

A polgári légitársaság elleni fegyverhasználat nemzetközi jogi és légitársasági megítélésének fejlődése napjainkig

Török Csaba¹

¹Dr. Török Csaba. Doktorandusz. Légijogász

¹Debreceni Egyetem, Marton Géza Doktori Iskola, Debrecen

¹Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér, Budapest

KULCSSZAVAK

polgári légitársaság,
fegyverhasználat, Chicagói
Egyezmény, erőszaktilalom,
széleskörű pusztításra szánt
fegyver

KEYWORDS

civil aircraft, use of weapons,
Chicago Convention, prohibition
on the use of force, weapon of
large-scale destruction

IDÉZÉS

TÖRÖK Csaba: A polgári légitársaság
elleni fegyverhasználat
nemzetközi jogi és légitársasági
megítélésének fejlődése
napjainkig. *Ember és Jog*, 2024/1.
107–131.

COPYRIGHT

© Szerző(k)

© Kiadó

2024

Az Ember és Jog kiadója a Pro
Veritate Egyesület. A mű a
Creative Commons (CC BY-NC-
ND) licenc alatt áll.
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

Absztrakt: Az Egyesült Nemzetek Alapokmánya és a nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény csaknem 80 éve egymással összhangban rögzíti a viták békés úton történő rendezésének kötelezettségét, végső soron az erőszak alkalmazásának tilalmát polgári légitársaságokkal szemben. A polgári légitársaságokkal szembeni védelmi intézkedések lehetőségét, indokoltságát, jogszerűségét – a nemzetközi jogi keretek, humanitárius jogi, emberi jogi és etikai dilemmák mentén – mégis gyakran továbbra is számos vita övezi. A viták középpontjában a nemzetközi béke, a légiközlekedés- és a közbiztonság védelme, valamint az államok szuverenitásának tiszteletben tartása közötti egyensúly képezi, különösen nehéz eseteket teremtve olyankor, amikor nem államközi szereplők terrorizmus céljára, széleskörű pusztításra szánt fegyverként polgári légitársaságot használnak eszközként. A fegyverhasználat jogszerűségét megannyi tényező, különösen a légitársaság felhasználásának célja, a fedélzetén tartózkodók viselkedése, békeidő vagy fegyveres konfliktushelyzet stb. figyelembevételével végzett komplex és interdiszciplináris, esetről esetre történő vizsgálatával lehet megállapítani vagy kizárni. Jelen tanulmány célja ezen kérdések múltbéli és jelenbéli jogi aspektusainak feltárása, valamint a dilemmák és lehetséges válaszok bemutatása, elősegítve ezáltal napjaink jogalkalmazóinak jogértelmezését egy bekövetkezhető, de nem várt incidens értékelésénél.

Abstract: The Charter of the United Nations and the Chicago Convention on International Civil Aviation have, for nearly 80 years, enshrined the obligation to settle disputes peacefully, ultimately prohibiting the use of force against civil aircraft. Despite this, the legitimacy, necessity, and lawfulness of protective measures against civil aircraft are often the subject of considerable debate within the frameworks of international law, humanitarian and human rights law, and ethical considerations. The center of these discussions is on the balance between safeguarding international peace, aviation, and public security, and respecting state sovereignty - especially in complex cases where non-state actors use civil aircraft as instrument for terrorism or large-scale destruction. Determining the legality of using force depends on a multifaceted, interdisciplinary, and case-by-case assessment that considers factors such as the aircraft's intended use, the behavior of those on board, and whether the context is peacetime or armed conflict. This study aims to explore the past and present legal aspects of these issues and to present the dilemmas and possible responses, thereby assisting today's legal practitioners in interpreting the law when evaluating a potential but unforeseen incident.

1. Bevezetés

Az Egyesült Nemzetek (ENSZ) Alapokmánya¹ (1945) átfogó dokumentuma az az erőszak alkalmazásának tilalma mellett olyan további általános nemzetközi elveknek, mint az államok szuverenitásának tiszteletben tartása, az államok közötti egyenlőség elve, a viták békés úton történő rendezésének kötelezettsége, a nemzetközi jog alapján vállalt kötelezettségek jóhiszemű teljesítése, vagy a népek és nemzetek önrendelkezési joga.

Hasonlóan a nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény² is – mint a nemzetközi polgári légiközlekedés elsődleges és legfontosabb jogforrása, egyfajta alapidokumentuma vagy „Magna Chartája”,³ amely a nemzetközi polgári repülés biztonságos és rendszeres fejlesztése, továbbá a nemzetközi légiközlekedésnek a lehetőségek egyenlősége történő kialakítása, illetve észszerű és gazdaságos lebonyolítása érdekében⁴ jött létre – megfogalmaz olyan, a világ államainak békés együttműködéséhez nélkülözhetetlen egyetemes követelményeket, mint az állami szuverenitás tiszteletben tartása, az államok egyenlősége, a diszkrimináció tilalma, valamint a nemzetközi viták békés rendezésének elve.⁵

Immáron csaknem 80 éve annak, hogy a Chicagói Egyezmény meghatározza és szabályozza a nemzetközi polgári légiközlekedést, illetve hogy az ENSZ Alapokmánya átfogó nemzetközi jogi kereteket biztosít a béke és közbiztonság fenntartásához. Ámbár a fegyverhasználatot, illetve általánosan az erőszakot napjainkra a nemzetközi közösség részletesen szabályozza és szigorúan korlátozza, ennek ellenére a polgári légi járművekkel szembeni védelmi intézkedések indokoltságát, jogszerűségét – a nemzetközi jogi keretek, humanitárius jogi, emberi jogi és etikai dilemmák mentén – gyakran továbbra is számos vita övezi. Ezen viták középpontjában főként a nemzetközi béke, a légiközlekedés (illetve végső soron a közbiztonság) védelme, valamint az államok szuverenitásának tiszteletben tartása közötti egyensúly képezi. Még súlyosabb további egyedi kihívásokat jelentenek azok az esetek, amikor a polgári légi járműveket rosszindulatú célokra – tulajdonképpen széleskörű pusztításra és terrorra alkalmas fegyverként – nem államközi szereplők használják fel.

A jelen tanulmány célja a polgári légi járművekkel szembeni fegyverhasználat múltbéli és jelenbéli jogi aspektusainak feltárása, valamint a felmerülő dilemmák és következmények, az ezekre adható lehetséges válaszok bemutatása, elősegítve ezáltal

¹ Magyarországon kihirdetve az 1956. évi I. törvénnyel.

² Magyarországon kihirdetve az 1971. évi 25. törvényerejű rendelettel. Aláírására Chicagóban, 1944. december 7. napján, hatályba lépésére 1947. április 4. napján került sor. Az egyezmény hozta létre továbbá egyebek mellett az ENSZ szakosított intézményeként működő Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet, az *International Civil Aviation Organization*-t, azaz az ICAO-t.

³ KOTAITE, Assad: *My Memoirs: 50 years of International Diplomacy and Conciliation in Aviation*. ICAO, Montreal, 2013. 43.

⁴ A Chicagói Egyezmény preambuluma.

⁵ ALSHAMSI, Khalid – SIPOS Attila: *The Legal Concerns of the Settlement Disputes by the Council on the International Civil Aviation Organization. Access to Justice in Eastern Europe*, 2024/3. 441.

napjaink jogalkalmazóinak jogértelmezését egy bekövetkező, de nem várt incidens értékelésénél.

2. A légi közlekedés biztonságvédelme

Mindenekelőtt fontos elhatárolni egymástól a légi közlekedés-biztonságot (*flight safety*) a légi közlekedés-védelemtől (*aviation security*). A repülés-biztonság alapvető célkitűzése, hogy az üzemelés, üzemeltetés során felmerülhető – elsősorban műszaki, technikai stb. – megoldásokat fejlesszen és alkalmazzon, amelyek segítségével a légi közlekedés során felmerülő veszélyhelyzetek (meghibásodások, balesetek, katasztrófák) megelőzhetők és elkerülhetők, azaz hogy amennyire csak lehetséges, minél kevesebb repülőesemény következzen be. A repülés-védelem ezzel szemben arra hivatott, hogy a légi közlekedés vagy az abban résztvevők (pl. utasok, légi járművek, személyzet, repülőtér, földi kiszolgálók stb.) biztonságát veszélyeztető jogellenes – jellemzően emberi beavatkozás útján bekövetkezett – cselekményekkel szemben nyújtson megfelelő védelmet. Ilyen jogellenes cselekménynek tekintendő különösen a légi jármű fedélzetén elkövetett erőszakos cselekmény, a légi jármű jogellenes hatalomba kerítése ('gépeltérítés'), szabotázs, a repülés biztonságát veszélyeztető szerkezet vagy anyag (robbanóanyag, robbantószer stb.) elhelyezése stb.

A légi közlekedés-védelem terén, különösen a légi járművek elleni esetleges fegyverhasználat kérdésében – és ebben gyakran nagyfokú egyetértés mutatkozik nemzetközi légi jogászok körében – a szeptember 11-i események fordulópontot hoztak; és bár a New York-i és washingtoni al-Káida támadások legtöbbeket váratlanul értek, a figyelmeztető jelek – egyesek szerint – már régóta nyilvánvalóak voltak, legalábbis azok körében, akiknek fókuszában a terrorizmus állt.⁶ 2001. szeptember 11-én egy tulajdonképpen kisszámú terrorista csoport megtámadta az Egyesült Államokat – azt az országot, amely évente többet költ a hadseregére, mint az őt a sorban követő kilenc legnagyobb állami honvédelmi költségvetés együttvéve, és erre tekintettel azt gondolhatná a világ, hogy ilyet észszerűen egyetlen szereplő sem követne el.⁷ Az események és az abból folyó viták nyomán mára gyakran különböztetünk meg egy „szeptember 11. előtti” és egy „szeptember 11. utáni” világot.⁸ A polgári légi járművek elleni fegyveres erőszak alkalmazását – más szóval a polgári repülőgép lelövését – érintő, korábban még elvi szinten is aligha felmerülő dilemmák különösen a szeptember 11-i támadások óta kapnak kiemelt figyelmet a nemzetközi jogi (szakmai, tudományos) diskurzusokban, illetve a jogalkotás és jogalkalmazás során egyaránt.

⁶ BERGEN, Peter L.: Review: Picking up the Pieces What We Can Learn From – and About – 9/11. *Foreign Affairs*. 2002/2. 169.

⁷ KENNEDY, Paul: The Eagle Has Landed. *Financial Times*, 2002. február 2.

⁸ Lásd például: ERNSZT Ildikó: *A nemzetközi légi közlekedés védelme*. Disszertáció. Pécs, Pécsi Tudományegyetem, 2007., vagy SISKÁ Katalin: Gondolatok a török külpolitika 21. századi útkereséséről. *Jura*, 2018/1. TÖRÖK Csaba (2023a): From Athens to Vilnius with A Near-Fatal Detour to Minsk? The Issue of Demarcation Between Civil and State Aircraft. *Nurani Hukum*, 2023/1. 11.

