

A REPÜLÉS BIZTONSÁGÁNAK NEMZETKÖZI JOGI SZABÁLYOZÁSA

Absztrakt

A légi közlekedés folyamatos fejlődésével mindig felmerültek újabb és újabb veszélyek, kezdve a fedélzeteken elkövetett erőszakos bűncselekményektől, a rádióforgalom megzavarásán át egészen a repülőgépek felrobbantásáig. A nemzetközi közösség szereplőinek szorosan együtt kell működniük a repülésbiztonság terén, ki kell alakítani egy egységes szabályozást, amely lehetővé teszi, hogy az ilyen bűncselekmények elkövetőinek felelősségrevonása ne maradjon el joghatóság hiánya miatt, illetve fontos, hogy az elkövetőt olyan súlyos büntetéssel sújtsák, ami a generális prevenciót is szolgálja.

Kulcsszavak: repülésbiztonság, légi jog, nemzetközi szerződések, joghatóság

BEVEZETÉS

Ha az ember rápillant a *Flightradar* nevű weboldalra, meglepően tapasztalhatja, hogy egyszerre mennyi repülőgép közlekedik a levegőben. Ehhez a nagy forgalomhoz komoly nemzetközi együttműködés és szigorú szabályok szükségesek, ugyanis nem kevés veszéllyel és kockázattal jár ennyi légi jármű és az azok fedélzetén tartózkodók eljutása egyik helyről a másikra. Mivel a repülőgépek útjuk során több állam légterén is áthaladnak, valamifajta egységes szabályozás, uniformizált szabályrendszer szükséges. Jelen tanulmányban azt vizsgáltam, hogy hogyan alakult ki ez az egységes szabályozás a multilaterális, univerzális nemzetközi szerződések szintjén egészen 1963-tól napjainkig, és ezek hogyan reagáltak a repülés biztonságát veszélyeztető fenyegetésekre.

A repülés biztonságáról szóló nemzetközi szerződések egyik fő célja az volt, hogy a bűncselekményekkel összefüggő joghatósági kérdéseket tisztázzák, a problémás kérdésekre megoldást találjanak. A szabályozás előtt probléma volt, hogy nem mindig egyszerű megállapítani, hogy pontosan melyik állam légterében követték el a bűncselekményt, ugyanis a repülőgépek nagy sebessége miatt ez nem könnyen meghatározható, mivel percek alatt több állam légterén is áthaladhatnak.¹ Ha meg is állapítható, hogy melyik állam joghatósága terjed ki a bűncselekményre, még akkor sem biztos, hogy az állam hajlandó eljárni és büntetőeljárást lefolytatni, ugyanis lehet, hogy semmi érdeke nem fűződik ahhoz.² Ha az állam nem akar eljárni, és az elkövető kiadatását sem engedi, akkor könnyen büntetlen maradhat a cselekmény. Előfordulhat, hogy az állam engedi a kiadást, de az az állam, ahová ki kellene adni, nem vállalja a kiadással járó költségeket, így inkább lemond büntetőjogi igényének érvényesítéséről. Vagy az is előfordulhatott, hogy az adott állam büntető törvénykönyve nem rendelte büntetni az adott bűncselekményt, így nem fogja tudni felelősségre vonni az elkövetőt.³ További problémás kérdés volt, ha a bűncselekményt nyílt tenger felett követték el, ugyanis nem minden állam terjesztette ki joghatóságát saját területén kívülre. Ez igen nagy aggodalmakra adott okot, mivel a repülőgépen elkövetett bűncselekmények veszélyeztethetik a repülésbiztonságot, akár több száz ember életét sodorhatják veszélybe, tehát méltatlan lenne, ha pont ezek a cselekmények maradnának büntetlenül.

A problémát jól szemlélteti a következő megtörtént eset: 1948-ban történt egy incidens egy Puerto Ricóból az Egyesült Államokba tartó repülőgépen, amely ekkor éppen a nyílt tenger felett repült. Egy ittas férfi verekedett a fedélzetén, megharapta a közbeavatkozni akaró pilótát, és a stewardesseket is megtámadta. Leszállás után a férfit letartóztatta az amerikai hatóság, és vádat emeltek ellene, de a bíró felmentette őt arra hivatkozva, hogy az Egyesült Államok joghatósága nem állapítható meg.⁴

Az egyre gyakoribbá váló fedélzetén történt bűncselekmények és a repülésbiztonságot veszélyeztető egyéb cselekmények miatt vált fontossá ennek a nemzetközi szinten való szabályozása. A bemutatott

¹ ABEYRATNE, R.I.R.: Attempts at Ensuring Peace and Security in International Aviation, in *Transportation Law Journal*, Vol. 24 (1996), No. 1, 34.

