

Dr. habil. Horváth Attila

A POLGÁRI REPÜLŐGÉPEK ELLENI TERRORTÁMADÁSOK TAPASZTALATAI

A terrorizmussal foglalkozó kutatók és a probléma iránt érdeklődők körében közismert tény, hogy az ún. modernkori terrorizmus kialakulását az 1960-as évek végén elkövetett repülőgép-eltérítésekhez lehet kötni. Az ilyen típusú terrorcselekményeket az 1960-as évek végén az 1970-es évek közepéig főként palesztin gerillák, vagy a palesztin ügygel szimpatizáló elsősorban szélsőbaloldali terrorcsoportok követték el. A terrorizmussal összefüggésben a közlekedési rendszer vizsgálata nemcsak azért fontos, mert a közlekedési infrastruktúra elemei és a különböző közlekedési alágazatok szállítójárművei fokozott terrorveszélynek vannak kitéve. Napjainkban a közlekedési rendszer terrorizmus elleni védelmét az is indokoltá teszi, hogy a terrortámadások elkövetői az akcióik végrehajtásához egyre gyakrabban eszközként „használnak” fel robbanóanyaggal megrakott szállítójárműveket.¹ A légiközlekedésben az Egyesült Államok ellen 2001. szeptember 11-én bekövetkezett összehangolt terrortámadást a terrorizmus történetében abból a szempontból is mérföldkőnek lehet tekinteni, hogy a terroristák jogellenesen a hatalmukba kerített repülőgépeket „rakétaként” alkalmazták a World Trade Center tornyai és a Pentagon nyugati szárnya ellen.

A polgári repülőgépek elleni terrortámadások jellemzőinek az elemzése előtt, szükségesnek tartom röviden érinteni a terrorizmus fogalmi meghatározásával kapcsolatos problémakört. A múltban és a jelenben a terrorizmus jelenségét számtalan oldalról közelítik meg. A nemzetközi és hazai szakirodalomban több tudományos igényű meghatározás látott már napvilágot. A terrorizmus különböző értelmezéseinek hosszas tudományelméleti vizsgálatára sem terjedelmi okokból, sem tartalmi szempontokból nincs lehetősésem. A terrorizmus tucatnyi definíciója között három nagyon fontos közös kritérium elfogadását javaslom: 1. az erőszak alkalmazását, vagy azzal való fenyegetést; 2. terrortámadások háttérben legyen megfogalmazott politikai cél; 3. terrorakciók során civilek személyi és vagyoni biztonsága kerüljön veszélybe.² Ezeknek a közös ismérveknek az elfogadása fontos politikai és módszertani kérdés lehet a terrorizmussal kapcsolatos kutatási metódusok kiválasztásához, a terrorszervezetek működésének vizsgálatához, illetve a terrorizmus elleni küzdelem feladatainak tartalmi meghatározáshoz. A felsorolt kritériumok szem előtt tartva vizsgálom a polgári repülőgépek elleni terrortámadások eddigi tapasztalatait és jellemzőit. A téma tárgyalása azért is aktuális, mert a terrorizmus problémáját érintő magyar szakirodalomban a légiközlekedéssel

¹ HORVÁTH ATTILA: A közúti, vasúti és vízi közlekedés terrorfenyegetettségének jellemezői. In: Tóth Péter (szerk.). Válaszok a terrorizmusra II. – a politikai marketing csapdájában. Mágusszűz. Budapest, 2006. pp.: 321-336. o.

² Jonathan Barker: A terrorizmus – HVG Kiadó Rt., Budapest, 2002. 26. o. A szerző ezt az ajánlását Boas Ganor, az izraeli Lauder School of Government and Diplomacy dékánjának kutatásai alapján fogalmazta meg.

összefüggő terrorfenyegetettség elemzése alulreprezentálnak tekinthető, annak ellenére, hogy Szabó Miklós tollából 1999 végén egy átfogó tanulmány látott napvilágot.³ Azóta azonban 2001. szeptember 11-én az Egyesült Államok területén bekövetkezett „a nagy terrortámadás”, amely nemcsak a légiközlekedés biztonságával kapcsolatos szabályokra, hanem még korunk világpolitikájára is erőteljes befolyást gyakorolt.

Az 1960-as évek végén, az 1970-es évek elején a polgári légiközlekedésben számottevő, látványos fejlődés ment végbe. A nagyobb repülőgépgyárak, mint pl. Boeing, Lockheed, McDonnell-Douglas, vagy akár a Tupoljev, széles törzsű, a korábbiaknál gyorsabb és nagyobb befogadó képességű repülőgépeket gyártottak.⁴ A technikai fejlesztést a szállítási szükségletek változása, vagyis a légiközlekedés iránti kereslet növekedése tette indokolttá. A fejlődés eredményeként a gazdagabb országokban a földrajzilag távol eső úti célok repülőgéppel való elérése már nemcsak a társadalmi és a gazdasági elit kiváltságának számított, hanem egyre inkább elérhetővé vált a szélesebb középosztály számára is. A magán és a turisztikai célú repülőjegy-vásárlások számának növekedése mellett a légi személyszállítási szükségletet növelte az is, hogy a nagyobb vállalatok a nemzetközi gazdasági kapcsolataik fenntartásában és kiterjesztésében az alkalmazottaikat egyre inkább repülőgépen utaztatták. A működésük megszervezésekor hasonlóképpen jártak el a nemzetközi szervezetek, illetve az egyes államok is, a diplomáciai kapcsolataik fenntartásánál, kiterjesztésénél. Az akkoriban még mindig drágának számító jegyárakkal szemben a légiközlekedés kiválasztása mellett olyan érvek sorakoztak fel, mint az egyre növekvő kényelem, a más szállítási módokkal össze nem hasonlítható gyorsaság, és az abszolút értelemben vett magas szintű biztonság. Ez utóbbi még napjainkban is azt jelenti, hogy annak ellenére, hogy egy légikatasztrófa bekövetkezésekor egy helyszínen és időben többen halhatnak meg, mint pl. egy tömeges közúti balesetben, a légiközlekedés mégis biztonságosabb, mert a statisztikai adatok tanúsága szerint, nagyságrendekkel alacsonyabb az 1 millió utaskilométerre jutó sérülések, vagy halálesetek száma.