2.1. Polgári légitársaság, mint a nemzetközi terrorizmus eszköze

A szeptember 11. előtti világban a légitársaság érintő problémák megoldásának fókuszában álló kérdések meglehetősen színes képet mutattak. A XX. századot megelőzően a repülés leginkább léggömbreptetések formájában valósult meg (ez repülésnek is csak kellő körültekintéssel volt nevezhető, a reptetés ugyanis jobbra még irányíthatatlan volt, elsősorban a szél határozta meg az útirányt)⁹ és főként katonai, hadijogi kérdéskörök kapcsolódtak hozzá. (A 'légitársaságra' gyakorolt erőszakos magatartások első feljegyzésére is minden bizonnyal csak 1783-ban került sor,¹⁰ amikor egy hidrogénnel töltött léggömb 25 kilométeres repülést követően egy kis falu közelében ért földet, ahol a lakosok az ismeretlen és idegen objektum miatt félelmükben megtámadták azt.) A korabeli repülésvédelem ehhez igazodva ugyanakkor már a XIX. század végén – a hági hadviselési szabályok közé illesztve – rendelkezett a léggömbök hadászati célú felhasználásának korlátairól,¹¹ amely nyomán 1899-ben egyelőre 5 éves időszakra, majd 1907-ben véglegesen nemzetközi nyilatkozat született a léggömbökről lövedékek és robbanóanyagok indításának és hasonló természetű cselekmények eltiltásáról. Az 1910-es és '20-as években a repülés rohamos fejlődésen ment keresztül, és csakhamar megjelentek az első kereskedelmi légi járatok, ezzel pedig a nemzetközi légitársaság – természetesen az áruk és a posta mellett az utasszállítás is. Ezidőben – az évezred első évtizedeiben – bár 1910-ben megtartották az első légitársasági tárgyú nemzetközi konferenciát Párizsban, a transzatlanti légitársaság korabeli jelentéktelenségének köszönhetően főként regionálisan töredezett szabályozások léptek érvénybe. 1919-ben a ratifikáló államok elfogadták a Párizsi Egyezményt (az egyezmény már meghatározta a légi jármű fogalmát, valamint elsőként rögzítette az államok szuverenitásának elvét az állami légtérben),¹² amely világszerte széles körben elfogadott konvencióvá vált. Eközben az amerikai régióban megszövegezték és megtárgyalták, majd 1928-ban elfogadták a Havannai Egyezményt, valamint létrejött – azonban megfelelő számú ratifikáció hiányában hatályba nem lépett – a Spanyolországot és Latin-Amerikát tömörítő Madridi Egyezmény is.¹³ 1929. október 12. napján Varsóban megszületett a tulajdonképpen első olyan nemzetközi egyezmény, amely a nemzetközi légitársaságot egységesen szabályozza „a fuvarozásnál használt okiratok és a fuvarozó felelőssége tekintetében”.¹⁴ Végül a valóban globális szintű, a nemzetközi polgári repülést átfogóan szabályozó Chicagói Egyezmény 1944. december 7. napján került elfogadásra.

⁹ MOYS Péter: *Légitársasági jog*. Budapest, HungaroControl, 2001. 143.

¹⁰ MOYS Péter: *Nemzetközi légitársasági jog*. Budapest, 3,14 L Nyomdaipari és Szolgáltató Kft., 2006. 137.

¹¹ LAPSÁNSZKY András (szerk.): *Közigazgatási jog II*. Budapest, Wolters Kluwer, 2016. <https://mersz.hu/lapsanszky-kozigazgatasi-jog-ii/>

¹² LAPSÁNSZKY *i. m.*

¹³ PAPP Zoltán: *A polgári légi jármű elleni fegyverhasználat nemzetközi jogi megítélésének és a lég-térszuverenitás értelmezésének újabb irányai*. Disszertáció. Budapest, Pázmány Péter Katolikus Egyetem, 2019. 26.

¹⁴ A mai is hatályos, a nemzetközi légitársaságra vonatkozó 1929. évi varsói nemzetközi egyezmény becikkelyezéséről szóló 1936. évi XXVIII. törvénycikk 2. §-a, a Varsói Egyezmény preambuluma.

A légi közlekedés rövid időn belül növekvő terjedésével az 1930-as évektől kezdődően sorra jelentettek repülőgép eltérítéseket, amelyeket az 1950-es években, illetve különösen az 1960-as évek végén és az 1970-es években még több követett.¹⁵ A második világháborút követő időszakban tehát gyakorivá váltak a repülőgép fedélzetén elkövetett különféle erőszakos cselekmények.

Az 1960-as évek végétől a terrorista csoportok is feltűntek a gépeltérítéseket elkövetők között.¹⁶ E folyamatok egyfajta csúcspontja következett be 1970. szeptemberében, amikor gépeltérítők összehangolt támadása során egy napon belül – néhány óra különbséggel – négy repülőgépet térítettek el (a TWA Frankfurtból, a Swissair Zürichből, valamint az El Al és a Pan American Amszterdamból induló, New Yorkba tartó járatait) Nyugat-Európában és Izraelben fogvatartott palesztinok szabadon bocsátását követelve. (Az akciót a Palesztinai Népi Felszabadítási Front vállalta magára, és az eset a „Dawson Field-i incidens” néven vált ismertté.) 1972. májusában a Japán Vörös Hadsereg tagjai a Tel Aviv-i Lod repülőtéren (ma: Ben Gurion repülőtér) hajtottak végre terrorakciót – válogatás és megkülönböztetés nélkül nyitottak tüzet a repülőtéren utasokra és a személyzet tagjaira egyaránt. Az elkövetők nyilatkozata szerint a Palesztin Felszabadítási Szervezet megbízásából és nevében követték el az akciót.

A magát az 1970-es események nyomán Fekete Szeptembernek nevező palesztin terrorszervezet nevéhez az 1972. évben is köthető gépeltérítés (amelyet egyebek mellett a Japán Vörös Hadsereg által elkövetett Tel Aviv-i támadás visszaverése során meghalt társukért való elégtételnek is tekintettek),¹⁷ azonban leghírhedtebb akciójukat az 1972. szeptemberi müncheni olimpián követték el. Az események során a palesztin terrorszervezet behatolt a német olimpiai faluba, ahol egyebek mellett palesztin fogvatartottak szabadon engedését követelve túszul ejtettek 11 izraeli sportolót; majd mindegyiküket kivégezték (későbbi vizsgálatok azt támasztják alá, hogy a túszoikat meg is kínozták), illetve egy német rendőr is áldozata lett a támadásnak. Az 1960-as évek végén és az 1970-es évek elején megtörtént események 1972-re fordulópontot hoztak, amellyel a terrorizmus elleni küzdelemben (és a légi közlekedés-védelemben) új fogalom jelent meg: a nemzetközi terrorizmus.¹⁸

Mindez fokozatosan növekvő feszültséget eredményezett az államok részéről, és egyre inkább indokolttá vált az igény a polgári légi járműveket érintő jogellenes vagy erőszakos cselekmények elleni hathatós fellépésre. 1970-ben elfogadásra került a légi járművek

¹⁵ GEISS, 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*, 2005/1. 230.

¹⁶ ERNSZT *i. m.* 50.

¹⁷ 1972. május elején a Fekete Szeptember tagjai a Brüsszelből Tel-Avivba tartó Sabena járatot térítették el, palesztin foglyok szabadon engedését követelték, a repülőgép felrobbantásával fenyegetve. Az eset szerencsésen, civil áldozat nélkül végződött.

¹⁸ RESPERGER István: Terrorista szervezetek, módszerek, eljárások. *Szakmai Szemle*, 2018/2. 5. és RESPERGER István: Az aszimmetrikus hadviselés és a terrorizmus jellemzői. *Hadtudomány*, 2010/4. 68.

jogellenes hatalomba kerítésének leküzdéséről szóló Hágai Egyezmény,¹⁹ amellyel az aláíró államok kötelezettséget vállaltak arra, hogy a polgári légi jármű jogellenes hatalomba kerítését (azaz a gépeltérítéseket) elkövetők, illetve az ezt megkísérlők ellen súlyos büntetéseket szabnak ki. Az egyezmény további vívmánya, hogy a hosszas tárgyalások eredményeként létrejött²⁰ 1963-as Tokiói Egyezmény²¹ által korábban már megállapított eljárási (joghatósági) szabályok hatékonyságát tulajdonképpen az *aut dedere aut judicare* elvének²² érvényre juttatásával növeli. Egy évvel később, 1971-ben elfogadásra került a polgári repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről szóló Montreáli Egyezmény is,²³ amely a hágai struktúrájához és logikájához rendkívül hasonló módon arra ír elő kötelezettséget az államoknak, hogy a polgári repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények (pl. a repülőgépek, illetve a léginavigációs berendezések károsítása vagy megsemmisítése) esetén súlyos büntetéseket szabnak ki az elkövetőkkel szemben (ehelyütt is érvényre juttatva az *aut dedere* elvet). Eközben 1970. júniusában az ICAO rendkívüli Közgyűlést is összehívott, amelynek eredményeként végül 1974. márciusában fogadták el a Chicagói Egyezmény 17. függelékét *Aviation Security* címmel. A 17. függelék legfontosabb célkitűzése a polgári repülés védelme – e védelem szabályozott rendjének megteremtése – a jogellenes cselekményekkel szemben.

Az 1970-es évek második felétől a polgári légi közlekedést érintő jogellenes beavatkozások száma csökkenni kezdett, ugyanakkor a nemzetközi terrorizmus jelentősége nem enyhült. A terroristák, ha ritkábban is, de a következő évtizedekben is választottak polgári repülőgépeket céljaik eléréséhez. 1976. júliusában az Air France Tel-Avivból Párizsba tartó járatát a részben Palesztin Népi Felszabadítási Fronthoz, részben a nyugatnémet Forradalmi Sejtek nevű szélsőbaloldali terrorista csoporthoz köthető elkövetők eltérítették; előbb Bengáziban, majd az ugandai Entebbében szálltak le – az

¹⁹ Magyarországon kihirdetve az 1972. évi 8. törvényerejű rendelettel.

²⁰ SIPOS Attila: *Nemzetközi légi jog. Szabályok három dimenzióban*. Budapest, Wolters Kluwer, 2015. 122.

²¹ 1963. szeptember 14-én elfogadásra került a légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló Tokiói Egyezmény (Magyarországon kihirdetve az 1971. évi 24. törvényerejű rendelettel), amely fontos, említésre kétségtelenül méltó mérföldköve a nemzetközi légi jog és a repülésvédelem történetének, ugyanakkor a jelen tanulmány vizsgálódási köre szempontjából csekélyebb jelentőséggel bír. Az egyezmény elsődleges célja eredetileg a légi jármű jogi státuszának rendezése, valamint a büntető joghatóság megállapítását övező dilemmák feloldása volt: a légi közlekedés során a légi jármű néhány perc leforgása alatt akár több államhatárt is átléphet, amely miatt egy, a fedélzetén elkövetett cselekmény esetén gyakran nehézségeket okozott megállapítani, hogy melyik államnak van joghatósága eljárni az adott ügyben (vagy mely állam joga volt irányadó az elkövetett cselekmény kapcsán, olykor pedig – egyszerre több állam ilyen irányú joga vagy igénye esetén –, hogy mely államnak nem volt joga eljárni az adott ügyben). Hovatovább, a repülőgépek igen gyakran repülnek át nyílt tenger (*res communis* területek) fölött, amelynél fogva az adott cselekmény akár egyetlen állam joghatósága alá sem tartozott. Az egyezmény másik célja volt, hogy a légi jármű parancsnokának jogköreit szélesítse: korábban egy, a fedélzetén elkövetett jogellenes vagy erőszakos cselekmény ellen a parancsnok fellépési hajlandóságát, képességét visszavethette egy esetleges utóbbi (pl. büntető- vagy kártérítésre irányuló) eljárás lehetősége.

