USC 40101 Sec. 101. Aviation Disaster Relief

773 SEC. 408. Limitation on Air Carrier Liability, 49 USC 40101

774 uo. Title II—Aviation Insurance, Sec 201. Domestic Insurance and of Reimbursement of Insurance Costs

775 uo. Title IV. - Victim Compensation, SEC. 401-407., 49 USC 40101

776 "Aviation and Transportation Security Act", PUBLIC LAW 107–71—NOV. 19, 2001 115 STAT. 597, http://www.tsa.gov/research/laws/law_regulation_rule_0010.shtm, a továbbiakban TSA

777 DEMPSEY, 679. o.

778 a továbbiakban "TSA"

779 Aviation and Transportation Security Act, 49 USC 40101, Title I – Aviation Security, SEC. 101. Transportation Security Administration, § 114. Transportation Security Administration

780 SEC. 104. Improved flight deck integrity measures, 49 USC 44903

„közlekedés- és határbiztonságért felelős miniszterhelyettes", a légifuvarozó engedélyezi, és a pilóta megfelelő képzést kapott annak használatából.⁷⁸¹

A törvény hatályba lépését követően legkésőbb 60 napon belül valamennyi poggyászt át kell vizsgálni vagy robbanószer detektáló berendezésekkel, vagy kézi átvizsgálással, illetve kutyával,⁷⁸² arról is meg kell győződni, hogy a csomag tulajdonosa is felszállt a repülőgépre.⁷⁸³

2001. szeptember 11-ét követően megvizsgálták a repülőterek 750.000 főnyi személyzetének (bűnügyi) előéletét. A repülőterek biztonsági személyzete szövetségi alkalmazottá lett,⁷⁸⁴ akikkel szemben az új törvény által támasztott egyik követelmény az USA állampolgárság volt.⁷⁸⁵ A közlekedés- és határbiztonságért felelős miniszterhelyettes" valamennyi repülőgépen alkalmazhat, a nagyobb veszélynek kitett járatokon köteles légimarsalokat alkalmazni.⁷⁸⁶

9.2.2.3. „Nemzetbiztonsági Törvény" (2002.)⁷⁸⁷

A törvény létrehozta a „Nemzetbiztonsági Minisztériumot", (Department of Homeland Security) melynek „elsődleges missziója, hogy megóvja az Egyesült Államokat a terrortámadásoktól, csökkentse az USA terrorizmussal szembeni sérülékenységét, minimalizálja az ebből fakadó károkat, és segítséget nyújtson az azokból való felépítésben."⁷⁸⁸ A Kongresszus ezzel a lépéssel egy „monumentális" szövet hozott létre, 22 működő ügynökséget olvasztott be, és 40 milliárd dollárnyi költségvetésű szövet hívott életre. Olyan szervezeteket épített be, melyek korábban is jelen voltak a repülés biztonság porondján: mint a Vámhivatal, (Customs Service), a Bevándorlási-és Honosítási Szolgálat, (Immigration and Naturalization Service) a Növény- és Állategészségügy Szolgálat, (Animal and Plant Inspection Service) valamint a Közlekedésbiztonsági Ügynökség (TSA). Napjainkban is a repülés biztonsági kérdéskör szívéét képviseli az Egyesült Államokban.

781 uo. 49 USC 44903, SEC. 128. Flight deck security

782 „kutya robbanószer detektáló egységek kombinálva más eszközökkel" "(3) Search by canine explosive detection units in combination with other means" Sec. 110. Screening, e) 3)

783 SEC. 109. Enhanced security measures, Sec. 110. Screening.

784 DEMPSEY, 480. o.

785 Ennek következtében a biztonsági személyzet elvesztette munkáját, mert külföldi állampolgárok voltak. uo. Emellett nem lehet drog- és alkoholfüggő, büntetlen előéletűnek kell lennie, és megfelelő képzettséggel kell rendelkeznie. In: Aviation and Transportation Security Act , Sec. 111. Training and Employment of Security Personnel

786 uo. SEC. 105. Deployment of Federal Air Marshals, § 44917. Deployment of Federal air marshals

787 "Homeland Security Act of 2002", (A Bill to establish a Department of Homeland Security, and for other purposes), a továbbiakban HSA, <http://www.whitehouse.gov/deptofhomeland/bill/index.html>

788 uo. Title I – Department of Homeland Security, 13, Sec. 101. Executive Department, Mission, 14

9.3. Magyarország és a repülés védelme

9.3.1. A légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény⁷⁸⁹

A légügyi törvény hatodik része rendelkezik összefüggően a légi közlekedés védelméről, azonban „elszört” módon több szabályt is tartalmaz ezzel kapcsolatban.

Meghatározza az ebben érintettek körét,⁷⁹⁰ a légi közlekedés védelme költségeinek viselésének módját: azokat „az állam, a repülőtér, valamint a légi jármű üzemben tartója közösen viselik, melyeket átháríthatnak a repülőtér használóira és a légiutasokra.⁷⁹¹ Bevezeti a repülőtér üzemben tartója által a légi közlekedési hatóságnak fizetendő *légi közlekedés védelmi felügyeleti díjat*, mely kizárólag a légi közlekedés védelmével kapcsolatos feladatok ellátásával összefüggésben használható fel.⁷⁹²

A munkavállalókat, a repülőtér zárt területére kíséret nélkül belépő személyeket az illetékes szervek az érintettek tudomásával, törvényben meghatározott módon ellenőrzik, meghatározott bűncselekmények elkövetői azonban nem foglalkoztathatóak a légi közlekedés területén, illetve nem léphetnek be az említett területekre. A fenti személyek ellenőrzése céljából a rendőrség és a légi közlekedési hatóság *betekinthet* a büntettesek nyilvántartásába és a büntetőeljárás alatt állók nyilvántartásába. A légi közlekedés biztonsága elleni jogellenes cselekmények felszámolása során – amennyiben a késlekedés nem okoz helyrehozhatatlan károkat, - értesíteni kell a légi jármű, illetve a repülőtér üzemben tartóját, akik kötelesek az együttműködésre. A Kormány *Légi közlekedés Védelmi Bizottságot* hoz létre.⁷⁹³

A magyar légtér jogosulatlan igénybevételével kapcsolatos rendelkezés azonban aggályos.⁷⁹⁴ Ugyan fő szabály szerint az a légi jármű, amely nem engedelmeskedik a leszállásra való felszólításnak, a nemzetközi jogban elfogadott eszközökkel kényszeríthető, nem alkalmazható vele szemben fegyver, illetve a fedélzetén lévő személyek és a légi jármű biztonsága más módon sem veszélyeztethető. A szabály ezen része összhangban van az 1984. évi montreali kiegészítő jegyzőkönyvvel. Azonban egy kivételre utal a törvény: a Magyar Honvédségről szóló 2004. évi CV. törvény 132. §-ának (1) bekezdésében meghatározott esetekre, melyek értelmében

„A Magyar Köztársaság légtérének oltalmazásában részt vevő nemzeti és szövetséges légvédelmi készenléti erők fegyvereivel figyelmeztető vagy megsemmisítő tűz nyitható az ország légtérében tartózkodó légi járműre, ha az

789 A továbbiakban: „Légügyi törvény”

790 „A légi közlekedés védelme - a légi közlekedés elleni jogellenes cselekmények megelőzése és a jogellenes cselekmények felszámolása - a repülőterekre, a légtérben tartózkodó személyszállítást és áru fuvarozást végző légi járművekre, a földi kiszolgáló és karbantartó szervezetekre, a földön telepített légi navigációs berendezésekre és a légi közlekedésben részt vevő személyekre terjed ki.” Légügyi törvény 67. § (1)

791 uo. 67. § (3)

792 uo. 67. § (4)-(5)

793 uo. 68. § A Légiközlekedés Védelmi Bizottságra vonatkozó részletszabályok a 104/2004. (IV. 27.) Korm. rendeletben találhatóak, melyek a polgári légi közlekedés védelmének szabályairól és a Légiközlekedés Védelmi Bizottság jogköréről, feladatairól és működésének rendjéről szólnak.

794 uo. 10. §

a) fedélzeti fegyverzetét alkalmazza, vagy

b) más módon (más fegyverrel vagy eszközzel) az élet- és vagyonbiztonságot veszélyeztető súlyos, erőszakos cselekményt követ el, illetve katasztrófát idéz elő, vagy

c) egyértelműen arra lehet következtetni, hogy az a) vagy a b) pont szerinti cselekmény elkövetésére törekszik, és a légvédelmi készenléti erők felszólításának szándékosan nem tesz eleget.

Míg az a) és b) pontokban meghatározott esetekben fennáll a lehetősége az önvédelmi helyzet megállapításának, addig a harmadik, c) esetben ennek a megállapítása kétséges. Ugyanilyen kételyeket vet fel a (2) bekezdés azon rendelkezése, miszerint „az (1) bekezdés c) pontja szerinti esetben a felszólítás, illetve a figyelmeztető tűz mellőzhető, ha az eset összes körülményei folytán arra már nincs idő, és a késedelem az élet- és vagyonbiztonság sérelmével járna.”⁷⁹⁵

A törvény végrehajtási rendelete⁷⁹⁶ előírja, hogy légi jármű csak „abban az esetben vehet részt a légi közlekedésben, ha a légi jármű üzemben tartója, személyzete és a szállított személyek a biztonsági szabályoknak eleget tesznek.” Megtiltja olyan anyagok, tárgyak légi járművön való szállítását, melyek veszélyeztetik a repülés, illetve az utasok, a személyzet biztonságát. Az a repülőgép, melynek üzemeltetője megtagadja, hogy a gépet, illetve a szállítmányát biztonsági ellenőrzésnek vessék alá, nem vehet részt a forgalomban. Ugyanez a szabály vonatkozik arra az utasra is, aki nem hajlandó biztonsági ellenőrzésnek alávetni magát.⁷⁹⁷

9.3.2. 104/2004. (IV. 27.) Korm. rendelet a polgári légi közlekedés védelmének szabályairól és a Légiközlekedés Védelmi Bizottság jogköréről, feladatairól és működésének rendjéről

A rendelet előírja a *Nemzeti Polgári Légiközlekedés Védelmi Program*, a *Nemzeti Polgári Légiközlekedés Védelmi Minőségbiztosítási Program*, valamint a *Nemzeti Polgári Légiközlekedés Védelmi Képzési Program* (a továbbiakban együtt: légi közlekedés védelmi programok) kidolgozását.

A *nemzeti program célja* a légi közlekedés védelme és jogellenes cselekmények megelőzése érdekében szükséges *stratégiai döntések* meghatározása, az érintett szervezetek *együttműködésének* összehangolása. A légiközlekedés-védelmi programokat a Légiközlekedés-védelmi Bizottság hagyja jóvá, azok összehangolásáért, felügyeletéért pedig a Polgári Légügyi Hatóság felelős. A nemzeti program alapján a hazánkban gazdasági célú légi közlekedési tevékenységet végző szervezetnek, egységnek Védelmi Tervvel kell rendelkeznie.⁷⁹⁸

795 l. a 4.1.10. 5. pontban leírt érvelést

796 141/1995. (XI. 30.) Korm. rendelet a légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény végrehajtásáról

797 uo. 27. §

798 A Védelmi Terv valójában a nemzeti programnak az adott szervezetre lebontott eljárásait tartalmazza. Repülőtér esetén többek között tartalmazza a belépési pontokat, a biztonsági ellenőrzés, az elkülönítés szabályait, légitársaság esetén pedig a személyzet képzésére, a repülőgépek átvizsgálására vonatkozó szabályokat. In: 104/2004. (IV. 27.) Korm. rendelet a polgári légi közlekedés védelmének szabályairól és a Légiközlekedés Védelmi Bizottság jogköréről, feladatairól és működésének rendjéről, 2-3. §

Meghatározza a *Légiközlekedés Védelmi Bizottság* összetételét,⁷⁹⁹ jogkörét, feladatait és működési rendjét. Feladatai közé tartozik stratégiai tervek, javaslatok készítése nemzetgazdasági szintű intézkedésekre. Gondoskodik a fenyegetésekkel arányos védelmi intézkedések bevezetéséről, de a légiközlekedés védelmi programokat szintén a bizottság hagyja jóvá.

A rendelet pontosan előírja, hogy a közlekedésért felelős miniszternek, a Nemzeti Közlekedési Hatóság Polgári Légiközlekedési Igazgatóságának, a repülőtér üzemben tartójának, a légi közlekedés védelmében közreműködő egyéb szervezeteknek -, azaz az NKH Polgári Légiközlekedési Igazgatóságának, a rendőrségnek, a Nemzetbiztonsági Hivatalnak, a határőrségnek, a vám- és pénzügyőrségnek, a hivatásos katasztrófavédelmi szervnek, a repülőtér tűzoltóvédelmi kategóriáját biztosító szervezetnek⁸⁰⁰, a földi kiszolgáló, karbantartó és javító szervezetnek⁸⁰¹, valamint a légiforgalmi irányító szolgálatnak⁸⁰² - milyen *védelmi feladatai* vannak. Nyilvános repülőtéren *Repülőtéri Védelmi Bizottságot* kell létrehozni.⁸⁰³

Részletes szabályokat találunk a *repülőtér szigorított védelmi területére* való belépésről, ahova kizárólag a repülőtér üzemben tartója által kiadott személyazonosító kártyával vagy látogatókártyával lehet belépni. Egyes esetekben azonban bizonyos személyek, csoportok részére a rendvédelmi szervek előzetes állásfoglalása alapján felmentést adhat az NKH Polgári Légiközlekedési Igazgatósága tiltott tárgyak bevitelének tilalma alól.⁸⁰⁴

Speciális eljárás érvényesül *kis repülőterek* esetén: ha a polgári légi közlekedés védelme területén a közösségi szinten és az e rendeletben meghatározott „védelmi intézkedések alkalmazása aránytalan hátrányt, illetve nehézséget okoz, vagy ha objektív okok miatt azok nem hajthatók végre, „akkor az NKH Polgári Légiközlekedési Igazgatósága a védelem megfelelő szintjének biztosítása érdekében kockázatfelmérés alapján helyi védelmi intézkedéseket fogadhat el a 2320/2002/EK rendelet 4. cikkének (3) bekezdésében meghatározott kis repülőtereken.”⁸⁰⁵

A 23. § részletesen rögzíti a *vészhelyzetben való tevékenység tervezésére* vonatkozó rendet, de a védelmi tiszt kijelölését, a légiközlekedés védelmével összefüggő információk, *adatok bizalmas* kezelését, a *védelmi költségek viselésének* a rendjét is előírja.⁸⁰⁶

799 Tagjai: a miniszter, a rendszertért felelős miniszter, a honvédelemért felelős miniszter, a külpolitikáért felelős miniszter, az adópolitikáért felelős miniszter, a katasztrófák elleni védekezésért felelős miniszter, a polgári nemzetbiztonsági szolgálatokat irányító miniszter és az LVB titkára, továbbá tanácskozási joggal az NKH Polgári Légiközlekedési Igazgatóságának vezetője, a határőrség országos parancsnoka, az országos rendőrfőkapitány, az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság főigazgatója és a Nemzetbiztonsági Hivatal főigazgatója. In: uo. 6. §

800 uo. 9-14. §

801 uo. 19. §

802 uo. 20. §

803 Tagjai „a Repülőtéri Védelmi Tervben feladatokkal felruházott szervezetek, így a repülőtér üzemben tartója, a légi közlekedés védelmében közreműködő szervezetek, a repülőteret bázis repülőterként használó légitársaság, a repülőtéren lévő földi kiszolgáló, karbantartó és javító szervezetek, valamint a légiforgalmi irányító szolgálat vezetői. Az RVB elnöke a repülőtér üzemben tartójának vezetője.” In: uo. 16. §

804 uo. 17. §

805 uo. 21. §

806 uo. 24-25. §

9.3.3. Légi közlekedés biztonsága elleni jogellenes cselekmények - mint bűncselekmények és szabálysértések

A légi közlekedés biztonsága elleni cselekmények a Büntető Törvénykönyv⁸⁰⁷ számos tényállását kimeríthetik:

- a terrorcselekmény (261. §),
- közérdekű üzem működésének megzavarása (260. § (1))
- a légi jármű, vasúti, vízi, közúti tömegközlekedési vagy tömeges áruszállításra alkalmas jármű hatalomba kerítése (262. §),
- visszaélés robbanóanyaggal vagy robbantószerrel (263. §),
- visszaélés lőfegyverrel vagy lőszerrel [263/A. § (1)-(3) bek.],
- visszaélés nemzetközi szerződés által tiltott fegyverrel (264/C. §),
- a radioaktív anyaggal visszaélés [264. § (1)-(3) bek.]
- számítástechnikai rendszer és adatok elleni bűncselekmény (300/C. §)
- foglalkozás körében elkövetett szándékos veszélyeztetés [171. § (3) bek.]
- a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény [184. § (1) és (2) bek.],
- a vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetése [185. § (1) és (2) bek.],
- a közveszélyokozás [259. § (1)-(3) bek.] törvényi tényállásait.