Bizonyos értelemben az sem tekinthető véletlennek, hogy a légiközlekedés iránti kereslet növekedésével, és a repüléstechnika fejlődésével egybeesett az ún. modernkori terrorizmus kialakulása. Globális értelmezés szerint ennek azonban sokkal mélyebb társadalmi gyökerei vannak, mint az arab-izraeli konfliktus kiéleződése. Szerte a világon erre az időszakra tehető a különböző ideológiai, etnikai és vallási alapon szerveződő terrorcsoportok kialakulása.⁵ Ezekben az években az sem tekinthető véletlennek, hogy a repülőterek és a repülőgépek a terrorcsoport kedvelt célpontjaivá váltak. A légiközlekedés infrastruktúrájára, járműveire a magas beruházási és fenntartási költségek mellett az is jellemző, hogy a különböző építmények, berendezések, repülőgépek és helikopterek fokozottan sérülékenyek tekinthetők. Az esetleges terrortámadásoknál a kiépített pálya

³ Lásd bővebben: Szabó Miklós: Terrorizmus a polgári közlekedésben. Belügyi Szemle. A Belügy Minisztérium Szakmai Tudományos Folyóirata. Budapest, 1999. 12. szám, pp.: 132-155

⁴ Uo.

⁵ Haskó Katalin: A „modern” terrorizmus történelmi megjelenése és társadalmi kötődései. In: Tóth Péter (szerk.). Válaszok a terrorizmusra, avagy van-e kiút az afganisztáni „vadászattól” a fenntartható globalizációig. SVKH-Chartapress. Budapest, 2002. pp.: 13-24

fenyegetettségéről nem beszélhetünk. A légiközlekedés a „pálya” nem más, mint maga a természetes közeg, vagyis a levegő. A magas előállítási költségű repülőgépek szerkezeti sérülékenységük miatt, akár a repülőtereken, akár útközben, a levegőben könnyű célpontot jelenthetnek a terroristák számára.

A terrorcsoportok a légiközlekedési célpontok kiválasztása melletti döntését az is megkönnyítette, hogy az 1960-as években még nem voltak szigorúak az utazással kapcsolatos biztonsági rendszabályok. A napjainkban érvényes szigorú előírások alkalmazásának időszakában szinte elképzelhetetlenül könnyen lehetett a repülőgépek fedélzetére fegyvert, vagy robbanószerkezetet feljuttatni, illetve a repülőterek üzemi területeit illetéktelen személyeknek megközelíteni. A légiközlekedés szereplőit, beleértve az egyes államokat, nemzetközi és nemzeti légihatóságokat, a repülőtársaságokat, a repülőterek és forgalomirányítási rendszerek üzemeltetőit, illetve magukat az utasokat is az 1960-as évek végén felkészületlenül érte a korábban példa nélküli terrortámadások sorozat. A polgári légiközlekedésben érintett valamennyi szereplőnek 1968-tól kezdődően szembe kellett nézni a légi kalózkodás veszélyével. Az 1970-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. A légiközlekedés terhére elkövetett terrorakciók kezdeti szakaszában a terrorcsoportoknak az is kedvezett, hogy terrortámadásoknak a nemzetközi sajtó nagy nyilvánosságot biztosított. A kormányok, rendvédelmi szervek, légügyi hatóságok, légitársaságok felkészületlensége is terrorcsoportoknak kedvezett, mert nem egyszer sikerült a követeléseiknek érvényt szerezniük. A tanulmányban a terrorizmus a vázolt kritériumuknak megfelelő, a polgári utasszállító repülőgépek jogellenes birtokbavételével és a repülőgép-eltérítésekkel kapcsolatos szabotázsakciókkal foglalkozom.

A REPÜLŐGÉP-ELTÉRÍTÉSEK „ARANYKORA”

A repülőgép-eltérítés cselekményét jogi értelemben légi jármű jogellenes birtokbavételével lehet kifejezni. Ez olyan akciót jelent, amelynek során az elkövetők fizikai és pszichikai kényszerrel alkalmazva átveszik az irányítást a repülőgép felett, és a személyzetet az eredeti engedélyezett útirány megváltoztatására kényszerítik.⁶ A repülőgép-eltérítésekhez az elkövetők általában kézfegyvereket, késeket, pisztolyokat, géppisztolyokat, kézigránátokat alkalmaztak és használnak ma is. A terroristák a követelések elérése érdekében a hatóságokkal folytatott tárgyalási pozícióik javítása érdekében gyakorta azzal zsarolták a velük tárgyaló hatóságokat, hogy amennyiben nem teljesítik a követeléseiket, akkor a repülőgépeket a repülőtereken vagy a levegőben felrobbantják. Ezért légi járművek eddigi jogellenes birtokbavételeinél nem volt ritka a robbanóanyagok és szerkezetek használata sem. Mint arról már a korábbiakban szó volt, az 1960-as évek második felében és az 1970-

⁶ Szabó Miklós: i.m.

es évek elején, amikor még a repülőtereken az utas és poggyászellenőrzés szinte „gyermekcipőben” járt nem jelenthetett különösebb gondot a fegyverek és robbanóanyagok felvitele az utasszállító gépek fedélzetére.

A repülőgép-eltérítések módszertanának és gyakorlatának „mesteri fokát” a Jasszer Arafat vezette Palesztinai Felszabadítási Szervezethez (PLO) kapcsolódó terrorcsoportok érték el. Tevékenységükre az volt a jellemző, hogy főként a vezető nyugat-európai és amerikai légitársaságok a Nyugat-Európából felszálló, vagy a nyugat-európai országok felé haladó járatain vették át az ellenőrzést az utasszállítógépek felett. A repülőgép-eltérítéseknél arra próbálták és a személyzetet kényszeríteni, hogy valamelyik arab állam repülőterén szálljanak le. E-mögött nyilvánvalóan, azaz egyébként nem alaptalan feltételezés állt, hogy az Afrika északi részén, a közel-keleten, vagy a Perzsa-öböl térségében fekvő országokban számíthattak leginkább a hivatalos hatóságok támogatására, vagy a jóindulatára. Ebben a térségben nem okozott különösebb nehézséget segítőtől találni, és remény volt arra is, hogy terrorakció befejeztével az elkövetőket nem tartóztatják le. Így a repülőgép-eltérítők ideiglenesen, vagy véglegesen eltűnhettek az amerikai és a nyugat-európai titkosszolgálatok látóköréből. A palesztin terrorcsoportok követelései politikai szempontból arra irányultak, hogy Izrael ürítse ki az általa megszállt palesztin területeket, illetve az Egyesült Államok kormány azonnal hagyjon fel a zsidó állam diplomáciai és katonai támogatásával.