²² Az elv az államot egy kötelező választás elé állítja, mely szerint vagy el kell járnia a nemzetközi bűncselekmény vonatkozásában, vagy ki kell adni a nemzetközi bűncselekmény elkövetőjét olyan másik államnak, amely hajlandó az eljárás lefolytatására.

²³ Magyarországon kihirdetve az 1973. évi 17. törvényerejű rendelettel.

utóbbi helyen további palesztin terrorista csoportok csatlakoztak az elkövetőkhöz –, és fogvatartott „harcostársaik” szabadon engedését követelték, illetve az utasokat az entebbei repülőtér egyik hangárjában tartották túsul ejtve. A több napig tartó tárgyalásokat (és időközben több tús elengedését) követően izraeli különleges egységek egy 3 civil áldozatot követelő művelettel véget vetettek az eseményeknek és kimenekítették a még fogságban lévő 101 embert.

1977. októberében a Lufthansa Palma de Mallorca és Frankfurt között közlekedő járatát a Népi Front Palesztinai Felszabadításért terroristái térítették el – fogvatartottak szabadon bocsátását és pénzt követelve. A repülőgép az elkövetők utasításaira előbb Rómában szállt le, majd Cipruson, ezután Bahreinben, Dubaiban, a dél-jemeni Ádenben, végül a szomáliai Mogadishuban. A több napig tartó eseményeknek egy német különleges egység akciója vetett véget.

1988. december 21-én a Frankfurtból Londonon és New Yorkon keresztül Detroitba tartó Pan American Airlines járat fedélzetén a skóciai Lockerbie település fölött bomba robbant, megsemmisítve ezzel a repülőgépet, amelynek darabjai – mintegy 130 km hosszan elnyúló sávban – többek között a településre és lakóira zuhantak. A későbbi vizsgálatok megállapították, hogy líbiai merénylők egy feladott poggyászba rejtett bombával követték el a cselekményt.

A teljesség kedvéért végezetül szemléltetve a nyilvánvaló tény, hogy a (nemzetközi) terrorizmus tovább fokozódott és soha nem látott méretűvé vált, néhány (2001-et követően bekövetkezett) eseményről a teljesség igénye nélkül illő megemlékezni: a 2002-es moszkvai színházban elkövetett cselekmények, a 2004-es madridi vasútrobbantás és az orosz beszláni általános iskolában elkövetett túszejtő akció, a 2005-ös londoni metróröbbsantás, a 2008-as mumbai merényletsorozat, a 2011-es oslói és utøyai vérengzés, a 2013-as bostoni maratnon történt pokolgéprobbantás és a kenyai bevásárlóközpontban elkövetett lövöldözések, végezetül a 2020-as párizsi késelésék és bécsi lövöldözések felejthetetlen nyomot hagytak és azonnali, hathatós beavatkozást követelnek meg az államok részéről napjainkban is.

2.2. Polgári légi közlekedés elleni államközi erőszak

Midőn az 1980-as és 1990-es években a korábbi évtizedek során bevezetett szabályozások folytán a gépeltérítések száma fokozatosan, kimutathatóan csökkenni látszott világszerte, a repülésbiztonságot veszélyeztető másik – ámbár nem újkeletű – probléma került fókuszba. Észre kell vennünk, hogy míg a gépeltérítések, és más, a repülőgépek fedélzetén elkövetett jogellenes cselekmények visszaszorítását célzó intézkedések elsősorban bűnüldözési indokkal vagy céllal jöttek létre, azaz ugyan nemzetközi alapokon nyugvó, de végső soron állami (nemzeti) szabályozásokat indukáló intézkedéseket és szabályozásokat jelentettek, addig az államközi szereplők által megvalósított, a repülésbiztonságot veszélyeztető magatartások, események vonatkozásában ezek döntően hatástalanok maradtak.

Az állami szereplők által megvalósított incidensek már a XX. század elejétől, de különösen a II. világháborút követően gyakran sodorták veszélybe a polgári légitrafordítást és a nemzetközi békét. 1904-ben például az oroszok lelőtték egy, a területükre behatoló német léggömböt, illetve 1908-ban ugyancsak német léggömbök repültek át francia terület fölött, megsértve a francia légteret. (Ezen események egyebekben az 1910-es párizsi nemzetközi légitrafordítási konferencia egyik kiváltó okai voltak).²⁴

Az 1945. június 26-án kelt ENSZ Alapokmány 2. cikkének 4. pontja a második világháborút követően általános erőszaktilalmat vezetett be a nemzetközi jogban. Az Alapokmány 51. cikke ugyanakkor az általános tilalom egyik kivételes esetét is meghatározta, amely az államok önvédelmének elidegeníthetetlen jogában testesül meg (a másik kivétel az ENSZ Biztonsági Tanácsa által engedélyezett fegyveres erővel járó intézkedés). Az önvédelem csak nagyon szűk körben lehet jogszerű; legfontosabb feltétele, hogy az állam ellen alkalmazott, egy másik államnak betudható cselekmény jelentős fegyveres erőszak legyen.

1954. júliusában egy Bangkokból Hongkongba tartó Cathay Pacific Airways járat 17 utassal a fedélzetén azt követően zuhant le, hogy a Kínai Népköztársaság – nyilatkozatuk szerint – kínai nacionalistákhoz tartozó katonai gépként azonosította és vadászrepülői támadást indítottak ellene. Egy évvel később, 1955. júliusában az El Al egy Londonból (párizsi, bécsi és isztambuli leszállással) Tel-Avivba közlekedő járatát vadászgépek lőtték le a bulgáriai Petrich közelében, miután a bolgár hatóságok – ahogyan azt későbbi jelentésükben kifejtették – nem tudták azonosítani az érintett gépet, amely ezzel megsértette a bolgár légteret.²⁵

1973. februárjában egy Bengházból Kairóba tartó járatot izraeli erők lőtték le a Sínai-félsziget felett, miután a gép több rádiós kapcsolatfelvétel, vizuális kommunikáció és figyelmeztető (nem a gépet célba vevő) lövések ellenére sem teljesítette a leszállásra utasító izraeli parancsot. Néhány évvel később – 1978. áprilisában – a Korean Airlines Párizsból (Alaszkában tervezett üzemanyagöltési célú megállással) Szöulba tartó járata az Északi-sark felől érkezve eltért az útvonalától, behatolva a szovjet légterébe, ahol a szovjetek leszállásra utasították. A repülőgép nem tett eleget az utasításnak, ezért támadást indítottak ellene, és a repülő végül egy fagyott tó jegén szállt le a Szovjetunió területén. Egy évtizeddel később, 1983. szeptemberében a Szovjetunió ugyancsak lelőtt egy Korean Airlines repülőgépet (a KL-007-es járatot), amely New Yorkból (szintén alaszkai megállóval) Szöulba tartott. A repülőgép Szöul felé haladva eltért az útvonalától, megsértve a szovjet légteret, ezért a szovjetek megsemmisítő tüzet nyitottak a repülőre, amely így a Csendes-óceánba zuhant. 1988. júliusában az Iran Air Teheránból – Bandar Abbas érintésével – Dubajba tartó járatát egy amerikai cirkáló lőtte le iráni területi vizek felett a

²⁴ GEISS *i. m.* 232.

²⁵ NOVIKOVA, Tatiana V. – KUTS, Stepan O.: Legal consequences for the state arising from the use of weapons against civil aircraft: review and legal framework development. *RUDN Journal of Law*. 2021/4. 834–835.

Perzsa-öbölben. Az Amerikai Egyesült Államok utóbb azt nyilatkozta, hogy tévesen katonai repülőgépként azonosították a járatot, és önvédelemből nyitottak tüzet rá.²⁶

Szeptember 11. után a XXI. században is történtek hasonló incidensek, amelyek polgári repülőgép lelövésével jártak. 2001. októberében például a Siberian Airlines Tel-Avivból Novoszibirszkbe tartó járatát ukrán erők tévedésből lőtték le a Fekete-tenger fölött – Ukrajna utóbb elismerte felelősségét. 2014. júliusában a Malaysian Airlines Amszterdamból Kuala Lumpurba tartó járatát Kelet-Ukrajna fölött – az orosz határ közelében, a Donyeck és Luhanszk közelében dúló orosz-ukrán fegyveres konfliktus idején – hosszú időn keresztül tisztázatlan körülmények között megsemmisítő találat érte. A számos kutatást, vizsgálatot követően végül 2022-ben meghozott ítélet szerint bizonyítást nyert, hogy a repülőgépet orosz szeparatisták lőtték le valószínűleg azért, mert ukrán katonai gépnek vélték. 2020. januárjában pedig az Ukraine International Airlines által üzemeltetett, Teheránból Kijevbe tartó járatát röviddel a felszállás után lőtték le – utóbb az iráni hatóságok által elismerték, illetve az iráni elnök is „végzetes hibának” nevezte az esetet: az iráni fegyveres erők tévedésből ellenséges célpontként azonosították a repülőgépet.²⁷

Az államközi, a polgári repülés biztonságát és a békét veszélyeztető események következtében a nemzetközi közösség a polgári légi jármű elleni fegyverhasználat felé is elfordította tekintetét. Noha Németországban már az 1972-es müncheni olimpián történtek kapcsán értékelték egy polgári repülőgép általi „légitámadás” eshetőségét, és Georg Leber német védelmi miniszter a nemzeti és nemzetközi jogi nehézségekre és dilemmákra is rámutatott, felismerve a probléma súlyát és a megoldás mielőbbi szükségességét, valójában a KL-007-es járat 1983-ban történt lelövését követően került a kérdés a kompetens döntéshozók napirendjére. Az ICAO rendkívüli ülést tartott Montreálban, amelynek keretében megerősítést nyertek a Chicagói Egyezmény célkitűzései, és az államok erőfeszítéseket tettek annak érdekében, hogy a polgári repülés biztonsága és a légtér fölött gyakorolt állami szuverenitás között egyensúlyt teremtsenek. Az ülés keretében végül 1984. május 10-én – a Chicagói Egyezmény 94. cikkének a) bekezdése szerinti eljárásrendben – elfogadásra került az egyezményt módosító Montreáli Jegyzőkönyv,²⁸ és ezzel beiktatásra került az egyezmény 3. bis cikke (bár csak 1998-ban lépett hatályba), amely egy generális tilalmat vezetett be a polgári légi jármű elleni fegyverhasználatra nézve, illetve az államok ezzel kívánták csökkenteni a tűzparancsokra való hajlandóságukat a szuverenitásuk alatt álló légtérükbe engedély nélkül behatoló repülőgépekkel szemben.²⁹

A szeptember 11-i támadásokra válaszul 2001. december 7-én került elfogadásra a Chicagói Egyezmény 17. függelékének 10. módosítása, amely egyebek mellett a fenyegetésekre vonatkozó információkkal kapcsolatos nemzetközi együttműködést, az

²⁶ NOVIKOVA – KUTS *i. m.* 835–838.