A szabálysértések közül a légi jármű fedélzetén elkövetett szabálysértés, a légi közlekedés biztonságát szolgáló szabályok megszegése, valamint a légi járművek üzemeltetésével kapcsolatos szabálysértés⁸⁰⁸ jöhet számításba a területen.

A légi közlekedés védelmére vonatkozóan egyes információkat bizalmasan kell kezelni, így a 25. §-ban meghatározott *titokvédelmi szabálysértés* is megvalósulhat. A nemzetközi repülőtereknek vannak olyan részei, melyek határterületnek minősülnek, így a *tiltott határátlépés, útiokmánnyal kapcsolatos szabálysértés*⁸⁰⁹, illetve *határrendészeti szabálysértés* is megvalósítható.⁸¹⁰

A szabálysértési eljárás lefolytatása a rendőrség hatáskörébe tartozik, az utolsó két szabálysértéssel kapcsolatosan pedig a határőrség szabhat ki helyszíni bírságot.

A légi közlekedés védelmének bizonyos aspektusait a fentiekén kívül még számos jogszabály érinti, melyek elemzésétől eltekintek.⁸¹¹

807 1978. évi IV. törvény a Büntető Törvénykönyvről

808 218/1999. (XII. 28.) Korm. rendelet az egyes szabálysértésekről, 57. §, 58/A §, 58/C (3) §.

809 uo. 22. §

810 uo. 23. §

811 • 20/1997. (X. 21.) KHVM rendelet a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény függelékeinek kihirdetéséről

• 1995. évi LXXV. törvény az államtitokról és a szolgálati titokról

• 1/2005. (I. 12.) BM rendelet az utasbiztonsági ellenőrzést végző személyek e feladatra történő felkészítésének és vizsgáztatásának rendjéről

• 24/1990. (IX. 5.) BM rendelet a Repülőterei Biztonsági Főigazgatóság létesítéséről, feladatáról és hatásköréről

• 3/1995. (III. 1.) BM rendelet a Rendőrség Szolgálati Szabályzatáról

• 50/2003. (XII. 18.) BM rendelet a légi közlekedés védelme érdekében ellenőrzés alá vonható munkavállalók köréről

• 26/2006. (V. 9.) BM-GKM együttes rendelet az utasbiztonsági ellenőrzést végzők felügyeletének és szakmai irányításának szabályairól

10. És ami nélkül nem érnek semmit az egyezmények, a törvények...

„A jog önmagában nem elég. A terroristák hajlamosak arra, hogy ne mélyedjenek el a nemzetközi szerződésekben és a belső jogi szabályokban, mielőtt végzetes lépésekre szánnák el magukat.”
(Paul Stephen Dempsey)⁸¹²

A nemzetközi egyezmények, a belső jogi szabályozás azonban önmagában nem elég. Az alábbiakban néhány olyan dolgot szeretnék megemlíteni, melyek ugyan nem tartoznak szigorúan a jog világába – esetenként technikai jellegű követelményeket fogalmaznak meg -, azonban nélkülük a jogi normák betartása – betartatása, a biztonság garantálása nem lehetséges - egész repülésbiztonság megteremtése mintegy alapjául szolgálnak. A továbbiakban csak felsorolom vázlagszerűen a kapcsolódó területeket:

- nemzetközi együttműködés, kooperáció, partnerség megteremtése regionális szinten is,
- a kormányok attitűdjének megváltoztatása,
- a már meglévő nemzetközi egyezményekhez való csatlakozás,
- egyértelmű hatáskörmegosztás a biztonság területén,
- a feladatok, felelősség átláthatósága,
- új repülési kultúra,
- biztonsági szakértők képzése,
- biztonsági személyzet gondos kiválasztása, ellenőrzése, képzése,
- a kontinens irányító rendszereinek a védelme,
- a repülőterek átépítése biztonsági szempontból, kerítésvédelmi rendszerek kiépítése,
- „veszély-analízis” elkészítése,
- az áru, a földi kiszolgálás- mint neuralgikus pont – alaposabb ellenőrzése.

• 25/1999. (II. 12.) Korm. rendelet a légi személyszállítás szabályairól
• 26/1999. (II. 12.) Korm. rendelet a légi árufuvarozás szabályairól
• 1997. évi CLIX. törvény a fegyveres biztonsági őrsegről, a természetvédelmi és a mezei őrszolgálatról
• 4/1998. (I. 16.) Korm. rendelet a magyar légtér igénybevételéről
• 7/2002. (I. 28.) KöViM rendelet a földi kiszolgálás feltételeiről és engedélyezésének rendjéről

812 DEMPSEY, 687. o.

11. Utószó

„A sakktabla a világ, a darabkák az univerzum jelenségei,
a játékszabályok pedig a természet törvényei.
A másik térfélen levő játékos rejtve marad előlünk.
Tudjuk, hogy ez a játék mindig fair, igazságos és türelmes.
De azt is tudjuk a saját kárunkon, hogy egyetlen hibát sem néz el,
és a legapróbb figyelmetlenséget sem tűri.”
(Thomas Huxely a repülésről)⁸¹³

A nemzetközi légitölekedés 2001-et követő radikális visszaesése után ma már folyamatos fejlődési íven van. A belső légitölekedés robbanásszerű növekedésének lehetünk tanúi olyan országokban, mint India vagy Kína – ezzel párhuzamosan a nemzetközi forgalomban való részvételük is megnövekedett. A nemzetközi forgalom minden korábbi időkhöz képest magas szintre emelkedett, ami részben a „fapados” légitársaságok világméretű elterjedésének is köszönhető, melyek az Egyesült Államok után megjelentek Európában és Ázsiában is. A diszkont légitársaságok részesedése az „újonnan meghódított területeken” már 18-20%-os, az Egyesült Államokban már eléri a 35-40 %-ot is. Nekik köszönhetően a repülés már nem luxus, egyre szélesebb rétegek engedhetik meg maguknak Európában, Ázsiában is.

A forgalmi adatok és előrejelzések pedig továbbra is állandó, töretlen növekedést prognosztizálnak. Ennek az egyik alapfeltétele a légitölekedés biztonságának megteremtése. A nemzetközi jogi, belső jogi eszközrendszer csak együttesen képes az emberi léptékben garantálható biztonságot megteremteni. A nemzetközi jog összetett szabályrendszert épített ki a légitölekedés védelmében – elsősorban a terrorizmussal összefüggésben. Az alapvető cél a már létező nemzetközi szerződések következetes, szigorú betartása, valamint az azokhoz való csatlakozás. Jelenleg egyetlen esetben kellene új nemzetközi szerződés megalkotásán elgondolkodni: a jogellenes cselekmények áldozatainak kompenzálására - azokra az esetekre, amikor a jogellenes cselekmény (gyakran terrorcselekmény) által okozott kár meghaladja a légitársaságok által a biztosításuk révén fizetett összeget.

Kiemelkedő jelentőségű a (már-már klisének számító) nemzetközi együttműködés hangsúlyozása, az egyértelmű hatáskörmegosztás, a biztonsági szakértők képzése, a biztonsági ellenőrzések konzekvens, alapos módon történő végrehajtása.

Ugyanakkor folyamatos feladatot jelent az *újonnan felmerülő veszélyek feltérképezése*, nyomon követése, és annak megfelelő praktikus válaszok kidolgozása.

Az ICAO az alábbi veszélyeket azonosította:

- civil légitölekedés tömegpusztító fegyverként való felhasználása,
- öngyilkos merényletek a levegőben és a földi létesítményekben,

813 <http://www.skygod.com/quotes/safety.html>

- elektronikus támadások: rádió adóvevő készülékek és egyéb eszközök alkalmazása annak érdekében, hogy azokkal megzavarják, interferenciába lépjenek a földi vagy légi navigációs, irányító, ellenőrző rendszerekkel,
- számítógépes támadások, melyek blokkolják vagy megváltoztatják a légi kommunikációt,
- vegyi-, biológiai támadások utasok ellen, nukleáris és egyéb radioaktív anyagokkal való visszaélés, valamint
- légvédelmi rakétákkal történő támadás repülőgépek ellen.⁸¹⁴

Professzor Peter St. John felveti, hogy alapvető probléma a nyugati demokráciákkal és a repülési iparral, hogy a biztonsági szintet mindig úgy határozzák meg, hogy azt az ismert terrorista módszerekhez igazítják. Ennek pedig az a következménye, hogy az így felállított standardokhoz ragaszkodnak, amelyek nem fejlődnek együtt a bűnözői elme, pénz és technika vívmányaival: azaz a kormányok és az ipar is *követő taktikát alkalmaz ahelyett, hogy megelőző, proaktív megoldásokhoz folyamodna.*⁸¹⁵

S hogy némileg optimista végkicsengésű legyen a dolgozat, ismételten az első sorokban idézett mondáshoz folyamodok: „A repülés maga a bizonyíték arra, hogy ha adva van az akarat, el tudjuk érni még a lehetetlent is.”⁸¹⁶ Igen, az *akarat* – a kormányoké, az egyes embereké, az egész világé.

814 Safety and Security: The number of fatal accidents and fatalities rose significantly, sparking a call for safety enhancement ICAO Journal, Vol. 61, No. 5., September-October 2006, 25. o.

815 Professzor St. John 1991-ben az „Air Piracy, Airport Security and International Terrorism” (Légi kalózkodás, repülőtér biztonság és nemzetközi terrorizmus) című művében fejtette ki a fenti gondolatokat. In: POYNER, Alan: Industry Focuses On Developing Training Material That Will Improve Global Security Effort ICAO Journal, Vol. 51, No. 9., November 1996 5. o.

816 RICKENBACKER, Eddie In: STRANTZ, N. J., 249. o.

12. Mellékletek

I. Nemzetközi- és belföldi személy- és teherforgalom alakulása, üzleti eredmények

Type of service	Passengers carried (millions)	Passenger-km performed (millions)	Passenger load factor (%)	Freight tonnes carried (millions)	Freight tonne-km performed (millions)	Mail tonne-km performed (millions)	Total tonne-km performed (millions)	Weight load factor (%)
INTERNATIONAL								
2004	647	2,015,070	74	22	115,120	2,830	304,920	64
2005	704	2,197,360	75	23	118,480	2,980	325,250	64
Change (%)	8.8	9		3.7	2.9	5.3	6.7	
DOMESTIC								
2004	1,241	1,430,230	72	15	23,920	1,750	153,990	58
2005	1,318	1,522,340	75	15	24,100	1,680	162,490	59
Change (%)	6.2	6.4		1.3	0.75	-4	5.5	
TOTAL (Int'l and domestic)								
2004	1,888	3,445,300	73	37	139,040	4,580	458,910	62
2005	2,022	3,719,700	75	38	142,580	4,660	487,740	63
Change (%)	7.1	8		2.7	2.5	1.7	6.3	

3. táblázat: Személy- és teherforgalom alakulása (Forrás: ICAO Journal, September /November 2006, vol. 61., 10.

o.)

Region of registration	Passengers carried	Passenger-kilometres	Freight tonne-km	Mail tonne-km	Total tonne-km
INTERNATIONAL AND DOMESTIC					
Africa	11.6	12.1	6.1	18.8	11.7
Asia and Pacific	6.3	7.2	3.9	7.8	6
Europe	8.5	9	2.5	0.8	7
Middle East	7.7	13.6	12.4	-0.4	13.1
L. America/Caribbean	5.6	6.4	-2.7	10	4.1
North America	6.5	7	-0.6	-2.6	5
Worldwide	7.1	8	2.5	1.9	6.3
INTERNATIONAL					
Africa	8.7	11.4	6.3	28.9	10.9
Asia and Pacific	6.3	6.1	3.4	6.1	4.9
Europe	9.8	10.1	2.6	3.9	7.5
Middle East	6	14	12.3	-0.6	13.3
L. America/Caribbean	4.4	6.7	-3.8	11.1	3.5
North America	12	9.8	-0.1	4.6	5.8
Worldwide	8.8	9	2.9	5.1	6.7

4. táblázat: Forgalom növekedése régióként, 2004-2005 (%) (Forrás: ICAO Journal, September /November 2006, Vol. 61., 11. o.)

Operating and net financial results¹, 1996-2005 (scheduled airlines of ICAO Contracting States²)

Year	Operating		Operating result		Net result ³		Income taxes U.S.\$ (millions)
	revenues U.S.\$ (millions)	expenses U.S.\$ (millions)	Amount U.S.\$ (millions)	Percentage of operating revenues	Amount U.S.\$ (millions)	Percentage of operating revenues	
1996	282 500	270 200	12 300	4.4	5 300	1.9	-2 500
1997	291 000	274 700	16 300	5.6	8 550	2.9	-4 200
1998	295 500	279 600	15 900	5.4	8 200	2.8	-4 800
1999	305 500	293 200	12 300	4	8 500	2.8	-4 300
2000	328 500	317 800	10 700	3.3	3 700	1.1	-2 750
2001	307 500	319 300	-11 800	-3.8	-13 000	-4.2	3 610
2002	306 000	310 900	-4 900	-1.6	-11 300	-3.7	2 300
2003	321 800	323 300	-1 500	-0.5	7 560	-2.3	-1 460
2004	378 800	375 500	3 300	0.9	-5 570	-1.5	-2 460
2005 ⁴	413 300	409 000	4 300	1	-3 200	-0.8	n/a

1. Revenues and expenses are estimated for non-reporting airlines.

2. Up to and including 1997 operations within the Commonwealth of Independent States are excluded.

3. The net result is derived from the operating result by adding (with plus or minus sign as appropriate) non-operating items (such as interest and direct subsidies) and income tax. The operating and net results quoted, particularly the net results, are the small differences between the estimates of large figures (revenues and expenses) and are therefore susceptible to substantial uncertainties.