Szinte valamennyi gépeltérítésnél kiegészítő és valójában teljesíthető követelésként jelent meg, hogy a túsok elengedéséért cserébe engedjék szabadon a terrorcselekményekben való részvételért Izraelben és más országokban fogva tartott társaikat. A palesztin terrorszervezetek terrorakcióikat az 1960-as évek végétől a nyugat-európai országokra is kiterjesztették, így egyre több palesztin gerilla került brit, görög, nyugat-német, vagy svájci börtönökbe. Ezért a repülőgép-eltérítések során a hatóságok és túszejtők „a túsokért foglyokat cserébe” tárgyú tárgyalásai nem csak az izraeli kormányt, hanem több országot is érintettek. A palesztin terroristák viszonylag gyorsan megszerezték a nyugat-európai országok szélsőbaloldali terrorszervezeteinek támogatását is, amely nem csak a logisztikai háttér megteremtésében, hanem a terrorakciók közös végrehajtásában is megnyilvánult. A palesztin terrorcsoportok a repülőgép-eltérítéseknél az izraeli állampolgárokat, vagy zsidó származású utasokat megkülönböztetett figyelemmel kezelték. Ez a gyakorlatban azt jelentette, hogy őket engedték utoljára szabadon, vagy szélsőséges esetekben őket kezdték el kivégezni, hogy ezzel is nyomatékosítsák a követeléseiket és a szándékaik komolyságát.

A légiközlekedés elleni terrorakciók kezdeti időszakában világossá vált, hogy az ilyen típusú támadások milyen veszélyeket hordoznak magukban. A helyzetet súlyosbította az is, hogy a légi túszejtő akciók első időszakában még létezett egységes álláspont és nemzetközi diplomáciai és jogi gyakorlat az ilyen típusú krízis helyzetek kezelésére. A repülőgép-eltérítések sikeréhez az államok, a légi hatóságok és társaságok felkészületlenségén túl tulajdonképpen az is nagyban hozzájárult, hogy a válsághelyzetek megoldására nem léteztek kidolgozott protokollok és alkalmazható nemzetközi jogszabályok. A repülőgépek jogellenes birtokbavételének kockázatait a közvélemény is hamar

megértette. Ehhez hozzájárulhatott az is, hogy a nyugati sajtóban és a politikusok szóhasználatában gyorsan elfelejtődött az „airborne piracy” vagyis a légi kalózkodás kifejezés a helyét a tényszerű „hijacking” repülőgép eltérítés vette át.

A „modernkori terrorizmus” kezdeti szakaszában az ún. Dawson Field-i eset jól szimbolizálja a kormányok és a hatóságok tehetetlenségét a repülőgép eltérítőkkal szemben. Ezzel az ügyel kapcsolatban azonban már a terrorizmus elleni védelem addig elért eredményei is megmutatkoztak. A légiközlekedés történetében a repülőgép-eltérítésekkel kapcsolatos egyik legnagyobb krízishelyzet 1970. szeptember 6-án kezdődött egy összehangolt terrorakció sorozat eredményeként. Ezen a napon a Nemzeti Front Palesztina Felszabadításáért (PLFP) nevű, palesztin terrorista mozgalom tagjai a következő időpontokban az alábbi légitársaságok repülőgépeit térítették el:

1. 12,20-kor a TWA amerikai légitársaság Boeing 707-es Frankfurtból New Yorkba;
2. 13,14-kor a Swissair svájci légitársaság DC8-as Zürichből New Yorkba;
3. 13,50-kor az El Al izraeli légitársaság Boeing 707-es Tel Avivból Amsterdam érintésével New Yorkba;
4. 16,00-kor a Pan American amerikai légitársaság Boeing 747-es Amsterdamból New Yorkba tartó járatait.⁷

Az El Al izraeli légitársaság repülőgépén a biztonsági személyzet egyik tagja az egyik támadót Patrick Arguellt megölte, aki egyébként egy nicaraguai szélső-baloldali terrorcsoport tagja volt. A másik elkövetőt Leila Khaledet megsebesítették, miközben kézigránáttal a zsebében a pilótafülkébe akart behatolni. Ennek a járatnak a jogellenes birtokbavétele végül is nem sikerült, a Boeing 707-es típusú repülőgép a londoni Heathrow repülőtéren hajtott végre kényszerleszállást, a sérült terrorista nőt pedig a brit hatóságok őrizetbe vették. A Pan American légitársaság repülőgépe Egyiptom fővárosában, Kairóban szállt le, ezt az utasszállítót a terroristák szeptember 7-én a reggeli órákban felrobbantották. A másik két repülőgép Jordániában, a Royal Air Force által a sivatagban „üzemeltetett”, de akkor használaton kívüli katonai repülőtérre, Dawson Fieldre szállt le.

Időközben a PLFP terroristáinak szeptember 9-én sikerült a British Airways légitársaság Bombaiban felszállt repülőjáratát is csatlakoztatni a másik három, a sivatagban veszteglő légijárművekhez. A Dawson Field-i eset kapcsán ezen a napon volt, az egyidejűleg egy helyen fogvatartott túsok száma a legmagasabb. A PLFP tagjai 1970. szeptember 9-én 300 főnyi utast és személyzetet tartottak túszként fogva. A terrorszervezet időközben kiadott közleménye szerint a repülőgép-eltérítéseket megtorlásként hajtották végre az Egyesült Államok Izraelt támogató politikája és az USA közel-keleti békekezdeményezésének megakadályozása miatt. Ezzel egy időben azt a követelést is nyilvánosságra hozták, hogy engedjék szabadon az Egyesült Királyságban, Izraelben, Németországban és Svájcban bebörtönzött társaikat. A terroristák vezetőivel tárgyalások menetét megnehezítette, hogy a Német Szövetségi Köztársaság kormánya először bejelentette, hogy hajlandó

⁷ http://news.bbc.co.uk/onthisday/hi/dates/stories/september/6/newsid_2500000/2500667.stm Megjegyzés: az időpontok GMT szerint értendők.

az őt érintő követeléseknek eleget tenni. Szerencsére a nyugat-német kormány ezt az álláspontot később - valószínűleg az érintett országok diplomáciai nyomására - visszavonta. Világossá vált ugyanis, hogy a túszok kiszabadítására tett nemzetközi erőfeszítések csak akkor lehetnek sikeresek, ha azokat az érdekelt felek egyeztetik álláspontjaikat és egységesen lépnek fel a terroristákkal szemben. A kialakult válsághelyzetet az is bonyolította, hogy a repülőter környékén a jordániai hadsereg alakulatai és a palesztin gerillák között fegyveres harc tört ki. Ezért a túszokat szeptember 12-én evakuálni kellett, de erre az időre már az elkövetők a túszaik többségét szabadon engedték. A PLFP fegyveresei a továbbiakban a követeléseik teljesítéséért cserébe „csak” 58 embert tartottak fogva.⁸ A nemzetközi közvélemény számára a túszügy végleges megoldása szeptember 29-én kezdett körvonalazódni. A svájci kormány ezen a napon jelentette be, hogy az utolsó 6 túsz elengedéséért cserébe, - akik amerikai állampolgárok voltak - a brit, a svájci és a nyugat-német kormányok szabadon bocsátanak 7 arab gerillát. Az utolsóként fogva tartott túszok október 1-jén szabadultak, miután a nyugat-európai kormányok által szabadon engedett terroristákat szállító repülőgép szeptember 30-án szállt le a kairói repülőtéren.