²⁷ NOVIKOVA – KUTS *i. m.* 840, 842.

²⁸ Magyarországon kihirdetve a 2007. évi X. törvénnyel.

²⁹ GEISS *i. m.* 234, 235.

utasokra, kézipoggyászokra és feladott poggyászokra vonatkozó intézkedéseket, valamint a biztonsági személyzet és a pilótafülke védelmét is rögzítette. A rendelkezések ugyan jövőbe mutatóak, és képesek hatékonyan szolgálni egy újabb hasonló támadás megelőzését, azonban a kizárólagosan preventív jellegük miatt nem adnak megfelelő iránymutatást arra az esetre, amikor valamennyi védelmi intézkedés kudarcot vall, és a fenyegetés továbbra is közvetlen módon fennáll (pl. amikor a repülőgép potenciálisan egy földi célpontba fog csapódni). Mindezekre tekintettel továbbra is a 3. bis cikk maradt a polgári repülőgépekkel szembeni fegyverhasználatot szabályozó egyetlen alkalmas rendelkezés³⁰ – azzal együtt is, hogy a 3. bis főszabály szerint nemzetközi viszonyokban, állami szereplők esetén alkalmazandó, és hatálya nem terjed ki a nem állami szereplők által elkövetett, pl. a szeptember 11-éhez hasonló akciókra.

2001-et követően több állam is megfontolta, hogy a nemzeti törvényhozás szintjén szabályozza a polgári légijárművek elleni fegyverhasználatot és a tűzparancs kiadásának kereteit. Alig 9 hónappal a szeptember 11-i eseményeket követően a NATO elfogadott egy műveleti rendszert, amely „RENEGADE” néven vált ismertté,³¹ és amelynek lényege, hogy amennyiben egy polgári repülőgép a nemzeti légtérben vagy felségvíz fölött tartózkodik és a repülési szabályoktól eltérő, nem várt viselkedést tanúsít, akkor egy „RENEGADE” minősítést kapjon („SUSPECTED”, „PROBABLE”, vagy „CONFIRMED”), és erre tekintettel – a döntéshozatalt az adott állam kizárólagos hatáskörében hagyva – az állam légvédelmi képességét az egységes műveleti koncepció és a NATO keretében megvalósuló széleskörű információáramlás és -feldolgozás révén fokozza.³² A műveleti rendszer nemzeti szintű szabályozását valamennyi NATO tagállam kialakította.

3. Polgári légijármű elleni fegyverhasználat

3.1. A fegyveres erőszakra irányadó nemzetközi jogi áttekintése

Az ENSZ Alapokmánya 2. cikkének 4. bekezdése az általános erőszaktilalmat juttatja érvényre (amely a Nemzetközi Bíróság gyakorlata értelmében nem csupán a nemzetközi szokásjog kodifikációja, hanem egyben *ius cogens* is):³³

„A Szervezet összes tagjainak nemzetközi érintkezéseik során más Állam területi épsége, vagy politikai függetlensége ellen irányuló vagy az Egyesült

³⁰ GEISS *i. m.* 234–235.

³¹ SÜLYÖK Gábor: *A terrorcselekmény elkövetéséhez használt polgári légi jármű lelovásának alkotmányjogi megítélése az új szabályozási környezetben.* In BARTKÓ Róbert (szerk.): *A terrorizmus elleni küzdelem aktuális kérdései a XXI. században.* Budapest, Gondolat Kiadó, 2019. 35.

³² LÜKŐ Dénes: *A konferencia-sorozat terrorizmus elleni légi műveleteivel és az azok támogatásával kapcsolatos elemzések tapasztalatai.* *Hadtudományi Szemle*, 2009/1. 20–21.

³³ KAJTÁR Gábor: *Az erőszak tilalma.* In JAKAB András – FEKETE Balázs (szerk.): *Internetes Jogtudományi Enciklopédia.* 2018. <http://ijoten.hu/szocikk/az-eroszak-tilalma>.

Nemzetek céljaival össze nem férő bármely más módon nyilvánuló erőszakkal való fenyegetéstől vagy erőszak³⁴ alkalmazásától tartózkodniuk kell.”

A tilalom által használt erőszak fogalom megértéséhez érdemes kitekinteni a rendelkezés megalkotásához vezető folyamatra és az azt követő események nyomán kialakult gyakorlatra.

A szuverenitás elvéből (amelynek körvonalai, eszméje először a XVI-XVII. században jelent meg) egyenesen következik az állam elidegeníthetetlen joga a háborúindításhoz (*ius ad bellum*); figyelemre méltó ugyanakkor az a nézőpont is, hogy a szuverén állam által indított háború egy másik szuverenitását szükségszerűen megsérti. Az ellentmondást végül 1648-ban a vesztfáliai békék oldották fel, és ezzel valójában jogi értelemben először korlátozták az addig korlátlanak tekintett szuverenitást: a részes államok kimondták a területi főhatalom más államokkal szembeni tiszteletben tartásának kötelezettségét. Ezzel az államok közötti összeütközésekre irányadó szabályozott keretek igénye egyre nagyobb teret nyert, amely a nemzetközi humanitárius jog, a *ius in bello*³⁵ szabályainak megjelenéséhez vezetett.

1907-ben a második hágai békekonferencián a Drago-Porter-egyezménnyel – amelynek értelmében az államok nem alkalmazhatnak fegyveres erőt kereskedelmi tartozások behajtása céljából – már körvonalazódott a háborúindításhoz való jog általános korlátozásának igénye. Később, az 1928-ban létrejött Kellogg-Briand-paktummal a részesek már ténylegesen lemondtak a háborúindítás jogáról és vállalták, hogy vitáikat a jövőben békés úton oldják meg. A folyamatok az általános fegyverkorlátozáshoz, végül – mint azt már láthattuk – az 1945-ös San Franciscó-i konferencián az ENSZ Alapokmány szerinti erőszaktilalom rögzítéséhez vezettek. A konferencián ugyanakkor napirendre került egy felvetés brazil részről, miszerint a gazdasági kényszerítést is az erőszak értelmezési körébe kellene utalni. A résztvevők a javaslatot végül elutasították, azaz kirajzolódott, hogy az erőszak fegyveres fellépést feltételez. A Nemzetközi Bíróság 1949-ben a Korfu-szoros ügyben az erőszakfogalom szűkítésével érvelő brit álláspontot elutasította, megerősítve ezzel, hogy a területvesztés vagy az adott állam politikai szervezetrendszerének tényleges megváltoztatása nem szükséges feltétele az erőszaktilalom megsértésének. Évtizedeken át okozott nehézségeket a fogalom – gyakran eltérő – értelmezése, amelyet végül az ENSZ Közgyűlésének 2625. számú (1970), az erőszakfogalmat részletesen értelmező határozata zárt rövidre.

Napjainkban egyetértés mutatkozik abban, hogy a 2. cikk szerinti erőszakfogalom szintje rendkívül alacsonyan van, abba a nemzetközi határokat megsértő valamennyi erőszak beletartozik,³⁶ ezzel együtt a fogalom alatt a fegyveres erőszakot (pl. fegyveres

³⁴ Az angol nyelvű szövegben: „use of force”, a franciában: „l’emploi de la force”.

³⁵ A háborúban alkalmazandó jog, vagyis a háborúkra vonatkozó szabályok összessége. Nem összetévesztendő a háborúindítás jogával, azaz a *ius ad bellum*mal.

³⁶ KAJTÁR (2018) *i. m.*

represszáliát, agressziót) kell érteni (azaz más, jellegükben kényszerítő cselekmények, pl. a politikai vagy gazdasági kényszer, embargó nem minősülnek tiltott erőszaknak nemzetközi jogi értelemben).³⁷

Az általános erőszaktilalom alóli kivételt az ENSZ Alapokmányának 51. cikkében meghatározott önvédelem joga jelent. A cikk szerint:

„A jelen Alapokmány egyetlen rendelkezése sem érinti az Egyesült Nemzetek valamelyik tagja ellen irányuló fegyveres támadás³⁸ esetében az egyéni vagy kollektív önvédelem természetes jogát mindaddig, amíg a Biztonsági Tanács a nemzetközi béke és biztonság fenntartására szükséges rendszabályokat meg nem tette. A tagok az önvédelem e jogának gyakorlása során fogantatosított rendszabályaikat azonnal a Biztonsági Tanács tudomására tartoznak hozni és ezek a rendszabályok semmiképpen sem érintik a Biztonsági Tanácsnak a jelen Alapokmány értelmében fennálló hatáskörét és kötelességét abban a tekintetben, hogy a nemzetközi béke és biztonság fenntartása vagy helyreállítása végett az általa szükségesnek tartott intézkedéseket bármikor megtegye.”

Mint azt láthattuk, a 2. cikk 4. bekezdése szerinti erőszakfogalom pontos tartalma kiemelt jelentőséggel bír; az értelmezési nehézségeket fokozandó, az 51. cikk szerinti rendelkezésben új fogalom, a „fegyveres támadás” jelenik meg. A két erőszakfogalom sem nyelvtanilag, sem tartalmilag nem egyezik egymással: az önvédelmet kizárólag az erőszak legsúlyosabb (az agresszió szintjét is meghaladó) formái alapozzák meg. Ennél fogva minden erőszakos államközi cselekmény sérti a 2. cikk 4. bekezdése szerinti erőszaktilalmat, azonban kizárólag a legsúlyosabb esetek – fegyveres támadások – alapozzák csak meg az önvédelmi helyzetet.

Az önvédelem másik feltétele, hogy a fegyveres támadás egy másik államnak legyen betudható. (Abban az esetben pedig, ha az állam az önvédelem jogával él, azt haladéktalanul a Biztonsági Tanács tudomására is kell hoznia.)³⁹ A betudhatóság egyfajta állami felelősségi mérce – figyelemmel arra is, hogy a nemzetközi jog elsődleges alanyai, azaz az államok önmagukban cselekvőképtelenek, ehhez aktorokra (képviselőkre) van szükségük. A Nemzetközi Bíróság a Nicaragua-ügyben munkálta ki egyebek mellett a betudhatóság szempontrendszerét, amikor azt vizsgálta, hogy a nicaraguai kormányellenes csoportosulások Amerikai Egyesült Államok általi, fegyveres összeütközéshez vezetett támogatása kapcsán milyen viszony állt fenn az USA és a kontrák között. A bíróság megállapította, hogy noha a kormány és az ellenzék között kibontakozott harcok elérték a fegyveres támadás szintjét, a kontrák cselekményei nem tudhatók be az USA-nak, miután

³⁷ TÖRÖK Csaba (2023b): *Weapon against Civil Aircraft. International Journal of Social Science Humanity & Management Research*, 2023/9. 952.

³⁸ Az angol nyelvű szövegben: „armed attack”, a franciában: „agression armée”.