4. Preliminary data. The net results for 2005 have been estimated after excluding a provision of U.S. \$20.7 billion for reorganization expenses set aside by United Airlines. These expenses will be recorded in the next financial year once the impact of the reorganization costs is known.

5. táblázat: Üzleti eredmények, 1996-2005 (Forrás: ICAO Journal, September /November 2006, Vol. 61. 15. o.)

II. Az ICAO tagállamai

ICAO MEMBER STATES

Afghanistan	Denmark	Lithuania	Senegal
Albania	Djibouti	Luxembourg	Serbia
Algeria	Dominican Republic	Madagascar	Seychelles
Angola	Egypt	Malawi	Sierra Leone
Antigua and Barbuda	El Salvador	Malaysia	Singapore
Argentina	Equatorial Guinea	Maldives	Slovakia
Armenia	Eritrea	Mali	Slovenia
Australia	Estonia	Malta	Solomon Islands
Austria	Ethiopia	Marshall Islands	Somalia
Azerbaijan	Fiji	Mauritania	South Africa
Bahamas	Finland	Mauritius	Spain
Bahrain	France	Mexico	Sri Lanka
Bangladesh	Gabon	Micronesia	Sudan
Barbados	Gambia	(Federated States of)	Suriname
Belarus	Georgia	Monaco	Swaziland
Belgium	Germany	Mongolia	Sweden
Belize	Ghana	Morocco	Switzerland
Benin	Greece	Mozambique	Syrian Arab Republic
Bhutan	Grenada	Myanmar	Tajikistan
Bolivia	Guatemala	Namibia	Thailand
Bosnia and Herzegovina	Guinea	Nauru	The former Yugoslav Republic of Macedonia
Botswana	Guinea-Bissau	Nepal	
Brazil	Guyana	Netherlands	
Brunei Darussalam	Haiti	New Zealand	Timor-Leste
Bulgaria	Honduras	Nicaragua	Togo
Burkina Faso	Hungary	Niger	Tonga
Burundi	Iceland	Nigeria	Trinidad and Tobago
Cambodia	India	Norway	Tunisia
Cameroon	Indonesia	Oman	Turkey
Canada	Iran (Islamic Republic of)	Pakistan	Turkmenistan
Cape Verde	Iraq	Palau	Uganda
Central African Republic	Ireland	Panama	Ukraine
Chad	Israel	Papua New Guinea	United Arab Emirates
Chile	Italy	Paraguay	United Kingdom
China	Jamaica	Peru	United Republic of Tanzania
Colombia	Japan	Philippines	
Comoros	Jordan	Poland	United States
Congo	Kazakhstan	Portugal	Uruguay
Cook Islands	Kenya	Qatar	Uzbekistan
Costa Rica	Kiribati	Republic of Korea	Vanuatu
Côte d'Ivoire	Kuwait	Republic of Moldova	Venezuela
Croatia	Kyrgyzstan	Romania	Viet Nam
Cuba	Lao People's Democratic Republic	Russian Federation	Yemen
Cyprus	Latvia	Rwanda	Zambia
Czech Republic	Lebanon	Saint Kitts and Nevis	Zimbabwe
Democratic People's Republic of Korea	Lesotho	Saint Lucia	
Democratic Republic of the Congo	Liberia	Saint Vincent and the Grenadines	
	Libyan Arab Jamahiriya	Samoa	
		San Marino	
		Sao Tome and Principe	
		Saudi Arabia	

6. táblázat: ICAO tagállamok (Forrás: ICAO Journal, Vol 61, November/December 2006, 4. o.)

III. Az 1944. évi chicagói egyezmény függelékei

- **ANNEX 01** Personnel Licensing (Személyi alkalmasság)
- **ANNEX 02** Rules of the Air (Repülési szabályok)
- **ANNEX 03** Meteorological Service for International Air Navigation (A nemzetközi légitöközlekedés meteorológiai szolgálata)
- **ANNEX 04** Aeronautical Charts (Légiforgalmi térképek)
- **ANNEX 05** Units of Measurement to be used in Air and Ground Operations (Mértékegységek használata a légi és a földi üzemeltetésben)
- **ANNEX 06** Operations Of Aircraft (A légijármű üzemeltetése)
- **ANNEX 07** Aircraft Nationality and Registration Marks (A légijármű felség- és lajstromjele)
- **ANNEX 08** Airworthiness Of Aircraft (A légijármű légialkalmassága)
- **ANNEX 09** Facilitation (Egyszerűsítések)
- **ANNEX 10** Aeronautical Telecommunications (Légiforgalmi távközlés)
- **ANNEX 11** Air Traffic Services (Légiforgalmi szolgálatok)
- **ANNEX 12** Search and Rescue (Kutatás és mentés)
- **ANNEX 13** Aircraft Accident Investigation (Légijármű balesetek és események kivizsgálása)
- **ANNEX 14** Aerodromes (Repülőterek)
- **ANNEX 15** Aeronautical Information Services (Légiforgalmi tájékoztató szolgálatok)
- **ANNEX 16** Environment Protection (A környezetvédelem)
- **ANNEX 17** Aviation Security (A nemzetközi repülés védelme a jogellenes beavatkozás cselekményei ellen)
- **ANNEX 18** The Safe Transport of Dangerous Goods by Air (a veszélyes áruk biztonságos légitranszportja)

Forrás: www.icao.int

IV. Légügyi egyezmények státusza (összegezve és egyes államokra lebontva)

<p>Chicago Convention (1944) <i>Constitution of ICAO</i> 189 parties; In force: 4.4.47</p>	<p>Article 83 bis (1980) <i>Lease, charter or interchange</i> 148 ratifications; In force: 20.6.97</p>	<p>Warsaw Convention (1929) <i>Rules for international carriage by air</i> 151 parties; In force: 13.2.33</p>	<p>Additional Protocol No. 2 (1975) <i>Amending Warsaw Convention of 1929 as amended by The Hague Protocol of 1955</i> 49 parties; In force: 15.2.96</p>
<p>Article 93 bis (1947) <i>Expulsion or suspension</i> 110 ratifications; In force: 20.3.61</p>	<p>Article 3 bis (1984) <i>Non-use of weapons against civil aircraft in flight</i> 135 ratifications; In force: 1.10.98</p>	<p>Geneva Convention (1948) <i>Recognition of rights in aircraft</i> 87 parties; In force: 17.9.53</p>	<p>Additional Protocol No. 3 (1975) <i>Amending Warsaw Convention of 1929 as amended by The Hague Protocol of 1955 and Guatemala City Protocol of 1971</i> 21 ratifications; Not in force: 30 ratifications by signatory States required</p>
<p>Article 45 (1954) <i>Seat of Organization</i> 137 ratifications; In force: 16.5.58</p>	<p>Final Paragraph (1995) <i>Referring to the authentic Arabic text</i> 56 ratifications; Not in force: 122 ratifications required</p>	<p>Rome Convention (1952) <i>Damage to third parties on surface</i> 47 parties; In force: 4.2.58</p>	<p>Montreal Protocol No. 4 (1975) <i>Amending Warsaw Convention of 1929 as amended by The Hague Protocol of 1955 and Guatemala City Protocol of 1971</i> 53 parties; In force: 14.6.98</p>
<p>Articles 48(a), 49(e) and 61 (1954) <i>Frequency of Assembly sessions and budgets</i> 140 ratifications; In force: 12.12.56</p>	<p>Final Paragraph (1998) <i>Referring to the authentic Chinese text</i> 41 ratifications; Not in force: 124 ratifications required</p>	<p>The Hague Protocol (1955) <i>Amending Warsaw Convention of 1929</i> 136 parties; In force: 1.8.63</p>	<p>Montreal Protocol (1978) <i>Amending Rome Convention of 1952</i> 9 parties; In force: 25.7.02</p>
<p>Article 48(a) (1962) <i>Extraordinary Assembly at request of one-fifth of Contracting States</i> 113 ratifications; In force: 11.9.75</p>	<p>Protocol on authentic trilingual text (1968) 149 parties; In force: 24.10.68</p>	<p>Guadalajara Convention (1961) <i>Supplementing Warsaw Convention of 1929</i> 84 parties; In force: 1.5.64</p>	<p>Montreal Supplementary Protocol (1988) <i>Acts of violence at airports</i> 159 parties; In force: 6.8.89</p>
<p>Article 50(a) <i>Increase of Council to:</i> • <i>27 members (1961)</i> 131 ratifications; In force: 17.7.62 • <i>30 members (1971)</i> 127 ratifications; In force: 16.1.73 • <i>33 members (1974)</i> 125 ratifications; In force: 15.2.80 • <i>36 members (1990)</i> 130 ratifications; In force: 28.11.02</p>	<p>Protocol on authentic quadrilingual text (1977) 82 parties; In force: 16.9.99</p>	<p>Tokyo Convention (1963) <i>Offences and other acts committed on board aircraft</i> 182 parties; In force: 4.12.69</p>	<p>Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection (1991) 127 parties; In force: 21.6.98</p>
<p>Article 56 <i>Increase of ANC to:</i> • <i>15 members (1971)</i> 132 ratifications; In force: 19.12.74 • <i>19 members (1989)</i> 117 ratifications; In force: 18.4.05</p>	<p>Protocol on authentic quinquilingual text (1995) 78 parties; Not in force: pending entry into force of final clause</p>	<p>The Hague Convention (1970) <i>Unlawful seizure of aircraft</i> 182 parties; In force: 14.10.71</p>	<p>Montreal Convention (1999) <i>Rules for international carriage by air</i> 72 parties; In force: 4.11.03</p>
<p>Final Paragraph (1977) <i>Referring to authentic Russian text</i> 116 ratifications; In force: 17.8.99</p>	<p>Protocol on authentic six-language text (1998) 50 parties; Not in force: pending entry into force of final clause</p>	<p>Guatemala City Protocol (1971) <i>Amending Warsaw Convention of 1929 as amended by The Hague Protocol of 1955</i> 7 ratifications*; Not in force: 30 ratifications by signatory States required, subject to certain conditions</p>	<p>Cape Town Convention (2001) <i>International Interests in Mobile Equipment</i> 10 parties; In force: 1.3.06 as applied to aircraft</p>
<p>Notes 1. The Government of the United States is the depositary of the Chicago Convention, the International Air Services Transit Agreement, the International Air Transport Agreement and the Protocols relating to the Authentic Trilingual, Quadrilingual, Quinquilingual and Six-Language Texts of the Chicago Convention. ICAO is the depositary of the fifteen Protocols of Amendment to the Chicago Convention. 2. ICAO is the depositary of the Geneva, Rome and Tokyo Conventions, the Montreal Protocol for the amendment of the Rome Convention, the Guatemala City Protocol, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of</p>	<p>International Air Services Transit Agreement (1944) <i>Two freedoms of the air</i> 123 parties; In force: 30.1.45</p>	<p>Montreal Convention (1971) <i>Unlawful acts against the safety of civil aviation</i> 185 parties; In force: 26.1.73</p>	<p>Cape Town Aircraft Protocol (2001) <i>Protocol to the Cape Town Convention on Matters specific to Aircraft Equipment</i> 10 parties; In force: 1.3.06</p>
	<p>International Air Transport Agreement (1944) <i>Five freedoms of the air</i> 11 parties; In force: 8.2.45</p>	<p>Additional Protocol No. 1 (1975) <i>Amending Warsaw Convention of 1929</i> 48 parties; In force: 15.2.96</p>	
		<p>Detection and the Montreal Convention (1999). The Government of Poland is the depositary of the Warsaw Convention, The Hague Protocol, Additional Protocols Nos. 1, 2 and 3 and Montreal Protocol No. 4, and the Government of Mexico, the depositary of the Guadalajara Convention. Depositaries of The Hague and Montreal (1971) Conventions are the Russian Federation, the United Kingdom and the United States. These three governments, together with ICAO, are also the depositaries of the Montreal Supplementary Protocol. Unesco (the International Institute for the Unification of Private Law) is the depositary of the Cape Town Convention and the Cape Town Aircraft Protocol (2001).</p>	
		<p>* In addition, five accessions have been received which are reflected in the table on the following pages.</p>	

(Forrás: ICAO Journal, 2006., No. 5, September-October, 31-34. o.)

V. A túszejtők tipológiája

ŐRÜLT	BŰNÖZŐ	FANATIKUS
1) <i>kiválasztás</i> : véletlenszerű, vagy homályosan megfogalmazott célcsoportnak szól, a lehetséges segítőit, szövetségest látják benne	1) <i>kiválasztás</i> : a célcsoport általában kicsi, mint például az áldozat családja	1) <i>kiválasztás</i> : a lehető legnagyobb célcsoport (a nemzet, a világ)
2) a címzett az erkölcs képviselője	2) a címzettek üzleti vállalkozások	2) a címzettek speciális zsarolásnak vannak kitéve
A túszejtők motivációs jellemzői		
1) önző és hajlamos mártírrá válni	1) önző és önvédelme erős	1) nem önző és hajlamos mártírrá válni
2) gondolkodásmód egyedi, sokszor kevésbé racionális, vagy egyenesen irracionálissá válik	2) a gondolkodásmód feladat orientált, racionális, és gyakoriságában konvencionálisnak tekinthető	2) a gondolkodásmód működésében racionális, de gyakoriságában szokatlannak tekinthető
3) viselkedésüket néha hallucinációk vezérlik	3) realiztikusak	3) realiztikusak, nagyon gyakran valamilyen irracionális befejezés érdekében
4) elvont célok	4) konkrét célok	4) konkrét és elvont célok
5) elvárt nyereség: pszichológiai és az önazonosság megtartására irányuló	5) elvárt nyereség: személyi és tárgyi	5) elvárt nyereség: kollektív szimbolikus, a nyilvános figyelem megszerzésére irányuló vagy anyagi
6) a viselkedés gyakran értelmetlennek tűnő, felfoghatatlan	6) rendszerint érthető a viselkedés	6) a hívek számára érthető, az ellenzőknek értelmetlennek tűnik a viselkedés
7) a cselekmény tulajdonképpen kétségbeesett segítségkérés, a belső lelkiállapot külső megjelenítése, egyszemélyes „pszichodráma”, öngyógyító próbálkozás, a self-image helyreállítása, törődés önmagával	7) az anyagiak érdeklik, nem a lelki nyereség	7) a cselekmény tulajdonképpen figyelemfelkeltés, magamutogatás, drámai, látványos viselkedés, az elkövető tudatában van a nyilvánosságnak
8) az elkövető amatőr	8) az elkövető profi, többnyire ismétlődően követ el ilyen jellegű bűntettet	8) színpadias, trendeket, divatot követő viselkedés
9) nagy kockázatot is vállal	9) kerüli a nagy kockázatot	9) közömbös a kockázattal szemben
10) elsődlegesen befelé, önmaga felé irányuló agresszió, öngyilkossági készletetés	10) elsődlegesen kifelé, a környezet felé irányuló agresszió	10) kifelé és befelé egyaránt megnyilvánuló agresszió