Dawson Field-i eset tanulságai

Ez az összehangolt terrorakció annak ellenére, hogy az El Al járatán lelőtt nicaraguai eltérítő kivételével nem követelt halálos áldozatot, bizonyos tekintetben mégis a terroristák győelmével ért véget. A világ közvéleménye több, mint négy héten keresztül erre az ügyre figyelt, illetve a túszok szabadon engedéséért cserébe teljesítették az elkövetők követeléseit egy részét is. A PLFP győzelemnek könyvelhette el 6 tagjának a kiszabadulását. Az elengedettek között volt Leila A. Khaled is, akit a még szeptember 6-án az El Al repülőgépén sebesítettek meg, és a londoni kényszerleszállást követően a brit hatóságok őrizetbe vettek. Az 1944-ben, Haifában született palesztin nő sorsa jól példázza, hogy azokat a terroristákat, akiket a terrorszervezetek kiképeztek, azokra nem csak egy akció végrehajtásánál számítanak. Khaled sem volt ismeretlen a nemzetközi légügyi hatóságok előtt. A fiatal nő 1969. augusztus 29-én egyik társával együtt a Róma és Athén között átvette az irányítást TWA amerikai légitársaság 840-es számú járata felett és arra kényszerítették a Boeing 707-es repülőgép pilótáit, hogy Damaszkuszban szálljanak le. Két napos tárgyalást követően az izraeli hatóságok teljesítették a terroristák követeléseit, és néhány szíriai származású foglyot szabadon engedtek az időközben 6 főre fogyatkozott izraeli túszért cserébe. Leila A. Khaledet és társát az ügy lezárása után Szíria fogadta be.

A Dawson Field-i eset számtalan kérdést és problémát vetethetett fel a nemzetközi és nemzeti légihatóságok, kormányok és biztonsági szolgálatok számára. Ezek közül talán az volt a legfontosabb, hogy hogyan fordulhatott elő az első repülőgép jogellenes hatalomba kerítése után 2 óra 40 perccel még akkor már a „sorozatban” a negyedik repülőgép-eltérítése. Leila A. Khaled az incidens 30.

⁸ Forrás: <http://www.tkb.org/Incident.jsp?incID=550>

évfordulóján, 2000-ben az Aviation Security International című lapnak adott interjújában azt nyilatkozta, hogy ők Patrick Arguelloval együtt az amszterdami KLM tranzit ellenőrző pultjánál értesült arról, hogy a társaik megszerezték az ellenőrzést a TWA és a Swissair légitársaságok járatai felett. A palesztin nő és nicaraguai társa 1970. szeptember 6-án az NSZK-ból érkezett, Amszterdamba, ahol hamis hondurasi útlevéllel jutott fel az El Al New Yorkba tartó járatára. A két terroristának annak ellenére sikerült feljutatni a fegyvereiket is az El Al légitársaság Boeing 707-es repülőgépére, hogy az amszterdami repülőtérén a tranzit ellenőrző pultnál még egy ellenőrzésen is átestek, amelyet egy izraeli biztonsági tiszt végzett.⁹ Felvetődik a kérdés, ha a légihatóságok tudomásuk volt a repülőgép-eltérítésekről, akkor miért nem fokozták jobban az utasok biztonsági ellenőrzését, vagy miért nem töröltek több repülőjáratot. A válasz nagyon egyszerű. A repülőterek üzemeltetői a légitársaságok, és a légi forgalom irányítói ekkor még nem készültek fel a térben és időben elkülönülő, de a szervezést és a végrehajtást illetően mégis összehangoltnak tekinthető terrorakciókra.

A repülőgép-eltérítésekben valamilyen formában érintett országok nem csak a válsághelyzetre nem voltak felkészülve, a közös fellépés hatékonysága, tárgyalási technikák egyeztetése is kívánni valót hagyott maga után. Ilyen körülmények között a túsok szabadon engedésére másként reálisan nem lehetett remény, mint a terroristáknak tett engedményekkel, vagyis a valójában teljesíthető követeléseknek eleget tегyenek. A terrorcsoportoknak tett engedékenységre egyetlen kormányzat sem lehet büszke, még akkor sem, ha ezzel ember életeket lehetett megmenteni. Az ilyen engedmények elképzelhető, hogy az adott krízishelyzetet megnyugtatóan lezárja, de közép- és hosszabb távon egyértelműen a terroristák érdekeit szolgálják és az államok tekintélyét, illetve az emberek demokratikus intézményrendszerekbe vetett bizalmat ássák alá.

Ezt az összehangolt terrorakciót már nem csak egy terrorszervezet, egy nemzethez tartozó tagjai hajtották végre. Egy esetből ugyan nem lehet levonni messzemenő következtetéseket, de a modernkori terrorizmus nemzetközivé válása vonatkozásában, Patrick Arguellonak részvétele a terrortámadásban jelzésértékűnek tekinthető. A légiközlekedés ellen, de bármilyen más célpont ellen, külföldön végrehajtott terrorakciók megszervezéséhez helyi támogatók szükségesek. Ez egyszerűen abból fakad, hogy ilyen esetekben az elkövetőknek sokkal könnyebb a szállást biztosítani, a mozgást megszervezni, a végrehajtáshoz szükséges információkat, okmányokat és fegyvereket beszerezni, akkor, ha megbízható, a nyelvet és a szokásokat jól ismerő helybeliek támogatását élvezhetik. A terrorszervezetek nemzetközi együttműködésében fejlettségi fokot jelentett a tényleges elkövető csoportok nemzetközivé válása, vagy egy másik terrorcsoporttal szolidaritási akciók kivitelezése.

Az 1970-es években ezen a tárgyalt ügyön kívül is találunk arra példát, hogy repülőgép-eltérítés során az elkövetők valódi nemzetközi „csapatot” alkottak. Ilyen volt a későbbiek során még tárgyalandó entebbei eset, ahova a korábban hatalomba került az Air France légitársaság repülőgépét két német és két palesztin terrorista kényszerítette leszállásra. A nemzetközi együttműködésben a

⁹ Forrás: www.avsec.com/interviews/leila-khaled.htm

palesztin terroristák elsősorban nyugat-európai és japán szélsőbaloldali csoportok közreműködésére számíthattak. Fő támogatóik közé számítottak szélső-baloldali a nyugat-német Vörös Hadsereg Frakció (RAF), és a hasonló irányultságú Japán Vörös Hadsereg (JRA).

