

Jelige: Historia

Tartalomjegyzék

Alapgondolatok.....	1
1. A terrorizmus fogalma	3
2. A terrorizmus fajtái és jellemzői	5
2.1. A terrorizmus osztályozása Korinek László elgondolása alapján	5
2.2. A terrorizmus osztályozása Józsa László elgondolása alapján	6
3. A terrorizmus háttere	5
3.1. Gazdasági háttér	8
3.2. Politikai háttér	9
3.3. Pszichológiai háttér	9
4. A terrorizmus magyarországi jellemzői.....	11
5. A „légi terrorizmus”	13
5.1. Bevezetés.....	13
5.2. A terrorizmus 2001. szeptember 11. előtt és utána	13
5.3. A légi jármű hatalomba kerítésével elkövetett terrorista cselekmények, avagy a repülőgép-eltérítés	17
5.3.1. A repülőgép-eltérítés történeti áttekintése	18
5.3.2. A repülőgép-eltérítés típusai	20
5.3.3. Neves repülőgép-eltérítések.....	24
6. Jármű hatalomba kerítése.....	26
7. Nemzetközi egyezmények a repülés védelme érdekében.....	32
7.1. Chicagói egyezmény	32
7.2. Tokiói egyezmény	34
7.3. Hágai egyezmény	35
7.3.1. A Hágai egyezménnyel kapcsolatos észrevételek	37
7.4. Montreali egyezmény	38
Záró gondolatok	40
Bibliográfia	42

Alapgondolatok

„Kezeket fel, ez itt egy repülőgép-eltérítés!”



1.kép¹

Napjainkban elmondható, hogy a terrorista cselekmények elkövetése már-már általános jelenséggé vált. Meglepő, de a terrorizmus gyökerei egészen az ókorig nyúlnak vissza², miközben a XXI. században is aktuális témának tekinthető a bűncselekmény. A terrorista szervezetek senkit és semmit sem kímélve hajtják végre tetteiket céljaik elérése érdekében. Ezért is nélkülözhetetlen a büntetőjog megtorló jellegű szabályozása, hiszen a prevenció ezen cselekmények tekintetében sajnos szinte elképzelhetetlen.

¹ John Testrake, a TWA 847-es gép kapitánya újságírók kérdéseire válaszol, mellette a gép egyik eltérítője. WILKINS, Chris: Today in photo history – 1985: TWA flight 847 is hijacked by terrorists <http://photographyblog.dallasnews.com/2013/06/today-in-photo-history-14-4.html/> (2014. X. 15.)

² A terjedelmi korlátok miatt mellőztem a terrorizmus történeti áttekintését. A hazai szakirodalomban részletesen elemzett főbb történelmi csomópontok - az ókori, a középkori, a jakobinus, az ír nacionalista és orosz anarchista terror, valamint a két világháború között elkövetett terrorisztikus cselekmények - a XX. század második felére kialakult, modern értelemben vett terrorizmus előzményeként foghatók fel, hiszen a modern terrorizmus kialakulásának intellektuális és történelmi alapját kétséget kizáróan a fent említett csoportosulások tevékenysége teremtette meg. Lásd: BARTKÓ Róbert: A terrorizmus elleni küzdelem kriminálpolitikai kérdései. UNIVERSITA-GYŐR Nonprofit Kft. Győr, 2011. 58-64. o.

Dolgozatomban mindenekelőtt a terrorizmus definíciójának problematikájával foglalkozom, mely nehézség abból adódik, hogy „ez idáig egyetlen terrorcsoport sem tette meg azt a szívességet, hogy definiálja önmagát”. A tipológia szempontjából két szerző álláspontját ismertetem, akik eltérő jegyek alapján tették meg a csoportosítást. A terrorizmus alapjául szolgáló hátterek közül elemzésre került dolgozatomban a gazdasági, politika, valamint a pszichológiai háttér.

A terrorizmus általános jellemzése után rátérek dolgozatom központi témájára, mely a légi jármű hatalomba kerítésével elkövetett terrorista cselekményekre koncentrálódik. Maga a bűncselekmény szinte egyidős a polgári repüléssel. Az angol „hijacking” (repülőgép-eltérítés) kifejezés az 1920-as évek Amerikájában született meg. A cselekmény virágkorát az 1960-as, ’70-es években élte, amikor majdnem minden napra jutott egy akció. Az egyik legmeggrázóbb terrortámadás 2001. szeptember 11-én történt, melyről dolgozatomban is megemlékezem. A történeti áttekintés után a repülőgép-eltérítés négy típusát ismertetem, majd történeti példákon mutatom be őket. A dolgozatot a hazai szabályozással folytatom. Az új Btk. a jármű hatalomba kerítése elnevezésű tényállásban szabályozza a vonatkozó büntetendő cselekményeket a közbiztonság elleni bűncselekmények fejezetében. A repülés biztonsága védelmében született több száz nemzetközi egyezmény közül elemzésre kerülnek a véleményem szerint leginkább relevánsak (a chicagói, a tokiói, a hágai és a montreali egyezmény). Ebben a fejezetben a konvenciók rendelkezéseinek bemutatása mellett rávilágítok azok hiányosságaira is.

Mivel ebben a témában számos külföldi forrásra bukkantam, remélem, hogy azok dolgozatomba ültetésével egy átfogó és mindenki számára érdekes, aktualitással rendelkező munkát sikerült elkészítenem.

1. A terrorizmus fogalma

A definíció meghatározása nem egyszerű, hiszen „ez idáig egyetlen terrorcsoport sem tette meg azt a szívességet, hogy definiálja önmagát.”³ Maga a kifejezés a francia regime de la terreur, vagyis a terror uralmából származik, mely keletkezése idején, a francia forradalom éveiben (1793-94) még pozitív jelentéssel bírt, hiszen a rendteremtés eszközeként alkalmazták a jakobinus diktatúra anarchikus korszaka alatt. Azóta a terrorizmus fogalma megváltozott.⁴ Az egységes fogalom megalkotásának nehézségeit jól mutatja, hogy – ahogyan azt egy kutatás kimutatta – már 1988-ban százkilenc tudományos definíciója létezett a jelenségnek.⁵

Talán a legátfogóbban a következőképpen definiálható: „a terrorizmus eltérő eszmerendszerekből merítő, sajátos logikának engedelmeskedő, változatos formákat öltő módszeres erőszak-alkalmazás, melynek célja politikai törekvések elérése azáltal, hogy az áldozatban, a nézőközönségben, az államban, a társadalomban megalkuvó magatartás alakuljon ki. A meghirdetett cél általában politikai, ideológiai, vallási, etnikai, etc. tartalmú változás kikényszerítése, a cél elérésére alkalmazott cselekménysor, az eszköz viszont jogi lényegét tekintve köztörvényes, erőszakos bűncselekmény.”⁶ Az erőszak a terrorban eo ipso módon van jelen. A terrorista erőszak törvénytelen, politikailag szélsőséges. Háttérben legtöbbször mozgalom, szervezet húzódik meg. Általában fegyveres fellépés. Elkövetési módja változatos, többek között túszejtő akció, bombamerénylet, emberrablás, gáztámadás, repülőgép-eltérítés. Legfőbb célok a nyilvánosság figyelmének megnyerése, az állami intézmények működésének megzavarása, megtorlás kiprovokálása, bosszú egy korábbi esemény miatt, állami, politikai engedmények kikényszerítése.⁷ Fontos elem, hogy nem háború idején követik el.⁸

Heymann szerint „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

³ BALLA Péter: Adalékok a terrorizmus fogalmához. In: Belügyi Szemle 1995/10. 32. o.

⁴ BODA József: A terrorizmus egy volt „terrorista” szemével. In: Belügyi Szemle 2002/6-7. 127. o.

⁵ DAMGAARD, Ciara: Individual Criminal Responsibility for Core International Crimes: Selected Pertinent Issues. Springer, 2008. 363. o.

⁶ KORINEK László: A terrorizmus. In: Emlékkönyv Vargha László egyetemi tanár születésének 90. évfordulójára, szerk. Fenyvesi Csaba, Herke Csongor, PTE ÁJK, Pécs, 2003. 169. o.

⁷ Uo. 169-170. o.

⁸ Air transport & General aviation: Understanding aviation terrorism In: Interavia March/April 2003. 34. o.

államot. Még a legnagyobb vállalatok se tudtak úgy beférkőzni a médiába, olyan publicitást szerezni maguknak, mint a terrorcselekmények.”⁹

A terrorizmus mellett az ahhoz kapcsolódó fogalmak meghatározása sem nélkülözhető, melyek a következők:

- „Terror: erőszakos, kíméletlen módszer, eljárás. Rémuralom.
- Terrorcselekmény: politikai harcban alkalmazott, erőszakos, megfélemlítő cselekedet (például gyilkosság, rongálás).
- Nemzetközi terrorizmus: több ország állampolgárai vesznek részt a terrorcselekmények előkészítésében és végrehajtásában.
- Terrorista: az a személy, aki a terrorcselekményeket megtervezi, megszervezi, végrehajtja, és bármilyen módon támogatja, segíti.
- Szervezett terrorista csoport: olyan több személyből álló csoport, amely speciálisan szervezett, ideológiailag motivált, és tagjainak azonos politikai, vallási, szociális céljai vannak.”¹⁰

Az elkövetett terrorcselekmények szerint megkülönböztetünk:

- terrorbűncselekményeket
- terror jellegű bűncselekményeket.

A terrorizmus kialakulása szerint pedig beszélhetünk külső és belső terrorizmusról.

- Külső terrorizmus: a külföldi (nemzetközi, nemzeti) terrrorszervezetek, csoportok, egyéni elkövetők részéről jelentkező terrorveszélyeztetettség, terrorfenyegetettség, az általuk elkövetett terrorcselekmények, az okozott anyagi károk, a sértettek összessége.
- Belső terrorizmus: az országon belül létrejött terrrorszervezetek, csoportok vagy az ország állampolgárai részéről a terrorveszélyeztetettség, terrorfenyegetettség, az általuk elkövetett terrorcselekmények, a sértettek és a károk összessége.”¹¹

⁹ HEYMANN, Philip B.: Terrorism and America, Cambridge, MIT Press, 2000, 2. o. Hivatkozva: ERNSZT Ildikó: A nemzetközi légit közlekedés védelme, PhD dolgozat, Pécs, 2007. 24. o.

¹⁰ BODA: i.m. 128. o.

¹¹ BÖKÖNYI István: Gondolatok a terrorizmusról. In: Belügyi Szemle 2002/6-7. 144-45. o.

2. A terrorizmus fajtái és jellemzői¹²

A terrorizmus fajtáit Korinek László és Józsa László eltérő gondolatai alapján mutatom be.

2.1. A terrorizmus osztályozása Korinek László elgondolása alapján¹³

- Ideológiai indíttatású terrorizmus: az ehhez tartozó csoportok célja a társadalom destabilizálása, hatalomátvétel – politikai előnyök szerzése végett. Az ideológiai indíttatású terrorizmuson belül megkülönböztetünk:
 - szélsőbaloldali csoportokat, melyek a kommunizmus jelszavait és jelképeit használva, a marxizmus-leninizmus ideológiáját középpontba helyezve fejtik ki tevékenységüket. Például: Vörös Hadsereg Frakció (német), Vörös Brigádok (olasz).
 - szélsőjobboldali csoportok, melyek a sovínizma, fajgyűlölő, fasiszta nézetrendszer követői. Elnevezésükben a hazafiság, fajvédelem, faji felsőbbrendűség kifejezések szerepelnek, míg szimbólumukban különféle keresztek, fegyverek jelennek meg. Például: Ku Klux Klán.
- Etnikai, faji, vallási terrorizmus: ezen mozgalmak egy nemzeti kisebbség (például: palesztin, örmény, albán) vagy népcsoport (ír, baszk, német) politikai és területi függetlenségének elérésére törekszenek. Esetleg elnyomottnak tartott vallásuk védelmében harcolnak a más vallásúakkal szemben. Magukról azt állítják, hogy szabadságharcosok, a börtönben lévő társaikat hadifogolynak nevezik, elesett harcosaikat pedig mártírként tisztelik. Például: IRA, ETA, Al-Kaida.
- Állami terrorizmus: a terrorista szervezet valamely állam tudtával, engedélyével, segítségével vagy annak megbízásából követ el merényleteket. Célja azon személyek, csoportok fizikai megsemmisítése, amelyeket az állam veszélyesnek tart. További

¹² A különböző terrorista szervezetek és azok jellemzőinek bemutatása nem tárgya ennek a munkának. Dolgozatom szempontjából mégis említést érdemel egyrészt a Hezbollah (Isten Pártja), amelynek tagjai 1985-ben eltérítették a TWA 847-es járatát. A gépeltérítők célja hétszáz síita muszlim kiszabadítása volt az izraeli őrizet alól. Másrészt kiemelhető a legismertebb nemzetközi terrorista hálózat, az Al-kaida, amelynek nevéhez számos merénylet fűződik, amelyek elsősorban az amerikaiak ellen irányultak, hiszen a szervezet az USA-ra úgy tekint, mint elsőszámú ellenségére. Közismert, hogy a XXI. század eddigi legnagyobb terrortámadását (2001. szeptember 11.) is az Al-kaida követte el. A terrorista szervezetekről Lásd: pl. FERWAGNER-KOMÁR-SZÉLINGER: Terrorista szervezetek lexikona Gavrilo Principtől Oszama bin Ladenig, Maxim Könyvkiadó, Szeged, 2003., illetve Air transport & General aviation: i.m. 35. o.

¹³ KORINEK: i.m. 170-171. o.

célja más államok helyzetének elbizonytalanítása, ott a hatalmi viszonyok megváltoztatása.

- A „kiválasztottak” terrorizmusa: olyan küldetéstudattal rendelkező fanatikus személyek, akik annak ellenére, hogy személyiségükben betegek, a tetteiket magányosan, gondosan megtervezve, magas intelligenciával követik el.