ŐRÜLT	BŰNÖZŐ	FANATIKUS
A túszejtők osztályozása áldozataik alapján		
1) kiválasztás: véletlenszerű, vagy a téveszméhez kapcsolódik	1) kiválasztás: pusztán eszköz a kiválasztott (gazdagot és prominens választ annak kereskedelmi és zsarolásban való érdeke miatt	1) kiválasztás: szimbolikus és/vagy a nyilvánosság számára értékes személyt választanak, gyakran érzelmileg magasan értékelt ellenséges csoport tagját mint „csereárut”, de gyakran „agymosást” végeznek rajtuk, és alkalmi szövetségessé teszik
2) rövid időre veszélyeztetni az áldozatot	2) a veszély a választól függően változik, minél inkább profi a bűnöző, az áldozat annál kevésbé van veszélyben	2) egy kezdeti szakasz után a veszélyeztetettség csaknem teljesen a reakcióktól függ
A túszejtők jellemzői a „célcsoport” reakciója alapján		
1) nagy ambivalenciával viseltetnek az elkövető iránt	1) az indulatokat az elkövetővel szemben nem színezi ambivalencia	1) nagy ambivalenciával viseltetnek az elkövető iránt
2) könnyörtelen eltávolítás („Öljék meg, úgylis örült!), vagy könnyörtelen bánásmód („szegény ördög-effektus”)	2) elfogadják az elkövető ajánlatát, és/vagy súlyos büntetést követelnek	2) az ellenzők szélsőséges választ akarnak adni (például visszazorító intézkedések, halálbüntetés), a szimpatizánsok megértők
3) a hangsúly inkább a védelmen van, nem a büntetésen	3) a hangsúly inkább a büntetésen és a szándéktól való eltérésten van	3) az ellenzőknél a hangsúly saját védelmük érdekében a büntetésen van, a szimpatizánsok kisebb büntetést várnak vagy egyáltalán nem akarnak büntetni
4) gyors megtorlás vagy pártfogás a rugalmas tárgyaló részéről	4) az azonnali tárgyalás jellemző, ahol gyakran alkalmaznak trükköket	4) változatos stílusok jellemzőek, erőfitogtatás (pl. nincs tárgyalás), de a tárgyalás elengedhetetlenül szükséges, ha az áldozatok elég értékesek
A túszejtők jellemzői az elkövetés módját illetően		
1) magányosan, vagy kis, rosszul szervezett csoportban dolgoznak	1) magányosan, vagy vállalkozásszerűen (pl. szindikátus, vállalat), vagy családhoz (pl. klán testvériség) hasonlóan működnek, gyakran maguk is felülről jövő terrornak vannak kitéve	1) kis vagy hadsereghez hasonló módon szervezett hierarchikus parancsrendszerű csoportokban (pl. liga, front, egység) dolgoznak, gyakran a felülről jövő terror elszenvedői
2) instabil, fejletlen, gyakran zavart és gyenge képességű egyének, akik gyenge énnel rendelkeznek, és súlyos viselkedészavarral küzdenek	2) kirekesztett, gyakran embertelen egyének, akik gyakran zavartak és gyenge képességűek, úgyszintén láthatóan gyenge énerővel rendelkeznek, de látható	2) fanatikus egyének gyakran látszólag ép egóval, látható viselkedészavar nélkül

ÓRÜLT	BŰNÖZŐ	FANATIKUS
	viselkedészavar nélkül	
3) feltűnő ruházatban vagy viselkedésében	3) többnyire nem feltűnő	3) nem feltűnő
4) gyakran feltűnő szexuális zavartsága	4) nincs feltűnő szexuális zavartság	4) nincs feltűnő zavar a szexualitásban, a szexuális érdeklődés gyenge vagy megszűnt
5) bejósolhatatlan, vacilláló, hezitáló	5) kiszámítható, többnyire határozott, közömbös	5)várhatóan kiszámíthatatlan, határozott és közömbös
6) közömbös a közvetlen célokkal szemben	6) nagy érdeklődést mutat a közvetlen, konkrét célok iránt	6) elsődlegesen a közvetlen célok és a széles körű nyilvánosság érdekli
7) gyakran utánoz	7) gyakran utánoz	7) ötletei újszerűek és gyakran erőszakosak
8) szeretne szövetségeseket, gyakran mindegy, mi miatt	8) nem érdekli a szövetség, de alkura, üzletre hajlandó	8) bizonyos értelemben érdekli a szövetség és az üzlet
9) a hagyományos módon nem lehet eltéríteni a céljától, meggyőzhető, de nem megvehető	9) a hagyományos módon nem lehet eltéríteni a céljától, megvehető, de nem meggyőzhető	9) a hagyományos módon nem lehet eltéríteni a céljától, nem korrumpálható

Forrás: Ealter F. Stenning: Crisis Management, 1992. (In: GYÓRFFY, Ágnes: A túsztárgyalás pszichológiája, In: Belügyi Szemle, 68-70. o.)

VI. A Lockerbie ügy legfontosabb eseményeinek időrendi vázlata

- **1988. december 21.** A PanAm légitársaság Frankfurtból – Londonon át – New-Yorkba tartó gépét felrobbantják a skóciai Lockerbie város felett
- **1991. november 14.** Az Egyesült Államok és az Egyesült Királyság megvádolja Abdelbaset Ali Mohmed Al Megrahit és Al Amin Khalifa Fhimahot, a líbiai titkosszolgálat két ügynökét a cselekmény elkövetésével. Felszólítják Líbiát nemzetközi jogi felelőssége elismerésére. Líbia tagadja a vádatat nyilatkozataiban. (1991. november 15., 28., december 2.)
- **1992. január 18.** Líbia egy levelet intéz az Egyesült Államok és az Egyesült Királyság külügyminisztereinek, amiben először hivatkozik a montreali egyezményre – az abban rögzített „aut dedere, aut judicare” elvre.
- **1992. január 21:** A Biztonsági Tanács kibocsátja 731. számú határozatát. (S/RES/731) (1992)
- **1992. március 3.:** Líbia a Nemzetközi Bírósághoz fordul, ideiglenes intézkedés kibocsátását kéri
- **1992. március 23.** Líbia felajánlja a gyanúsítottak átadását az Arab Ligának, de feltételeit visszautasítják.
- **1992. március 31. :** A Biztonsági Tanács kibocsátja 748. számú határozatát.(S/RES/748) (1992)
- **1992. április 14.:** A Nemzetközi Bíróság elutasítja Líbia kérését ideiglenes intézkedés kibocsátására
- **1992. április 30. :** Khadafi ezredes kijelenti, hogy nem adják ki a gyanúsítottakat
- **1993. november 11.** A Biztonsági Tanács súlyosbítja a Líbiával szemben bevezetett szankciókat (S/RES/883)
- **1995. március 23.** Az FBI rekord összegű díjat ajánl fel az olyan információkért, ami a két líbiai gyanúsított letartóztatását segíti elő
- **1995. április 19.:** Líbia muszlim zarándokokat küld repülőgépen Szaúd Arábiába a légi embargó ellenére
- **1997. június 11.:** Líbia egy ENSZ főtitkárnak címzett levélben azt állítja, hogy a Biztonsági Tanács szankciói eddig 23,5 milliárd USD veszteséget okoztak neki
- **1998. április 22.:** Líbiai kormánytisztviselők, jogászok, valamint az áldozatok családja képviselőinek Tripoliban történt találkozója után Líbia hajlandóságot mutat a Hollandiában, skót jog alapján lefolytatott tárgyalás elfogadására.
- **1998. augusztus 24:** az USA és az Egyesült Királyság állandó képviselői egy levelet küldtek az ENSZ főtitkárnak, amiben Hollandiában, skót bírák által lefolytatott eljárás előkészítésére tettek javaslatot.
- **1998. augusztus 27:** a Biztonsági Tanács 1192. számú határozatában támogatta a két líbiai gyanúsított bíróság elé állítására vonatkozó elképzelést és feltételeket. (S/RES/1192.) (1998)
- **1999. március 19.** Mandela elnök Líbiában Kadhafi ezredessel bejelenti, hogy a gyanúsítottakat

átadják.

- **1999. április 5.** A gyanúsítottakat átadják az ENSZ-nek, ezzel egyidejűleg felfüggesztik a Líbiával szemben bevezetett Biztonsági Tanácsi szankciókat.
- **2000. május 3.** : Elkezdődik a két líbiai gyanúsított tárgyalása skót jog alapján három skót Legfelsőbb Bírósági bíróból álló tanács által a hollandiai Camp Zeist-ben.
- **2001. január 30.** A bíróság meghozza ítéletét: Al Megrahit életfogytiglani börtönbüntetésre ítélték, Fhimahot felmentették a vádak alól.
- **2002. március 14.** A bíróság elutasítja az Al Megrahi által benyújtott fellebbezést.
- **2003. augusztus 15:** Líbia felelősséget vállalt a robbantásért, vállalta, hogy felmond a terrorista cselekmények elkövetésével, és 270 milliárd dollár kártérítést fizet a hozzátartozóknak.
- **2003. szeptember 12.:** A Biztonsági Tanács kibocsátotta 1503. számú határozatát, melyben megszüntette a Líbiát sújtó szankcióit.

Forrás: PLACHTA, Michael: The Lockerbie Case: The Role of the Security Council in Enforcing the Principle Aut Dedere Aut Judicare, European Journal of International Law, Vol. 12, No. 1, February 2001, 134. o. alapján

VII. Magyarország által kötött, a légiközlekedés védelmére vonatkozó rendelkezéseket is tartalmazó, kétoldalú légiközlekedési megállapodásokat kihirdető jogszabályok

- 44/1992. (X. 29.) Korm. rendelet a *magyar-szlovén* menetrendszerű légijáratokról aláírt Megállapodás kihirdetéséről,
- 23/1990. (VIII. 13.) Korm. rendelet a Budapesten 1989. július 12. napján aláírt *magyar-amerikai* légiközlekedési egyezmény kihirdetéséről,
- 8/1992. (II. 13.) Korm. rendelet a *magyar-szingapúri* légiközlekedési egyezmény kihirdetéséről,
- 29/1996. (II. 23.) Korm. rendelet a Magyar Köztársaság Kormánya és a *Kazah Köztársaság* Kormánya között Almatiban, 1995. március 9-én aláírt légiközlekedési megállapodás kihirdetéséről,
- 112/1993. (VIII. 5.) Korm. rendelet a *magyar-ír* légiközlekedési Megállapodás kihirdetéséről
- 115/1999. (VIII. 6.) Korm. rendelet a Magyar Köztársaság Kormánya és a *Brazil Szövetségi Köztársaság Kormánya* között Brazília városban, 1997. április 3-án aláírt légiközlekedési megállapodás kihirdetéséről
- 1/1998. (I. 12.) Korm. rendelet a Magyar Köztársaság Kormánya és a *Kínai Népköztársaság Kormánya* között Budapesten, 1993. szeptember 15-én aláírt légiközlekedési megállapodás kihirdetéséről
- 131/1996. (VIII. 28.) Korm. rendelet a Magyar Köztársaság Kormánya és a *Moldovai Köztársaság Kormánya* között Budapesten, 1995. április 19-én aláírt légiközlekedési megállapodás kihirdetéséről
- 169/1994. (XII. 15.) Korm. rendelet a Magyar Köztársaság Kormánya és a *Thaiföldi Királyság Kormánya* között Bangkokban, 1993. február 17-én aláírt légiközlekedési megállapodás kihirdetéséről
- 170/1994. (XII. 20.) Korm. rendelet a Magyar Köztársaság Kormánya és *Malajzia Kormánya* között Kuala Lumpurban, 1993. február 19-én aláírt légiközlekedési megállapodás kihirdetéséről
- 198/1997. (XI. 14.) Korm. rendelet a Magyar Köztársaság Kormánya és *Románia Kormánya* között Bukarestben, 1995. szeptember 12-én aláírt légiközlekedési megállapodás kihirdetéséről
- 30/1994. (III. 4.) Korm. rendelet a Magyar Köztársaság Kormánya és a *Lett Köztársaság Kormánya* között Budapesten, 1993. március 9-én aláírt légiközlekedési Megállapodás kihirdetéséről
- 29/1994. (III. 4.) Korm. rendelet a *magyar-litván* légiközlekedési Megállapodás kihirdetéséről
- 30/1996. (II. 23.) Korm. rendelet a Magyar Köztársaság Kormánya és *Ukrajna Kormánya* között Kijevben, 1995. május 19-én aláírt légiközlekedési egyezmény kihirdetéséről
- 32/1997. (II. 20.) Korm. rendelet a Magyar Köztársaság Kormánya és a *Holland Királyság Kormánya* között Budapesten, 1991. szeptember 12-én aláírt légiközlekedési megállapodás

kihirdetéséről

- 66/1995. (VI. 13.) Korm. rendelet a Magyar Köztársaság Kormánya és *Japán Kormánya* között Budapesten, 1994. február 23-án aláírt légitársasági megállapodás kihirdetéséről
- 86/1997. (V. 28.) Korm. rendelet a Magyar Köztársaság Kormánya és a *Németországi Szövetségi Köztársaság Kormánya* között Budapesten, 1989. december 18-án aláírt légitársasági egyezmény kihirdetéséről
- 91/1990. (XI. 21.) Korm. rendelet a *magyar-izraeli* légitársasági egyezmény kihirdetéséről
- 182/2000. (XI. 8.) Korm. rendelet a Magyar Köztársaság Kormánya és Kanada Kormánya között Budapesten, 1998. december 7-én aláírt légitársasági megállapodás kihirdetéséről
- 39/2000. (III. 24.) Korm. rendelet a magyar-szlovák légitársasági, Pozsonyban, 1999. szeptember 6-án aláírt Megállapodás kihirdetéséről

VIII. A nemzetközi repülés védelmével kapcsolatos Biztonsági Tanácsi határozatok

- Security Council resolution 1566 (2004), Threats to international peace and security caused by terrorist acts
- Security Council resolution 1526 (2004), Threats to international peace and security caused by terrorist acts
- Security Council resolution 1516 (2003) Threats to international peace and security caused by terrorist acts
- Security Council resolution 1506 (2003) Letters dated 20 and 23 December 1991, from France, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the United States of America (S/23306, S/23307, S/23308, S/23309 and S/23317); Letter dated 15 August 2003 from the Chargé d'affaires a.i. of the Permanent Mission of the Libyan Arab Jamahiriya to the United Nations addressed to the President of the Security Council (S/2003/818); Letter dated 15 August 2003 from the Permanent Representatives of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the United States of America to the United Nations addressed to the President of the Security Council (S/2003/819); Voting on draft resolution S/2003/824
- Security Council resolution 1456 (2003) High-level meeting of the Security Council: combating terrorism
- Security Council resolution 1455 (2003) Threats to international peace and security caused by terrorist acts
- Security Council resolution 1450 (2002) Threats to international peace and security caused by terrorist acts
- Security Council resolution 1438 (2002) Threats to international peace and security caused by terrorist acts
- Security Council resolution 1368 (2001) Threats to international peace and security caused by terrorist acts
- Security Council resolution 1377 (2001) Threats to international peace and security caused by terrorist acts
- Security Council resolution 1189 (1998) on the international terrorism
- Security Council resolution 1192 (1998) on Lockerbie case
- Resolution 1067 (1996) Shooting down of two civil aircraft on 24 February 1996
- Resolution 883: Libyan Arab Jamahiriya (11 Nov), 1993.
- Resolution 748 : Libyan Arab Jamahiriya (31 Mar), 1992.
- Resolution 731 : Libyan Arab Jamahiriya (21 Jan), 1992.
- Resolution 635 (1989): Marking of explosives (14 June)
- Resolution 618: Hostage-taking (29 July), 1988.