A repülőgép-eltérítések számának csökkenésének okai

Nemzetközi jogi szabályzás és gyakorlat

Az ún. Dawson Field-i eset után átmenetileg nőtt a nemzetközi légtérben a repülőgép-eltérítések száma. Ehhez valószínűleg az is hozzájárult, hogy az ügy a már tárgyalt okokból a terroristák győzelmével zárult. Ilyen szempontból ezt az incidenst precedens értékűnek is lehet tekinteni, mert a terroristák több ország kormányától engedményeket csikartak ki. Az 1970. szeptemberi események egyben azt is jelezték, hogy a légiközlekedést érintő terrortámadásoknál nem reménytelen felvenni a küzdelmet a terrorcsoportok ellen. Ez abban nyilvánult meg, hogy egyrészt az ügy második szakaszában az utasok és a személyzet kiszabadítására tett kísérletek összehangolt diplomáciai lépéseket sejtettek, másrészt az EL Al légitársaság repülőgépét a biztonsági emberek – az ún. air marshaloknak - és a személyzet közbeavatkozásának köszönhetően a terroristáknak végül is nem sikerült hatalmukba keríteni.

A Dawson Field-i események egyértelműen igazolták, hogy a repülőgép-eltérítések számát csak akkor lehet csökkenteni, ha a megelőzés feladatait nemzetközileg egységesítik. Ennek keretében szigorítják az utazás feltételeit, az utasok, a poggyászok és a küldemények ellenőrzését. A levegőben kiképzett biztonsági szakemberekkel megerősítik meg. Az is egyértelműen bebizonyosodott, hogy egységesíteni kell a politikai, jogi, biztonsági, légiforgalmi és biztonsági fellépéseket a már eltérített repülőgépekkel kapcsolatos krízishelyzetek megoldásakor. Az 1970-es évek első éveiben a repülőgép-eltérítések, a repülőgépek és repülőterek elleni terrortámadások megelőzése érdekében megújították, illetve kiegészítették a légiközlekedést szabályzó az 1940-es és az 1950-es években, Montrealban és Chicagóban aláírt nemzetközi szerződéseket és egyezményeket.¹⁰ A terrorfenyegetettség miatt módosított egyezmények a ratifikációja után már egyértelműen büntetendő cselekménynek számított a repülőgépek jogtalan igénybevétele, amelynek büntető jogi következményei alól a nemzetközi jogi egyezmények által nyújtott garancia mellett elméletileg nem lehet kibújni.

A módosított nemzetközi légügyi egyezmények közül talán a legfontosabb az ún. Chicagói Egyezmény, 17-es számú „A nemzetközi polgári repülés védelme a jogellenes beavatkozás cselekményei ellen” című melléklete, vagyis annexe határozza meg azokat a biztonsági intézkedéseket

¹⁰ 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. CompLex DVD jogtár, KJK KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft., Budapest, 2005.

és rendszabályokat, amelyek a légiutazásokkal kapcsolatosak.¹¹ A melléklet behatárolja azokat a biztonsági előírásokat, eljárásokat, amelyeket a repülőtereken, repülőgépeken a repülés biztonsága érdekében az utasok a poggyászok és egyéb küldemények vonatkozásában el lehet és el kell végeztetni. Egy-egy terrortámadás, vagy terrorakcióval való fenyegetés, illetve más jellegű repülőesemény kapcsán a Nemzetközi Polgári Repülésügyi Szervezet (International Civil Aviation Organization, ICAO) a biztonsági előírásokat felülvizsgálja, illetve az ideiglenesen bevezetett szigorításokat kiegészíti, elveti, vagy helyben hagyja. Ez történt a 2001. szeptember 11-ei terrortámadás hatására a Nemzetközi Polgári Repülésügyi Szervezet Tanácsa kiegészítette a nemzetközi az ún. 17. számú mellékletet a repülési biztonságát veszélyeztető információk cseréjéről, a belföldi és nemzetközi légiforgalomban résztvevő utasok személyi és poggyász ellenőrzésének szigorításáról, a pilótafülkék zárásáról és védelméről a repülés közben a légi jármű biztonságát veszélyeztető események értesítési kódjainak alkalmazásáról. Hasonló szigorítást vezettek be 2006 nyarán is -a Heathrow repülőtéren terrorfenyegetettséggel összefüggő riasztás után-, amikor szigorították a repülőgépek fedélzetére vihető tárgyak, élelmiszerek, italok körét, csomagolását és mennyiségét. Az ún. Chicagói Egyezmény 17 számú mellékletével kapcsolatban a repülés biztonsága érdekében alapvető követelményként jelenik, hogy az annexben foglalt követelmények a napjainkban és jövőben is igazodjanak a repülésbiztonsági elvárásokhoz és a terrorfenyegetettség szintjéhez.

A sikeres túsmentő akciók

A nemzetközi jogi szabályzás a terrorizmus új megjelenési formáihoz való igazításán, illetve az utas és poggyász ellenőrzés szigorításán túl a sikeres túsmentő akciók is hozzájárultak ahhoz, hogy a repülőgép-eltérítések száma az 1970-es évek végétől kezdően csökkenő tendenciát mutat.

A légügyi és a terrorizmussal foglalkozó szakemberek körében konszenzus van abban a tekintetben, hogy a légi közlekedés történetében két híressé vált túsmentő akció jelentős mértékben hozzájárult ahhoz, hogy a terrorcsoportok ne tekintsék könnyen kivitelezhető akcióknak a polgári utasszállító gépek jogellenes birtokbavételét. Az első ilyen eset az ugandai Entebbe nemzetközi repülőterén történt. 1976. június 7-én a két német és két palesztin terrorista, 258 emberrel a fedélzetén eltérítette az Air France francia légitársaság Athén-Párizs között közlekedő menetrendszerinti járatát. A repülőgép először a líbiai bengázi repülőterén szállt le, majd június 28-án landolt az afrikai ország egyetlen nemzetközi repülőterén. A túszejtőkhöz itt másik három társuk csatlakozott, illetve Idi Amin Dada ugandai diktátor személyesen is támogatásról biztosította az akcióban résztvevőket. Ez nem csak azt jelentette, hogy engedélyezte a repülőgép leszállását, hanem felszereléssel, élelemmel látta el a terrorcsoportot, akiket még az ugandai hadsereg katonáival is megerősített. Nemzetközi nyomásra a terroristák július 1-jén, a túsok többségét elengedték, de továbbra is fogva tartottak 100 izraeli állampolgárt, vagy zsidó származású embert. Azzal fenyegetőztek, hogy

¹¹ 20/1997. (X.21) KHVM rendelet: A nemzetközi repülésről Chicagóban, az 1944 évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény függelékének a kihirdetéséről. CompLex DVD jogtár, KJK KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft., Budapest, 2005.

amennyiben nem engedik szabadon a világ 53 különböző országokban bebörtönzött társaikat, akkor felrobbantják a repülőgépet és megölik a túszaikat.