³⁹ SISKA Katalin – SZEMESI Sándor: *A nemzetközi jog története*. Debrecen, Kossuth Egyetemi Kiadó, 2006. 66–81.

az állam nem vett részt az elkövetők finanszírozásában, kiképzésében vagy a műveletek tervezésében, és nem irányította az elkövetők cselekményeit vagy gyakorolt hatékony ellenőrzést a műveletek felett.⁴⁰

Mindezek ellenére a betudhatóság korántsem tölthető fel könnyen tartalommal: a betudási koncepció vagy mérce akár jogterületenként változhat, ráadásul széles skálán mozog, a szorosabb „küldéstől” és a fent látott „hatékony ellenőrzéstől” a lazább „támogatás nyújtáson” át, a már egészen alacsony szintű kapcsolatot feltételező „megelőzés elmaradásáig”, azonban a betudás terén aligha találni olyan megközelítést, amely védhetően teremtené meg a nem állami szereplőkkel szembeni önvédelem lehetőségét.⁴¹

Az önvédelem további feltétele a szükséges-arányosság és az időbeliség elve, amely egyrészt az önvédelem során alkalmazott erőnek a támadással való arányára, illetve a támadás visszaveréséhez és elhárításához feltétlenül szükséges mértékre, másrészt az azonnaliságra vonatkozik. Ezeknek köszönhetően a megtorló, a közvetett, valamint a megelőző jellegű intézkedések (főszabály szerint) jogszerűtlenek. Az önvédelem ezáltal nem ismertetett egyéb részletszabályait az ENSZ Alapokmányából és a nemzetközi szokásjogból, valamint a Nemzetközi Bíróság által értelmezett normákból, joggyakorlatából vezethetjük le.⁴²

Napjaink harcászati eszközeit, képességeit, a technika fejlődését figyelembe véve a nemzetközi jog a fenti főszabályhoz képest megengedőbb a megelőző önvédelem altípusával, a preemptív önvédelemmel szemben. A preemptív önvédelem lényege, hogy a támadás még be nem következett, de küszöbön álló, azaz közvetlen és tényleges, ezért már nincs lehetőség az alternatív elhárításhoz. Alapvető tehát a különbség a preventív önvédelemhez képest, amelynél a támadás (jellemzően fenyegetés következtében) csupán „várható”, de még nem tényleges vagy közvetlen, azaz alternatív megoldás rendelkezésre állhat az elhárításhoz.⁴³

3.2. A légi jármű elleni fegyverhasználatra irányadó légi jog áttekintése

Az uralkodó álláspont, hogy az államnak a polgári légi jármű elleni fegyveres erőszaktól tartózkodni kell, melynek kiindulási alapja a Chicagói Egyezmény 3. bis cikkének (a) bekezdése:

„A Szerződő Államok elismerik, hogy mindegyik Államnak tartózkodnia kell a repülésben lévő polgári légi jármű elleni fegyverhasználat alkalmazásától, és hogy elfogás esetén a fedélzeten lévő emberek életét és a légi jármű biztonságát sem veszélyeztethetik. Ez a rendelkezés nem értelmezhető úgy,

⁴⁰ PAPP Zoltán: Az MH-17 légi járat lelövésének nemzetközi jogi megítélése a nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény tükrében. *Debreceni Jogi Műhely*, 2019/1-2. 50–51.

⁴¹ KAJTÁR Gábor: A nem állami szereplők elleni önvédelem jogának módszertani, dogmatikai és ideológiai kritikája. *Állam- és Jogtudomány*, 2016/1. 60–64.

⁴² KAJTÁR (2016) *i. m.* 69.

⁴³ KAJTÁR (2018) *i. m.*

hogy bármi módon módosítaná az Államoknak az Egyesült Nemzetek Alapokmányában rögzített jogait és kötelezettségeit.”

A rendelkezés terjedelme, pontos tartalma (értelmezése), egyértelműsége számos kritikát kapott az idők folyamán. E körben mindenekelőtt utalni kell a bekezdés első mondatában szereplő, gyakori alkalmazási nehézségeket okozó – egyben az alkalmazhatóságot egyértelműen szűkítő – „repülésben lévő” és „polgári” jelzőkre.

A Chicagói Egyezmény nem adja meghatározását annak, hogy mikor kell a légi járművet repülésben lévőnek tekinteni, és a nemzetközi légi jogi joganyag is változatos képet mutat ebben a kérdésben. A légi jármű legkésőbb onnantól bizonyosan repülésben van, hogy futóműve a futópálya felszínétől elemelkedett, és legkorábban addig repülésben van, amíg futóműve újból meg nem érinti a földet (pályát). Az 1963-as Tokiói Egyezmény mind a kezdő, mind a vége időpillanatot messzebbre helyezi és ezzel tágítja a repülésben lévő légi jármű fogalmát, miután az egyezmény alkalmazásában „a légi járművet repülésben lévőnek kell tekinteni attól kezdve, hogy a hajtóművét a felszálláshoz szükséges teljesítményre állítják, mindaddig, amíg a leszállási művelet befejeződik”.⁴⁴ Az 1970-es Hágai Egyezmény és az 1971-es Montreáli Egyezmény (illetve a Tokiói Egyezmény a légi jármű parancsnokának III. fejezet szerinti hatáskörei vonatkozásában) még tovább terjeszti, hogy a légi jármű meddig van repülésben: „attól kezdve, amikor a beszállást követően mindegyik külső ajtaját becsukták, mindaddig, amíg a kiszállás céljából ezek valamelyikét ki nem nyitják”.⁴⁵

A 3. bis cikk megszövegezéséhez vezető tanácskozási folyamatból kiderül, hogy az államok arra való tekintettel adták hozzá a „repülésben lévő” jelzőt a rendelkezéshez, hogy ezzel jelezzék, a földön lévő légi jármű ellen alkalmazott intézkedések (különösen egy eltérített repülőgép felszállás előtti elfogása, mint például amelyet 1976-ban az Entebbe-hadművelet során, 1977-ben a mogadishui repülőtéren láthattunk) továbbra is megengedettek.

A légi jármű státusza tekintetében a Chicagói Egyezmény állami és polgári légi járműveket különböztet meg egymástól. Ezek elhatárolása kapcsán ugyanakkor súlyos kételyeket hagy maga után, pedig a légi jármű állami vagy polgári minősége rendkívül fontos és érzékeny kérdés, miután az egyezmény kizárólag polgári légi járművek esetén nyerhet alkalmazást. (Egyes nézetek az állami és a katonai légi jármű fogalmakat is megkülönböztetik egymástól, amelyet meg is erősíti a tengereken vívott fegyveres összeütközésekre alkalmazandó nemzetközi jogról szóló San Remo Kézikönyv⁴⁶

⁴⁴ Tokiói Egyezmény 1. cikkének 3. bekezdése.

⁴⁵ Tokiói Egyezmény 5. cikkének 2. bekezdése, Hágai Egyezmény 3. cikkének 1. bekezdése, és Montreáli Egyezmény 2. cikkének a) bekezdése.

⁴⁶ A San Remo Kézikönyv közvetlenül nem tekinthető jogforrásnak vagy kötelező érvényű joganyagnak. A Kézikönyv a tengereken vívott fegyveres összeütközésekre alkalmazandó – önmagukban kötelező érvényű – nemzetközi joganyag alapján összeállított gyűjteményes jellegű kézikönyv, amelyet 1988 és 1994 között praktikai céllal szakértők állítottak össze.

szóhasználata, mikor elválasztja egymástól egyebek mellett az állami, a katonai és a polgári légi járművek fogalmait. A többségi álláspont azonban következetesen és kizárólagosan a Chicagói Egyezmény által alkalmazott fogalmakat használja, amellyel a katonai légi járművet állami légi járműnek tekinti.)

Az egyezmény a 3. cikk b) bekezdésében definiálja az állami légi jármű fogalmát: „katonai, a vám- és a rendőri szervek céljára szolgáló légi járművet állami légi járműnek kell tekinteni”. A fogalom meghatározás, mint látható, tisztán funkcionális alapokon nyugszik, azaz a repülő rendeltetését, felhasználási célját tekinti irányadónak, azonban figyelmen kívül hagyja többek között a tulajdoni (üzemeltetői) viszonyokat, vagy pl. a fuvarozott személyek, áruk stb. minősége tekintetében is hallgat. Polgári légi jármű ehhez képest az egyezmény alapján minden más, azaz amely nem állami légi jármű.

A pontos meghatározás hiányában az egyezmény szerinti rugalmas szabályozást a jogalkalmazói gyakorlat munkálta ki az évtizedek során, azonban ez továbbra is számos értelmezési és alkalmazási vita alapját képezi. A státusz meghatározása során a gyakorlatban például a felhasználás célját, a hajózó személyzet minőségét, a repülési tervet, a légi jármű szállítmányát,⁴⁷ továbbá egyéb jellemzőket és körülményeket (pl. tulajdoni és üzemeltetői viszonyok, az irányító és a parancsnok minősége, felségjelzés, lajstromozás, fedélzeti dokumentáció stb.) kell vagy lehet figyelembe venni. A San Remo Kézikönyv az elhatárolásban való tájékozódást segítő példát is felsorol ugyan (a Kézikönyv szerint például polgári légi jármű egyebek mellett, amely kereskedelmi vagy magáncélú szolgálatban áll, valamint polgári utasszállító légi jármű az, amely egyértelmű jelöléssel van ellátva és amely menetrendszerinti vagy nem menetrendszerinti járatokon polgári utasok szállítását a légiforgalmi szolgálat útvonalain végzi),⁴⁸ azonban hatálya a fegyveres összeütközések idejére szóló gyűjteményes jellege folytán – különösen a hétköznapi menetrendszerinti légiközlekedés vonatkozásában – igencsak megkérdőjelezett.⁴⁹ (Ezen szempontok figyelembevételével még mindig dilemmákat okozhatnak a vegyes vagy az atipikus helyzetek, például amikor eredendően polgári repülésben résztvevő légi járművel végeznek eseti állami feladatokat, esetleg békeidőben az utasokkal egyidejűleg fegyvereket is szállítanak.)

Egyebekben az ICAO rendkívüli Közgyűlésén a 3. bis cikk megtárgyalása során is felmerült a légi jármű státusza pontosításának kérdése, noha a résztvevő államok abból indultak ki, hogy a Chicagói Egyezmény kizárólag polgári légi járművekre vonatkozik, amely az új rendelkezésre is igaz lesz. (Japán pl. azt szorgalmazta, hogy a „légi jármű” helyett „polgári légi jármű” szerepeljen a szövegben, továbbá Jamaica javaslatot tett arra is, hogy a „polgári légi jármű” kifejezést az államok pontosítsák, ehelyett alkalmazzák a

⁴⁷ SIPOS Attila: A polgári légi jármű jogi státusza. *Repüléstudományi Közlemények*, 2017/3. 278.

⁴⁸ San Remo Kézikönyv 13. cikkének (l) és (m) bekezdései.

⁴⁹ TÖRÖK (2023b) *i. m.* 952.

„polgári repülésben részt vevő” megfogalmazást – ezutóbbit azonban újabb felmerülhető értelmezési nehézségekre figyelemmel elvetették).

Jobbára egyetértés mutatkozik abban napjainkban, hogy a nemzetközi jogban jelenleg nem létezik kétséget kizáró és általánosan elfogadott meghatározás a polgári légijárműre.