- Resolution 638 (1989): Hostage-taking (31 July)
- Resolution 500: International peace and security (28 Jan), 1982.
- Resolution 286: The situation created by increasing incidents involving the hijacking of commercial aircraft (9 Sep), 1970.
- S/RES/1625 (2005), Threats to international peace and security (Security Council Summit 2005)
- S/RES/1624 (2005), Threats to international peace and security (Security Council Summit 2005)
- S/RES/1611 (2005), Threats to international peace and security caused by terrorist acts
- S/RES/1735 (2006), Threats to international peace and security caused by terrorist acts

IX. A repülés védelméhez kapcsolódó ENSZ Közgyűlési határozatok

- 2551 (XXIV) 13 December 1969 Forcible diversion of civil aircraft in flight
- 2645 (XXV) 25 November 1970 Aerial hijacking or interference with civil air travel
- A/RES/31/102 15 December 1976 Measures to prevent international terrorism which endangers or takes innocent human lives or jeopardizes fundamental freedoms, and study of the underlying causes
- A/RES/31/103 15 December 1976 Drafting of an international convention against the taking of hostages
- A/RES/33/19 29 November 1978 Drafting of an international convention against the taking of hostages
- A/RES/34/145 17 December 1979 Measures to prevent international terrorism which endangers or takes innocent human lives or jeopardizes fundamental freedoms, and study of the underlying causes of those forms of terrorism and acts of violence which lie in misery, frustration, misery and despair and which cause some people to sacrifice human lives, including their own, in order to effect radical change
- A/RES/34/146 17 December 1979 International Convention against the Taking of Hostages
- A/RES/56/88 6th 166, , A/56/PV.85, 12 Dec. 2001 , GA/9998, without vote , A/56/593, para. 11 Measures to eliminate international terrorism
- A/RES/57/220C.3 ,109 (b) , A/57/PV.77 + Corr.1 , 18 Dec. 2002, GA/10124 + Corr.1 , without vote , A/57/556/Add.2, draft res. XVIII Hostage-taking
- A/RES/57/219, C.3 , 109 (b) , A/57/PV.77 + Corr.1 , 18 Dec. 2002, GA/10124 + Corr.1 , without vote , A/57/556/Add.2, draft res. XVII Protecting human rights and fundamental freedoms while countering terrorism
- A/RES/57/27, C.6 , 160 , A/57/PV.52 , 19 Nov. 2002 , GA/10102 , without vote , A/57/567 Measures to eliminate international terrorism
- A/RES/58/187, C.3 , 117 (b) , A/58/PV.77, 22 Dec. 2003 , GA/10223, 181-0-1 , A/58/508/Add.2, , draft res. XXI Protection of human rights and fundamental freedoms while countering terrorism
- A/RES/58/174, C.3 , 117 (b) , A/58/PV.77, 22 Dec. 2003 , GA/10223, 120-42-18 , A/58/508/Add.2, , draft res. VIII Human rights and terrorism
- A/RES/36/109 Measures to prevent international terrorism which endangers or takes innocent human lives or jeopardizes fundamental freedoms and study of the underlying causes of those forms of terrorism and acts of violence which lie in misery, frustration, grievance and despair and which cause some people to sacrifice human lives, including their own, in an attempt to effect radical changes. Adopted at the 92nd plenary meeting, 10 Dec. 1981.
- A/RES/38/130 Measures to prevent international terrorism which endangers or takes innocent human lives or jeopardizes fundamental freedoms and study of the underlying causes of those forms of terrorism and acts of violence which lie in misery, frustration, grievance and despair and

which cause some people to sacrifice human lives, including their own, in an attempt to effect radical changes. Adopted at the 101st plenary meeting, 19 Dec. 1983.

- A/RES/39/159 Inadmissibility of the policy of State terrorism and any actions by States aimed at undermining the socio-political system in other sovereign States. Adopted at the 102nd plenary meeting, 17 Dec. 1984.
- A/RES/40/61 Measures to prevent international terrorism which endangers or takes innocent human lives or jeopardizes fundamental freedoms and study of the underlying causes of those forms of terrorism and acts of violence which lie in misery, frustration, grievance and despair and which cause some people to sacrifice human lives, including their own, in an attempt to effect radical changes Adopted at the 108th plenary meeting, 9 Dec. 1985.
- A/RES/42/159 Measures to prevent international terrorism which endangers or takes innocent human lives or jeopardizes fundamental freedoms and study of the underlying causes of those forms of terrorism and acts of violence which lie in misery, frustration, grievance and despair and which cause some people to sacrifice human lives, including their own, in an attempt to effect radical changes :Adopted at the 94th plenary meeting, 7 Dec. 1987.
- A/RES/44/29 Measures to prevent international terrorism which endangers or takes innocent human lives or jeopardizes fundamental freedoms and study of the underlying causes of those forms of terrorism and acts of violence which lie in misery, frustration, grievance and despair and which cause some people to sacrifice human lives, including their own, in an attempt to effect radical changes Adopted at the 72nd plenary meeting, 4 Dec. 1989."(A) Report of the Secretary-General; (B) Convening, under the auspices of the United Nations, of an international conference to define terrorism and to differentiate it from the struggle of peoples for national liberation"
- A/RES/46/51 Measures to eliminate international terrorism Adopted at the 67th plenary meeting, 9 Dec. 1991
- A/RES/48/122 Human rights and terrorism Adopted at the 85th plenary meeting, 20 Dec. 1993
- A/RES/49/60 Measures to eliminate international terrorism Adopted at the 84th plenary meeting, 9 Dec. 1994
- A/RES/49/185 Human Rights and terrorism Adopted at the 94th plenary meeting, 23 Dec. 1994
- A/RES/50/53 Measures to eliminate international terrorism Adopted at the 87th plenary meeting, 11 Dec. 1995
- A/RES/50/186 Human rights and terrorism Adopted at the 99th plenary meeting, 22 Dec. 1995
- A/RES/51/210 Measures to eliminate international terrorism Adopted at the 88th plenary meeting, 17 Dec. 1996."Annex: Declaration to Supplement the 1994 Declaration on Measures to Eliminate International Terrorism"
- A/RES/52/165,A/52/PV.72, 15 Dec. 1997, Measures to eliminate international terrorism
- A/RES/52/164, 15 Dec. 1997 , GA/9382, A/52/653, para 18, draft res. I International Convention for the Suppression of Terrorist Bombings (text of Convention)
- A/RES/53/108, A/53/PV.83, 8 Dec. 1998 , GA/9530 Terrorism

- A/RES/54/110 , 9 Dec. 1999, Measures to eliminate international terrorism
- A/RES/54/109, 9 Dec. 1999, International Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism
- A/RES/54/164, 17 Dec. 1999, Human rights and terrorism
- A/RES/55/158, 12 Dec. 2000 , Measures to eliminate international terrorism
- A/RES/56/160, 19 Dec. 2001, Human rights and terrorism
- A/RES/56/88, 12 Dec. 2001, Measures to eliminate international terrorism
- A/RES/56/1, 12 Sept. 2001 , Condemnation of terrorist attacks in the United States
- A/RES/57/219, 18 Dec. 2002, Protecting human rights and fundamental freedoms while countering terrorism
- A/RES/57/83, 22 Nov. 2002, Measures to prevent terrorists from acquiring weapons of mass destruction
- A/RES/57/27, 19 Nov. 2002, Measures to eliminate international terrorism
- A/RES/58/187, 22 Dec. 2003, Protection of human rights and fundamental freedoms while countering terrorism
- A/RES/58/174, 22 Dec. 2003 , Human rights and terrorism
- A/RES/58/136, 22 Dec. 2003 , draft res. II Strengthening international cooperation and technical assistance in promoting the implementation of the universal conventions and protocols related to terrorism within the framework of the activities of the Centre for International Crime Prevention
- A/RES/58/81, 9 Dec. 2003, Measures to eliminate international terrorism
- A/RES/58/48, 8 Dec. 2003, Measures to prevent terrorists from acquiring weapons of mass destruction
- A/RES/59/195, 20 Dec. 2004, Human rights and terrorism
- A/RES/59/191, 20 Dec. 2004 , Protection of human rights and fundamental freedoms while countering terrorism
- A/RES/59/153, 20 Dec. 2004, Strengthening international cooperation and technical assistance in promoting the implementation of the universal conventions and protocols related to terrorism within the framework of the activities of the United Nations Office on Drugs and Crime
- A/RES/59/46, 2 Dec. 2004, Measures to eliminate international terrorism
- A/RES/59/80, 3 Dec. 2004 , Measures to prevent terrorists from acquiring weapons of mass destruction
- A/RES/59/90, 3 Dec. 2004, Prevention of the illicit transfer and unauthorized access to and use of man-portable air defence systems
- A/RES/60/158, 16 Dec. 2005 , Protection of human rights and fundamental freedoms while countering terrorism
- A/RES/60/78, 8 Dec. 2005, Measures to prevent terrorists from acquiring weapons of mass

destruction

- A/RES/60/77, 8 Dec. 2005, Prevention of the illicit transfer and unauthorized access to and use of man-portable air defence systems
- A/RES/60/43, 8 Dec. 2005, Measures to eliminate international terrorism
- A/RES/60/288, 8 Sept. 2006, The United Nations Global Counter-Terrorism Strategy
- A/RES/61/171, 19 Dec. 2006 , Protection of human rights and fundamental freedoms while countering terrorism,
- A/RES/61/86, 6 Dec. 2006 , Measures to prevent terrorists from acquiring weapons of mass destruction,
- A/RES/61/40, 4 Dec. 2006 , Measures to eliminate international terrorism
- A/RES/61/172, 19 Dec. 2006 , Hostage-taking

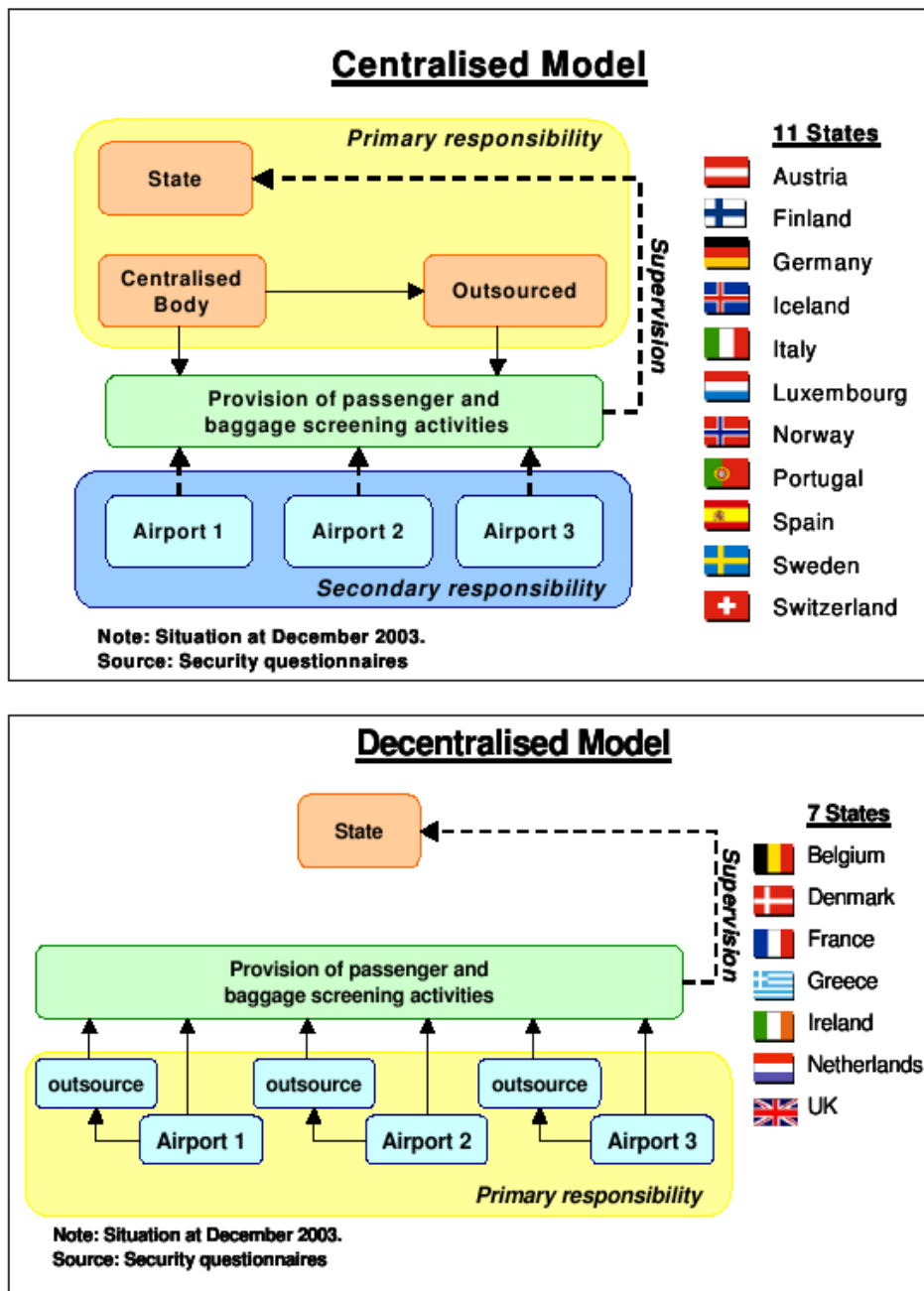
X. A terrorizmus elleni küzdelem során az emberi jogok tiszteletben tartására felszólító ENSZ Közgyűlési határozatok