2.2. A terrorizmus osztályozása Józsa László elgondolása alapján¹⁴

- A tevékenység színtere szerint:
 - lokális terrorizmus: egy országon vagy országrészen belüli,
 - szubregionális terrorizmus: két vagy több ország biztonságára van hatással,
 - regionális terrorizmus: egy-egy régióra vagy földrészre terjed ki,
 - nemzetközi terrorizmus: egy vagy több régió biztonságára gyakorol hatást,
 - globális terrorizmus: kontinenseken átnyúló, az egész világra kiterjedő stratégiai fenyegetés;
- A terrorista cselekményeket támogató vagy megvalósító személyek, csoportok, szervezetek vagy országok szerint létezik individuális terrorizmus, csoportterrorizmus, állami terrorizmus, nemzetek feletti-, illetve nemzetközi terrorizmus;
- A szembenálló felek szerint megkülönböztethető állam vagy államok egy másik állam vagy államok elleni terrorizmusa, az államnak a polgárok elleni, illetve a polgárok egymás elleni terrorizmusa;
- Az alkalmazott terrorista eszközök, csoportmotiváltságok és célorientáltság szerint definiálható az etnikai, kulturális, vegyi, biológiai, nukleáris, információs, cyberterrorizmus stb.;
- A támogatottság kiterjedése szerint a terrorizmus lehet részben hazai, belföldi támogatottsággal, teljes belföldi támogatottsággal, a nemzetközi közvélemény szimpátiájával, nemzetközi legitimitással, a szembenálló fél részéről részleges vagy teljes elfogadottsággal, ezt követően a hatalomban „részesedéssel”, vagy a teljes hatalom birtoklásával;
- A szembenálló fél reakciója szerint megkülönböztethető a terrorista csoportok tevékenysége az állam „tűrőképességének” határáig, illetve a tevékenység arra irányul, hogy válaszlépéseket kényszerítsen ki azzal a céllal, hogy az állam erőszakos

¹⁴ JÓZSA László: Globális terrorizmus – fogalmi keretek. In: Tálas Péter: Válaszok a terrorizmusra avagy van-e út az afganisztáni „vadászattól” a fenntartható globalizációig, SVKH – CHARTAPRESS, Budapest, 2002. 96-100. o.

fellépésével kiváltsák egy adott etnikum, kisebbség radikalizálódását vagy külső erők beavatkozását;

- A terrorista csoportok belső szerkezete szerint léteznek „tisztán” politikai szervezetek, politikai és katonai szárnyat tartalmazó szervezetek, illetve „tisztán” katonai szervezetek;
- Motivációs szempontok szerint a szervezetek lehetnek vallási terrorista csoportok, faji magasabbrendűséget hirdető terrorista csoportok, ideológiai/politikai terrorista csoportok, illetve nacionalista-szeparatista terrorista csoportok;
- A célkiválasztás módszere szerint különböztetünk meghatározott célpontokat támadó terrorizmus és általános célú támadásokat végrehajtó terrorizmus között;
- A terrorizmus, mint „felforgatás és zendülés” szerint lehet államcsíny, forradalom, gerilla-hadviselés, anarchia vagy felkelés, passzív ellenállás, illetve fegyverhasználat nélküli aktív ellenállás;
- Determináltság szerint: emocionális terrorizmus végső politikai cél nélkül, határozott és teljesíthetőnek tűnő stratégiai végcél követő terrorizmus, stratégiai „túlcél” előirányzó terrorizmus;
- Más transznacionális veszélyekkel szoros kapcsolatban álló meghatározás szerint: szervezett bűnözéssel összefüggő terrorizmus, kábítószer-kereskedelemmel összefüggő terrorizmus, illegális migrációval összefüggő terrorizmus, fegyverkereskedelemmel összefüggő terrorizmus;
- A terrorista veszély jellege szerint lehet államilag támogatott terrorizmus jelentette veszély, egyes terrorista szervezetek jelentette veszély, illetve több terrorista csoport meghatározott elvek alapján történő együttműködéséből származó veszély.

3. A terrorizmus háttere

A terrorista cselekedetek megvalósításához „megfelelő” gazdasági, politikai és/vagy pszichológiai háttér szükséges. Feltétel az is, hogy a terroristák mentalitása teljes mértékben azonosuljon a jövőben elkövetett cselekedeteikkel.

3.1. Gazdasági háttér

Terrorizmushoz vezethet egy ország gazdaságának folyamatos vagy hirtelen visszaesése, melyet például kormányváltás idézhet elő. Ez főleg a gazdálkodókat, munkásokat és a középosztály alsó rétegeit érinti. A munka nélkül maradt emberek, akiket kihagytak a támogatásokból, így a gazdasági fejlődésből, potenciális alanyok egy terrorszervezet létrehozásához. Másrészt megközelítve és kiemelve az iszlám terrorista csoportokat, ők azok, akik egymással szoros kapcsolatban állnak, és anyagiakkal is támogatják egymást. Pénzszerzési módszereik között szerepel a pénzmosás, drogkereskedelem, de az állami támogatásban való részesülésük sem ritka. Egyes bankok is bevételük jelentős százalékát fordítják a terroristák támogatására. Ide kell sorolnunk a teljesen legálisan beszedett vallási adót is.¹⁵ A pénz elengedhetetlen feltétele a hamis iratok beszerzésének, más országba történő gyors belépésnek, hosszú ideig tartalékoló terroristák fenntartásához.¹⁶

Érdekességként: Oszama bin Laden háromszázmillió dollárra becsült magánvagyonának alapját a Khartúmban bejegyzett cége, a Wadi al-Aqiq Holding jelentette. A francia titkosszolgálat adatai szerint innen indultak a szálak több cég felé. Bin Laden főrésztvényese volt például egy olyan gyárnak, mely a VX-ideggáz egyik komponensét állította elő, vagy egy olyan szállítmányozási vállalatban volt érdekeltsége, melynek kamionjain fegyvercsempészet folyt.¹⁷

¹⁵ SPÖTTLE, Georg: A terrorizmusról. In: Belügyi Szemle 2002/6-7. 93-94., 98-101. o.

¹⁶ RÉTI Ervin: A XXI. század nagy kihívása: a terrorizmus. In: Belügyi Szemle 2002/6-7. 62. o.

¹⁷ SPÖTTLE: i.m. 99-100. o.

3.2. Politikai háttér

Ebből a szempontból terrorizmushoz vezethetnek az etnikailag vagy politikailag elnyomott csoportok illegális fegyveres harcai. A fennálló rendszert általában nem akarják megdönteni, céljuk a kormányzatban való részvétel kieroszakolása, egyes esetekben saját állam létrehozása. Ezt úgy érik el, hogy az adott régiót destabilizálják, szimpátiát keltenek (például álcázott kulturális intézmények felállításával). „A politikai háttérű terrorizmus kialakulása lényegesen bonyolultabb, mint a gazdaságié, hiszen nehezebb társadalmi háttérrel létrehozni, illetve szimpatizánsokat toborozni.”¹⁸

Talán itt kell megemlíteni, hogy az arab országok cenzúrázott sajtóorgánumai is jelentősen hozzájárulnak a vallási fanatikus nézetek kialakulásához és terjedéséhez, hiszen információk hiányában az emberek fogékonyabbak a szélsőséges eszmék iránt. Ugyanezt a hatást váltja ki az iskolázatlanság is.¹⁹

A másik oldalról viszont óriási szerepe van a médiának. A terroristák ugyanis arra törekednek, hogy az elkövetett cselekedeteik híre minél több emberhez eljusson, ezáltal tudatják létüket és céljaikat, esetleg szimpatizánsokra tesznek szert. A tömegtájékoztatás tulajdonságából ered, hogy ha valamivel sokat foglalkozik, akkor azt a nézők maguk is fontosnak tartják. Márpedig az érdekes dolgok azok, amelyeket a média hírül ad. Így a látványos, drámaian végrehajtott terrorcselekmények biztos, hogy nagy tömegérdeklődésre tesznek szert.²⁰

3.3. Pszichológiai háttér

A terroristák személyiségére leginkább a paranoia a jellemző. Több terrorista esetében kimutatták a bizalmatlanságot, elhivatottságot, nagyzási hóbortot, gyűlöletet, autonómiavesztéstől való félelmet, projekciót, kényszerképzetet, mely nem más, mint a hat alapvető paranoiás tünetcsoport. Az abnormális személyiségjegyek között szerepelhet a fanatizmus, bosszúvágy. Az ehhez vezető út pedig kialakulhat a szülői házból hozott generációs konfliktusokból vagy a késő pubertáskori fejlődési zavarokból.²¹

Találunk példát arra is, amikor egy agydaganat sebészi eltávolítása után alakultak ki radikális nézetei a terroristának, illetve olyan terroristát, aki pszichiátriai kezelés alatt állt.

¹⁸ Uo. 94-95. o.

¹⁹ Uo. 98. o.

²⁰ KORINEK: i.m. 172., 174. o.

²¹ Uo. 175. o.

Mindebből megállapítható, hogy általában így vagy úgy, de szellemileg labilis emberek próbálják céljaikat terrorista cselekményekkel elérni.²²

Más a helyzet az öngyilkos merénylőknél. Éppen azért veszélyesek, mert kívülről nézve őket normális emberek. Nem hangoztatják sosem radikális nézeteiket, nem kerülnek szembe a törvénnyel, csak élik mindennapi életüket. Valószínűleg az átélt bombázások vagy egy gyermekkori trauma (harcban elvesztett családtag) vezet ahhoz, hogy ezek az átlagban huszonkét éves merénylők felrobbantják magukat és a közvetlen környezetükben lévőket.

Annyi bizonyos, hogy az iszlám elkövetők mind erősen vallásosak.²³ A valláson keresztül sokak meggyőződését, hagyományait képes a saját szolgálataiba állítani, képesek eljuttatni az embert egészen az öngyilkos merénylet végrehajtásáig.²⁴

²² SPÖTTLE: i.m. 95-96. o.

²³ Uo. 95-97. o.

²⁴ RÉTI: i.m. 63-64. o.

4. A terrorizmus magyarországi jellemzői

Magyarország a rendszerváltás előtt (1972 és 1989 közötti időszakot vizsgálva) szocialista társadalmi berendezkedésű volt. Állandó volt hazánkban a szovjet jelenlét.²⁵ A baloldali terrorista csoportok az ország politikai vezetésének tudtával és beleegyezésével itt pihentek meg az egyes akciók után és itt készültek fel a következőre.²⁶ A külföldi nemzetközi, nemzeti terrorszervezetek ezért cserébe hazánkat semleges országnak tekintették, ami azt jelentette, hogy nem is követtek el terrorcselekményeket sem Magyarország területén, sem Magyarország külföldi érdekeltségei ellen. Magyar állampolgárok ennek ellenére áldozataivá váltak több külföldön elkövetett, külföldi érdekeltség elleni terrorcselekménynek.

1990-ben változás következett be. Hazánk területéről kivonultak a szovjet csapatok, Magyarország kilépett a Varsói Szerződésből és független, többpártrendszerű, parlamenti demokrácián alapuló állammá vált. A rendszerváltást követően hazánk szembehelyezkedett a korábbi, a terroristák tevékenységét elnéző politikával, ami miatt a külföldi nemzetközi, nemzeti terrorszervezetek ellenséggként könyvelték el Magyarországot. 1990 és 1992 között többnyire külföldi érdekeltségek ellen történtek terrorcselekmények hazánkban, valamint egyre gyakoribbá váltak az individuális okokból történő elkövetések.

Az 1993. évben újabb változás következett be a terrorveszélyeztetettség szempontjából. Mivel hazánkba nagyszámban áramlott be a külföldi tőke és a külföldi vállalkozók száma, ezért egyre több, a terrorizmus célországának minősülő ország érdekeltsége jött létre Magyarországon. Tovább nőtt a terrorszervezetekben a hazánk iránt érzett gyűlölet, mivel a magyar jogalkalmazó szervek egyre aktívabban és egyre eredményesebben léptek fel ellenük. Ezt bizonyítja, hogy 1994-ben három olyan robbantással elkövetett terror jellegű bűncselekményt hajtottak végre, melyek Magyarországon magyar érdekeltségek ellen irányultak (Országház, Mátyás-templom, szegedi templom). Mivel ezekben az esetekben a nyomozás nem volt eredményes, továbbá, mert egyetlen terrorszervezet sem vállalta magára a felelősséget, Magyarország célországgá minősítésére nem került sor. 1994-től főleg a hazai indíttatású terrorcselekmények száma nőtt meg, melyek a gyakorlatban egyéni okból elkövetett emberrablásokban, vállalkozók, gazdasági társaságok közötti pénzügyi viták lezárását célzó emberrablásokban, robbantásokban, automata lőfegyverrel elkövetett bűncselekményekben nyilvánult meg.²⁷ A legtöbb terrorcselekmény az 1998. évhez

²⁵ BÖKÖNYI: i.m. 145. o.

²⁶ BODA: i.m. 131. o.

²⁷ BÖKÖNYI: i.m. 145-148. o.

kapcsolódik. Ekkor a szervezett bűnözői csoportok közötti terrorisztikus jellegű leszámolások voltak a jellemzőek.²⁸

1999-től visszaszorult a terrorcselekmények száma, viszont megnőttek a pénzintézetek elleni fegyveres támadások (rablások).

Az 1999-től napjainkig terjedő időszakról megállapítható, hogy Magyarország a külső terrorizmus szempontjából célterület. „Hazánkban létezik terrorizmus.” Terrorszervezet ez idáig még nem vált ismertté. A magyarországi bűnözési terrorizmusnak minősíthető része pedig főként egyéni vagy pénzszerzési okokból motivált belső terrorizmus.²⁹

²⁸ BODA: i.m. 131. o.

²⁹ BÖKÖNYI: i.m. 152. o.

5. A „légi terrorizmus”

5.1. Bevezetés

„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.” Ezekkel a szavakkal ragadja meg a „légi terrorizmus” lényegét Ernszt Ildikó PhD dolgozatában³⁰, majd azzal folytatja, hogy a légi közlekedés biztonsága ellen elkövetett bűncselekmények politikai célok elérését célozzák, melyeket katonai szempontból gyenge csoportok követnek el úgy, hogy ártatlan emberek életüket veszítik.

Ebben az esetben a terrorizmus valódi célpontja tehát nem a polgári repülés. A valódi célpontok az ellenséges országok, azok kormányai, hiszen a terroristák politikai változást akarnak kikényszeríteni.

A terroristák csak kiválasztják az időt és a helyet, majd támadnak. Egy civil légi jármű, benne ártalmatlan utasokkal, megfelelő eszköz céljaik eléréséhez. Csak maga a repülőgép több száz millió dollárt érhet. Az ezzel végrehajtott jogellenes cselekmény azonnal a világ összes televízió és rádió adásában szerepel, a terroristák világhírnévre tesznek szert, mely ugyancsak a céljaik között szerepel. Ez a hírnév még nagyon sokáig fenn is marad, hiszen az emberek még hosszú időn át rettegni fognak, vajon az ő járatuk megússza-e a terrortámadást. Ezen túlmenően egy ilyen támadás gazdasági hatása is óriási, melyet egyhamar nem hever ki az állam.³¹

5.2. A terrorizmus 2001. szeptember 11. előtt és utána³²

A 19. század végén a politikai terrorizmus modern formái váltak népszerűvé. Az 1920-as és 30-as évek alatt a két fő európai ideológiai politikai irányzat (fasizmus és kommunizmus) használta eszközként.