² ERNSZT ILDIKÓ: *A nemzetközi légi közlekedés védelme* [PhD dolgozat], Pécsi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kar Doktori Iskola, Pécs, 2017, 33.

³ MANKIEWICZ, R. H.: The 1970 Hague Convention, in *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 37 (1971), Issue 2, 196.

⁴ MENDELSON, ALLAN I.: In-Flight Crime: The International and Domestic Picture under the Tokyo Convention, in *Virginia Law Review*, Vol. 53 (1967), No. 3, 509.

szerveződések közös vonása a joghatósági kérdések tisztázása mellett, hogy azok mind meghatároznak olyan cselekményeket, amelyek a repülés biztonságát veszélyeztetik, emellett pedig az elkövető felelősségrevonásának eljárási kérdéseivel is foglalkoznak.

1. TOKIÓI EGYZEMÉNY

1963-ban az ICAO (Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet) égisze alatt megkötötték az államok a Tokiói Egyezményt, amely a légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szól. Az egyezmény ma is hatályos, jelenleg 186 állam a részese, köztük hazánk is.⁵

Az egyezmény 3. cikke rögzíti, hogy az adott légi járművet lajstromba vevő állam joghatósága kiterjed a fedélzetén elkövetett cselekményekre.⁶ Megjegyzendő, hogy az akkor hatályos magyar büntető törvénykönyv (az 1961. évi V. törvény) területi hatálya már a szerződés megkötését megelőzően is kiterjedt a Magyarország területén kívül közlekedő magyar légi járművek fedélzetére.⁷ Az egyezmény azonban nem kötelezi a lajstromozó államot a joghatóság gyakorlására, csak feljogosítja arra. Előfordulhat, hogy a lajstromozó államnak nem érdeke az elkövető felelősségrevonása, ezáltal büntetlen marad a cselekmény. Ennek elkerülése céljából az egyezmény engedi, hogy bármely állam joghatóságot gyakoroljon, amelynek joga ezt egyébként lehetővé teszi. Emiatt lehetséges, hogy egyszerre több állam joghatósága is kiterjed az elkövetett cselekményre.

Az egyezmény a *res communis omnium usus* típusú területek tekintetében, vagyis amikor nyílt tenger felett haladó légi járművön követnek el bűncselekményt, megoldotta azt a problémát, hogy az elkövető büntetőjogi felelősségrevonása joghatóság hiányában maradjon el,⁸ de még mindig nem volt garancia arra, hogy az egyébként joghatósággal rendelkező állam(ok) ténylegesen el is fog(nak) járni az ügyben.

Az egyezmény 4. cikke feljogosítja az alulfekvő államot is joghatóság gyakorlására, de az csak a felsorolt esetek fennállása esetén kényszerítheti leszállásra a légtérben közlekedő légi járművet annak érdekében, hogy joghatóságát gyakorolni tudja.⁹ Tehát az alulfekvő állam joghatósága akkor terjed ki a légtérben közlekedő légi járművekre, ha

- annak fedélzetén bűncselekményt követnek el, és az „kihat a területi államra vagy ellene irányul”;
- a bűncselekmény elkövetője vagy sértettje az alulfekvő állam polgára vagy lakosa;
- az állam repülési szabályainak megszegéséről van szó, illetve
- a szuverenitás gyakorlása szükséges ahhoz, hogy az alulfekvő állam teljesíthesse a nemzetközi szerződésből eredő kötelezettségeit.¹⁰

A joghatósági kérdések mellett az egyezmény a légi jármű parancsnokát széles hatáskörrel ruházta fel. Amennyiben alapos okkal feltételezheti, hogy a fedélzetén valaki súlyos bűncselekményt, vagy a légi jármű, az azon tartózkodó személyek és vagyontárgyak biztonságát, vagy a fedélzeti rendet veszélyeztető cselekményt készül elkövetni, vagy követett el, akkor a parancsnoknak joga van még akár személyi szabadságot korlátozó intézkedést is alkalmazni az elkövetővel szemben. Természetesen ezt nem csak ő egyedül teheti meg, hanem utasíthatja a személyzetet és feljogosíthatja (de nem utasíthatja) a többi utast az ebben való közreműködésre. A parancsnok felhatalmazása nélkül csak akkor van joga a személyzetnek és az utasoknak ilyen intézkedésre, ha alapos okkal feltételezik, hogy azonnali intézkedés szükséges a biztonság megóvásához. Az elkövető személy a parancsnok döntése alapján leszállítható a gépről, erről értesítenie kell azt az államot, ahol leszállnak. Az ilyen intézkedésért sem a parancsnok, sem az intézkedésben közreműködő személyzet és utasok nem vonhatók felelősségre semmilyen eljárásban.¹¹ Véleményem szerint ez egy nagyon erős védelem, azonban ez szükséges, mivel a légiközlekedés és az utasok biztonsága a legfontosabb érdek ebben a helyzetben.