- A/RES/57/219, C.3 , 109 (b) , A/57/PV.77 + Corr.1 , 18 Dec. 2002, GA/10124 + Corr.1 , without vote , A/57/556/Add.2, draft res. XVII Protecting human rights and fundamental freedoms while countering terrorism
- A/RES/58/187, C.3 , 117 (b) , A/58/PV.77, 22 Dec. 2003 , GA/10223, 181-0-1 , A/58/508/Add.2, draft res. XXI Protection of human rights and fundamental freedoms while countering terrorism
- A/RES/58/174, C.3 , 117 (b) , A/58/PV.77, 22 Dec. 2003 , GA/10223, 120-42-18, A/58/508/Add.2, , draft res. VIII Human rights and terrorism
- A/RES/48/122 Human rights and terrorism Adopted at the 85th plenary meeting, 20 Dec. 1993
- A/RES/49/185 Human Rights A/RES/61/171, 19 Dec. 2006 , Protection of human rights and fundamental freedoms while countering terrorism, Adopted at the 94th plenary meeting, 23 Dec. 1994
- A/RES/50/53 Measures to eliminate international terrorism Adopted at the 87th plenary meeting, 11 Dec. 1995
- A/RES/50/186 Human rights and terrorism Adopted at the 99th plenary meeting, 22 Dec. 1995
- A/RES/54/164, 17 Dec. 1999, Human rights and terrorism
- A/RES/56/160, 19 Dec. 2001, Human rights and terrorism
- A/RES/57/219, 18 Dec. 2002, Protecting human rights and fundamental freedoms while countering terrorism
- A/RES/58/187, 22 Dec. 2003, Protection of human rights and fundamental freedoms while countering terrorism
- A/RES/58/174, 22 Dec. 2003 , Human rights and terrorism
- A/RES/59/195, 20 Dec. 2004, Human rights and terrorism
- A/RES/59/191, 20 Dec. 2004 , Protection of human rights and fundamental freedoms while countering terrorism
- A/RES/60/288, 8 Sept. 2006, The United Nations Global Counter-Terrorism Strategy
- A/RES/60/158, 16 Dec. 2005 , Protection of human rights and fundamental freedoms while countering terrorism
- A/RES/61/171, 19 Dec. 2006 , Protection of human rights and fundamental freedoms while countering terrorism

XI. Az ENSZ Közgyűlése keretében elfogadott határozatok, nemzetközi egyezményeket előkészítő határozatok és deklarációk

- A/RES/61/172 C.3 67 (b) A/61/PV.81, 19 Dec. 2006 , GA/10
- A/RES/61/171, C.3 , 67 (b) , A/61/PV.81, 19 Dec. 2006 , GA/1056, without vote , A/61/443/Add.2, draft res. XVIII Protection of human rights and fundamental freedoms while counter562, without vote , A/61/443/Add.2, draft res. XIX Hostage-taking terrorism
- 1990, 45th Model Treaty on Extradition (14 Dec. 1990) A/RES/45/116
- 2001, 55th United Nations Convention against Transnational Organized Crime : Protocol against the Illicit Manufacturing of and Trafficking in Firearms, Their Parts and Components and Ammunition (31 May 2001) A/RES/55/255
- 2000, 55th United Nations Convention against Transnational Organized Crime: Protocol against the Smuggling of Migrants by Land, Sea and Air (15 Nov. 2000) A/RES/55/25, Annex III 2000
- 55th United Nations Convention against Transnational Organized Crime : Protocol to Prevent, Suppress and Punish Trafficking in Persons, Especially Women and Children (15 Nov. 2000) A/RES/55/25, Annex II
- 1997, 52nd International Convention for the Suppression of Terrorist Bombings (15 Dec. 1997) A/RES/52/164
- 1996, 51st Declaration to Supplement the 1994 Declaration on Measures to Eliminate International Terrorism (17 Dec. 1996) A/RES/51/210
- 1996, 51st United Nations Declaration on Crime and Public Security (12 Dec. 1996) A/RES/51/60
- 1994, 49th Declaration on Measures to Eliminate International Terrorism (9 Dec. 1994) A/RES/49/60
- 1979, 34th International Convention against the Taking of Hostages (17 Dec. 1979) A/RES/34/146

XII. Az Európai Unió államok repüléssel kapcsolatos biztonsági költségeinek finanszírozási modelljei



11. ábra: Az európai repülésbiztonság finanszírozása, centralizált és decentralizált modell, Study "European Civil Aviation Security Financing", Aviation Security Framework, September 2004, In: Air Transport Portal of the European Commission, http://ec.europa.eu/transport/air_portal/security/studies/index_en.htm

XIII. Az USA részére az utasokról kiadandó adatok

- PNR record locator code
- Date of reservation
- Date(s) of intended travel
- Name
- Other names on PNR
- Address
- All forms of payment information
- Billing address
- Contact telephone numbers
- All travel itinerary for specific PNR
- Frequent flyer information (limited to miles flown and address(es))
- Travel agency
- Travel agent
- Code share PNR information
- Travel status of passenger
- Split/Divided PNR information
- Email address
- Ticketing field information
- General remarks
- Ticket number
- Seat number
- Date of ticket issuance
- No show history
- Bag tag numbers
- Go show information, OSI information
- SSI/SSR information, Received from information
- All historical changes to the PNR,
- Number of travelers on PNR
- Seat information,
- One-way tickets

- Any collected APIS information,
- ATFQ fields

13. IRODALOMJEGYZÉK

1. ALEMAN, M. A.: Strengthened Aviation Security Branch Oversees Newly-Developed Assistance Programme, ICAO Journal, Vol. 45, No. 6., June 1990
2. AMBROSE, Thomas: Profiling's place on Sept. 11, Insight on the News, Sept 16, 2002, http://www.findarticles.com/p/articles/mi_m1571/is_34_18/ai_92084057
3. AUGUSTIN, John V.: Contracting States Urged to Ratify a Protocol Prohibiting Use of Weapons Against Civil Aircraft, In: ICAO Journal, October 1997.
4. AUST, Anthony: Lockerbie: the Other Case, International & Comparative Law Quarterly, Vol. 49., April 2000
5. ATKINSON, Robert D.: Aviation Security System for 21st Century Must Fully Incorporate Latest Technologies, ICAO Journal, Vol. 57 No. 5., June 2002
6. BALLARD, Mark: Airport to tag passengers, http://www.theregister.co.uk/2006/10/12/airport_rfid/
7. BAUM, Philip: Julianne Busic: An ASIC Exclusive Interview, Aviation Security, October 2004, <http://www.asi-mag.com/editorials/busic.htm#>
8. BASSIOUNI, M. Cherif, WISE, Edward M.: Aut Dedere Aut Judicare: The Duty to Extradite or Prosecute in International Law, Martinus Nijhoff Publisher, Kluwer Academic Publisher, Dordrecht/Boston/London, 1995
9. BAZYLER, Michael J.: Capturing Terrorists in the "Wild Blue Yonder": International Law and the Achille Lauro and Libyan Aircraft Incidents, Whittier Law Review, 1986/8.
10. BHANOT, M. L.: A Matter of the Highest Priority, ICAO Journal, Vol. 50, No. 10., December 1995
11. BOYLE, Robert P., PULSIFER, Roy: The Tokyo Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, Journal of Air Law and Commerce, 1964. Autumn, Issue 4
12. BOWEN, Elizabeth R. P.: Jurisdiction Over Terrorists Who Take Hostages: Efforts to Stop Terror-Violence Against United States Citizens In: American University Journal of International Law and Policy, Spring 1987
13. BRAMHAM, Gill: ICAO Eight-Point Plan Adopted in 1989 Has Strengthened Aviation Security, ICAO Journal, December 1998.
14. BRANOM, Mike: New Airport Security Devices Debut, Some Complain Machines Too Intrusive, Perform Virtual Strip-Search, 15 March 2002, <http://www.cbsnews.com/stories/2002/03/15/terror/main503830.shtml>
15. BROWNLIE, Ian: Principles of Public International Law, 6th edition, Oxford University Press, 2003.
16. BRUHÁCS, János: Nemzetközi jog II., Dialóg-Campus Kiadó, Budapest-Pécs, 1999.

17. BUERGENTHAL, Thomas: Law-Making in the International Civil Aviation Organization, Syracuse University Press, New-York, 1969.
18. BUSUTTIL, James J.: The Bonn Declaration on International Terrorism: A Non-Binding International Agreement on Aircraft Hijacking, In: International & Comparative Law Quarterly, Vol. 31. 1982.
19. COLE, David: Enemy Aliens: Double Standards and Constitutional Freedoms in the War on Terrorism, The New Press, New York, London, 2003.
20. COKE, Tanya E.: Racial Profiling Post 9/11: Old Story, New Debate, In: Lost Liberties, Ashcroft and Assault on Personal Freedom, szerk.: Cynthia Brown, The New Press, New York, London, 2003.
21. COUGHLAN, Sean: Fear of the unknown, BBC News Magazine, 21 August 2006
http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/magazine/5270500.stm
22. DEMPSEY, Paul Stephen: Aviation Security: the Role of Law in the War Against Terrorism, Columbia Journal of Transnational Law, 41, 2003, Vol. 2:427
23. DENARO, Jacob M.: In-flight Crimes, the Tokyo Convention, and Federal Judicial Jurisdiction In: Journal of Air Law and Commerce, 35, 1969.
24. DERSKOWITZ, Alan M.: Why Terrorism Works – Understanding the Threat, Responding to the Challenge, Yale University Press, New Haven and London, 2002
25. DURINCKX, Frank: ICAO Workshops Encourage Development of National Aviation Security Programmes, ICAO Journal, Vol. 49, No. 5., June 1994
26. EASTERBROOK, Gregg : The All-Too-Friendly Skies – Security As An Afterthought, in: ed. James F. Hoge, Gideon Rose: How Did this Happen? Terrorism and the New War, Public Affairs, New York, 2001.
27. EDLEY, Christopher, JR.: The New American Dilemma: Racial Profiling Post-9/11, In: The War on Our Freedoms, Civil Liberties in an Age of Terrorism, szerk.: Richard C. Leone, Greg Anrig, Jr., Public Affairs, A Century Foundation Book, New York, 2003
28. EVANS, Alona E (1): Aircraft Hijacking: Its Cause and Cure, In: American Journal of International Law, 1969/4, Vol. 63.
29. EVANS, Alona E (2): Aircraft Hijacking: What Is Being Done, In: American Journal of International Law, 1973., Vol. 67.
30. EVANS, Alona E. (3): Aircraft Hijacking: What is To Be Done? In: American Journal of International Law, 1973/5, Vol. 66.
31. FAIZ, Ashraf: Different Techniques Can Be Used to Tailor Airport Security to Anticipated Threats, ICAO Journal, Vol. 49, No. 5., June 1994
32. FAROOQ, Hassan(1): A Legal Analysis of the Shooting of Korean Airlines Flight 007 by the Soviet Union, In: Journal of Air Law and Commerce, 1983/1984. 1984. Vol 49.
33. FAROOQ, Hassan(2): The Shooting Down of Korean Airlines Flight 007 by the USSR and the Future of Air Safety for Passengers In: International & Comparative Law Quarterly, Vol.

33. 1984. July
34. FAROOQ, Hassan(3): Legal Argumentation in International Crises: The Downing of Korean Air Lines Flight 007, In: Harvard Law Review, Vol. 97. 1983-1984.
 35. FICK, Ronald L., GORDON, Jon J., PATTERSON, John G.: Aircraft Hijacking: Criminal and Civil Aspects, University of Florida Law Review 1969-70. Vol. 22
 36. FITZGERALD, Gerald F.(1): Offences and Certain Other Acts committed on Board Aircraft: The Tokyo Convention of 1963, Canadian Yearbook of International Law, 1964/2
 37. FITZGERALD, Gerald F.(2): The Development of International Rules Concerning Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, Canadian Yearbook of International Law, 1963
 38. FITZGERALD, Gerald F.(3): Unlawful Interference with Civil Aviation, In: Essays in Air Law, ed. Arnold Kean, Martinus Nijhoff Publishers, The Hague/Boston/London, 1982
 39. FOGG, Margaret P.: Air Rage, Is It a Global Problem? What Proactive Measures Can Be Taken to Reduce Air Rage, and Whether the Tokyo Convention Should Be Amended To Ensure Prosecution of Air Rage Offenders? In: ILSA Journal of International and Comparative Law, Spring, 2001
 40. GERTLER, Z. Joseph: Amendments to the Chicago Convention: Lessons from Proposals That Failed In: Journal of Air Law & Commerce, 1974. Issue 2, Spring, Vol 40. 252. o.
 41. GHOBRIAL, Atef and IRVIN, Wes A.: Combating Air Terrorism: Some Implications to the Aviation Industry, Journal of Air Transportation, Vol. 9. No. 3, 2004
 42. GEI, Robin: Civil Aircraft as Weapons of Large-Scale Destruction: Countermeasures, Article 3bis of the Chicago Convention, and the Newly Adopted German „Luftsicherheitsgesetz“, Michigan Journal of International Law, Fall 2005
 43. GILSONSON, Hughes: Holistic Approach to Document Security Beginning to Take Hold In: ICAO Journal, Vol. 59 No. 7., October 2004
 44. GRÁD, András: Kézikönyv a strasbourgi emberi jogi ítélekezésről
 45. GRANT, John P.: Beyond the Montreal Convention, Case Western Reserve Journal of International Law, vol. 36., 2004
 46. GUICHENEY, Gilbert: Time Has come to Implement Legal Instrument Concerned With Detection of Plastic Explosives, ICAO Journal, June 2001
 47. GUTIERREZ, Juan J. Lopez: Should the Tokyo Convention of 1963 Be Ratified? In: Journal of Air Law and Commerce, 31, 1965/1
 48. GYÓRFFY, Ágnes: A túsztárgyalás pszichológiája, In: Belügyi Szemle, 2004/6 (52. évf.)
 49. HARDING, Christopher: The Concept of Terrorism and Responses to Global Terrorism: Coming to Terms with the Empty Sky, In: September 11, 2001: A Turning Point in International and Domestic Law? ed. Thérèse O' Donnell, 2005, Transnational Publishers
 50. HARRIS, Paul: It started as a routine flight from Detroit to LA. But what followed would plunge the US into another 9/11 panic, The Observer, Sunday July 25, 2004