A „modern terrorizmus” kifejezés az 1960-as évek végétől, ’70-es évek elejétől vált általánossá, amikor is egyre brutálisabb fegyveres támadásokban nyilvánult meg, és civil áldozatokat követelt.

A terrorizmus új típusa 2001. szeptember 11-én jelent meg.

³⁰ ERNSZT: i.m. 24. o.

³¹ 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.

³² Air transport & General aviation: i.m. 35-36. o.

A terrorizmus tipológiáját felosztja az író az ez előtti és az ez utáni időszakra.

➤ 9/11 előtti terrorizmus

Az 1960-as, 1970-es években kezdődött. A fő jellemző a földrajzi kapcsolat volt a terrorista és a célpont között. Nem számított, hogy a célpont hol helyezkedett el, a probléma azt az országot vagy lakóit érintette, ami/akik ellen elkövették. Például az IRA támadásai Írországból és Angliából csak a brit politikára voltak hatással. 9/11 előtt a terroristákat a politikai célok elérése motiválta, olyan taktikákat vetettek be, mint emberölés, zsarolás, emberrablás, repülőgép-eltérítés, rongálás. A terroristák akcióikat civilek ellen követték el. Azért őket választották, mert sebezhetőek. Az üzenet a következő volt: bárki, bárhol, bármikor a következő támadás célpontja lehet. Mivel az 1990-es évekig nem volt elegendő nemzetközi szabály a terrorizmus ellen, ezért minden egyes állam a legjobb tudása szerint vívta meg harcát jelentősebb nemzetközi támogatás nélkül.

Az 1960-as évek végén, '70-es évek elején a légiközlekedési ágazat minimális biztonságot és beléptető rendszert alkalmazott a repülőterekhez, terminálokhoz, repülőgépekhez. Ennek eredményeként a terroristák könnyedén kihasználták ezen sebezhetőséget és fejlesztették ki támadásaikat.

A 9/11 előtti repülőgépek ellen intézett terrorizmusnak alapvetően három formáját ismerjük:

1. eltéríteni az utasszállító repülőgépet és ellenséges területre szállni vele annak érdekében, hogy ott túsztárgyalást kezdeményezzenek
2. elrejtteni a bombát az utasszállító repülőgép rakományában, míg az a földön tartózkodik, majd felrobbantani vele a gépet repülés közben
3. megtámadni az utasokat a repülőtéren.

A repülőgép – eltérítés

A Palesztinai Felszabadítási Szervezet (PLO) általi legelső, El Al (izraeli légitársaság) egyik repülőgépe elleni, 1968-as repülőgép-eltérítést úgy tekintjük, mint a légi iparág elleni terrorhadjárat kezdetét. Ezt további négy repülőgép-eltérítés (Pan-Am, TWA, Swissair, BOAC) követte 1970-ben, szintén a PLO által, melyet Fekete Szeptemberként tartanak nyilván (ez az ún. „Dawson Field-i” incidens). Szintén ebben a hónapban, annak 6. napján akarták eltéríteni az El Al egyik gépét, ám ennek a járatnak a jogellenes birtokbavétele végül is nem sikerült (a személyzet fel volt fegyverkezve, a terrorista nem jutott be a pilótafülkébe,

mivel az zárva volt, sőt, a pilóta zuhanó manőverbe kezdett, minek következtében a terroristák elestek³³).

Három repülőgépet egyazon napon térítettek el, szeptember 6-án (Swissair-Jordániába, TWA-Jordániába, Pan-Am-Kairóba). Az El Al gépét is ezen a napon akarták volna. A BOAC járatát szeptember 9-én térítették el, mely szintén Dawson Fielden szállt le, akárcsak a TWA és Swissair gépei. Az összesen 320 túszt többségét szeptember 11-én Ammanban szabadon engedték, de a zsidókat különválogatták (56 fő), és továbbra is fogva tartották őket.³⁴ Szeptember 12-én az üres repülőgépeket a nyilvánosság bevonásával, kamerajelenlétben robbantották fel.³⁵

A repülőgép felrobbantása a levegőben

Amikor a terroristák rájöttek arra, hogy már egy kis mennyiségű robbanószer is képes felrobbantani egy már levegőben lévő repülőgépet, kifejlesztették, hogyan rejtse el bombát ártalmatlannak tűnő dolgokba. Ennek öt különböző módszerét ismerjük:

1. légi teherben (Swissair, 1970)
2. fedélzeti ellátmányban (TWA, 1985)
3. karbantartásra használt anyagokban (TWA, 1984)
4. utasok poggyászaiban (Pan-Am 103, 1989)
5. utasok kézipoggyászaiban (Korean Air, 1985) rejtik el.

Felfegyverzett támadások repülőtéri terminálok ellen

A terroristák kifejlesztettek módszereket az utasok, illetve a légi ipar munkatársai elleni földi fegyveres támadásokat illetően is, melyek a zsúfolt terminálokon, repülőtereken hajthatók végre.

A terroristák három különböző technikája:

1. fegyveres támadás a terminálokon (Róma, Bécs, 1985)
2. előre elhelyezett bombával végrehajtott támadás (München, 1972)
3. aknavetővel elkövetett támadás (London, 1990)

³³ TÓTH-SZENESI Attila: Négy gépeltérítés egy napon
http://index.hu/belfold/tegnapiujsg/2011/09/05/1970_negy_gepelterites_egy_napon/
(2014. IX. 4.)

³⁴ ERNSZT: i.m. 50. o.

³⁵ KRASZNAI Andrea: Terrorveszély a légi közlekedésben
http://szemle.unideb.hu/wordpress/wp-content/uploads/bsk-pdf-manager/24_2014-05-25.PDF
(2014. IX. 14.)

➤ 9/11 utáni terrorizmus

A szeptember 11-i terrortámadás volt a „Rubiconon való átkelés” a nemzetközi terrorizmusban. „Polgári légi járműveket a történelemben először fegyverek gyanánt használtak több ezer ember halálát okozva.”³⁶

A Világkereskedelmi Központ, mint a nyugati kultúra egyik szimbólumának lerombolása, két dologra hívta fel a figyelmet. Egyrészt arra, hogy az egész nyugati kultúra támadás alatt áll, másrészt pedig a támadók első alkalommal demonstrálták azt, hogy képesek sikeresen megtámadni az amerikaiakat.

9/11 a légi biztonságot illetően is fordulópont volt. A repülő kereskedelmi légi jármű, mint egy irányított rakéta, lerombolt egy földi célpontot. Ez az esemény arra kényszerítette rá a világot, hogy felismerje, egy új korszak kezdődik, és „értékelje” ezt az új fajta fenyegetést.

Bár úgy gondolom, hogy a 2001. szeptember 11-én történtek egy külön dolgozat témája is lehetne, mégsem folytathatom anélkül ezen dolgozat írását, hogy alapjaiban ne ismertessem 9/11 eseményeit. Ami azon a napon történt: 19 Al-kaida gépeltérítő terrorista négy utasszállító repülőgépet térített el és öngyilkos merényletet hajtott végre velük az Amerikai Egyesült Államok fő jelképeinek számító épületei ellen. Két gép New Yorkban, a Világkereskedelmi Központ ikertornyába, egy pedig Washington D.C. –ben, a Pentagonba csapódott. A negyedik gép Pennsylvania államban lezuhant, miután az utasai visszafoglalták a terroristáktól, sikeresen leszállni vele azonban már nem tudtak (egyes feltételezések szerint ennek a repülőgépnek a célpontja a Fehér Ház lett volna). A támadásokban több mint háromezer ember vesztette életét, a legtöbb áldozat civil volt. A támadók iszlám terroristák voltak, akiket az Oszama bin Laden Al Kaida terrorszervezete támogatott.³⁷ A 2001. szeptember 11-i terrortámadások bebizonyították, hogy egyetlen üzemanyaggal feltöltött polgári légi jármű is képes lehet akkora pusztítást okozni, mint egy felfegyverzett katonai repülőgép.³⁸

9/11 egy pusztító esemény volt a légi ipar, de legfőképp az Egyesült Államok számára. Ez az iparág öt alapvető területét érintette.

1. az iparág imidzsét lerombolta
2. a biztonsági rendszer összeomlott, amely képtelen volt az ugyanazon napon történt négy repülőgép-eltérítés közül akárcsak egyet is megelőzni

³⁶ ERNSZT: i.m. 10. o.

³⁷ <http://www.history.com/topics/9-11-attacks>
(2014. IX. 13.)

³⁸ SULYOK Gábor: A terrorcselekmény elkövetéséhez használt polgári légi jármű lelövésének nemzetközi jogi és alkotmányjogi megítélése. In: Fundamentum, 2005/3. 30. o.

3. a bizalom megromlott az utasok és a légitársaságok között, mivel előbbiek rájöttek, hogy utóbbiak képtelenek hatékony biztonsági rendszereket biztosítani
4. az iparág gazdaságilag meggyengült
5. a bizalom megrendült az iparági dolgozók között, elsősorban a személyzet és a vezetőség között.

A 9/11-i események hatására az emberekben kialakult egy kontrollálatlan félelem, melyet a légi ipar vezetősége és a politikusok megnyilvánulásai gerjesztettek. Ez a folyamat veszélyezteti a légi ipar létezését és bátoríthatja a terroristákat, hogy folytassák támadásaikat, hiszen a félelemkeltés az alapvető motiváció a cselekedeteik végrehajtásához.

9/11 a támadások új formáját hozta el a 9/11 előtti korszak hagyományos módszerei mellé. Ebben az esetben magát a légi járművet használják pusztító fegyverként, amely úgy is ismert, mint „irányított rakéta” támadás. A terroristák a repülőgép-eltérítést nem tárgyalások kezdeményezésére használják, hanem arra, hogy átvegyék az irányítást a fedélzeten, majd pedig egy földi célpontba csapódjanak a repülővel.

9/11 volt az első alkalom, hogy öngyilkos terroristák vittek véghez támadást a repülés színterén. Feltételezhetjük, hogy a jövőben az öngyilkos merénylőket földi támadások esetében, terminálok és repülőterek ellen is felhasználják.

A 9/11 utáni terrorizmus egy sokkal nagyobb fenyegetést jelent, mely során a terroristák küldetések új formáinak megválasztásával állítják kihívás elé a légi ipart.

És mindig meglepetést fognak okozni annak köszönhetően, hogy a támadás helyszínéről, idejéről, és annak módjáról való döntés az ő kezükben van.

5.3. A légi jármű hatalomba kerítésével elkövetett terrorista cselekmények, avagy a repülőgép-eltérítés

Mint azt láttuk, a légi terrorizmus több cselekményt is magába foglal, úgy mint:

- repülőgép-eltérítés,
- repülőterek elleni támadások,
- repülőgépek felrobbantása,
- repülőterek kiszolgáló területei elleni támadások,
- repülőgépek lelövése,
- egyéb, gépek ellen elkövetett bűncselekmények, incidensek, szabotázs akciók.

Dolgozatom központi témája a légi jármű hatalomba kerítésével elkövetett terrorista cselekmények, így a már fentebb említett témát szélesebb körben fejtem ki.

5.3.1. A repülőgép-eltérítés történeti áttekintése

„A Wright fivérek 1903. december 17-én hódították meg az eget, végérvényesen felülírva a hagyományos közlekedési struktúrát. Az ember a kezdetektől igyekezett a magasba emelkedni – akár felfelé szökő építményeivel: Babel tornya; akár Ikarusz módjára magának „szárnyat növesztve”. A polgári légi közlekedés dinamikusan fejlődő világa, sebezhetősége következtében, a terroristák „kedvelt” célpontjává lett.”³⁹

Maga a bűncselekmény szinte egyidős a polgári repüléssel. A deliktum megjelenése a bűncselekmények tárházában az 1930-as évekre tehető.⁴⁰ Az első esetet 1931-ben dokumentálták, amikor perui forradalmárok eltérítettek egy gépet abból a célból, hogy röpcédulákat szórhassanak róla. (Magyar relációban az 1949-es év bír jelentőséggel, hiszen ekkor regisztráltak hazánkban először jogellenes cselekményt polgári légi jármű ellen, sőt, a forrás az esetet mint a világ első repülőgép-eltérítését tartja nyilván.⁴¹ Egy másik forrás az 1952-ben történt repülőgép-eltérítést tekinti az első magyar vonatkozású gépeltérítésnek – ez volt az ún. babakelengyész repülőgép-eltérítés.⁴²)

A definíció röviden abban ragadható meg, hogy egy személy vagy egy csoport – rendszerint felfegyverkezve – fizikai és pszichikai kényszer alkalmazva átveszi a hatalmat egy légi jármű felett. A pilótát a legtöbb esetben arra kényszeríti(k), hogy az eredeti engedélyezett útirányt megváltoztassa és a parancsai(k)nak megfelelően, az általuk/általa meghatározott helyre repüljön. „A gép személyzetének, a légitársaságnak, a repülés ipar valamennyi szereplőjének egy rémálom kel életre - egy olyan rémálom, ami az orosz rulett egy „örült” formája, amelyben a gépeltérítő sorsa érdektelen összehasonlítva azzal az

³⁹ KRASZNAI: i.m. 46. o.

⁴⁰ Az első dokumentált repülés elleni erőszak 1783-ban történt, amikor Charles francia fizikus egy hidrogénnel töltött léggömböt bocsátott a levegőbe. Mivel a nép még sosem látott ilyet, kapával, kaszával, vassvillával támadta meg.

Fél évvel később, amikor Jean-Pierre Blanchard az első repülésére készülődött, a tömegből előverekedte magát egy ember és egy kardot lengetve arra kényszerítette, hogy vigye őt magával. Erre nem került sor, mert Blanchard földi segítői lefogták az elkövetőt. Ez az eset csak azért nem tekinthető a történelem első „gépeltérítésének”, mert ebben az időszakban még irányíthatatlanok voltak a léggömbök, a szél döntött az útirányról.

MOYS Péter: Légiközlekedési Jog, Hungarocontrol, Repülésoktatási Központ, Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság, 2001., Budapest 143. old. Hivatkozva: ERNSZT: i.m. 8. o.

⁴¹ 1949. január 4-én a Maszovlet (a MALÉV jogelődje) menetrend szerinti Pécs-Budapest útvonalon közlekedő járatát felszállás után Majoros János és Kun Miklós jogellenesen hatalmába kerítette és azt eltérítve az NSZK területén szálltak le.

<http://www.aeronews.hu/press/gepelt.htm>

(2014. X. 15.)

⁴² A Budapest-Szombathely között közlekedő belföldi légi járművet a fegyveres elkövető Németországba kényszerítette úgy, hogy a gép fedélzetére egy kisbaba ruhái között csempészte fel a fegyvert. KATANICS Sándor: A polgári repülőterek és a légi közlekedés biztonsága 2001. szeptember 11-e után. In: Belügyi Szemle 2002/6-7. 168. o.