Erre szerencsére nem került sor, mert július 3-ról, 4-re virradó éjszaka 2500 mérföld (4023 km) repülőút után egy izraeli, mintegy 200 főből álló különítmény szállt le repülőtérré és kiszabadította az ekkor már a terminál épületében őrzött túszoikat. A mintegy 20 percig tartó lövöldözésben húsz ugandai katona és mind a hét gépeltérítő meghalt. Sajnálatos módon három túsza is az életét vesztette. Az izraeli kommandónak egy halottja volt, az elit alakulat parancsnoka Yonatan Netanyahu, a későbbi izraeli miniszterelnök Benjamin Netenyahu bátyja. Másnap Yitzhak Rabin az első hivatali idejét töltő kormányfő nem fukarkodott a dicsérettel, amikor az izraeli törvényhozásban, a Knesszetben így minősítette a túsmentő akciót: „Ez akció minden bizonnyal legendaként és nemzeti tradícióként vési be magát hadtörténelembe”.¹²

Az izraelieknek korábban már volt abban is tapasztalatuk, hogyan kell egy leszállásra kényszerített repülőgépből a túszoikat kiszabadítani. 1972. május 8-án miközben az izraeli hatóságok látszólag a Fekete Szeptember nevű palesztin terrorcsoport 4 tagjával – két férfivel és két nővel - tárgyaltak, eközben ejtőernyős katonák berobbantották a belga Sabena légitársaság repülőgépének vészkijáratát és kiszabadították a túszoikat. Az akció során a két férfi terroristát megölték, a két nőt elfogták, az utasok közül 5-en sebesültek meg, egyikük közülük később belehalt a sérüléseibe.¹³ 1977. október 18-án valóban bravúros túsmentő akció vetett véget az október 13-án eltérített Lufthansa nyugat-német légitársaság kálváriájának. Az 1972-es Müncheni Olimpián történt terrortámadás tapasztalatai alapján létrehozott elit terrorista-ellenes GSG 9 nevű elit egység 60 tagja, két brit specialistával megerősítve tagja úgy mentette ki a Boeing 737-es repülőgépből az utasokat és személyzet tagjait, hogy csak a gépeltérítők haltak meg, illetve sebesültek meg.¹⁴

Ezek a túsmentő akciók valóban hozzájárultak a repülőgép-eltérítések számának csökkenéséhez. Az elit, terror-ellenes csoportok bevetése olyan szűk térbe, mint egy repülőgép számtalan speciális megfontolandó kérdést vet fel. Mikor szabad megtenni? Milyen következménnyel járhat a támadás a túsok életére nézve? Elegendő információ áll-e a rendelkezésre az akció megindításához? A döntés nem egyszerű. Az ilyen kezdeményezések sikeres végrehajtására csak speciálisan képzett katonák, vagy rendőrök alkalmasak. Ebben az esetben is csak akkor lehet remény a túsok épségben való kiszabadítására, ha a kommandók támadását még akkor is alaposan előkészítik, ha erre nagyon kevés idő áll rendelkezésre. Egy ilyen akció könnyen ártatlan emberek életébe kerülhet, erre is volt már példa az ún. modernkori terrorizmus történetében. 1985. november 23-án, a máltai repülőtéren az egyiptomi elit alakulat túsmentő akciója során többen meghaltak, amikor a kommandósok berobbantották az ajtókat, mint a repülőgépen kialakult tűzharcban. Az egyiptomiak mentségére legyen szólva a leszállás után a terroristák szisztematikusan elkezdtek leöldösni a túszaikat, így nem nagyon volt más lehetőségük mint megindítani a támadást.

¹² Forrás: http://news.bbc.co.uk/onthisday/hi/dates/stories/july/4/newsid_2786000/2786967.stm

¹³ Forrás: <http://www.tkb.org/Incident.jsp?incID=894>

¹⁴ Forrás: <http://www.tkb.org/Incident.jsp?incID=2056>

A repülőgépek ellen elkövetett jogellenes birtokbavételével kapcsolatos szabotázsakciók jellemzői

A repülőgépek elleni szabotázs akciók jogi értelemben véve olyan károkozást jelentenek, amelyek a légi járművek repülésre való alkalmatlanná tételére, illetve megsemmisítésére irányulnak. Az estek többségében szabotázsakciónál nem csak az a cél, hogy a repülőgépek utasait és a személyzetét elpusztítsák, illetve a légi járművet megsemmisítsék.¹⁵ Az ún. „modernkori terrorizmus” történetében általánosnak tekinthető, hogy még azokban az akciókban is, ahol az elkövetők eredeti elképzelése szerint csak a repülőgépet, illetve a fedélzeten tartózkodó embereket akarták terrortámadással elpusztítani a terrortámadás következtében keletkezett halálos áldozatok, és sebesültek száma meghaladhatja az utasok és a személyzet létszámát. Az incidenssel összefüggésbe hozható anyagi kár összege nagyságrendekkel meghaladhatja a repülőgép értékét. A halálos áldozatok száma és az anyagi kár értéke elsősorban attól függ, terrortámadás a földön, vagy a levegőben következik be.