A 3. bis cikkének (b) bekezdése szabályozza továbbá, hogy szuverenitásuk gyakorlásaként az államok jogosultak a területük felett repülő légijárművet egyebek mellett leszállásra kényszeríteni:

„A Szerződő Államok elismerik, hogy szuverenitásának gyakorlásaként minden Állam jogosult a területe felett felhatalmazás nélkül repülő polgári légijármű leszállásának követelésére valamely kijelölt repülőtérre, vagy ha megalapozott okból arra a következtetésre jut, hogy azt az Egyezmény célkitűzéseivel összeegyeztethetetlen célra használják; az ilyen légijárműnek bármely egyéb utasítást adhat, amellyel véget vet az ilyen jogsértéseknek. E célból a Szerződő Államok bármely alkalmas eszközt felhasználhatnak, amelyek összeegyeztethetők a nemzetközi jog vonatkozó szabályaival, beleértve az Egyezmény vonatkozó rendelkezéseit, különösképpen a jelen cikk (a) bekezdését. Minden egyes Szerződő Állam egyetért, hogy a polgári légijárművek elfogásáról szóló hatályos rendelkezéseit közzéteszi.”

Nyilvánvaló, hogy a (b) bekezdés szerinti kényszerintézkedés esetén sem veszélyeztethető a fedélzeten lévő emberek személy-, illetve a légijármű vagyonsbiztonsága, és az államok ilyenkor is kötelesek tartózkodni a polgári légijármű elleni fegyverhasználat alkalmazásától. A (b) bekezdés e megfogalmazással ugyanakkor az „elfogás” megengedett formáit is definiálja (pl. *de iure*: leszállás követelése, egyéb utasítás adása, elfogás, felelősségre vonás kezdeményezése; *de facto*: diplomáciai tiltakozás vagy nyomásgyakorlás), miután az itt említett, megengedett állami magatartások *ipso facto* a kényszer, erő(szak) legalább enyhébb fokban történő alkalmazását eredményezik. Ez azt is mutatja, hogy az elfogadó államok aggályai a polgári repülőgépek és utasaik biztonságával kapcsolatban jelentékenyebbek voltak, mint a fegyverhasználat miatt.⁵⁰ (A közelmúltban is történt a (b) bekezdésen alapuló esemény. 2021. májusában a fehérorosz hatóságok minszki leszállásra kényszerítették a Ryanair Athénből Vilniusba tartó járatát, mivel a légiforgalmi irányítókhoz arról érkezett tájékoztatás, hogy bomba van a fedélzeten, amely Vilnius fölött aktiválódhat. A fenyegetést e-mailben több szervezet és repülőtér is megkapta magukat a hámász katonáinak nevező ismeretlentől, azonban az a kényszerleszállást követően utóbb valótlannak bizonyult. Az ICAO által lefolytatott vizsgálat alapján megállapítást nyert, hogy az alkalmazott gyakorlatok az eset során jogszerűek voltak – bár politikai okból egy utast a fehérorosz hatóságok kétes körülmények között elfogtak –, azonban több területen is

⁵⁰ GEISS *i. m.* 243–244.

lehetőség van az eljárások javítására és fejlesztésére, amelyre ajánlások is megfogalmazásra kerültek.)⁵¹

Egyetértés mutatkozik abban, hogy az „Egyezmény célkitűzéseivel összeegyeztethetetlen cél” különösen a légi jármű megsemmisítő fegyverként való felhasználása, az állam nemzetbiztonságát sértő tevékenység, az érintett állam közrendjének megsértése, bűncselekmény elkövetése (például tiltott kábítószer szállítása, fegyvercsempészet, emberkereskedelem, vagy további súlyos és gyakori bűncselekmények),⁵² a repülés biztonságának veszélyeztetése, az érintett állam szuverenitásának megsértése, vagy a békétlen célú felhasználás.

Míg az (a) bekezdés kapcsán általánosnak mondható a vélekedés – bár a nemzetközi jogászok körében nincs teljesen egységes álláspont –, hogy hatálya nem kizárólag az érintett nemzeti légtérre terjed ki, hanem területi hatálya korlátlan (a nyelvtani értelmezés szerinti általánosság, és a „mindegyik államnak tartózkodnia kell” fordulat mellett a jogalkalmazói gyakorlat is ezt támasztja alá), addig a (b) bekezdés esetében megalapozottan merül fel az, hogy utóbbi csak a nemzeti légtérre korlátozódik (főként a „szuverenitásának gyakorlásaként” és a „területe felett” szövegrészek miatt).

A 3. bis cikk (c) és (d) bekezdései végül – további részletszabályok útján – megerősítik az (a) és (b) bekezdésekben foglalt kötelezettségeket.

3.3. A polgári légi jármű elleni fegyverhasználat nemzetközi jogi és légi jogi szabályainak összevetése

Láthattuk, hogy a 3. bis cikk megszületését elsősorban olyan államközi események alapozták meg, mint pl. a KL-007-es járat lelövése, amikor polgári légi járművek más állam légterébe jogosulatlanul és gyanúra okot adva hatoltak be. 1984-ben a kérdéskör még főként csak elméleti vitákra adott okot, azonban a nem államközi szereplők által elkövetett szeptember 11-i események után kézzelfogható gyakorlati problémává vált egy polgári repülőgép lelövésének lehetősége.

Az ENSZ Alapokmány szerinti általános erőszaktilalom és a 3. bis cikk szerinti tilalom közötti reláció vizsgálata során észre kell vennünk, hogy egyik esetben erőszak, míg a másik esetben fegyverhasználat alkalmazásától való tartózkodásról beszélünk. Figyelemre méltó az is, hogy mindkét dokumentum a „tartózkodni kell” fordulatot alkalmazza, amely kétségtelenül enyhébb kifejezés az explicit tiltásnál, azaz érvelhetünk azzal, hogy itt inkább az erőszak alkalmazásának önkéntes elkerüléséről, mintsem valódi tilalmáról beszélünk.⁵³ A tilalmak tehát nyelvtanilag eltérően fogalmazzak, és a különböző fogalmak a nemzetközi

⁵¹ *Event Involving Ryanair Flight FR4978 in Belarus Airspace on 23 May 2021. Report of the ICAO Fact-Finding Investigation.* 2022 július. 4–46.

⁵² MILDE, Michael: *Interception of Civil Aircraft vs. Misuse of Civil Aviation (Background of Amendment 27 to Annex 2).* *Annals of Air and Space Law*, 1986. 125.

⁵³ Ez egyben olykor hallható kritikája is az ENSZ Alapokmány említett rendelkezésének, mely szerint a hatályos szabályozás csupán látszólagosan *ius contra bellum*.

jogi felelősség körében tartalommal is másként tölthetők fel.⁵⁴ Már láthattuk, hogy a fegyverhasználat valamennyi formája kimeríti az erőszakot, ehhez képest az erőszak egyes enyhébb formái (pl. kényszerítés vagy az „elfogás”) még nem járnak együtt feltétlenül fegyverhasználattal, vagyis tiltott magatartással – erre utalnak a 3. bis cikk (b) bekezdésének a kényszert, erőszakot megengedő fordulatai is. (Létezik továbbá olyan érvelés is, hogy az ENSZ Alapokmánya szerinti szuverenitás elve kivételt jelenthet a 3. bis cikk alkalmazása alól; ezt a Chicagói Egyezmény 1. cikke megerősíteni is látszik, mely szerint az államot „a területe fölötti légtérben teljes és kizárólagos szuverenitás illeti meg”. Az általánosan elfogadott vélekedés szerint ez az értelmezés azonban értelmetlenné tenné, parttalanná tenné a 3. bis cikket.)⁵⁵ Levonható a következtetés, hogy a Chicagói Egyezmény a légi jármű elleni enyhébb erőszakot nem tiltja, vagyis a tilalom gyakorlatilag a polgári légi jármű lelövésére⁵⁶ vonatkozik.⁵⁷

A Chicagói Egyezmény a 4. cikkben rögzíti, hogy a polgári repülést nem szabad felhasználni az egyezmény célkitűzéseivel ellentétes célra („visszaélés a polgári repüléssel”). Egyes nézetek szerint a polgári repüléssel való visszaélés kivételt képez a fegyverhasználat tilalma alól, azonban a légi jogászok többségében egyetértenek az állítás megalapozatlanságával – ez kiüresítené a légi jármű elleni fegyverhasználat tilalmát. Olyannyira abszolút az (a) bekezdés szerinti tilalom érvénye, hogy az egyben a nemzetközi szokásjog kodifikációja is, ezért az a nemzetközi közösség valamennyi tagjára vonatkozik, függetlenül attól, hogy az egyezményt elfogadta vagy sem.

Az ENSZ Alapokmány 103. cikke alapján az Alapokmány a Chicagói Egyezmény rendelkezéseivel – akárcsak valamennyi nemzetközi szerződéssel vagy megállapodással – szemben elsőbbséget élvez, azaz az Alapokmánynak egyfajta felsőbbrendűsége van, és minden esetben alkalmazást nyer. A 3. bis cikk (a) bekezdésének második mondata ezt meg is erősíti azzal, hogy a rendelkezést nem lehet úgy értelmezni, mint ami módosítja az ENSZ Alapokmányból folyó jogokat és kötelezettségeket. Nehéz attól eltérő álláspontra helyezkedni, hogy ezzel a fordulattal az államok az önvédelem jogát kívánták kimondatlanul életre hívni.

A 3. bis cikk kidolgozása során a vita egyik központi eleme volt, hogy a 3. bis cikk (a) bekezdésének második mondata milyen módon hat az Alapokmányban foglalt jogokra és kötelezettségekre, van-e valódi hozzáadott értéke az egyezményhez. Egyes szövegjavaslatok (például a francia-osztrák, valamint az Egyesült Államok által tett) konkrétan meg is említette volna az Alapokmánynak az államok elidegeníthetetlen

⁵⁴ GEISS *i. m.* 255.

⁵⁵ GEISS *i. m.* 255.

⁵⁶ Sulyok Gábor szerint „a lelövés jogszerűsége vagy jogellenessége [...] a fedélzeten tartózkodó személyi kör összetételétől és tagjainak jogi helyzetétől függ”, bár a kérdés gyakran komplexebb vizsgálatot igényel. Lásd: Sulyok Gábor: A terrorcselekmény elkövetéséhez használt polgári légi jármű lelövésének nemzetközi jogi és alkotmányjogi megítélése. *Fundamentum*, 2005/3. 49.

⁵⁷ TÖRÖK (2023a) *i. m.* 8.

önvédelmi jogát deklaráló 51. cikkét. A résztvevő államok végül – figyelemmel arra az egyébként helyeselhető álláspontra, hogy az 51. cikk nevesítésével a 3. bis cikk saját céljával teljesen ellentétben máris könnyen hivatkozható elvi engedélyt adna egy polgári repülőgép lelövésére –, az utóbbit elvetették.