(élet)veszéllyel, amibe az utasokat és a gép személyzetét sodorta, nem is beszélve a repülőgépről magáról, ami jelentős értéket képvisel.”

Az angol „hijacking” kifejezés Amerika történelmének 1920-as éveiben született meg, az alkoholtilalom elrendelését követően. Négy elképzelés látott napvilágot a szófordulat eredetét illetően. Az egyik szerint egy alkoholcsempész banda, amikor megtámadott egy másik, rivális bűnözői csoportot, azt ekként szólította fel „Hi Jack, raise your hands!” (Szia, cimbora, kezeket fel!). Ezzel a mondattal vált egyértelművé, hogy a rablás kezdetét vette. Egy másik elgondolás szerint ez a mondat így hangzott: „Raise your hands high, Jack!” (Emeld magasra a kezedet, cimbora!) A harmadik koncepció a hijacking kifejezés eredetét a „jack light” szóból vezeti le, amely olyan lámpás, amit a 18. századi útonálló rablók használtak a sötétben. A negyedik felvetés az autóstopposok köszönésére utal: „Hi, Jack!”⁴³

Az első dokumentációktól, az 1930-as évektől napjainkig több mint ezer gépeltérítést hajtottak végre. A jelenség „aranykorát” az 1960-as, ’70-es években élte, amikor is majdhogynem minden napra jutott egy akció.⁴⁴ Ez az időszak az ún. modernkori terrorizmus érája.⁴⁵

Az első halálos áldozatot követelő akció a hidegháború korára tehető a gépeltérítések vonatkozásában. „A ’60-as évek végétől az erőszakos cselekedetek célkeresztje Izraelre szegeződött. A légi járművek elleni terrorcselekmények jól példázzák, hogy a merényletek indítóoka alapvetően a zsidó-palesztin (arab, muzulmán) ellenségeskedés.”⁴⁶ Az ilyen típusú terrorcselekményeket az 1960-as évek végétől az 1970-es évek közepéig főként palesztin gerillák, vagy a palesztin ügygel szimpatizáló, elsősorban szélsőbaloldali terrorcsoportok követték el.⁴⁷

A ’70-es években a repülésbiztonsági regulák utas- és csomagellenőrzési hiányosságai tették lehetővé, hogy megszorodjanak a polgári légi közlekedés elleni támadások.⁴⁸

A légiközlekedés szereplőit, beleértve az egyes államokat, nemzetközi és nemzeti légihatóságokat, a repülőársaságokat, a repülőterek és forgalomirányítási rendszerek

⁴³ A „Hi, Jack!” (Szia, cimbora!) és a „hijack” (repülőgép-eltérítés) kifejezések teljesen ugyanúgy hangzanak. A fonetikából adódó félreértések elkerülése végett a Los-Angelesi repülőtéren felhívták az utasokat arra, hogy Jack nevű ismerőseik köszöntésére ne a „Hi, Jack!”, hanem inkább a „Hello, Jack!” vagy a „Hey, Jack!” mondatokat használják.

⁴⁴ ERNSZT: i.m. 45-46. o.

⁴⁵ HORVÁTH Attila: A polgári repülőgépek elleni terrortámadások. Repüléstudományi Közlemények. Különszám. 2008. április. 1. o.

http://www.repulestudomany.hu/kulonszamok/2008_cikkek/Horvath_Atila.pdf
(2014. IX. 14.)

⁴⁶ KRASZNAI: i.m. 46. o.

⁴⁷ HORVÁTH: i.m. 1. o.

⁴⁸ KRASZNAI: i.m. 46. o.

üzemeltetőit, illetve magukat az utasokat is felkészületlenül érte a korábban példa nélküli terrortámadások sorozata.⁴⁹

Az 1970. év a repülés történetének egyik legsötétebb esztendeje, hiszen hetvennégy utasszállító lett gépeltérítők martalékává.⁵⁰ „A ’70-es évek közepéig alig volt olyan hét, hogy a különböző terrorcsoportok ne követtek volna el terrortámadást valamelyik repülőtér vagy légitársaság irodája ellen. Szinte mindennaposnak számítottak a repülőgép-eltérítések és a repülőgépek elleni támadások is.”⁵¹ Divatba jöttek a média közvetítésével történő repülőgép robbantásos akciók is.⁵²

A repülőgép-eltérítésekhez az elkövetők eszközül kézifegyvereket, késeket, pisztolyokat, géppisztolyokat, kézigránátokat alkalmaztak és használnak ma is. A terroristák a követelések elérése céljából, a hatóságokkal folytatott tárgyalási pozícióik javítása érdekében gyakran azzal zsarolták a velük tárgyaló hatóságokat, hogy amennyiben nem teljesítik a követeléseiket, akkor a repülőgépeket a repülőtereken vagy a levegőben felrobbantják. Ezért a légi járművek eddigi jogellenes birtokbavételeinél nem volt ritka a robbanóanyagok és szerkezetek használata sem, amelyeket a már korábban említett biztonsági rendszerek fejletlensége miatt könnyedén az utasszállító repülőgépek fedélzetére lehetett juttatni.⁵³

5.3.2. A repülőgép-eltérítés típusai

A repülőgép-eltérítések négy fő típusa különböztethető meg. Az első csoportba az éppen aktuális politikai rendszerrel egyet nem értő, és onnan kibúvást kereső elkövetők tartoznak. A második kategória a tettesek elborult elméje alapján jött létre. A harmadik típusba tartozó merénylők pénzszerzés céljából követik el a gépeltérítést. Amikor pedig a terroristák is beszálltak a bűncselekmény megvalósításába, hogy saját politikai céljaikat megvalósítsák, megszületett a negyedik fajta repülőgép-eltérítés.⁵⁴

⁴⁹ HORVÁTH: i.m. 3. o.

⁵⁰ KRASZNAI: i.m. 46. o.

⁵¹ HORVÁTH: i.m. 3. o.

⁵² KRASZNAI: i.m. 47. o.

⁵³ HORVÁTH: i.m. 3-4. o.

⁵⁴ A csoportosítás kiegészíthető olyan repülőgép-eltérítési típusokkal, mint a humanitárius okból, illetve az öngyilkosság megvalósítása érdekében történő elkövetés.

PAPP József: A polgári légi közlekedés védelme. In: Belügyi Szemle 1995/2. 83. o.

- „Politikai menedék típusú” repülőgép-eltérítés

A repülőgépek ily módon történő eltérítése a kommunizmus előli meneküléshez szolgált eszközzül. Akik sikerre vitték a cselekményt, politikai menedékjogot kértek új „hazájukban”. Innen az elnevezés. A hidegháború hívta életre ezt a fajta repülőgép-eltérítést, amikor is főként a kommunista hatalom alatt álló (keleti) államokból nyugati államokba térítettek el gépeket, valamint Kubából az Egyesült Államokba.

Ebben a típusban a magyarok nem egy elkövetéssel „jeleskednek”. 1949-ben a Maszovlet Pécs-Budapest menetrend szerinti járatát térítették el, 1956-ban pedig a MALÉV Budapest-Szombathely menetrend szerinti járatát kényszerítették útvonalának megváltoztatására. Mindkét „menekülési kísérlet” sikerrel járt. Nem volt ilyen szerencsés végkimenetelű a Tbilisi repülőgép-eltérítési incidens 1983-ban, amikor hét grúz fiatal a Szovjetunióból való menekülés céljából akart eltéríteni egy gépet. Az Alpha Csoport különleges egység közbelépésének eredményeként a repülőn utazók közül nyolcan veszítették életüket.

- „Elmeháborodott által elkövetett” repülőgép-eltérítés

Ezt a típust pszichológusok, illetve pszichiáterek vizsgálódásai alapján állították fel, akik őrizetbe vett vagy sikertelen gépeltérítési kísérletet végrehajtó személyeket vettek górcső alá. Az elkövetőknél közös jellemzőként állapították meg az érzelmi, lelki kiegyensúlyozatlanságot, hányattatott, problémás gyermekkort, visszahúzódó magatartást, barátokkal való kapcsolat hiányát, szülőkkel való problémás viszonyt, szexualitással kapcsolatos aberrációt, partnerrel való „normális” kapcsolat kiépítésére való képtelenséget. „Szinte mindig megjelennek a gyilkosságról és szexuális erőszakról való fantáziák, miközben a pisztolyt a stewardess fejéhez tartják.”⁵⁵

Az ilyen típusú eseteket mindig egyedülálló személyek követik el.⁵⁶ A bűncselekmény elkövetésének okai ebben a kategóriában elég változatosak. Van, aki a televízióban látottak hatására kapott kedvet gépeltérítőt játszani⁵⁷, de olyan is előfordult, hogy valaki a házastársos házastársa elől menekült. Az elkövetők között lelkileg ingatag kamaszok is megtalálhatók.

⁵⁵ ERNSZT: i.m. 48. o.

⁵⁶ PAPP: i.m. 83. o.

⁵⁷ Ilyen eset fordult elő, amikor 1969-ben Raffaele Minichello eltérített egy Los Angelesből San Franciscoba tartó járatot Rómába azért, hogy meglátogassa a barátnőjét. Jó pár napig ez volt a fő szenzáció a címlapokon, sokan hősként tekintettek rá.

KOERNER, Brendan I.: Skyjacker of the Day

http://www.slate.com/articles/life/history/features/2013/skyjacker_of_the_day/raffaele_minichiello_hijacked_a_plane_to_italy_and_became_a_folk_hero.html
(2014. IX. 26.)

Végül hét és fél évi börtönbüntetésre ítélték az olasz bíróságok, de tizennyolc hónap elteltével már szabadult. Tíz nappal a bűncselekménye elkövetését követően egy tizennégy éves fiú megkísérelt egy repülőgépet eltéríteni. Édesanyja úgy nyilatkozott, hogy a média hatására cselekedett így fia.

Mégis a média szerepe a legmeghatározóbb, hiszen a már elkövetett repülőgép-eltérítések részletes ismertetésével, a helyszínről való közvetítéssel, azzal, hogy az elkövető „szolgáltatja” hosszú napokig a vezércikket adnak ötleteket és ösztönzést hasonló cselekmények elkövetésére.⁵⁸

- Repülőgép-eltérítés pénzért („légi banditizmus”)

1970-ben jelennek meg azok a gépeltérítők, akik azonnali, nagy összegű pénzhez jutás érdekében követik el a cselekményt. Általában túszul ejtik az utasokat és a legénységet, majd elmenekülnek a tett színhelyéről. Erre egy módjuk van: ejtőernyővel kiugrani a zsákmánnyal együtt a repülőgépből.

Az elkövetők által követelt összeg az 50.000 USD és a 200.000 USD között mozgott, s általában a meneküléshez szükséges ejtőernyő is a kívánságlistájukon szerepelt.⁵⁹

Az első, zsaroló célzattal történő repülőgép-eltérítés elkövetője Arthur G. Barkley volt, aki 1970-ben a Trans World Airlines Phoenixból St. Louisba tartó járatán besétált a pilótafülkébe egy pisztollyal, egy borotvával és egy kanna benzinnel. Azzal fenyegetőzött, hogy elégeti az utasokat, ha nem kap 100 millió amerikai dollárt. A hatóságok végül átadtak neki 100.750 USD-t. Amikor a gép földet ért, mesterlövészek kilőtték a gép futóművét. Az FBI rajtaütése következtében az elkövető megsebezte a másodpilótát és maga is megsérült.⁶⁰

Az első ejtőernyős manőverrel elkövetett repülőgép-eltérítés D. B. Cooper nevéhez fűződik. Cooper 1971-ben térítette el a Northwest Orient Airlines Portlandból Seattle-be tartó járatát. A pilótától 200.000 amerikai dollárt, valamint négy darab ejtőernyőt követelt. Amikor Seattle-ben a gép leszállt, Cooper a pénzért cserébe szabadon engedte az utasokat. Amikor újra a levegőben voltak, elkövetőnk magára erősítette az ejtőernyőt, majd a 200.000 USD-ral a mélybe vetette magát. Sem élve, sem halva nem látták többet.⁶¹ D. B. Cooper volt az, aki az ejtőernyős elkövetési módot divatba hozta.⁶²

- „Terrorista jellegű” repülőgép-eltérítés

⁵⁸ Moys Péter nem véletlenül fogalmaz így: „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 baj az, hogy a sajtótól hamarabb tudja meg a televízió a híreket, mint a rendőrség...”

⁵⁹ ERNSZT: i.m. 46-49. o.

⁶⁰ BARKLEY, Arthur: Skyjacker of the Day
<http://skyjackeroftoday.tumblr.com/post/52323379372/12-arthur-barkley>
(2014. IX. 26.)

⁶¹ KRAJICEK, David: DB Cooper: The Legendary Daredevil
http://www.crimelibrary.com/criminal_mind/scams/DB_Cooper/index.html
(2014. IX. 27.)

⁶² ERNSZT: i.m. 50 o.

Az 1968. évtől terroristák, terrorista, illetve gerilla csoportok is beszálltak a repülőgép-eltérítők csoportjába. Elsődleges céljuk saját politikai törekvéseik, követeléseik megismertetése, valamint elítélt társaik kiszabadítása. Az első, ilyen jellegű cselekményeket a Palesztinai Felszabadítási Szervezet követte el, amely a kezdetekben rövid időn belül tizenhat politikai célú gépeltérítést hajtott végre, melyek között voltak sikeresek és sikertelenek is.⁶³

A Jasszer Arafat vezette PLO tevékenységére az volt a jellemző, hogy főleg azokon az utasszállító repülőgépeken vették át az ellenőrzést, melyek Nyugat-Európából szálltak fel vagy a nyugat-európai országok felé haladtak. Az elkövetők arra kényszerítették a személyzetet, hogy valamelyik arab állam repülőterein szálljanak le. E mögött az a feltételezés állt, hogy ezekben az országokban számíthattak leginkább a hivatalos hatóságok támogatására, itt volt esélyük segítőkre találni, s itt volt meg a remény arra, hogy akcióik befejeztével nem tartóztatják le őket. Nem utolsó szempont, hogy a repülőgép-eltérítők ezekben az államokban való tartózkodásukkal kikerülhettek az amerikai és a nyugat-európai titkosszolgálatok látóköréből. A politikai jellegű követeléseik arra irányultak, hogy a túsók elengedéséért cserébe engedjék szabadon a terrorcselekményekben való részvételért fogva tartott társaikat, Izrael ürítse ki az általa megszállt palesztin területeket, valamint az Egyesült Államok kormánya azonnal hagyjon fel a zsidó állam diplomáciai és katonai támogatásával.⁶⁴

A leghírhedtebb gépeltérítési sorozatuk az ún. „Dawson Field-i” incidens volt, melyet korábbi fejezetben tárgyaltam. Az eset jól mutatja, hogy a kormányok és a hatóságok mennyire tehetetlenek a repülőgép eltérítőkkel szemben. A repülőgép-eltérítések sikeréhez az államok, a légi hatóságok és társaságok felkészületlenségén túl az is nagyban hozzájárult, hogy a válsághelyzetek megoldására nem léteztek kidolgozott protokollok és alkalmazható nemzetközi jogszabályok.⁶⁵

⁶³ Uo.