A légiközlekedéssel kapcsolatos szabotázsakciók jellemzőinek elemzéséhez minimálisan egy szerzői ív terjedeleme szükséges. A terjedelmi korlátok csak azt teszik lehetővé, hogy a repülőgép-eltérítésekkel összefüggő robbantásos és egyéb fegyveres támadások tapasztalatait érintsem. Ehhez óhatatlanul szükséges a terrorizmus tendenciájában bekövetkezett változásokra utalni. A már tárgyalt okok miatt az 1970-es évek második felében valóban csökkenést mutatott a légiközlekedés elleni terrortámadások száma. A közlekedési alágazat terrorfenyegetettsége azonban nem szűnt meg, annak ellenére, hogy a terrorcsoportok a könnyebben pusztítható célpontokat részesítették előnyben. A terrorizmus jelenségének számos változása mellett még két jelenségre szeretném felhívni a figyelmet. Az 1970-es évek második felében a terrorszervezetek együttműködése magasabb szintet ért el, megosztották egymással a logisztikai hátterüket, információikat, és közös kiképző bázisokat használtak. A titkosszolgálatok és a biztonságpolitikai szakértők az 1970-es évek második felében arra hívták fel a figyelmet, hogy több állam tevőlegesen – pl. a terrorakciók megszervezésben – segíti az egyre radikalizálódó terrorszervezeteket. Az Egyesült Államok kormánya rendszeresen közzé is tette azoknak az országoknak a listáját, amelyek kormányát a terrorizmus támogatásával vádoltak. A felsorolásban Líbia, Szíria, Dél-Jemen, Irán, és Dél-Korea nem alaptalanul került előkelő helyre. A felsorolt államok kormányai a terrorizmus történetében számtalan véres terrortámadás tényleges támogatásáért felelősek. 1985-ben a repülőgép-eltérítések száma ismételten növekvő tendenciát mutatott, a túszejtő akciók hátterében főként az Amal és az Abu Nidal terrorcsoportok álltak. A repülőgép-eltérítések mellett új jelenséggel kellett szembenézni a légiközlekedés biztonságáért felelős szerveknek. A terrorszervezetek láthatóan egyre inkább nem válogattak az eszközökben és módszerekben. A pusztítás első rangú céljá vált, mert a „siker” reményében a repülőgépek elleni szabotázsakciókat könnyebben meg lehetett szervezni és végrehajtani, mint a kockázatos és hosszadalmas repülőgép-eltérítéseket.

¹⁵ Szabó Miklós: i.m.

Ezek sorába tartozott az ún. Lockerbie ügy. A világ közvéleményét megdöbbentette, amikor 1989. december 21-én a Pan Am amerikai légitársaság Londonból New Yorkba tartó 103-as számú járata 259 emberrel a fedélzetén a skóciai Lockerbie településre zuhant. Az 31 000 láb (9448,8 méter) utazómagasságból lezuhanó repülőgép roncsai 11 helybeli lakos halálát okozták. Hamar egyértelművé vált, hogy nem balesetről, hanem robbantásról van szó. A robbanószerkezetet egy bőröndben rejtették el, amelyet csehszlovák gyártmányú Semtex H robbanóanyagból állítottak össze. Az időzítő szerkezetet egy Toshiba rádiókészülékbe építették be, amelyet úgy készítettek el, hogy a robbanószerkezetet képes legyen nagy magasságban uralkodó légköri viszonyok között működésbe lépni. A terrorakció után nem sokkal az is bizonyossá vált, hogy a robbantásos merényletet Líbia támogatásával szervezték meg.¹⁶ Az ügyben 2001-ben hirdettek ítéletet, Líbia 2002 októberében kártérítést fizetett az áldozatok hozzátartozóinak és a líbiai kormány 2003 áprilisában formálisan elismerte a felelősséget a repülőgép felrobbantásáért.¹⁷

A terrorizmussal és légiközlekedés biztonságával foglalkozó szakértők szakemberek a szabotázsakciók tapasztalataira hivatkozva arra veszélyre hívták fel a figyelmet, hogy milyen veszélyekkel jár, ha egy eltérített repülőgépet egy nagy város felett robbantanak fel, vagy a városi térben zuhan le, valamilyen terrorakció következtében. Ennek lehetőségét nem csak a biztonsági szakértők mérlegelhetnék, hanem a különböző terrorcsoportok is. A repülőgépek elleni robbantásos terrorakciók tapasztalataiból azt a tanulságot vonhatták le, hogy a lakott területeken bekövetkező pusztítás akkor lehet nagyobb mértékű, ha előzőleg a légi-jármű felett átveszik az ellenőrzést. A polgári repülés és a terrorizmus történetében az Egyesült Államokat 2001. szeptember 11-én ért összehangolt terrortámadás előtt is találunk erre vonatkozó példát. 1994. december 24-én az algériai iszlám szélsőséges terroristák eltérítették az Air France légitársaság Algírból Párizsba tartó repülőgépét. A francia és algíri hatóságok azt engedélyezték, hogy a repülőgép Marseillesbe repüljön, ahol a terroristák további kerozint követeltek, hogy folytathassák az útjukat Párizsba. Itt azonban a francia anti-terrorista kommandó a GIGN megrohamozta az álló repülőgépet. Sikeresnek nevezhető túsumentő akció után kiderült, hogy az elkövetőknek nem az volt a céljuk, amelyet a hatóságok tudomására hoztak, vagyis, hogy a túsok szabadon bocsátásáért cserébe engedjék szabadon az Islamic Salvation Front két házi őrizetben tartott vezetőjét. A valódi szándékuk valószínűleg az volt, hogy Párizs felett felrobbantsák a repülőgépet. A titkosszolgálati információk mellett erre enged következní az is, hogy a túsumentő akció után a hatóságok a repülőgép ülései alatt 20 működőképes dinamit rudat találtak.¹⁸

A világpolitikai események iránt fogékony közvélemény számára szinte percről percre közismertek a 2001. szeptember 11-én Washington és New Yorkot ért terrortámadás eseményei és következményei. Az Oszama bin Laden vezette nemzetközi terrorhálózat az al-Kaida tagjainak primitív eszközökkel négy repülőgépet sikerült hatalmukba keríteni és szó szerint átvenni felettük az

¹⁶ AFTER TERRORIST BOMBINGS OF PAN AM 103, UTA 772 SECURITY COUNCIL LIFTS SANCTIONS IMPOSED ON LIBYA. URL cím: <http://www.un.org/News/Press/docs/2003/sc7868.doc.htm>

¹⁷ Forrás: <http://www.tkb.org/Incident.jsp?incID=5728>

¹⁸ Forrás: <http://tkb.org/Incident.jsp?incID=7609>

irányítást, vagyis az elkövetők átvették a pilótáktól a repülőgépek vezetését. Az is köztudott, hogy az egy légi-jármű Washingtonban a Pentagon nyugati szárnyába csapódott, két repülőgép New Yorkban lerombolta a globalizált világ gazdaságot szimbolizáló WTC ikertornyokat. Azt, hogy negyedik eltérített repülőgépen a terroristák nem érték el céljaikat az járat személyzetének és utasainak köszönhető. Ezzel az esettel kapcsolatban már kisebb könyvtárnyi terjedelmű tudományos igényű és színvonalon elkészített könyv és tanulmány jelent meg már. Ebben a tanulmányban arra kívánom felhívni a figyelmet, hogy a légiközlekedés terrorizmus elleni védelme nem csak a biztonságpolitikai és közlekedésügyi kérdésekkel függ össze. A 2001. szeptember 11-ei terrorakció előtt az al-Kaidának olyan szervezési és logisztikai feladatokat kellett megoldani, amelyek sikere elgondolkodtató.¹⁹ Az Egyesült Államokat ért összehangolt terrorakció a világpolitikai következményeken kívül a biztonsággal összefüggő preventív szabályozásban nemzetközi szinten gyökeres változásokat eredményezett, pl. az információk cseréjében, a nemzetközi jogban, pénzügypolitikában és még számtalan területet lehetne felsorolni. Nem lehet véletlennek tekinteni, hogy szeptember 11-ei terrortámadás az Egyesült Államok területén következett be, de a sors fintora, hogy azt az államot érte a levegőből a támadás, amelynek a kormánya nemzetközi szinten is sokat tett a Chicagói Egyezmény 17. számú mellékletének betartásáért.