Az állami önvédelem gyakorlásaként a légi jármű lelövéséhez tehát a légi járműnek súlyos, jellemzően az agresszió szintjét elérő fegyveres támadással járó olyan erőszakot kell elkövetnie, amely egy másik államnak betudható, vagyis másik állam utasítására, illetve másik állam által hatékonyan ellenőrzött módon történik. Kétségtelen, hogy ilyenképpen minősülhet, amennyiben a légi jármű fedélzeti fegyverét alkalmazza, vagy más módon az élet- és vagyonbiztonságot veszélyeztetve súlyos, erőszakos cselekményt követ el vagy katasztrófát idéz elő, de valószínűleg nem meríti ki ezt a kategóriát (legfeljebb az ehhez vezető okfolyamatban kaphat értékelést) pusztán a légi jármű szokatlan magatartása (például a légiközlekedés szabályainak megsértése, a légiforgalmi irányítás utasításainak figyelmen kívül hagyása, a repülési profil váratlan módosítása, az irányadó szabályoktól eltérő vagy szokatlan rádióforgalmazás, a jogellenes cselekményre utaló kód vagy jelzés sugárzása, esetleg terrorveszélyről szóló értesítések).⁵⁸ Emlékeztetőül, a 3bis cikk – a megismert feltételrendszerét alapul véve – minden olyan légi járműre vonatkozik, amely repülésben van, feltéve, hogy nem katonai, vám- vagy rendőri szolgálatban használják. Már is látható, hogy a már megvilágított, a polgári és az állami légi jármű közötti elhatárolás problémái milyen jelentőséggel bírnak, kérdésessé válik ugyanis, hogy az elhatárolási szempontok (különösen a „vegyes helyzetek”) mentén a polgári légi jármű milyen feltételek esetén „minősülhet át”⁵⁹ államivá.

Az értelmezési bizonytalanságok további dimenzióit nyitják meg az olyan esetek, amikor terrorelkövetők polgári légi járművet használnak fel fegyverként a támadás célpontja ellen (pl. amikor egy polgári utasszállító repülőgépet öngyilkos merénylő gépeltérítők fegyverként használnak egy állam ellen, mint amelyet szeptember 11. esetében láthattunk). A terror elleni küzdelem célja a terrorcselekmények megelőzése és elhárítására, ekképpen nem lehet része a terrorizmus önvédelemre hivatkozással (hovatovább, látszólagosan jogos önvédelemmel) történő visszaverése vagy megtorlása. A 3. bis cikk elfogadásához vezető egyeztetések dokumentációjából is az olvasható ki, hogy az államok úgy vélték, a nem államközi szereplők által elkövetett beavatkozások más egyezmények (pl. a Hágai és a Tokiói Egyezmények) hatálya alá tartoznak,⁶⁰ a 3. bis az állami szuverenitás korlátjaként kívánt fellépni. Gyakori tehát az álláspont, hogy a polgári

⁵⁸ SÜLYÖK (2019) *i. m.* 36.

⁵⁹ A San Remo Kézikönyv 63. cikke szerint egy polgári légi jármű olyankor válhat katonai célponttá, amennyiben például az ellenség nevében háborús cselekményekben vesz részt, az ellenség fegyveres erőinek kisegítő légi járműveként lép fel, az ellenség hírszerzési rendszerébe beépül, vagy azt segíti elő, levegő-levegő vagy levegő-szárazföld fegyverekkel van felfegyverezve, avagy egyéb hatékony módon segíti elő a katonai műveletet stb. Nem szabad azonban elfelejteni, hogy a Kézikönyv nem minősül kötelező érvényű jogforrásnak. Lásd: TÖRÖK (2023b) *i. m.* 953.

⁶⁰ GEISS *i. m.* 239.

légijármű lelövése nem igazolható önvédelemmel (a repülőgép utasai a helyzet – pl. a gépeltérítők – áldozatai, senkit sem támadnak meg, és a veszélynek sem okozói).⁶¹

Egy ilyen cselekmény ugyanakkor fegyveres támadásnak is minősülhet – az I. Genfi Egyezmény értelmében „azokon a rendelkezéseken kívül, amelyek a béke idején is alkalmazandóak, a jelen Egyezmény alkalmazást nyer a két vagy több Magas Szerződő Fél között bekövetkező megüzent háború vagy minden más fegyveres összeütközés esetén, még ha a hadiállapot fennállását közölük valamelyik nem is ismeri el”,⁶² – ennél fogva az első támadás bekövetkezésével, az erőszak alkalmazásával (az összeütközés első pillanatával)⁶³ életbe lép a fegyveres összeütközés („háború”)⁶⁴ idején alkalmazandó *ius in bello*. Az okfejtéssel egybevág, hogy a Chicagói Egyezmény szabályainak (ideértve különösen annak 3. bis cikkét) alkalmazásakor a nemzetközi jog az erőszaktilalom révén a fegyverek korlátozottságából indul ki, és – figyelemmel a 89. cikkre is – háború és szükséghelyzet idején nem, vagyis kizárólag békeidőben nyernek alkalmazást. A humanitárius jog a katonai szükségesség elve, a katonai célpont fogalma alapján – megfelelő szükségességi-arányossági garanciák megléte esetén – nem zárja ki polgári légijármű lelövését, és nem tiltja meg teljesen,⁶⁵ hogy katonai célpont elleni támadásnak polgári áldozatai is legyenek, ugyanakkor a légijármű a katonai célponttá válás feltételeinek teljesülése esetén sem veszíti el polgári jellegét.⁶⁶ Ámbar a humanitárius jog szerint polgári javak katonai célponttá válhatnak, az utasokat szállító polgári légijárművek fedélzetén azonban utasok (civiliek) tartózkodnak, és a hadviselő felek – noha a támadásnak polgári áldozatai a humanitárius jog rendkívül szigorú arányossági feltételeinek teljesülése esetén lehetnek is – a polgári személyek ellen megkülönböztetés nélküli támadást⁶⁷ nem intézhetnek.

2005. januárjában nemzetközi szinten is kiemelt figyelmet kapott, amikor a német törvényhozás elfogadta a német légiközlekedés biztonságáról szóló törvényt, a

⁶¹ DESSAUER, Aaron Voloj: *Philosophische Überlegungen zum Luftsicherheitsgesetz*. Disszertáció. Münster, Westfälischen Wilhelms-Universität, 2008. 10-12.

⁶² A hadrakelt fegyveres erők sebesültjei és betegei helyzetének javítására vonatkozóan Genfben, 1949. augusztus 12-én kelt Egyezmény (I. Genfi Egyezmény) 2. cikke. Magyarországon kihirdetve az 1954. évi 32. törvényerejű rendelettel.

⁶³ SÜLYÖK (2005) *i. m.* 36.

⁶⁴ Noha korábban minden fegyveres összeütközést háborúnak neveztek, mai felfogásunk szerint nem fedi már le teljesen a fegyveres összeütközések összes formáját, ezért – hosszú jogfejlődési folyamatot követően – ezutóbbi alkalmazzuk gyűjtőfogalomként. Lásd: ÁDÁNY Tamás Vince – BARTHA Orsolya – TÖRÖK Csaba (szerk.): *A fegyveres összeütközések joga*. Budapest, Zrínyi kiadó, 2009. 18.

⁶⁵ Főszabály szerint fegyveres összeütközések idején tilos persze a polgári személyek és javak elleni cselekmény, ugyanakkor a kizárólag járulékos veszteségeket eredményező, szükséges és arányos esetekre léteznek kivételek, amelyek az állítás alapját képezik.

⁶⁶ TÖRÖK Csaba (2023c): *A San Remo Kézikönyv és a légijog*. In SISKÁ Katalin – LUKÁCS Nikolett (szerk.): *A jog tudománya, a mindennapok joga IX. Konferenciakötet*. Debrecen, Debreceni Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar, 2023. 212.

⁶⁷ A támadás megkülönböztetés nélkülinek minősül, ha az katonai célpontra irányul ugyan, de a polgári lakosság körében követelt áldozatok és a polgári javakban okozott károk mértéke nagyobb, mint a támadástól várható konkrét és közvetlen katonai előny. Lásd még: San Remo Kézikönyv 57. cikke, illetve TÖRÖK (2023c) *i. m.* 213–214.

Luftsicherheitsgesetz-t (LuftSiG), amely 14. §-ának (3) bekezdése felhatalmazta a szövetségi erőket (a honvédelmi minisztert) a „közvetlen fegyveres beavatkozásra” (a polgári repülőgép lelövésére), amennyiben „a körülményekből arra lehet következtetni, hogy a légi járművet emberek életének kioltására használják fel, és ez az egyetlen eszköz a veszély elhárítására” (azaz az nyilvánvalóan fegyverként támad földi célpont ellen). A RENEGADE műveleti koncepció alapján nyugodva a magyar törvényi szabályozás is megalkotta a légierőre vonatkozó különös fegyverhasználati szabályokat (a ma már hatályon kívül lévő, a honvédelemről és a Magyar Honvédségről szóló 2004. évi CV. törvény⁶⁸ 131-132. §-aival, amelyet az Országgyűlés 2004. november 8-án fogadott el). A rendelkezések értelmében, ha egy légi jármű (akár állami, akár polgári) a fedélzeti fegyverzetét alkalmazza, élet- és vagyonbiztonságot veszélyeztető súlyos, erőszakos cselekményt követ el, illetve katasztrófát idéz elő, avagy egyértelműen arra lehet következtetni, hogy ezek „elkövetésére törekszik és a légvédelmi készenléti erők felszólításának szándékosan nem tesz eleget”, úgy ellene figyelmeztető vagy megsemmisítő tűz nyitható.⁶⁹

Amennyiben abból indulunk ki, hogy egy polgári repülőgép, amelyet az előbbi fegyverhasználati szabályokhoz hasonló módon használnak fel, nem veszíti el polgári minőségét, úgy megkérdőjeleződik a 3. bis cikk abszolút hatálya. A 3. bis cikk „tartózkodni kell” szövegrésze, bár mint láthattuk, nem a szigorúbb „nem használhatnak fegyvert” tartalmazza, mégsem hagy mérlegelési lehetőséget az államok számára a fegyverhasználattal kapcsolatban. Ez alapján a fegyverhasználat alól kizárólag a 3. bis cikk második mondata jelent kivételt, itt pedig azt láthattuk, hogy az Alapokmány 51. cikke szerinti önvédelemhez szükséges számos szigorú feltétel fennállása, bizonyíthatósága szükséges.⁷⁰

Az önvédelem körében fontos említést tenni még a megelőző csapás elvéről is. Az elv az önvédelem jogának egy kiterjesztő értelmezésén alapul, a szeptember 11-i eseményeket követően látott napvilágot, és Bush-doktrínaként ismert. A Bush-doktrína szerint egy állam a saját védelmében támadást indíthat egy másik állam ellen akkor is, ha fenyegetésben van, és a nemtevéssel nagyobb kockázatnak tenné ki saját magát, vagyis az állam még azelőtt csapást hajt végre a másik ellen, hogy az fegyveres támadást indított volna ellene.⁷¹ A megelőző csapás azonban a minősített fenyegetés hiányában (a fenyegetés ugyanis önmagában még nem jelent küszöbön álló támadást) preventív önvédelemnek minősül, azaz jogellenes (ahogyan a nemzetközi jog sem ismeri el a Bush-doktrínát).

A terrorizmus az utóbbi mintegy fél évszázad legjellemzőbb hadviselési formájává vált, a *ius in bello* szabályai továbbra sem ismerik el a terrorcselekményeket (azokat jogellenesnek tekinti, a terror általában háborús bűnök körében értékelhető). A nem államközi szereplők

⁶⁸ Napjainkban azonos címmel és gyakorlatilag azonos tartalommal a 2021. évi CXL. törvény 102. §-a tartalmazza a légierőre vonatkozó különös fegyverhasználati szabályokat.

⁶⁹ A honvédelemről és a Magyar Honvédségről szóló 2021. évi CXL. törvény 102. §-ának (3) bekezdése.