⁶⁴ Az 1960-as évek végétől a PLO kiterjesztette terrorakcióit a nyugat-európai országokra is. Ennek egyenes következménye, hogy egyre több palesztin terrorista került brit, görög, nyugat-német vagy svájci börtönökbe. Így a repülőgép-eltérítések során a hatóságok és a túszejtők „a túszoekért foglyokat cserébe” tárgyú tárgyalásai nem csupán az izraeli kormányt érintették, hanem több országot is.

⁶⁵ HORVÁTH: i.m. 4. o.

5.3.3. Neves repülőgép-eltérítések

A repülőgép-eltérítések fent tárgyalt típusaira tekintettel két külföldi és egy magyar esetet fejtek ki dolgozatomban. Ezen fejezetben a teljesség igénye nélkül dolgozom, és igyekszem a legmegfelelőbb példákon át bemutatni kik, mi célból és milyen eredménnyel hajtották végre terrorista akcióikat.

1. A „terrorista jellegű” repülőgép-eltérítésekre egy meghatározó példa az 1976. június 27-én történt eset, amikor az Air France Tel-Avivból Párizsba tartó járatát négy terrorista kerítette hatalmába, miközben a gép útját Athénban megszakította. A terroristák közül ketten palesztinok voltak és a Népi Front Palesztina Felszabadításáért nevű szervezettől jöttek, ketten pedig a német szélsőbaloldali Forradalmi Sejtek csoportból. Az elkövetők arra kényszerítették a pilótát, hogy a líbiai Bengáziba repüljön. Amikor ez megtörtént, üzemanyagért cserébe elengedtek egy túszt. Ezután az ugandai Entebbébe érkeztek. Az ugandai miniszterelnök Idi Amin volt, aki hihetetlen ellenszenvet érzett Izraellel szemben,⁶⁶ így nem volt véletlen, hogy a terroristák választása épp Entebbére esett. Amin támogatásáról biztosította őket, így csatlakozott hozzájuk még négy palesztin terrorista (ők természetesen elméletileg a „túszok védelme” érdekében érkeztek). Az akcióval azt akarták elérni, hogy az összesen körülbelül ötven, Izraelben és másutt bebörtönzött palesztin társukat szabadon bocsássák.

A túszoikat két csoportra osztották aszerint, hogy izraeli állampolgárságú, illetve zsidó származásúak-e, valamint az „egyéb” személyekre. Akik az utóbbi kategóriába kerültek, azokat szabadon bocsátották. Ennek eredményeként az eredetileg kétszáznegyvennyolc utasból százötven maradtak a terroristák fogságában. Őket az entebbei repülőtér termináljának egyik szárnyába terelték. A terroristák azt követelték, hogy az izraeli kormány engedje el a börtönökben tartott társaikat július 1-jéig, különben megkezdik a túszoak kivégzését. A kormány időhúzás érdekében beleegyezett a rabok szabadon bocsátásába, és a határidőt is sikerült meghosszabbíttatniuk három nappal. A túszoak kiszabadításának előkészületeit megkezdvén beindult a Mennydörgés Hadművelet. Mivel a repülőteret egy izraeli cég tervezte, a kommandósok a tervrajzok alapján felépítették a helyiség papírmásé mását, és azon gyakoroltak naphosszat. Miután az izraeli titkosszolgálat megtudta, hogy Idi Amin egy fekete Mercedes gépkocsival szokott utazni, beszerezték ennek másolatát. A terv az volt, hogy a riadókészültségbe helyezett négy landoló szállítógépből a miniszterelnök konvojával megegyező autókkal a kommandósok odahajtanak a repülőtér bejáratához, majd lekasabolják

⁶⁶ Izrael 1972-ben visszautasította Idi Amin azon kérését, hogy repülőgépeket adjon neki a Tanzánia ellenes bombatámadásokhoz.

az öröket. Így is történt, és az izraeli különítmény bejutott a terminálba, ahol ugyan tűzharcba keveredtek az ugandai katonákkal, ám kiszabadították a túsokat és megölték a túszejtőket, sőt, sikerült felrobbantaniuk az ugandai légierő tucatnyi harci gépét, ellehetetlenítve azt, hogy üldözőbe vehessék őket.

Az akció sikerrel zárult, a túsok közül hárman, a túsmentők közül egy fő veszítette életét.⁶⁷ Az ENSZ BT végül nem ítélte el sem Izraelt, sem Ugandát.⁶⁸

2. Az entebbei incidenssel sok hasonlóságot mutató terrorista akcióra került sor 1985. június 14-én. A TWA 847-es, Athénból Rómába tartó járatát a Hezbollah szervezet síita terroristái⁶⁹ térítették el, akik a Kuwaitban, Izraelben és Spanyolországban fogságban tartott síiták elengedését követelték.

A repülőgépet bejrúti leszállásra kényszerítették, ahol a feltankolásért cserébe tizenkilenc utast szabadon engedtek. A következő állomás Algír volt, ahol további huszonkét utas menekülhetett meg a gépeltérítők fogságából. Másnap, amikor újra Libanonba érkezett a gép, a terroristák meggyilkolták Robert Stethemet⁷⁰. Hét amerikai utast, akiket a nevük alapján zsidóknak minősítettek a gépeltérítők, leszállították a gépről és Bejrútban elkülönítve fogva tartották őket. Ezután körülbelül egy tucat Amal⁷¹ tag csatlakozott a terroristákhoz a repülőgépen, és a pilótát újra arra kényszerítették, hogy Algériába repítse a gépet, ahol immár hatvan utas vált szabaddá. Másnap ismét Bejrútban landolt a gép.

A terroristák az összes utast leszállították a gépről azért, hogy Bejrút különböző pontjain tartsák fogva őket. Az Amal és a Hezbollah tagjai aláaknázták a repülőtér futópályáit annak érdekében, hogy megakadályozzanak egy esetleges mentőakciót. A krízis harmadik napján Nabih Birri Amal vezető és libanoni igazságügyi miniszter beleegyezett, hogy közvetítsen és

⁶⁷ Egyikük a túsmentés vezetője Yonatan Netanyahu, a jelenlegi izraeli miniszterelnök, Benjamin Netanyahu bátyja volt.

⁶⁸ Ezen esetből adódóan felmerül egy fontos kérdés: felhatalmaz-e bárkit egy terrorista támadás arra, hogy katonáit invitáló levél, vagy ENSZ felhatalmazás nélkül egy másik ország földjére küldje abból a célból, hogy ott fegyveres küzdelmet vívjanak? A válasz megadása a nemzetközi jog feladata.

Lásd: http://lemil.blog.hu/2010/03/05/vendegposzt_entebbe_1976 (2014. X. 9.), illetve

<http://www.grasshoppair.com/2014/01/elfeledett-repterek-ellinikon-hellen.html> (2014. X. 9.)

⁶⁹ A gépeltérítés három libanoni nevéhez fűződik: a huszonegy éves Ali Atwa, illetve a húszéves Ahmed Gharbiyah és Ali Youness nevéhez (azonban csak utóbbi kettőnek sikerült feljutni a gépre). Atwa elmondta a rendőröknek, hogy társainak sikerült üvegszálás szigetelésbe csomagolva átcsempészni két gránátot és egy kilenc mm-es pisztolyt a repülőtéri röntgenkészlőre.

SMITH, William E.: Terror Aboard Flight 847

<http://content.time.com/time/magazine/article/0,9171,142099,00.html>

(2014. X. 4.)

⁷⁰ Az Amerikai Egyesült Államok Haditengerészetének egyik bűvára.

Editorial of The New York Sun: Thinking of Robert Stethem

<http://www.nysun.com/editorials/thinking-of-robert-dean-stethem/86999/>

(2014. X. 3.)

⁷¹ Libanoni síita terrorista szervezet

felelősséget vállaljon a túsok biztonságáért. Beavatkozása képmutatásnak tűnt, mivel az ő emberei tartották fogva a túsok nagy részét és uralták az eltérített gépet. Birri megtagadta a túsok elengedését, amíg Izrael szabadon nem bocsát hétszáz síita foglyot. Továbbá azt a feltételt szabta a túsok szabadon bocsátására, hogy az USA hadihajói hagyják el a libanoni felségvizeket.

A patthelyzetet végül egy sor bonyolult és ellentmondásos politikai manőver oldotta fel. A harminckilenc tús június 30-án szabadult. Július 1-jén Izrael bejelentette, hogy készen áll arra, hogy elengedjen több mint hétszáz síita bebörtönzöttet, de tagadta, hogy ez az elengedés kapcsolatban állna a gépetérítéssel.⁷²

Két évvel az esetet követően az egyik elkövetőt (Mohammed Ali Hammadi) a Frankfurti repülőtéren elfogták és életfogytig tartó szabadságvesztésre ítélték (a vád robbanóanyaggal visszaélés, repülőgép-eltérítés és Robert Stethem meggyilkolása). Elfogásakor az USA kérte kiadatását, de Németország ezt megtagadta. Az életfogytiglanra ítélt libanoni férfit tizenkilenc év letöltése után a német bíróság szabadon engedte, mondván, Hammadi jogosult a korai szabadulásra, hiszen az ítélet szerint legkorábban tizenöt év után bocsátható feltételes szabadságra.⁷³

3. A politikai menedék típusú repülőgép-eltérítések csoportjába tartozik az az eset, melyet a Szabad Nép 1956. július 15-i számában szereplő MTI közleményből ismertem meg: „1956. július 13-án, pénteken délután 14.53 órakor a Budapest-Szombathely között menetrend szerint közlekedő utasszállító repülőgépen bűnös személyek aljas támadást intéztek a repülőgép személyzete és utasai ellen. Kényszer alkalmazásával átvették a repülőgép vezetését és eltérve a menetiránytól, Nyugat-Németországba vitték a gépet”⁷⁴, ezáltal a disszidálás kissé szokatlan módját választották. A lap szerint a nyugati jelentésekből az derül ki, hogy a budapest-szombathelyi utasszállító repülőgépre egy hétagú szervezett fasiszta banda szállt fel.⁷⁵

Az esetet a tanúk elmondásai alapján lehet rekonstruálni: a támadás elkövetői a gépbe történő beszállás során igyekeztek minél gyorsabban elfoglalni előre kitervelt helyeiket. Ruhájuk alá vasdorongot rejtettek, majd amikor Polyák megadta a jelet (elkiáltván:

⁷² The Library of Congress Country Studies; CIA World Factbook: Lebanon The Hostage Crisis
http://www.photius.com/countries/lebanon/national_security/lebanon_national_security_the_hostage_crisis.html
(2014. X. 3.)

⁷³ WHITLOCK, Craig: Hijacker Sought By U.S. Released
<http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2005/12/20/AR2005122001615.html>
(2014. X. 15.)

⁷⁴ <http://iho.hu/hir/ki-fog-repulni-egy-konyv-a-multbol-a-malevrol-15-120402>
(2014. X. 5.)

⁷⁵ <http://www.origo.hu/archivum/20060713banditatamadas.html>
(2014. X. 5.)

„Nézzétek, ez Győr!”), a mellettük ülőket elkezdtek agyba-főbe verni. A pilóták különböző repülési manőverekkel próbálták megzavarni a támadókat. A banda tagjai azonban fegyverrel a kezeikben arra kényszerítették a személyzet tagjait, hogy az utastérbe vonuljanak, kivéve az egyik pilótát, akit Polyák arra kényszerített - miközben revolvert nyomott a homlokához -, hogy az általa mutatott irányba és magasságba repüljön. Azok az utasok, akik a szombathelyi érkezésre készültek, pár óra múlva a nyugat-németországi Ingolstadtban találták magukat. „1956. július 13-án fordult elő először az, hogy egy erőszakkal megszerzett Malév-géppel külföldre jussanak a géprablók.”⁷⁶ S hogy mi történt a Nyugat-Németországba térített magyar géppel, arról a Szabad Nép 1956. július 22-i számából szerezhetünk tudomást. Az utasoknak körülbelül a fele disszidált, a fele pedig hazatért. A gépeltérítők német földre érve azonnal politikai menedékjogot kértek és kaptak.

Nyugaton szabadsághósként ünnepelték a csoportot. A gépeltérítés két huszonéves vezéralakja az amerikai hírszerzéstől kapott visszautasíthatatlan ajánlatot: Iszák Ferenc rövidesen a CIA ügynöke lett, míg Polyák György az USA légierijének pilótájaként végzett titkos küldetéseket.⁷⁷

Nem szabad megfeledkeznünk arról, hogy az első repülőgép-eltérítés egy zaklatott, feszült, nyugtalan Magyarországon történt (három hónappal az 1956-os forradalom előtt). Azonban ez a történet is figyelmeztet arra, amit azóta az összes többi is bizonyított: „ami a fenti légkörben történik, az mindig a földi légkörből következik. Más kérdés – de azt, sajnos, még nem tanulta meg a világ –, hogy odafent az idelenti problémákból semmi meg nem oldható.”⁷⁸

⁷⁶ http://mult-kor.hu/20070420_gepelterites_1956ban
(2014. X. 5.)

⁷⁷ Iszák Ferenc egyébként nyolcvanhárom éves, nyugdíjas éveit kaliforniai otthonában tölti.
http://www.blikk.hu/blikk_aktualis/ferenc-igy-teritettem-el-a-malev-gepet-2111927
(2014. X. 30.)

⁷⁸ <http://iho.hu/hir/ki-fog-repulni-egy-konyv-a-multbol-a-malevrol-15-120402>
(2014. X. 5.)