ÖSSZEGZÉS

Napjainkban nagyságrendekkel csökkent a légiközlekedés ellen elkövetett terrortámadások száma. A nemzetközi terrorizmus jellegéből és kiszámíthatatlanságából fakadóan azonban a veszélyt hiba lenne lebecsülni. Szinte közhelynek számít, hogy a terrorizmusnak történelmi gyökerei vannak, amelyeket a globális egyenlőtlenség csak fokoz. A terrorizmus elleni védelemről azonban egyetlen állam sem mondhat le, és csak akkor lehet sikeres, ha azt nemzetközi szinten összehangolják.²⁰ A légiközlekedés terrorfenyegetettségét sem csak az alágazat biztonsági előírásainak szigorításával és a szabályok betartásával lehet elérni. A repülőtereken és a repülőgépeken terrortámadások veszélye akkor csökkenhet, ha terrorizmus elleni intézkedéseket egységes rendszerben kezelik. Ugyanakkor fontos, hogy a polgári repülés biztonsági előírásai igazodjanak a terrorfenyegetettség jellemzőihez.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] 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. CompLex DVD jogtár, KJK KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft., Budapest, 2005.
- [2] 1972. évi 8. törvényerejű rendelet: A légi járművek jogellenes hatalomba kerítésének leküzdéséről Hágában, az 1970. évi december hó 16. napján aláírt Egyezmény kihirdetéséről. CompLex DVD jogtár, KJK KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft., Budapest, 2005.

¹⁹ THE 9/11 COMMISSION REPORT Final Report of the National Commission on Terrorist Attacks Upon the United States. U.S. Government Printing Office. URL cím: <http://www.gpoaccess.gov/911/pdf/fullreport.pdf>

²⁰ GAZDAG FERENC: A nemzetközi szervezetek a terrorizmus ellen és a magyar külpolitika. In: Tóth Péter (szerk.). Válaszok a terrorizmusra, avagy van-e kiút az afganisztáni „vadászattól” a fenntartható globalizációig. SVKH-Chartapress. Budapest, 2002. pp.: 313-335.

- [3] 1973. évi 17. törvényerejű rendelet: A polgári repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről Montrealban, az 1971. évi szeptember hó 23. napján aláírt egyezmény kihirdetéséről. CompLex DVD jogtár, KJK KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft., Budapest, 2005.
- [4] 2004. évi XXXVII. törvény: A polgári repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről szóló 1971. szeptember 23-án Montrealban elfogadott Egyezményt Kiegészítő, a nemzetközi polgári repülést szolgáló repülőterek elleni jogellenes és erőszakos cselekmények visszaszorításáról szóló, 1988. február 24-én Montrealban aláírt Jegyzőkönyv kihirdetéséről. CompLex DVD jogtár, KJK KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft., Budapest, 2005.
- [5] 20/1997. (X.21) KHVM rendelet: A nemzetközi repülésről Chicagóban, az 1944 évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény függelékeinek a kihirdetéséről. CompLex DVD jogtár, KJK KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft., Budapest, 2005.
- [6] Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation. URL cím: http://www.icao.int/eshop/pub/anx_info/an17_info.pdf
- [7] AFTER TERRORIST BOMBINGS OF PAN AM 103, UTA 772 SECURITY COUNCIL LIFTS SANCTIONS IMPOSED ON LIBYA. URL cím: <http://www.un.org/News/Press/docs/2003/sc7868.doc.htm>
- [8] BARKER JONATHAN: A terrorizmus – HVG Kiadó Rt., Budapest. 2002. p. 155.
- [9] HASKÓ KATALIN: A „modern” terrorizmus történelmi megjelenése és társadalmi kötődései. In. Tólas Péter (szerk.). Válaszok a terrorizmusra, avagy van-e kiút az afganisztáni „vadászattól” a fenntartható globalizációig. SVKH-Chartapress. Budapest, 2002. pp.: 13-24
- [10] GAZDAG FERENC: A nemzetközi szervezetek a terrorizmus ellen és a magyar külpolitika. In. Tólas Péter (szerk.). Válaszok a terrorizmusra, avagy van-e kiút az afganisztáni „vadászattól” a fenntartható globalizációig. SVKH-Chartapress. Budapest, 2002. pp.: 313-335.
- [11] HORVÁTH ATTILA: A modernkori terrorizmus jellemzői és a védelem lehetséges módszerei. Új Honvédségi Szemle, a Magyar Honvédség Központi Folyóirata. LX évfolyam 4. szám. 2005. április. pp.: 5-21
- [12] HORVÁTH ATTILA: A közúti, vasúti és vízi közlekedés terrorfenyegetettségének jellemezői. In. Tólas Péter (szerk.). Válaszok a terrorizmusra II. – a politikai marketing csapdájában. Mágusstudió. Budapest, 2006. pp.: 321-336. o.
- [13] MICHAEL N. SCMITT: Counter-Terrorism and the Use of Force in International Law. Published by George C. Marshall European Center for Security Studies. The Marshall Centre Papers, No. 5. Garmisch-Partenkirchen, Germany. p.: 98.
- [14] THE 9/11 COMMISSION REPORT Final Report of the National Commission on Terrorist Attacks Upon the United States. U.S. Government Printing Office. URL cím: <http://www.gpoaccess.gov/911/pdf/fullreport.pdf>
- [15] Report on the accident to Boeing 747-121, N739PA at Lockerbie, Dumfriesshire, Scotland on 21 December 1988. URL cím: http://www.aaib.gov.uk/cms_resources/dft_avsafety_pdf_503158.pdf
- [16] SZABÓ MIKLÓS: Terrorizmus a polgári légiközlekedésben. Belügyi Szemle. A Belügyminisztérium Szakmai, Tudományos Folyóirata. Budapest, 1999. 12. szám, pp.: 132–155.
- [17] TOWNSHEND CHARLES: A terrorizmus. Magyar Világ Kiadó. Budapest, 2003. p. 172.