⁷⁰ GEISS *i. m.* 242–246.

⁷¹ ÁDÁNY – BARTHA – TÖRŐ: *i. m.* 31.

által terrorcselekményhez fegyverként használt polgári légijármű lelövése civilekkel a fedélzetén – még ha a súlyos következmények közvetlen fenyegetettsége, bekövetkezése várható, azaz küszöbön áll is –, humanitárius jogi alapokon nyugvó érveléssel is nehezen védhető, továbbá az állami önvédelmi helyzetet sem alapozza meg védhetően egyebek mellett a betudhatóság tényállásszerűségének hiányában, így az érintett légijármű továbbra is a 3. bis cikk védelme alá esik.

Említést kell tenni arról is, hogy amikor polgári utasszállító repülőgépet öngyilkos merénylő gépeltérítők fegyverként használnak fel egy állam ellen, a polgári légijármű elleni fegyverhasználat jócskán túlmutat a légijogi és humanitárius jogi (illetve nemzetközi jogi) kérdéseken is. Az élethez való jog a legalapvetőbb emberi jog és érték, amelynek tiszteletben tartására, védelmére, érvényre juttatására az államoknak általánosan aktív (tevéleges) és passzív (tartózkodásra intő) kötelezettségei vannak. A szóban forgó terrorhelyzetben az élethez való jog biztosítása érdekében az államnak kötelessége megvédeni állampolgárait, a légijármű fedélzetén, valamint a földön és a támadásokkal érintett épületekben tartózkodókat egyaránt. Mindez alapján szükséges volna beavatkozni, a súlyosabb következmények megelőzése érdekében végső megoldásként akár fegyveres erőszakot alkalmazni a légijármű ellen, egyúttal az élethez való jog abszolút sérthetlensége miatt tartózkodnia kell az emberi élet kioltásától. A kialakult helyzetben tulajdonképpen egymásnak feszül tehát a fedélzetén és a földön tartózkodók élethez való joga.

2006-ban a német alkotmánybíróság döntésével⁷² alkotmányellenesnek nyilvánította a LuftSiG 14. §-ának (3) bekezdését, és nemzetközi viszonylatokban is korszakalkotónak számító indokai között rámutatott többek között arra, hogy egy polgári légijármű lelövésével és megsemmisítésével a fedélzetén tartózkodó ártatlan utasok feláldozása még akkor is az élethez való jog sérelmét jelentené, ha azzal szám szerint több ember élete válna megmenthetővé, ugyanis „nincs az életre méltóbb és méltatlanabb”,⁷³ ez tárgyiasítaná az embert, megfosztva ezáltal emberi méltóságától, összeegyeztethetlenné téve ezt az élethez való jog követelményeivel (amelyhez az sem elegendő magyarázat, hogy az utasok halála úgy a lelövással, ahogyan anélkül is bekövetkezett volna, miután az utasok egy sajnálatos helyzet áldozatai, azaz nincsen befolyásuk a sorsuk alakulására, ezért a lelövással nem pusztán a terroristák, hanem az állam áldozataivá is válnának).⁷⁴

4. Következtetések

A múltbéli eseményeknek és a nemzetközi közösség ezekre adott reakcióinak, valamint a rendelkezésre álló jogalkalmazói gyakorlat, szakirodalom és nemzetközi jogi (illetve

⁷² BVerfG, Urteil des Ersten Senats vom 15. Februar 2006, 1 BvR 357/05.

⁷³ 23/1990. (X. 31.) AB. határozat, dr. Sólyom László alkotmánybíró párhuzamos véleménye, 3. pont.

⁷⁴ TÖRÖK (2023a) i. m. 13–14., valamint ZAKARIÁS Kinga: *Az emberi méltósághoz való alapjog. Összehasonlító jogi elemzés a német és magyar alkotmánybírósági gyakorlat tükrében.* Disszertáció. Budapest, Pázmány Péter Katolikus Egyetem, 2019. 138–139, 151–152, 267, 328–331.

légijogi, humanitárius jogi stb.) joganyag áttekintésével megállapítható, hogy a polgári légi jármű elleni fegyverhasználat tilos: a Chicagói Egyezmény rögzíti, mint abszolút érvényű *ius cogens*, és ez a követelmény az ENSZ Alapokmány szerinti erőszaktilalommal is összhangban áll.

Mindazonáltal a gyakorlatban bizonytalanságokat nem a polgári légi jármű elleni fegyveres erőszak alkalmazhatóságának kérdése okoz. Napjainkra – különösen a szeptember 11. utáni világban – az a kérdés, hogy van-e olyan szabály, aspektus stb., amely kivételesen megengedi a polgári légi jármű elleni fegyverhasználatot. A nemzetközi és más vonatkozó normák szigorú és jólszabályozott kereteket biztosítanak a fegyverhasználatához, ugyanakkor a terrorizmus jelentette napjainkban is megújuló kihívások folyamatosan próbára teszik a kereteket – a jogalkotást és a jogalkalmazást. A nemzetközi közösség és a szakértők közössége vékony jégen egyensúlyoz a nemzetközi béke, légiközlekedés biztonságvédelme, az emberi jogok tiszteletben tartása és az államok szuverenitása között.

A fegyverhasználat kivételes jogszerűségét megannyi tényező (pl. a felhasználás módja és célja, a légi jármű és a fedélzeten tartózkodók minősége, viselkedése és működése, a rakomány, a repülési terv, valamint körülmények, mint a béke vagy fegyveres konfliktus, szükséghelyzet, rendkívüli jogrend stb.) befolyásolja, ezért a kérdés mindannyiszor komplex és interdiszciplináris (nemzetközi, légijogi, humanitárius, emberi jogi, etikai, gyakorlati stb.), esetről esetre történő vizsgálatot igényel.

Felhasznált irodalom

- ÁDÁNY Tamás Vince – BARTHA Orsolya – TÖRÖK Csaba (szerk.): *A fegyveres összeütközések joga*. Budapest, Zrínyi kiadó, 2009.
- ALSHAMSI, Khalid – SIPOS Attila: The Legal Concerns of the Settlement Disputes by the Council on the International Civil Aviation Organization. *Access to Justice in Eastern Europe*, 2024/3.
- BERGEN, Peter L.: Review: Picking up the Pieces What We Can Learn From – and About – 9/11. *Foreign Affairs*. 2002/2.
- DESSAUER, Aaron Voloj: *Philosophische Überlegungen zum Luftsicherheitsgesetz*. Disszertáció. Münster, Westfälischen Wilhelms-Universität, 2008.
- ERNSZT Ildikó: *A nemzetközi légitözlekedés védelme*. Disszertáció. Pécs, Pécsi Tudományegyetem, 2007.
- GEISS, 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*, 2005/1.
- KAJTÁR Gábor: A nem állami szereplők elleni önvédelem jogának módszertani, dogmatikai és ideológiai kritikája. *Állam- és Jogtudomány*, 2016/1.
- KAJTÁR Gábor: *Az erőszak tilalma*. In JAKAB András – FEKETE Balázs (szerk.): *Internetes Jogtudományi Enciklopédia*. 2018. <http://ijoten.hu/szocikk/az-eroszak-tilalma>.
- KENNEDY, Paul: The Eagle Has Landed. *Financial Times*, 2002. február 2.
- KOTAITE, Assad: *My Memoirs: 50 years of International Diplomacy and Conciliation in Aviation*. ICAO, Montreal, 2013.
- LAPSÁNSZKY András (szerk.): *Közigazgatási jog II*. Budapest, Wolters Kluwer, 2016. <https://mersz.hu/lapsanszky-kozigazgatasi-jog-ii/>.
- LÜKŐ Dénes: A konferencia-sorozat terrorizmus elleni légi műveleteivel és az azok támogatásával kapcsolatos elemzések tapasztalatai. *Hadtudományi Szemle*, 2009/1.
- MILDE, Michael: Interception of Civil Aircraft vs. Misuse of Civil Aviation (Background of Amendment 27 to Annex 2). *Annals of Air and Space Law*, 1986.
- MOYS Péter: *Légitözlekedési jog*. Budapest, HungaroControl, 2001.
- MOYS Péter: *Nemzetközi légijog*. Budapest, 3,14 L Nyomdaipari és Szolgáltató Kft., 2006.
- NOVIKOVA, Tatiana V. – KUTS, Stepan O.: Legal consequences for the state arising from the use of weapons against civil aircraft: review and legal framework development. *RUDN Journal of Law*. 2021/4.
- PAPP Zoltán: *A polgári légi jármű elleni fegyverhasználat nemzetközi jogi megítélésének és a légtérszuverenitás értelmezésének újabb irányai*. Disszertáció. Budapest, Pázmány Péter Katolikus Egyetem, 2019.
- PAPP Zoltán: Az MH-17 légi járat lelövésének nemzetközi jogi megítélése a nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény tükrében. *Debreceni Jogi Műhely*, 2019/1-2.
- RESPERGER István: Az aszimmetrikus hadviselés és a terrorizmus jellemzői. *Hadtudomány*, 2010/4.
- RESPERGER István: Terrorista szervezetek, módszerek, eljárások. *Szakmai Szemle*, 2018/2.

- SIPOS Attila: *Nemzetközi légi jog. Szabályok három dimenzióban*. Budapest, Wolters Kluwer, 2015.
- SIPOS Attila: A polgári légi jármű jogi státusza. *Repüléstudományi Közlemények*, 2017/3.
- SISKA Katalin – SZEMESI Sándor: *A nemzetközi jog története*. Debrecen, Kossuth Egyetemi Kiadó, 2006.
- SISKA Katalin: Gondolatok a török külpolitika 21. századi útkereséséről. *Jura*, 2018/1.
- SULYOK Gábor: A terrorcselekmény elkövetéséhez használt polgári légi jármű lelövésének nemzetközi jogi és alkotmányjogi megítélése. *Fundamentum*, 2005/3.
- SULYOK Gábor: *A terrorcselekmény elkövetéséhez használt polgári légi jármű lelövésének alkotmányjogi megítélése az új szabályozási környezetben*. In BARTKÓ Róbert (szerk.): *A terrorizmus elleni küzdelem aktuális kérdései a XXI. században*. Budapest, Gondolat Kiadó, 2019.
- TÖRÖK Csaba (2023c): *A San Remo Kézikönyv és a légi jog*. In SISKA Katalin – LUKÁCS Nikolett (szerk.): *A jog tudománya, a mindennapok joga IX. Konferenciakötet*. Debrecen, Debreceni Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar, 2023.
- TÖRÖK Csaba (2023a): From Athens to Vilnius with A Near-Fatal Detour to Minsk? The Issue of Demarcation Between Civil and State Aircraft. *Nurani Hukum*, 2023/1.
- TÖRÖK Csaba (2023b): Weapon against Civil Aircraft. *International Journal of Social Science Humanity & Management Research*, 2023/9.
- ZAKARIÁS Kinga: *Az emberi méltósághoz való alapjog. Összehasonlító jogi elemzés a német és magyar alkotmánybírósági gyakorlat tükrében*. Disszertáció. Budapest, Pázmány Péter Katolikus Egyetem, 2019.

Egyéb források

- Event Involving Ryanair Flight FR4978 in Belarus Airspace on 23 May 2021. Report of the ICAO Fact-Finding Investigation*. 2022. július.