6. Jármű hatalomba kerítése

A hazai polgári légi közlekedés védelmének történetében az 1061/1990. (IV.4.) MT-határozat nagy jelentőséggel bírt, hiszen úgy szabályozta azt, hogy egyetlen szervezet: a rendőrség hatáskörébe utalta. A 24/1990. (IX.5.) BM-rendelet az Országos Rendőr Főkapitányság keretein belül működő új egység: a Repülőtéri Biztonsági Főigazgatóság létrehozását rendelte el, valamint meghatározta számára a teendőket. „A rendőrség polgári repülés biztonságával összefüggő feladatainak meghatározását ma már törvény írja elő.”⁷⁹

Mivel a XX. század második felében ugrásszerűen megnövekedtek a különböző terrorista szervezetek által elkövetett repülőgép-eltérítések, az 1970-ben, Hágában megtartott nemzetközi konferencián egyezményt fogadtak el a légi járművek jogellenes hatalomba kerítésének leküzdéséről. Hazánkban az 1971. évi 28. sz. tvr.⁸⁰ iktatta be a tényállást az 1961. évi Btk.-ba "Légijármű hatalomba kerítése" elnevezéssel, később a bűncselekményt megtaláljuk az 1978. évi IV. törvényben is. Ezt követően a 2003. évi II. törvény jelentősen bővítette a bűncselekmények elkövetési tárgyait („légijármű, vasúti, vízi, közúti tömegközlekedési vagy tömeges áruszállításra alkalmas jármű hatalomba kerítése”). Az új Btk., a 2012. évi C. törvény a tényállást a közbiztonság elleni bűncselekmények (XXX. fejezet) között szabályozza, a korábbiakhoz képest egyszerűsítve mind a bűncselekmény elnevezését, mind az elkövetési tárgyait.

A Btk. 320. §-a⁸¹ rendelkezik a jármű hatalomba kerítéséről.

A bűncselekmény jogi tárgya: a közlekedésben részt vevő személyek biztonsága, élete, illetve testi épsége. Az Új Btk. kommentár⁸² tágabban értelmezi a jogi tárgy körét, hiszen a közlekedésben részt vevő személyek biztonsága, élete, illetve testi épsége mellett azok vagyontárgyainak biztonságát, illetve a légi-, vasúti-, vízi-, és közúti közlekedés ellenőrizhetőségéhez, biztonságához fűződő társadalmi érdeket is ide sorolja.

A bűncselekmény elkövetési tárgyai:

⁷⁹ PAPP: i.m. 81. o.

⁸⁰ A tvr. azzal indokolta a Btk. módosítását, hogy a „légi jármű feletti ellenőrzés jogtalan átvétele és az útvonal megváltoztatásának kikényszerítése a hatályos rendelkezések szerint nem minden esetben üldözhető kellő eréllyel.”

⁸¹ 320. § (1) Aki légi jármű, tömegközlekedési vagy tömeges áruszállításra alkalmas jármű ellenőrzését erőszakkal, fenyegetéssel, illetve másnak öntudatlan vagy védekezésre képtelen állapotát előidézve magához ragadja, büntetett miatt öt évtől tíz évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

2012. évi C. törvény a Büntető Törvénykönyvről

⁸² POLT Péter (szerk.): Új Btk. kommentár, Nemzeti Közszerzői és Tankönyv Kiadó, Budapest, 2013. 26. o.

- bármilyen légi jármű. A légi jármű fogalmát a Btk. nem határozza meg. A légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény definíciója⁸³ szerint a légi jármű bármely szerkezet, amelynek légkörben maradása a levegővel való olyan kölcsönhatásból ered, amely más, mint a földfelszínre ható légerők hatása. Ez alapján bármely – személyzet által vezetett – teher-, vagy személyszállító légi jármű elkövetési tárgy lehet (repülőgép, helikopter, sárkányrepülő, léghajó, etc.).

- azok a vasúti, vízi, közúti járművek, amelyek tömegközlekedésre szolgálnak, vagy tömeges áruszállításra alkalmasak.

Az Új Btk. kommentár⁸⁴ lefekteti, hogy annak nincs jelentősége, hogy gépi meghajtású-e a jármű vagy sem.

A bűncselekmény elkövetési magatartása: a jármű ellenőrzésének erőszakkal, fenyegetéssel, illetve másnak öntudatlan vagy védekezésre képtelen állapotba helyezésével történő magához ragadása. Összetett bűncselekmény voltából adódóan az elkövetési magatartás célcselekményből és eszközcselekményből áll.

A célcselekmény: a jármű feletti ellenőrzés megszerzése. Ez azt jelenti, hogy az elkövető a jármű korábbi vezetőjétől, irányítójától a jármű feletti rendelkezési jogot önhatalmúlag átveszi. Lehetséges, hogy az elkövető a jármű fizikai értelemben vett vezetését is átveszi, de a cselekmény megvalósulásához az is elegendő, ha az elkövetőtől függ a jármű irányítása, vagyis ő dönt az elindulás, az útvonal megválasztása, vagy légi jármű esetében a leszállás kérdéseiben.

Az eszközcselekmények (melyek időben megelőzik a célcselekményt) a következők lehetnek:

- erőszak⁸⁵ alkalmazása: Az erőszaknak mozgásban lévő jármű esetén a vezető(k) ellen kell irányulnia, mivel a vezető(k) jelenlétében más személlyel szemben alkalmazott erőszak az ellenőrzés megszerzése érdekében a vezető vonatkozásában fenyegetésnek minősül. Abban az esetben, ha a légi jármű a földön tartózkodik, az erőszak a vezető hiányában a jármű felett ténylegesen felügyeletet gyakorló személlyel (pl.: légi kísérő) szemben is tényállásszerű.

⁸³ 1995. évi XCVII. törvény a légiközlekedésről (71.§ 5.pont)

⁸⁴ POLT: i.m. 26. o.

⁸⁵ Az erőszak más testére irányuló olyan fizikai ráhatás, amely alkalmas az ellenállás leküzdésére és amelynek következtében a passzív alany képtelen az akaratának megfelelő magatartás tanúsítására. GÖRGÉNYI-GULA-HORVÁTH-JACSÓ-LÉVAY-SÁNTHA-VÁRADI: Magyar büntetőjog Különös rész. Complex kiadó, Budapest, 2013. 431. o.

A kommentár⁸⁶ szerint az erőszaknak akaratot megtörőnek (vis absoluta) kell lennie.

- fenyegetés⁸⁷ alkalmazása: A fenyegetés bárki ellen irányulhat (pilóta, utaskísérő, utas, jelen nem lévő személy).
- másnak öntudatlan állapotba helyezése⁸⁸: Ennek következtében, a sértett akaratnyilvánításra képtelen.
- másnak védekezésre képtelen állapotba helyezése⁸⁹ erőszak alkalmazása nélkül: Ennek eredményeként a sértett akaratnyilvánításra képes állapotban marad ugyan, de az akaratának megfelelő magatartást fizikai okból nem tud tanúsítani.

Az utóbbi két cselekmény vonatkozásában az öntudatlan vagy védekezésre képtelen állapotot az elkövetőnek kell előidéznie. A bűncselekmény megvalósulásának nem feltétele a jármű fedélzetén történő elkövetés.

A bűncselekmény befejezett: ha a jármű feletti ellenőrzés megszerzésére sor került.

Kísérleti szakba lép az erőszak, fenyegetés etc. megkezdésével, amennyiben ez a jármű feletti ellenőrzés megszerzésének célzatával történik. Bevégzetté a jármű feletti jogellenes hatalom megszűnésével válik. A bűncselekmény *előkészülete* is büntetendő.

A bűncselekmény alanya: bárki lehet, ideértve annak eredeti vezetőjét is, amennyiben a gépet több személy vezeti. (Egyébiránt nem lehet tettes a jármű vezetője és az, aki a jármű felett a jogszerű ellenőrzést ténylegesen gyakorolja⁹⁰). Társtettség kétféle módon jöhet létre. Egyrészt úgy, hogy mindkét elkövető részt vesz az erőszak etc. alkalmazásában és a jármű vezetésében, vagy a pilóta részére történő utasítások adásában egyaránt. Másrészt pedig úgy, hogy az egyik elkövető alkalmazza az erőszakot, a másik – vele szándékegységben – átveszi a jármű vezetését és irányítja azt.

*A bűncselekmény passzív alanya*⁹¹: az a természetes személy, aki a jármű felett a jogszerű és tényleges ellenőrzést, illetve az irányítást gyakorolja (pl.: a jármű vezetője, a légiforgalmi irányító).

A bűncselekmény csak szándékosan valósítható meg. Ezen túlmenően az eszközcselekményeket *célzatosan* kell elkövetni (az elkövető a jármű feletti ellenőrzés

⁸⁶ KARSAI Krisztina (szerk.): Kommentár a Büntető Törvénykönyvhöz, Complex Kiadó, Budapest, 2013. 659.

o.

⁸⁷ A fenyegetés súlyos hátrány kilátásba helyezése, mely alkalmas arra, hogy a megfenyegetettben komoly félelmet keltsen. Btk. 459.§ (1) bek. 7. pont

⁸⁸ Általában elkábítás, leitatás útján.

⁸⁹ Védekezésre képtelennek kell tekintetni azt is, aki helyzeténél vagy állapotánál fogva ideiglenesen vagy véglegesen nem képes ellenállás kifejtésére. Btk. 459.§ (1) bek. 29. pont

⁹⁰ KARSAI: i.m. 659. o.

⁹¹ Uo. 658. o.

megszerzése végett alkalmazza az erőszakot, fenyegetést etc.). A kommentár⁹² kiemeli, hogy a cselekmény egyéb célja és motívuma közömbös, de nem lehet terrorista célzat.⁹³

A bűncselekmény minősített esete: ha a delictum halált okoz. Az elkövető felelősségre vonható a minősített eset miatt, ha egy vagy több ember halálára akár a szándéka (egyeses vagy eshetőleges), akár a gondatlansága kiterjed.

A bűncselekmény *nem kerülhet halmazatba* az annak során megvalósított emberöléssel. Viszont halmazat állapítandó meg e bűncselekmény és rendszerinti eszközcselekményei, a lőfegyverrel, lőszerrel, illetve robbanóanyaggal vagy robbantószerrel visszaélés között. Szintén halmazatba kerül-e bűncselekmény és az annak során megvalósított rongálás vagy testi sértés. A terrorcselekménybe azonban a kommentár⁹⁴ szerint beolvad. Az Új Btk. kommentár⁹⁵ álláspontja szerint a bűncselekmény annyi rendbeli, ahány járművet hatalomba kerít az elkövető.

Elhatárolása más bűncselekményektől: abban az esetben, ha az elkövető a járművet úgy keríti hatalmába, hogy az eszközcselekményeket nem fejt ki, lopás vagy jármű önkényes elvétele állapítható meg.

Korlátlanul enyhíthető annak a büntetése, aki a cselekményt abbahagyja, mielőtt abból súlyos következmény származott volna. A cselekmény abbahagyása esetén az elkövetőnek lehetővé kell tenni a jármű feletti ellenőrzés gyakorlását a jogosult számára (pl.: vissza kell adnia a jármű vezetését).⁹⁶

⁹² Uo. 659. o.

⁹³ Ha ugyanis a célzat terrorista, akkor az elkövető nem ezt a tényállást, hanem terrorcselekményt valósít meg, azon belül is a Btk. 314.§ (2) bekezdését: „...meghatározott célból jelentős anyagi javakat kerít hatalmába, és azok sértetlenül hagyását vagy visszaadását állami szervhez vagy nemzetközi szervezethez intézett követelés teljesítésétől teszi függővé, büntettet követ el.”

⁹⁴ KARSAI: i.m. 660. o.

⁹⁵ POLT: i.m. 29. o.

⁹⁶ GÖRGÉNYI és mtsai: i.m. 430-432. o.

7. Nemzetközi egyezmények a repülés védelme érdekében

A légi terrorizmus, mint a repülés biztonságát legagresszívebben támadó bűncselekményfajta jelent meg. Nem csoda tehát, hogy a nemzetközi egyezmények főleg büntetőjogi közelítésben foglalkoztak-e problémakörrel.

Az egyezmények a nemzetközi polgári légi közlekedés védelme érdekében léptek fel. Arra kötelezték a részt vevő államokat, hogy saját büntetőjogukba vegyék fel ezeket a cselekményeket – még hozzá súlyos büntetés kilátásba helyezésével.⁹⁷ Az ENSZ egyezmények közül dolgozatomban részletes elemzésre kerül a Tokiói, Hágai, Montreali egyezmény, valamint a – még nem az ENSZ égisze alatt született – Chicagói egyezmény.

7.1. Chicagói egyezmény⁹⁸

Az 1944. december 7-én Chicagóban aláírt egyezmény a nemzetközi polgári repülés alapkódexe. A konvenció a polgári légi közlekedés biztonságát hivatott szolgálni. Az aláíró államok kötelezettséget vállaltak a nemzetközi polgári repülés biztonságának rendszeres fejlesztésére és ennek érdekében felállították a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet.⁹⁹

- Az egyezmény preambuluma utal az elsődleges célra, vagyis a „nemzetközi polgári repülés biztonságos és rendszeres módon való fejlesztésére.”
- Hatálya kizárólag polgári légi járműveken elkövetett cselekményekre terjed ki.¹⁰⁰
- Megtiltja a polgári repüléssel való visszaélést, azaz „a szerződő államok a polgári repülést nem használhatják fel az Egyezmény célkitűzéseivel ellentétes célra.”¹⁰¹
- Az ilyen repülések során megkövetelheti a leszállást, mindemellett „repülésbiztonsági szempontból az előírt útvonal megtartását követelheti meg olyan légi járműtől, amely megközelítésre nem alkalmas, vagy megfelelő repülési berendezésekkel el nem látott területek fölé kíván berepülni.”¹⁰²

⁹⁷ SZÖVÉNYI György: A polgári repülés védelmének alapkérdései. In: Rendészeti Szemle 1992/7. 9. o.

⁹⁸ Convention on International Civil Aviation Signed at Chicago on 7 December 1944 (Chicago Convention). Hazánkban kihirdette az 1971. évi 25. tvr. A továbbiakban: Chicagói egyezmény.

⁹⁹ International Civil Aviation Organization (ICAO), az ENSZ szakosított intézménye, melyet 1944-ben a Chicagói egyezmény aláírásával hoztak létre.

<http://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>
(2014. X. 12.)

¹⁰⁰ Chicagói egyezmény 3. cikk

¹⁰¹ Uo. 4. cikk

¹⁰² Ez a rendelkezés egyértelműen nemcsak a gép fedélzetén tartózkodó személyek biztonságát hivatott szolgálni, hanem az átrepült államét is. ERNSZT: i.m. 27. o.