<http://www.guardian.co.uk/usa/story/0,12271,1268802,00.html>

51. HEYMANN, Philip B. : Terrorism and America, Cambridge, MIT Press, 2000
52. HICKS, Neil, The Impact on Counter Terror on the Promotion and Protection of Human Rights: A Global Perspective, In: Human Rights in the "War on Terror", szerk.: Richard Ashby Wilson, Cambridge University Press, Cambridge, 2005
53. HOLDEN, Robert T.: The Contagiousness of Aircraft Hijacking, <http://pegasus.cc.ucf.edu/~surette/hijacking.html>
54. HUGHES: Aerial Intrusions by Civil Airliners and the Use of Force, Journal of Air Law and Commerce, 1980/45. 590. o.
55. HUOPIO, Simo: Biometric Identification, „Authorization and Access Control in Open Network Environment, <http://www.tml.tkk.fi/Opinnot/Tik-110.501/1998/papers/12biometric/biometric.htm>
56. HUSKISSON, Darren C.: The Air Bridge Denial Program and the Shootdown of Civil Aircraft Under International Law, In: Air Force Law Review, 2005, Vol. 56.
57. JACOBSON, Peter M.: From Piracy on the High Seas to Piracy in the High Skies. A Study on Aircraft Hijacking, In: Cornell International Law Journal, 1972. Vol 5.
58. JAGER, Marjeta: Aviation Security in European Union, Establishing security cooperation among Arab Civil Aviation, Commission members states, Abu Dhabi, 7-9 February 2006, www.icao.int/icao/en/atb/meetings/7_8FEB06/speeches/EC.pdf
59. KASH, Douglas: Abductions of Terrorists in International Airspace and on the High Seas, Florida Journal of International Law, Spring 1993
60. KLIMEK, Robert F.: Comments, International Law – Convention on Offenses And Certain Other Acts Committed On board Aircraft – The Tokyo Convention, De Paul Law Review, Vol 20., 1971
61. KNOWLES, Julian B.: The Lockerbie Judgements: A Short Analysis, Case Western Reserve Journal of International Law, vol. 36., 2004
62. KOPPEL, Andrea, LABOTT, Elise: Libya offers \$2.7 billion Pan Am 103 settlement, May 29, 2002 <http://archives.cnn.com/2002/US/05/28/libya.lockerbie.settlement/>
63. KOVÁCS, Péter: Nemzetközi közbjog, Osiris Kiadó, Budapest, 2006.
64. KRAUSE, Kent C.: Putting the Transportation Security Administration in Historical Context, Journal of Air Law and Commerce, 68. 2003/1, Spring
65. KRISTÓ NAGY István: Bölcsességek könyve, III. kötet, Ezredvég Kiadó, 1999.
66. LAMBERT, Joseph J.: Terrorism and Hostages in International Law – A Commentary on the Hostages Convention 1979, Cambridge, Grotius Publications Limited, Research Centre for International Law, 1990
67. LEVINE, Samantha: Intrusive Airport Searches: Screeners Authorized to "Pat Down" Private Parts, US News and World Report, November 29, 2004, http://www.infowars.com/articles/bb/feel_ups.htm

68. LITTLE, Virginia, C.: Commentary on the Development of the Individual Articles of the Convention on International Civil Aviation, issued by the Provisional International Civil Aviation Organization as document 2996, IC/8, March, 25, 1947.,
http://www.icao.int/cgi/goto_m.pl?icaonet/arch/chicago/conf_proceed.html
69. MAJID, Amir A.: Treaty Amendment Inspired by Korean Plane Tragedy: Custom Clarified or Confused? In: German Yearbook of International Law, Vol. 29. 1986.
70. MANKIEWICZ, R. H.: The 1970 Hague Convention, Journal of Air Law and Commerce, 1971/37.
71. MATTE, Nicolas Mattesco: Treatise on Air-Aeronautical Law, Institute and Centre of Air and Space Law, McGill University Montreal, The Carswell Co. Ltd. Toronto, 1981.
72. McMUNN, Mary: Aviation Security and Facilitation Programmes are Distinct but Closely Intertwined, ICAO Journal, Vol. 51, No. 9., November 1996
73. McWHINNEY1, Edward Q.C., Aerial Piracy and International Terrorism, The Illegal Diversion of Aircraft and International Law, 2nd revised edition, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht/Boston/Lancaster, 1987.
74. McWHINNEY2, Edward: The Illegal Diversion of Aircraft, in. Collected Courses of the Hague Academy of International Law, 1973.
75. MITCHELL, LEONARD: Changing Soviet Attitudes Toward International Law: An Incorporative Approach, 6 GA. Journal of International and Comparative Law, 1976. 227-228. o.
76. Mohaiemen, Naeem, Snakes on, Arabs off the Plane, Alternet September 1, 2006.,
<http://www.alternet.org/story/41140/>
77. MOLNÁR, Eszter: A légtér használatának nemzetközi jogi kérdései. Rendőrtiszti Főiskola, Rendvédelmi füzetek, 1999/18. Budapest
78. MOYS, Péter: Légiközlekedési Jog, Hungarocontrol, Repülésoktatási Központ, Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság, 2001., Budapest
79. MURRAY, MarkHegland, Corine, Freedberg Jr, Sydney J.: The Sky War, National Journal, 9/15/2001, Vol. 33, Issue 37
80. NAGY, Enikő – ELEKESNÉ LANHARDT, Zsuzsa: A specifikus elkövetői profilalkotás elmélete és gyakorlata, In: Belügyi Szemle
81. NAGY, Károly: Nemzetközi jog, Püski Kiadó, Budapest, 1999.
82. PAPP, József: A polgári légi közlekedés védelme, Belügyi Szemle, 1995/2.
83. PHIPPS, D.: Airport Security: Where Do We Go From Here? In: ICAO Journal, 1981 October
84. PLACHTA, Michael: The Lockerbie Case: The Role of the Security Council in Enforcing the Principle Aut Dedere Aut Judicare, European Journal of International Law, Vol. 12, No. 1, February 2001
85. POYNER, Alan: Industry Focuses On Developing Training Material That Will Improve Global Security Effort ICAO Journal, Vol. 51, No. 9., November 1996

86. RENNIE, David: EU bows to American pressure over air passenger information
<http://www.telegraph.co.uk/news/main.jhtml?xml=/news/2006/10/07/wair07.xml>
87. ROBERTS, Anthea: Righting Wrongs or Wronging Rights? The United States and Human Rights Post-September 11, *European Journal of International Law*, Vol. 15, No. 4., September 2004
88. ROBERTS, Ken: Second-Guessing the Security Council: the International Court of Justice and its Powers of Judicial Review, In: *Pace International Law Review*, Spring 1995.
89. ROOS, Megan: Safe on the Ground, Exposed in the Sky: The Battle between the United States and the European Union over Passenger Name Information, In: *Transnational Law and Contemporary Problems*, Spring 2005
90. SCALES, Ann: Profiling of Arabs, *Boston Globe*, 30, September, 2001
91. SCHACHTER, Oscar: The Twilight Existence of International Non-Binding Agreements In: *American Journal of International Law*, 1977., Vol. 71. 296-299. o.
92. SCHULHOFER, Stephen J.: *The Enemy Within - Intelligence Gathering, Law Enforcement and Civil Liberties in the Wake of September 11*, The Century Foundation Press, New York, 2002
93. SCWENK, M.: The Bonn Declaration on Hijacking In: *Annals Air & Space Law*, 1979/4.
94. SEENAN, Gerard: Lockerbie Deal to End Libya's Isolation, *Guardian*, 15 August, 2003,
<http://www.globalpolicy.org/security/sanction/libya/2003/0815lockerbie.htm>
95. SHAW, Malcolm N.: *Nemzetközi jog*, Osiris Kiadó, Budapest, 2001
96. SHUBBER, Sami: Aircraft Hijacking Under the Hague Convention 1970 – a New Regime? In: *The International and Comparative Law Quarterly*, Vol. 22, October 1973
97. SOCHOR, Eugene: From the DC-3 to Hypersonic Flight: ICAO in a Changing Environment, In: *Journal of Air Law and Commerce*, 1989/1990. Vol. 55.
98. STRANTZ, N. J.: From Technology to Teamwork: Aviation Security Reform Since PanAm Flight 103 In: *Albany Journal of Science and Technology* 1993/3.
99. STRANTZ, N. J.: Aviation Security and Pan Am Flight 103: What Have We Learned? *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 56. 1990, Winter
100. SÜLYÖK, Gábor: A terrorcselekmény elkövetéséhez használt polgári légi jármű lelövésének nemzetközi jogi és alkotmányjogi megítélése, *Fundamentum*, 2005/3. szám
101. SZÖVÉNYI, György: A polgári repülés védelmének alapkérdései, *Rendészeti Szemle*, 1992/7.
102. TEUCHTERT, Wilfried, GÜNTHER, Klaus-Dieter, és DAMM, Günther: *Luftrecht*, Staatsverlag der DDR, Berlin, 1987.
103. WALLACE, Kelly, LEVINE, Jeff, STARR, Barbara: Flight forced to land; explosives in shoes suspected, December 23, 2001,
<http://archives.cnn.com/2001/US/12/22/plane.diverted/index.html>
104. WARD, Christopher Dr.: Universal jurisdiction and the prosecution of the war on terror:

- international and domestic law intersect.,
<http://www.alrc.gov.au/events/events/securitysymposium/Ward.pdf>.
105. <http://209.85.129.104/search?q=cache:BDGMqXE8cAoJ:www.alrc.gov.au/events/events/securitysymposium/Ward.pdf+%221997+International+Convention+for+the+Suppression+of+Terrorist+Bombings%22&hl=hu&gl=hu&ct=clnk&cd=13&client=firefox-a>
 106. WHITAKER, Reg: After 9/11: A Surveillance State? In: Lost Liberties, Ashcroft and Assault on Personal Freedom, szerk.: Cynthia Brown, The New Press, New York, London, 2003.
 107. WRIGHT, Quincy: Legal Aspects of the U2 Incident In: American Journal of International Law, Vol. 54. 1960.
 108. YFANTIS, Konstantinos N., Applications of Biometrics Implications for Security and Ethics, University of Illinois at Urbana -Champaign, November 13, 1997,
<http://www.staff.uiuc.edu/~efantis/biometrics/sld001.htm>
 109. ENSZ Alapokmánya, 1945. San Francisco, <http://www.un.org>
 110. A polgári lakosságnak háború idején való védelmére vonatkozóan Genfben, 1949. augusztus 12-én kelt Egyezmény, Kihirdetve: 1954. évi 32. sz. törvényerejű rendelet
 111. A nemzetközi fegyveres összeütközések áldozatainak védelméről szóló 1977. évi I. Jegyzőkönyv, Kihirdetve: 1989. évi 20. törvényerejű rendelet a háború áldozatainak védelmére vonatkozóan Genfben, 1949. augusztus 12-én kötött egyezmények I. és II. kiegészítő jegyzőkönyvének kihirdetéséről
 112. Nemzetközi szerződésekről szóló, 1969. évi bécsi egyezmény
 113. Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation, Paris, 13 October 1919,
<http://www.aviation.go.th/airtrans/airlaw/1914.html>
 114. Convention on Commercial Aviation, Havana, 20 February 1928
 115. Convention on International Civil Aviation, Chicago, Dec 7, 1944,
http://www.icao.int/cgi/goto_m.pl?icaonet/dcs/7300.html
 116. Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection 1 March, (1991)
 117. International Convention for the Suppression of Terrorist Bombings, adopted by the General Assembly of the United Nations on 15 December 1997.,
<http://untreaty.un.org/English/Terrorism.asp>
 118. European Convention on the Suppression of Terrorism, (1977.)
<http://untreaty.un.org/English/Terrorism.asp>
 119. A légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló Tokióban, az 1963. évi szeptember hó 14. napján kelt Egyezmény (kihirdetve: 1971. évi 24. törvényerejű rendelettel), <http://untreaty.un.org/English/Terrorism.asp>
 120. 1958. évi, Nyílt Tengerről szóló Genfi Egyezmény (Geneva Convention on the High Seas, 29 April, 1958), <http://www.oceanlaw.net/texts/genevahs.htm>
 121. Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, Signed at the Hague, December 16., 1970., In: American Journal of International Law, 1971 April, Vol. 65. No. 2.

122. 1970. évi hágai egyezmény a légi jármű jogellenes hatalomba kerítésének visszaszorításáról, 1972. évi 8. törvényerejű rendelet
123. 1971. évi montreali egyezmény, <http://untreaty.un.org/English/Terrorism.asp>
124. Nemzetközi Polgári Repülőterek Elleni Jogellenes Cselekmények Visszaszorításáról Szóló, 1988. évi Kiegészítő Jegyzőkönyv, (Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation (1988), Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, Montreal 24th February 1988) <http://untreaty.un.org/English/Terrorism.asp>
125. Air Transportation Safety and System Stabilization Act, 115 STAT. 230 PUBLIC LAW 107–42 —SEPT. 22, 2001, www.ustras.gov/offices/domestic-finance/atsb/hr2926.pdf
126. "Aviation and transportation Security Act", PUBLIC LAW 107–71—NOV. 19, 2001 115 STAT. 597, http://www.tsa.gov/research/laws/law_regulation_rule_0010.shtm
127. "Homeland Security Act of 2002", (A Bill to establish a Department of Homeland Security, and for other purposes), <http://www.whitehouse.gov/deptofhomeland/bill/index.html>
128. Declaration on International Terrorism, In: International Legal Materials, 1978. 17.
129. Memorandum of Understanding, International Legal Materials, March 1973, 12.
130. Protocol Relating to an Amendment to the Convention in International Civil Aviation (Article 3.bis), Montreal, 10 May 1984., <http://www.jurisint.org/doc/html/ins/en/2000/2000jiinsen6.html>
131. Regulation (EC) No 2320/2002 of the European Parliament and of the Council of 16 December 2002 establishing common rules in the field of civil aviation security, Art. 5,
- 132.** In: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32002R2320:EN:HTML>
133. United Nations Global Counter-Terrorism Strategy, 8 September 2006., <http://www.un.org/terrorism/strategy-counter-terrorism.html>
134. 2005 World Summit Outcome, <http://www.un.org/terrorism/strategy-world-summit-outcome.html>
135. Aviation and Transportation Security Act, továbbiakban: ATSA, Public Law 107–71, 107th Congress, Nov. 19, 2001, S1447, 49 USC, http://www.tsa.gov/research/laws/law_regulation_rule_0010.shtm
136. ICAO Bulletin, July, 1981
137. OECD Guidelines on the Protection of Privacy and Transborder Flows of Personal Data, 1980. In: http://www.oecd.org/document/18/0,2340,en_2649_34255_1815186_1_1_1_1,00.html
138. Directive 95/46/EC of the European Parliament and of the Council of 24 October 1995 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data In: Official Journal of the European Communities, No L 281/31, 23. 11. 95
139. Commission secures guarantees for protecting personal data of transatlantic air passengers, IP/04/650, 17/05/2004,

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/04/650&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>

140. Report from the Commission to the Council and the European Parliament on transport security and its financing, Brussels, 1.8.2006, COM(2006) 431 final, http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/security/financing/index_en.htm
141. 182/2000. (XI. 8.) Korm. rendelet a Magyar Köztársaság Kormánya és Kanada Kormánya között Budapesten, 1998. december 7-én aláírt légitársasági megállapodás kihirdetéséről
142. 39/2000. (III. 24.) Korm. rendelet a magyar-szlovák légitársasági megállapodás kihirdetéséről
143. A légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény
144. A Magyar Honvédségről szóló 2004. évi CV. törvény
145. 141/1995. (XI. 30.) Korm. rendelet a légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény végrehajtásáról
146. 104/2004. (IV. 27.) Korm. rendelet a polgári légi közlekedés védelmének szabályairól és a Légiközlekedés Védelmi Bizottság jogköréről, feladatairól és működésének rendjéről
147. 1978. évi IV. törvény a Büntető Törvénykönyvről
148. ILA 2000. évi londoni határozata (International Law Association London Conference (2000), Committee on Formation of Customary (General) International Law, In: www.ila-hq.org/pdf/CustomaryLaw.pdf)
149. 218/1999. (XII. 28.) Korm. rendelet az egyes szabálysértésekről,
150. ICAO Documentation for the 17th (Extraordinary) Sess. of the Assembly, A 17-WP/27, 3.
151. ICAO Doc A 17-Min. Ex/1-8, 11-15. 1971.
152. ICAO Doc. 8895, 31. (1970.), Resolution A 17-21., Resolutions adopted by the Assembly,
153. ICAO Doc. 9050-LC/169-2, Vol. II, 40-56. (1973.), Annexes 2, 3 to Part II of the Report of the Committee,
154. ICAO Assembly 20th Session (Extraordinary), A 20-WP/33 1973.
155. ICAO Doc. C-WP/7764, Summary of Findings and Conclusions, Restricted Attachment to December 1983 International Civil Aviation Organization (ICAO) Secretary General's Report on the Korean Airlines 007 Incident
156. Final Resolutions, 58th IATA Annual General Meeting, Resolution on Security, In: http://www.iata.org/whatwedo/safety_security/security_issues/index.htm
157. Industry Positions on Security Issues, Issue 10, 1 May, 2005, GASAG Papers, http://www.iata.org/whatwedo/safety_security/security_issues/index.htm
158. UN SCOR (857 mtg) par. 53., 54., 64., 68-86., UN Doc S/PV 857 (1960.)
159. UN GAOR, 31st Sess, Annexes, (123.) UN Doc A/31/242 (1976.)
160. UN GAOR, 31st Sess., Supp. 39, 186. o., UN Doc A/31/39 (1977)