Hasonló elgondolásból került megalkotásra az a cikk is, mely kimondja, hogy az államok „katonai szükségből, illetőleg a közbiztonság érdekében korlátozhatják vagy egységesen eltilthatják más Államok légi járművét területük bizonyos övezetei fölötti repüléstől.”¹⁰³

Ugyancsak „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.”¹⁰⁴

Szintén az átrepült állam szuverenitásából fakad az a jogosultság, hogy az állam légterében valamennyi légi járműnek tiszteletben kell tartania az átrepült állam helyi repülési szabályait.¹⁰⁵

- A chicagói egyezményben a 17. számú melléklet (Annex) nagy jelentőséggel bír. A függelék az ICAO 1974-ben csatolta az egyezményhez. Amellett, hogy magába építi a tokiói, hágai, montreali egyezmény rendelkezéseit, 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. Mindez megköveteli az utasok, a poggyász, a légi áru, a posta, valamint maga a gép alapos „átvilágítását” és a biztonsági személyzet átvizsgálását is előírja.
- Mivel 1983-ban a KAL¹⁰⁶ 007-es gépet tragédia érte, egy újabb módosítást állítottak a repülés biztonságának szolgálatába. A módosító jegyzőkönyvet beépítették az egyezménybe (a 3bis. cikk alatt). Ennek értelmében „repülésben levő polgári légi jármű ellen semmiféle erőszakot nem lehet alkalmazni.” Semmilyen körülmények között nem fogantatható tehát olyan intézkedés, ami a gép fedélzetén levő személyek biztonságát veszélyeztetné.¹⁰⁷ Ezek a szabályok valamennyi államot

¹⁰³ Ezt csak úgy tehetik meg, amennyiben ezeket a tiltott övezeteket ésszerűen alakítják ki, valamint nem tesznek különbséget a saját és más államok légi járművei között. Chicagói egyezmény 9. (a) cikk

¹⁰⁴ Uo. 9. (b) cikk

¹⁰⁵ Uo. 12. cikk

¹⁰⁶ A Korean Air Lines gépét a szovjet légvédelem egyik vadászrepülőgépe lőtte le, mivel az átrepült a szigorúan titkosnak számító, katonai létesítményekkel teli Kamcsatka-félsziget felett (valószínűleg a tehetetlenségi navigációs rendszer hibája miatt).

CSABA Emese (szerk.): A múlt nagy rejtélyei. Reader's Digest Kiadó Kft., Szeged, 1994. 372-378. o.

¹⁰⁷ A gép, a rajta ülők nemzetisége és a megsértett állam ebben a tekintetben teljesen irreleváns. ERNSZT: i.m. 28. o.

kötelezik, attól függetlenül, hogy csatlakoztak-e a módosításhoz. Ez annak köszönhető, hogy az egyezmény ezen cikke szokásjogi szabályt kodifikált.¹⁰⁸

7.2. Tokiói egyezmény¹⁰⁹

„Mivel a terroristák kedvelt eszköze a polgári repülőgépek eltérítése volt, a terrorizmus fogalma elsőként a légi járművek fedélzetén elkövetett büntetendő cselekmények körével bővült.”¹¹⁰

- A konvenció értelmében a polgári légi járműveken elkövetett terrorcselekmény alatt kell érteni azokat a légi jármű fedélzetén elkövetett cselekményeket, melyek büntető törvénybe ütköznek, valamint veszélyeztetik a repülőgép fedélzetén tartózkodó személyek vagy vagyontárgyak biztonságát, illetőleg a fedélzeti rendet és fegyelmet.¹¹¹
- Az egyezmény olyan bűncselekményről is rendelkezik, mely megtalálható az egyes nemzeti jogrendszerekben (ha nem is pontosan ugyanezen megnevezés alatt): a légijárművek jogellenes hatalomba kerítése.¹¹² A büntethetőség további feltétele, hogy a repülőgép valamely Szerződő Államban a hatályos jogi előírásoknak megfelelően lajstromozott legyen.

A konvenció kimondja, hogy annak a Szerződő Államnak van joghatósága a bűncselekmény elbírálására, amelynek a területén a légi jármű lajstromozásra került. Másodlagosan az az Állam is eljárhat, amelynek vonatkozásában a 4. cikkben felsorolt eljárási jogosultságot megalapozó tény fennáll.¹¹³ Ezen két állam közötti

¹⁰⁸ Erre az államok gyakorlatából, a küldötteknek a jegyzőkönyv elfogadásakor tett kijelentéseiből, valamint a szövegben megjelenő „a szerződő államok elismerik” fordulatból lehet következtetni.

ERNSZT Ildikó: Tézisek „A nemzetközi légiközlekedés védelme” című PhD értekezéshez
http://doktori-iskola.ajk.pte.hu/files/tiny_mce/File/Archiv2/Ernszt_Ildiko_Tezisek.pdf

(2014. X. 15.)

¹⁰⁹ Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft Signed at Tokyo on 14 September 1963 (Tokyo Convention). Hazánkban kihirdette az 1971. évi 24. sz. tvr. A továbbiakban: Tokiói egyezmény.

¹¹⁰ BARTKÓ Róbert: A terrorizmus fogalmának bővülése az ENSZ egyezményei rendszerének tükrében In: Miskolci Doktoranduszok Jogtudományi Tanulmányai 6/1. Bíbor Kiadó, Miskolc, 2005. 65. o. (a továbbiakban: BARTKÓ II.)

¹¹¹ Tekintet nélkül arra, hogy e cselekmények bűncselekmények-e vagy sem. (1. cikk)

¹¹² Uo. 11. (1) cikk: Ha valaki a légijármű fedélzetén erőszakkal vagy azzal való fenyegetéssel olyan jogellenes cselekményt követ el, amellyel a repülésben levő légijármű működésébe beavatkozik, azt hatalmába keríti vagy más módon jogtalan ellenőrzést gyakorol felette vagy ha ilyen cselekményt készülnék elkövetni, a Szerződő Államok minden megfelelő intézkedést megtesznek, hogy visszaállítsák, illetőleg fenntartsák a légijármű törvényes parancsnokának a légijármű fölötti ellenőrzését.

¹¹³ Uo. 4. cikk

a) a bűncselekménynek hatása van ebben az Államban;

b) a bűncselekményt ennek az Államnak az állampolgára vagy állandó lakosa követte el, illetőleg ellene követték el;

viszonyrendszert az egyezmény úgy rendezi, hogy kimondja: „az egyezmény egyetlen rendelkezését sem lehet úgy értelmezni, hogy az kiadatási kötelezettséget írna elő.”¹¹⁴ Ezt viszont feloldja a konvenció: „Azt a cselekményt, amelyet a Szerződő Államok valamelyikében lajstromozott légi járművön követtek el, a kiadás szempontjából úgy kell tekinteni, mintha nemcsak az elkövetés helyén követték volna el, hanem annak az államnak a területén is, ahol a légi járművet lajstromozták.”¹¹⁵ Leszűrhető a konklúzió, miszerint a lajstromozó államnak csak akkor lesz kizárólagos joghatósága, ha a cselekményt nyílt tenger vagy az Antarktisz felett követik el.¹¹⁶

7.3. Hágai egyezmény¹¹⁷

Mivel sajnálatos módon a tokiói egyezményt követően sem csökkent a légi közlekedésben elkövetett terrorista cselekmények száma, egy újabb egyezmény született, mely a légi járművek jogellenes hatalomba kerítésének leküzdéséről szól, s mely sokat merített a Tokiói egyezményből.

- A címben szereplő légi jármű jogellenes hatalomba kerítésének definiálása olyan módon történik meg az egyezményben, hogy maga a kifejezés (repülőgép-eltérítés) nem jelenik meg benne.¹¹⁸

Ezen megfogalmazás szerint csak az a cselekmény tartozik a konvenció hatálya alá, melyet „erőszakkal, erőszakkal fenyegetés vagy bármilyen más megfélemlítés útján” repülésben levő légi jármű fedélzetén követnek el.¹¹⁹

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.

¹¹⁴ Uo. 16. (2) cikk

¹¹⁵ Uo. 16. (1) cikk

¹¹⁶ ERNSZT: i.m. 34. o.

¹¹⁷ Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft Signed at the Hague on 16 December 1970 (The Hague Convention). Hazánkban kihirdette az 1972. évi 8. sz. tvr. A továbbiakban: Hágai egyezmény

¹¹⁸ Hágai egyezmény 1. cikk

¹¹⁹ Ezen rendelkezés két irányból is leszűkíti a szerződés hatályát. Egyrészt a fedélzetén való elkövetés fordulat, mely értelmében csak olyan személyek cselekményei tekintetében bír hatállyal a konvenció, akik a bűncselekmény elkövetésekor a fedélzetén tartózkodtak. Ennek értelmében kiesnek az egyezmény hatálya alól azok, akik a földön vagy egy másik gép fedélzetéről követik el a gépeltérítést. Ugyanez vonatkozik a bűntársakra is - ha nincsenek a fedélzetén, már nem alkalmazhatóak rájuk a rendelkezések (teljesen érthetetlen és logikátlan módon).

Másrészt szűkül az egyezmény hatálya a „repülésben lévő” fogalom meghatározásával, melyet a konvenció 3. (1) cikke magyaráz. Eszerint azok a cselekmények is kiesnek a szerződés hatálya alól, melyeket a földön – még vagy már – az ajtók bezárása előtt vagy azok kinyitása után követnek el. ERNSZT: i.m. 54. o. Kényszerleszállás esetén pedig a légi járművet „addig kell repülésben levőnek tekinteni, amíg az illetékes hatóság a légi járműért, valamint a fedélzetén levő személyekért és vagyontárgyakért a felelősséget át nem veszi.” Hágai egyezmény 3. (1) cikk.

Az egyezmény további korlátozást rendel el, amikor kimondja: „Az Egyezmény csak akkor alkalmazható, ha annak a légi járműnek, amelynek fedélzetén a bűncselekményt elkövették, a felszállási vagy a tényleges leszállási helye a légi járművet lajstromozó állam területén kívül esik...”¹²⁰

- A joghatóság tekintetében a Hágai egyezmény már nem csak a lajstromozó államnak, illetve annak, ahol a gép először leszáll a gyanúsítottal a fedélzetén biztosít büntető joghatóságot, hanem „a bérbevevő üzleti tevékenységének központja, vagy – ennek hiányában – a lakóhelye (székhelye)” szerinti állam is joghatósággal rendelkezik.¹²¹
- A Tokiói egyezményhez képest komoly előrelépést jelent, hogy külön cikkben kerül megfogalmazásra a merényleti záradék.¹²² Ennek értelmében az államok vagy kiadják az elkövetőt vagy eljárást indítanak vele szemben. Kimondták tehát a nemzetközi jogban alapelvnek számító „aut dedere aut judicare”, azaz a „kiadni vagy eljárni” princípiumot. Ettől kezdve ez egy olyan elvvé vált, melyet az államok egy, a terrorizmus témakörében született egyezményből sem hagytak ki, vagyis az ezután kötendő kiadatási szerződésekbe már konkrétan felveszik a cselekményt a kiadatási bűncselekmények listájára¹²³, amiből pedig az következik, hogy napjainkban a konvenciókban részes egyik állam területén sem találhatnak menedéket a terroristák – mivel kiadatási kötelezettség terheli a szerződő államokat.¹²⁴ Ha viszont egy olyan szerződő félhez, amelyik a kiadást szerződés meglététől teszi függővé, olyan államtól érkezik kiadatásra irányuló kérelem, amelyekkel nem kötött korábban kiadatási szerződést, tetszése szerint maga dönt arról, hogy kiadja-e a gyanúsítottat vagy sem.¹²⁵ Viszont abban az esetben, ha az államok nem teszik függővé a kiadást ilyen szerződés létezésétől, akkor kiadatási bűncselekményként kezelik a gépeltérítést.¹²⁶

¹²⁰ Uo. 3. (3) cikk

„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, hogy ha egy adott országon belül térítik el a gépet, méghozzá a lajstromozó államon belül, akkor ez nem nemzetközi ügy, nincs nemzetközi jellege. Ez 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.” ERNSZT: i.m. 55. o.

¹²¹ Uo. 4. (1) cikk. Ezt a rendelkezést a gépek személyzet nélküli egyre gyakoribb bérlése hívta életre.

¹²² A merényleti záradék kapcsán az 1856-os Belga Merényleti Záradékból kell kiindulni, melyet a későbbi nemzetközi egyezmények átvettek, egyre bővített tartalommal. Lásd: BARTKÓ Róbert: A terrorizmus és a politikai bűncselekmény kapcsolata az 1856-os Belga Merényleti Záradék relációjában. In: Sectio Juridica et Politico, Miskolc, Tomus XXII. (2004), pp. 191-92. o.

¹²³ Hágai egyezmény 8. (1) cikk

¹²⁴ BARTKÓ II.: 67. o.

¹²⁵ Hágai egyezmény 8. (2) cikk

¹²⁶ Uo. 8. (3) cikk

- A 6-9. cikkek annak az államnak a másodlagos kötelezettségeit fektetik le, amelynek területén az elkövető tartózkodik, illetve ahol a gép az utasokkal a fedélzetén leszállt. Az ilyen állam „a területén levő elkövetőt vagy gyanúsítottat őrizetbe veszi, illetőleg egyéb intézkedésekkel gondoskodik arról, hogy rendelkezésre álljon.”¹²⁷ Az említett állam haladéktalanul előzetes vizsgálatot folytat a tényállás megállapítása céljából.¹²⁸

7.3.1. A Hágai egyezményrel kapcsolatos észrevételek

- Óriási előrelépés, hogy kimondták az aut dedere, aut judicare elvet, hiszen ezáltal kevesebb állam hajlandó menedéket nyújtani a gépeltérítőknél.
- Pozitívum továbbá, hogy az egyezmény egyben egy nemzetközi kiadatási szerződés is, viszont ezen a téren negatív elem, hogy ez csak olyan államok között áll fenn, akik között már van érvényes kiadatási szerződés. Ehhez kapcsolódóan a vagylagos kötelezettség csak arra terjed ki, hogy az ügyet az illetékes hatóság elé vigyék büntetőeljárás lefolytatása céljából. Ez nem jelenti azt, hogy elő is írják, pontosan milyen büntetéssel kell az elkövetőket sújtani.
- Hatalmas hiányossága az egyezménynek, hogy hallgat arról, hogy mi a jogkövetkezménye annak, ha egy állam nem teljesíti vagy megszegi a konvencióban foglaltakat.
- Az egyezmény nem szól a földön lévő létesítményekről, irányítótornyokról, rádióberendezésekről, repülőterek ellen elkövetett támadásokról. Csupán a légi járművek jogellenes hatalomba kerítéséről rendelkezik.
- „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.” Előfordulhat ugyanis olyan eset, amikor a gépet olyan államba térítik el, ahol az egyik utas bűncselekményt követett el vagy politikai okokból üldözik és önszántából nyilván nem utazott volna ebbe az államba, csak szerencsétlenségére oda térítették el a repülőgépet.¹²⁹

¹²⁷ Uo. 6. (1) cikk

¹²⁸ Uo. 6. (2) cikk

¹²⁹ ERNSZT: i.m. 59-60. o. A Hágai egyezmény hiányosságait a Bonni Deklaráció próbálja pótolni, amely súlyos gazdasági szankciót – a légi forgalom megszüntetését – helyezi kilátásba azokkal az államokkal szemben, amelyek a gépeltérítőknél menedéket nyújtanak. Lásd: ERNSZT: i.m. 115. old.