161. A/RES/49/60, 84th plenary meeting, 9 December 1994, Declaration on Measures to Eliminate International Terrorism, <http://www.un.org/documents/ga/res/49/a49r060.htm>
162. A/RES/51/210, fifty-first session, 16 January, 1997, Measures to Eliminate International Terrorism, <http://www.un.org/law/terrorism/index.html>
163. S/RES/1624 (2005), 14 September 2005
164. S/RES/638 (1989) 31 July, 1989
165. A/RES/60/158, 28 February 2006
166. A/RES/60/288, <http://www.un.org/Depts/dhl/resguide/r60.htm>
167. A/RES/49/60 Measures to eliminate international terrorism Adopted at the 84th plenary meeting, 9 Dec. 1994
168. A/RES/51/210 Measures to eliminate international terrorism Adopted at the 88th plenary meeting, 17 Dec. 1996. "Annex: Declaration to Supplement the 1994 Declaration on Measures to Eliminate International Terrorism"
169. A/RES/31/102, 15 December, 1976
170. A/RES/34/145 (17 December, 1979.)
171. A/RES/49/60. (1995.),
172. A/RES/56/88. (2002.),
173. A/RES/61/40, (2006.)
174. "Report of the Ad Hoc Committee on the Drafting of an International Convention Against the Taking of Hostages", UN GAOR, 32nd Sess., UN Doc A/32/39 (1977.)
175. "Report of the Ad Hoc Committee on the Drafting of an International Convention Against the Taking of Hostages", - a UN GAOR, 33rd Sess., UN Doc A/33/39 (1978.)
176. "Report of the Ad Hoc Committee on the Drafting of an International Convention Against the Taking of Hostages", UN GAOR, 34th Sess., UN Doc A/34/39 (1979.)
177. UN Doc A/AC.188/L.9
178. UN Doc A/AC.188/L.5
179. U.N. doc. A/46/827; S/23308, Ann., , S/23308
180. UN GAOR, 32nd Sess., Supp. 45, 213. o., UN Doc A/32/45 (1978.)
181. Report of the 6th Committee, UN GAOR, 34th Sess., Annexes, 1. o., par 5-7., UN Doc A/34/819 (1979.)
182. UN GAOR Res 34th Sess., Supp. No. 146. U.N. Doc. A/34/146 (1979)
183. Yearbook of the International Law Commission, 1995., Vol. II, Part II, Report of the Commission to the General Assembly on the work of its forty-seventh session
184. International Conference on Air Law, Tokyo, August-September 1963, Volume II, Documents, International Civil Aviation Organization, Montreal, Canada, 1966

185. Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation: Rules of the Air, Appendix 1, Section 2: Signals for Use in the Event of Interception, Appendix 2: Interception of Civil Aircraft, Attachment A: Interception of Civil Aircraft
186. International Court of Justice, 1969, Reports of Judgements, Judgement of 20 February 1969. North Sea Continental Shelf Cases, (Federal Republic of Germany/Denmark, Federal Republic of Germany/Netherlands), p. 1, pp.219, pp. 229-230 (Dissenting Opinion of Judge Lachs)
187. Judgement of the Court (Grand Chamber) 30 May 2006 <http://curia.europa.eu/jurisp/cgi-bin/gettext.pl?where=&lang=en&num=79939469C19040317&doc=T&ouvert=T&seance=ARRET>
188. Dissenting Opinion of Judge Oda, http://www.icj-cij.org/icjwww/idocket/ilus/ilusjudgment/ilus_ijudgment_980227_dissentingopinionOda.html
189. Dissenting Opinion by Judge Weeramantry, <http://www.icj-cij.org/docket/index.php?p1=3&p2=3&k=9c&case=88&code=luk&p3=3>
190. Separate Opinion by Judge Shahabuddeen,
191. In: <http://www.icj-cij.org/docket/index.php?p1=3&p2=3&k=9c&case=88&code=luk&p3=3>
192. U.N. doc. A/46/828; S/23309, Ann.
193. U.N. doc. A/46/845; S/23417.
194. U.N. doc. S/23221, Ann.
195. U.N. doc. S/23441, Ann.
196. UN Doc. A/46/825, S/23306, 31 December 1991
197. Resolution 748 : Libyan Arab Jamahiriya (31 Mar), 1992.
198. Resolution 731 : Libyan Arab Jamahiriya (21 Jan), 1992.
199. Resolution 635: Marking of explosives (14 June) S/RES/635 (1989)
200. S/RES/1067 (1996), 26 July 1996, Shooting down of two civil aircraft on 24 February 1996
201. S/RES/1456 (2003), 20 January 2003
202. S/RES/616. 20 July, 1988
203. Questions of Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention Arising From the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. United Kingdom), Provisional Measures, Order of 14 April 1992, In: <http://www.icj-cij.org/>
204. Letter Dated 24 August 1998 from the Acting Permanent Representatives of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the United States of America to the United Nations Addressed to the Secretary-General, UN Doc. S/1998/795 (1998.)
205. Secretary of State, Madeleine K. Albright, Statement on Venue for Trial for PanAm No. 103 Bombing Suspects (24 August 1998), www.secretary.state.gov/www/statements/1998/980824a.html

206. Letter Dated 25 August 1998 from the Charge D'Affaires AI of the Permanent Mission of the Libyan Arab Jamahiriya to the United Nations Addressed to the President of the Security Council, UN Doc. S/1998/803 (1998)
207. Statement by Dr. Hans Koechler, international observer of the International Progress Organization, nominated by the Secretary-General of the United Nations, at the Lockerbie trial in the Netherlands (2000-2002), on the agreement between the United States, the United Kingdom and the Libyan Jamahiriya on the remaining issues relating to the fulfilment of all Security Council resolutions resulting from the bombing of Pan Am 103 over Lockerbie, Reykjavik, 23 August 2003, <http://i-p-o.org/koechler-lockerbie-statement-aug2003.htm>
208. In the High Court of Justiciary at Camp Zeist, Case No: 1475/99, Opinion of the Court delivered by Lord Sutherland in causa Her Majesty's Advocate v Abdelbaset Ali Mohamed Ah Megrahi and Al Amin Khalifa Fhimah
209. (Lord Sutherland, Lord Coulsfield, Lord Maclean) In: <http://www.scotcourts.gov.uk/library/lockerbie/index.asp>
210. Island of Palmas Case (Netherlands vs. United States), 2 Review of International Arbitral Awards, 1928.
211. Aerial Incident of 27 July 1955, (Israel v. Bulgaria, USA v. Bulgaria, UK v. Bulgaria,) 1959 ICJ Pleadings 5, 127, 130, Bulgaria,) 1959 ICJ Pleadings 5, 127, 130 (preliminary Objections)
212. Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, adopted by the International Law Commission at its fifty-third session, 2001
213. Major Accomplishments Under the ICAO Aviation Security Plan of Action, <http://www.icao.int/avsec/index.asp>
214. Resolution A33-1 (Declaration on misuse of civil aircraft as weapons of destruction and other terrorist acts involving civil aviation)
215. Biometrics Deployment of Machine Readable Travel Documents, ICAO TAG MRTD/NTWG, Technical Report, Development and Specification of Globally Interoperable Biometric Standards for Machine Assisted Identity Confirmation Using Machine Readable Travel Documents, 21 May 2004
216. In: [http://www.icao.int/mrtd/download/documents/Biometrics deployment of Machine Readable Travel Documents 2004.pdf](http://www.icao.int/mrtd/download/documents/Biometrics%20deployment%20of%20Machine%20Readable%20Travel%20Documents%202004.pdf), Biometric Selection Report, TAG, February 2002
217. Luftsicherheitsgesetz vom 11. Januar 2005 (BGBl. I In: www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/luftsig/gesamt.pdfS. 78), zuletzt geändert durch Artikel 9a des Gesetzes vom 5. Januar 2007 (BGBl. I S. 2)
218. BVerfG, 1 BvR 357/05 vom 15.2.2006, Absatz-Nr. (1 – 156), http://www.bverfg.de/entscheidungen/rs20060215_1bvr035705.html
219. <http://www.icao.org/cgi/goto.pl?icao/en/pub/memo.htm>
220. http://www.icao.int/cgi/goto_m_atb.pl?icao/en/atb/asa/Structure.htm, (Aviation Security Audit Section (ASA) - Structure
221. http://www.icao.int/cgi/goto_m_atb.pl?icao/en/atb/asa/AuditScope.htm, Aviation Security

Audit Section – Scope of Audits,

222. Aviation Security Audit Section – The ICAO USAP Principles
In:http://www.icao.int/cgi/goto_m_atb.pl?icao/en/atb/asa//USAP_Principles.htm
223. Confidentiality In:http://www.icao.int/cgi/goto_m_atb.pl?icao/en/atb/asa/Confidentiality.htm
224. Auditor Training and Certification
In:http://www.icao.int/cgi/goto_m_atb.pl?icao/en/atb/asa/Training.htm
225. The Audit Process In: http://www.icao.int/cgi/goto_m_atb.pl?icao/en/atb/asa/Process.htm
226. „One Person, One Passport Concept"
http://www.icao.int/cgi/goto_m_atb/fal/Passport_concept.htm
227. ICAO recommendations confirm move towards biometric identification and passenger record transfer <http://ec.europa.eu/idabc/en/document/2401/364>
228. Explanatory report, <http://conventions.coe.int/Treaty/en/Reports/Html/090.htm>
229. Doc 9303 <http://www.icao.int/mrtd/publications/doc.cfm>
230. <http://www.un.org/terrorism/ga.html>
231. <http://www.icao.int/icao/en/atb/fal/mrtd/overview.htm>
232. <http://www.un.org/terrorism/securitycouncil.html>
233. <http://en.wikipedia.org/wiki/Hijacking>
234. http://wikipedia.org/wiki/aircraft_hijacking
235. http://en.wikipedia.org/wiki/Tbilisi_hijacking_incident
236. http://en.wikipedia.org/wiki/D._B._Cooper
237. http://en.wikipedia.org/wiki/Dawson%27s_Field_hijackings
238. http://en.wikipedia.org/wiki/Lod_Airport_massacre
239. http://news.bbc.co.uk/onthisday/hi/dates/stories/december/27/newsid_245000/2545949.stm
240. <http://www.asi-mag.com/editorials./busic.htm> <http://www.asi-mag.com/main.htm>
241. http://news.bbc.co.uk/onthisday/hi/dates/stories/may/29/newsid_2542000/2542263.stm
242. Aircraft Downed During the Cold War and Thereafter
243. In: http://www.silent-warriors.com/shootdown_list.html
244. Airlines face post 9/11 racial profiling, discrimination,
<http://archives.cnn.com/2002/LAW/06/04/airlines.discrimination/index.html>
245. Arshad Chowdhury, (Plaintiff), v. Northwest Airlines Corporation and Northwest Airlines, Incorporate (Defendants), Civil Rights Complaint for Declaratory Relief, Injunctive Relief and Damages In: <http://archives.cnn.com/2002/LAW/06/04/airlines.discrimination/index.html>
246. Assem Bayaa, and The American-Arab Anti-Discrimination Committee, on behalf its members and constituents, Plaintiffs, vs. United Airlines, Inc. UAL Corporation, Defendants.
In: news.findlaw.com/hdocs/docs/aclu/bayaaual60402cmp.pdf

247. Dasrath v. Continental Airlines, Inc., Oct. 17, 2002., 228 F.Supp.2d 531, United States District Court, D. New Jersey., Michael DASRATH, Plaintiff, v. CONTINENTAL AIRLINES, INC., Defendant, and Edgardo S. Cureg, and The Arab American Anti-Discrimination Committee, on behalf of its members and its constituents, Plaintiffs. v. Continental Airlines, Inc., Defendant., Civ. A. Nos. 02-2683 (DRD), 02-2684 (DRD), In: news.findlaw.com/hdocs/docs/aclu/bayaauaal60402cmp.pdf
248. Hassan Sader and The American Arab Anti-Discrimination Committee, on behalf of its members and constituents, (Plaintiffs), vs. American Airlines, Inc. and AMR Corporation (Defendants), In: <http://archives.cnn.com/2002/LAW/06/04/airlines.discrimination/index.html>
249. Discrimination Suit Against Continental Airlines Goes Forward, In: <http://www.aclu-nj.org/issues/opengovernment/discriminationsuitagainstc.htm>
250. Banditatámadás a budapest-szombathelyi utasszállító repülőgépen, In: Szabad Nép, 1956. július 14.
251. Safety and Security: The number of fatal accidents and fatalities rose significantly, sparking a call for safety enhancement, ICAO Journal, Vol. 61, No. 5., September-October 2006
252. Safety and Security: In the Aftermath of 11 September, ICAO Resolved to Strengthen Aviation Security Worldwide, ICAO Journal, Vol. 57, No. 6., July-August 2002
253. 'Security risk' Indians return to Mumbai, http://www.bangkokpost.com/breaking_news/breakingnews.php?id=112484
254. Study "European Civil Aviation Security Financing", Aviation Security Framework, September 2004, In: Air Transport Portal of the European Commission, http://ec.europa.eu/transport/air_portal/security/studies/index_en.htm
255. Transport security <http://www.euractiv.com/en/transport/transport-security/article-117548>
256. Légi biztonság Európában - tovább drágulnak a repülés költségei, 2006. június 12., <http://www.eurohitek.hu/modul.asp?name=cikk&file=article&sid=5880>
257. ICAO Journal, September/October 2006, Vol. 61. No. 5
258. ICAO Journal, November/December 2006, Vol. 62. No. 6.
259. Fact Sheet: CAPPs II at a Glance, http://www.dhs.gov/xnews/releases/press_release_0347.shtm
260. http://www.unodc.org/pdf/crime/terrorism/Commonwealth_Chapter_11.pdf.
261. http://ec.europa.eu/comm/external_relations/us/intro/pnr.htm
262. http://www.answers.com/topic/iran-air-flight-655#wp-_note-10
263. <http://pages.prodigy.net/jmiller.cb/pr01.html>
264. <http://www.skygod.com/quotes/safety.html>