7.4. Montreali egyezmény¹³⁰

A repülőterek, repülési berendezések, illetve annak földi létesítményei ellen elkövetett támadások egyre félelmetesebb méreteket öltöttek, így szükségessé vált egy újabb nemzetközi szintű dokumentum elfogadása.

A Montreali egyezmény sok tekintetben teljesen azonos a Hágai egyezménnyel.

- Lényege abban rejlik, hogy minden addiginál részletesebben határozza meg a légi közlekedés biztonságát sértő terrorcselekmény fogalmi körét.¹³¹ Bűncselekményt követ el, aki ezen cselekmények elkövetését megkísérli, illetve az is, aki ilyen személyek bűntársa.

Viszont hiányzik annak a személynek a büntetőjogi felelősségre vonásának lehetősége, aki a repülőtereken dolgozó személy ellen követ el erőszakos cselekményt – ezzel veszélyeztetve a repülés biztonságát. Éppen ezért 1988-ban kiegészítő jegyzőkönyvvel látták el a Montreali konvenciót. Ennek értelmében az egyezmény 1. cikke kiegészül azzal a ponttal, miszerint bűncselekmény az is, ha az elkövető jogellenesen és szándékosan abból a célból követ el bármilyen eszköz, anyag vagy fegyver felhasználásával polgári repülőtéren tartózkodó személy ellen erőszakos cselekményt, hogy halált vagy súlyos sérülést okozzon.

Bűncselekmény lett ezzel a kiegészítő jegyzőkönyvvel az is, ha az elkövető jogellenesen és szándékosan abból a célból semmisíti meg vagy okoz súlyos károkat - bármilyen eszköz felhasználásával - egy polgári repülőtéren, illetve ilyen repülőtéren tartózkodó, de szolgálatban nem lévő repülőgépben, illetve bénítja meg a repülőtér üzemképességét, hogy az adott repülőtéren a biztonságot veszélyeztesse.

Ezen újonnan felvett bűncselekmények kísérlete is büntetendő.¹³²

- A joghatóságot illetően, az egyezmény csak abban az esetben alkalmazható, ha a légi jármű felszállási vagy leszállási helye a légi járművet lajstromozó állam területén kívül esik, illetve a bűncselekményt a lajstromozó állam területén kívül követték el.¹³³

Látható, hogy az említett egyezmények korántsem tökéletesek, mivel hiányosak, pontatlanok. Mindezek ellenére figyelemre méltó, hogy például a Chicagói egyezmény már a

¹³⁰ Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation Signed at Montreal on 23 September 1971 (Montreal Convention). Hazánkban kihirdette az 1973. évi 17. sz. tvr. A továbbiakban: Montreali egyezmény

¹³¹ Így büntetendő az erőszakos cselekmény elkövetése a fedélzeten tartózkodó személlyel szemben, a légi jármű megsemmisítése, megrongálása, a légi járművön ún. veszélyes szerkezet vagy anyag elhelyezése stb.

¹³² BARTKÓ II.: 68-69. o.

¹³³ Montreali egyezmény 4. (2) cikk

II. világháború alatt a nemzetközi polgári légi közlekedés védelmét szolgálta. A nemzetközi fellépésekkel azonban nem oldódtak meg a problémák, melyre sajnálatos példa a 2001. szeptember 11-én történtek is.

Záró gondolatok

Mint az a dolgozatomból kiderült, a légi terrorizmus több cselekményt is magába foglal (repülőgép-eltérítés, repülőterek elleni támadások, repülőgépek felrobbantása, repülőterek kiszolgáló területei elleni támadások, repülőgépek lelövése, egyéb, gépek ellen elkövetett bűncselekmények, incidensek, szabotázs akciók), melyek közül a repülőgép-eltérítés került részletes elemzésre.

A repülőgép a levegőben kiszolgáltatott helyzetben van. A gépen utazó nem ritkán több száz ártatlan ember esik áldozatául annak a bűncselekménynek, melynek elkövetési tárgya a légi jármű. Egy adott repülőgép egyben az adott ország szimbóluma, így az azt ért támadás alkalmas az adott állam vezetésének lejáratására is.

Nem meglepő tehát, hogy mióta polgári repülés létezik, az elégedetlen és mindenre elszánt elkövetők kedvelt célpontjai ezek a járművek. Repülőgép-eltérítés alatt kell érteni, ha egy személy vagy egy csoport – rendszerint felfegyverkezve – fizikai és pszichikai kényszerszerűen alkalmazva átveszi a hatalmat egy légi jármű felett. A pilótát a legtöbb esetben arra kényszeríti(k), hogy az eredeti engedélyezett útirányt megváltoztassa és a parancsai(k)nak megfelelően, az általuk/általa meghatározott helyre repüljön. Ez történhet az adott országból való kimenekülési célzattal - hiszen a levegőben nincsenek határőrök -, történhet pénzszerzés végett, vagy egyszerűen azért, mert valaki a hírekbe szeretne bekerülni. A „legelterjedtebb” mégis a terrorista-jellegű repülőgép-eltérítés, mely esetben a terroristák, terrorista, illetve gerilla csoportok saját politikai törekvéseik, követeléseik megismertetése, valamint elítélt társaik kiszabadítása érdekében követik el a bűncselekményt.

A repülőgép-eltérítések aranykora az 1960-as, '70-es évekre tehető, amikor is majdnem minden napra jutott egy akció. Az ilyen típusú terrorcselekményeket az 1960-as évek végétől az 1970-es évek közepéig főként palesztin gerillák, vagy a palesztin ügygel szimpatizáló, elsősorban szélsőbaloldali terrorcsoportok követték el. Az elkövetők eszközül kézfegyvereket, késeket, pisztolyokat, géppisztolyokat, kézigránátokat, robbanóanyagokat és szerkezeteket alkalmaztak és használnak ma is.

Az első dokumentációktól, az 1930-as évektől napjainkig több, mint ezer gépelvétést hajtottak végre. Ezek közül választottam ki elemzésre az 1976-os entebbei incidenst, az 1985-ös TWA 847-es járatának eltérítését, valamint az 1956-os magyar esetet.

A 2012. évi C. törvény indokolása kimondja, hogy a jármű hatalomba kerítése esetében a cselekmény célja és motívuma közömbös, de nem lehet terrorista célzat – ebben az esetben ugyanis a terrorizmus tényállását valósítja meg az elkövető.

A repülés védelme érdekében hozott néhány nemzetközi egyezmény elemzése során kiderült számomra, hogy a történelmi helyzethez képest elég korán, a II. világháború alatt már szabályozásra került a delictummal szembeni fellépés. A jövőben azonban van még mit fejleszteni, pontosítani. Szükség lenne véleményem szerint egy átfogó szabályozásra, melyben kiküszöbölésre kerülnek az eddigi pontatlanságok, hiányosságok. Ahogyan Eddie Rickenbacker mondta: *„A repülés maga a bizonyíték arra, hogy ha adva van az akarat, el tudjuk érni még a lehetetlent is.”*

Bibliográfia

Könyvek:

1. BARTKÓ Róbert: A terrorizmus elleni küzdelem kriminálpolitikai kérdései. UNIVERSITA-GYŐR Nonprofit Kft. Győr, 2011.
2. CSABA Emese (szerk.): A múlt nagy rejtélyei. Reader's Digest Kiadó Kft., Szeged, 1994.
3. FERWAGNER-KOMÁR-SZÉLINGER: Terrorista szervezetek lexikona Gavrilo Princip-től Oszama bin Ladenig, Maxim Könyvkiadó, Szeged, 2003.
4. KARSAI Krisztina (szerk.): Kommentár a Büntető Törvénykönyvhöz, Complex Kiadó, Budapest, 2013.
5. POLT Péter (szerk.): Új Btk. kommentár, 6. kötet, Különös rész, Nemzeti Közszerzői és Tankönyv Kiadó, Budapest, 2013.

Folyóiratok, tanulmányok:

1. Air transport & General aviation: Understanding aviation terrorism. In: Interavia March/April 2003.
2. BARTKÓ Róbert: A terrorizmus és a politikai bűncselekmény kapcsolata az 1856-os Belga Merényleti Záradék relációjában. In: Sectio Juridica et Politico, Miskolc, Tomus XXII. (2004).
3. BODA József: A terrorizmus egy volt „terrorista” szemével. In: Belügyi Szemle 2002/6-7.
4. BÖKÖNYI István: Gondolatok a terrorizmusról. In: Belügyi Szemle 2002/6-7.
5. DAMGAARD, Ciara: Individual Criminal Responsibility for Core International Crimes: Selected Pertinent Issues. Springer, 2008. 363. o.
6. BALLA Péter: Adalékok a terrorizmus fogalmához. In: Belügyi Szemle 1995/10.
7. BARTKÓ Róbert: A terrorizmus fogalmának bővülése az ENSZ egyezményei rendszerének tükrében. In: Miskolci Doktoranduszok Jogtudományi Tanulmányai 6/1. Bíbor Kiadó, Miskolc, 2005.
8. SZÖVÉNYI György: A polgári repülés védelmének alapkérdései. In: Rendészeti Szemle 1992/7.
9. ERNSZT Ildikó: A nemzetközi légitözelekedés védelme, PhD dolgozat, Pécs, 2007.
10. GHOBRIAL, Atef and IRVIN, Wes A.: Combating Air Terrorism: Some Implications to the Aviation Industry, Journal of Air Transportation, Vol. 9. No. 3, 2004.
11. JÓZSA László: Globális terrorizmus – fogalmi keretek. In: Tálas Péter: Válaszok a terrorizmusra avagy van-e út az afganisztáni „vadászattól” a fenntartható globalizációig, SVKH – CHARTAPRESS, Budapest, 2002.

12. KATANICS Sándor: A polgári repülőterek és a légi közlekedés biztonsága 2001. szeptember 11-e után. In: Belügyi Szemle 2002/6-7.
13. KORINEK László: A terrorizmus. In: Emlékkönyv Vargha László egyetemi tanár születésének 90. évfordulójára, szerk. Fenyvesi Csaba, Herke Csongor, PTE ÁJK, Pécs, 2003.
14. PAPP József: A polgári légi közlekedés védelme. In: Belügyi szemle 1995/2.
15. RÉTI Ervin: A XXI. század nagy kihívása: a terrorizmus. In: Belügyi Szemle 2002/6-7.
16. SPÖTTLE, Georg: A terrorizmusról. In: Belügyi Szemle 2002/6-7.
17. SULYOK Gábor: A terrorcselekmény elkövetéséhez használt polgári légi jármű lelövésének nemzetközi jogi és alkotmányjogi megítélése. In: Fundamentum 2005/3.

Jogsabályok:

1. 1995. évi XCVII. törvény a légiközlekedésről
2. 1971. évi 28. törvényerejű rendelet indokolása a Büntető Törvénykönyv módosításáról és kiegészítéséről
3. 2012. évi C. törvény a Büntető Törvénykönyvről
4. A Tanács Kerethatározata (2002. június 13.) a terrorizmus elleni küzdelemről (2002/475/IB)
5. Convention on International Civil Aviation Signed at Chicago on 7 December 1944 (Chicago Convention)
6. 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
7. Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft Signed at Tokyo on 14 September 1963 (Tokyo Convention)
8. 1971. évi 24. törvényerejű rendelet a légijárművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló Tokióban, az 1963. évi szeptember hó 14. napján kelt Egyezmény kihirdetéséről
9. Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft Signed at the Hague on 16 December 1970 (The Hague Convention)
10. 1972. évi 8. törvényerejű rendelet a légi járművek jogellenes hatalomba kerítésének leküzdéséről Hágában, az 1970. évi december hó 16. napján aláírt Egyezmény kihirdetéséről
11. Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation Signed at Montreal on 23 September 1971 (Montreal Convention)
12. 1973. évi 17. törvényerejű rendelet a polgári repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről Montrealban, az 1971. évi szeptember hó 23. napján aláírt egyezmény kihirdetéséről

13. Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Above-Mentioned Convention (with Final Act). Concluded at Montreal on 24 February 1988
14. The Bonn Declaration on International Terrorism: A Non-Binding International Agreement on Aircraft Hijacking

Internetes hivatkozások:

1. TÓTH-SZENESI Attila: 1970: Négy gépeltérítés egy napon
http://index.hu/belfold/tegnapiujsag/2011/09/05/1970_negy_gepelterites_egy_napon/
2. KRASZNAI Andrea: Terrorveszély a légi közlekedésben
http://szemle.unideb.hu/wordpress/wp-content/uploads/bsk-pdf-manager/24_2014-05-25.PDF
3. <http://www.history.com/topics/9-11-attacks>
4. HORVÁTH Attila: A polgári repülőgépek elleni terrortámadások
http://www.repulestudomany.hu/kulonszamok/2008_cikkek/Horvath_Atila.pdf
5. KOERNER, Brendan I.: Skyjacker of the Day
http://www.slate.com/articles/life/history/features/2013/skyjacker_of_the_day/raffaele_minichiello_hijacked_a_plane_to_italy_and_became_a_folk_hero.html
6. BARKLEY, Arthur: Skyjacker of the Day
<http://skyjackeroftheday.tumblr.com/post/52323379372/12-arthur-barkley>
7. KRAJICEK, David: DB Cooper: The Legendary Daredevil
http://www.crimelibrary.com/criminal_mind/scams/DB_Cooper/index.html
8. SMITH, William E.: Terror Aboard Flight 847
<http://content.time.com/time/magazine/article/0,9171,142099,00.html>
9. Editorial of The New York Sun: Thinking of Robert Stethem
<http://www.nysun.com/editorials/thinking-of-robert-dean-stethem/86999/>
10. The Library of Congress Country Studies; CIA World Factbook: Lebanon The Hostage Crisis
http://www.photius.com/countries/lebanon/national_security/lebanon_national_security_the_hostage_crisis.html
11. http://lemil.blog.hu/2010/03/05/vendegposzt_entebbe_1976
12. <http://www.grasshoppair.com/2014/01/elfeledett-repterek-ellinikon-hellen.html>
13. <http://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>
14. ERNSZT Ildikó: Tézisek „A nemzetközi légiközlekedés védelme” című PhD értekezéshez
http://doktori-iskola.ajk.pte.hu/files/tiny_mce/File/Archiv2/Ernszt_Ildiko_Tezisek.pdf
15. WHITLOCK, Craig: Hijacker Sought By U.S. Released
<http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2005/12/20/AR2005122001615.html>
16. <http://www.aeronews.hu/press/gepelt.htm>
17. http://www.blikk.hu/blikk_aktualis/ferenc-igy-teritettem-el-a-malev-gepet-2111927