⁵ https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Tokyo_EN.pdf (letöltve: 2019. október 5.)

⁶ 1971. évi 24. törvényerejű rendelet a légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló Tokióban, az 1963. évi szeptember hó 14. napján kelt Egyezmény kihirdetéséről (a továbbiakban: 1971. évi 24. törvényerejű rendelet), 3. cikk.

⁷ A Magyar Népköztársaság Büntető Törvénykönyvéről szóló 1961. évi V. törvény (a továbbiakban 1961. évi V. törvény), 4. § (2) bek.

⁸ ERNSZT: *i. m.* 43.

⁹ MENDELSON: *i. m.* 516-517.

¹⁰ SIPOS ATTILA: A polgári légi jármű jogi státusza, in *Repüléstudományi Közlemények*, XXIX. évf., 2017/3. szám, 290.

¹¹ 1971. évi 24. törvényerejű rendelet, 6-10. cikk.

Amennyiben a leszállás helye szerinti állam őrizetbe veszi az elkövetőt, köteles értesíteni arról az elkövető állampolgársága szerinti államot és a légi járművet lajstromozó államot is, és jelzi nekik, hogy akarja-e joghatóságát gyakorolni. Ha nem akarja, akkor visszaszállíthatja az elkövetőt az állampolgársága vagy állandó lakhelye szerinti államba, vagy pedig abba az államba, ahonnan felszállt. Az egyezmény nem kötelezi a részes államokat kiadatásra, azok lefolytathatják a büntetőeljárást maguk is, de még erre sem kötelesek.¹²

Az egyezmény hatálya, hasonlóan a későbbiekben tárgyalt Hágai, Montreáli és Pekingi Egyezményekhez, nem terjed ki a katonai, vám- és rendőrségi szolgálatra használt légi járművekre.¹³

A Tokiói Egyezmény tehát részsikerként értékelhető a repülésbiztonság fejlődésében, ugyanakkor számos megoldandó kérdés maradt még, amelyek további nemzetközi egyezmények megkötését tették szükségessé.

2. A TOKIOI EGYEZMÉNY KIEGÉSZÍTŐ JEGYZŐKÖNYVE

2014-ben az ICAO égisze alatt Montreálban elfogadásra került a Tokiói Egyezményt kiegészítő jegyzőkönyv, amely jelen tanulmány írásakor még nem lépett hatályba.¹⁴ A Tokiói Egyezménynek 1963-mas megalkotása óta felmerült több hiányossága, hibája is. Ennek kiküszöbölésére jött létre a kiegészítő jegyzőkönyv, amely három fontos módosítást tartalmaz. Az *első a joghatóság kérdésére* vonatkozik. A kiegészítő jegyzőkönyv joghatóságot biztosít a légi jármű üzemeltetőjének székhelye szerinti államnak, továbbá a leszállás helye szerinti államnak is (függetlenül attól, hogy ez a tervezett leszállási hely, vagy az engedetlen utas miatt leszállni kényszerülő légi jármű tényleges leszállási helye). Ez a rendelkezés azért volt szükséges, hogy már a leszálláskor felelősségre vonható legyen az ilyen utas, és az eljárás gyorsabb legyen.¹⁵

A *második jelentős változás a légi jármű parancsnokának a könnyebb fellépését teszi lehetővé*, ugyanis az eredeti szabályozással ellentétben már nem azt szükséges alapos okkal feltételeznie, hogy a fedélzeten a lajstromozó állam büntető törvénye szerint súlyos bűncselekmény elkövetése készül vagy történt, hanem elegendő, ha a parancsnok szerint minősül az súlyos bűncselekménynek. Ráadásul a jegyzőkönyv már példákat is ad az intézkedésre okot adó cselekményekre:

- személyzet elleni fizikai támadás vagy ezzel való fenyegetés
- a parancsnoknak a légi jármű, az utasok vagy a vagyontárgyak biztonságának védelme céljából kiadott jogszerű utasításainak megtagadása.¹⁶

A *harmadik változás az, hogy a légitársaság megtérítheti az ilyen utas által okozott kárát, költségeit*, például, ha a leszállítása miatt kell a tervezettől eltérő államban leszállnia a légi járműnek.¹⁷

Ezen módosításokat a Tokiói Egyezmény több, mint 50 éves gyakorlati alkalmazásának tapasztalatai támasztják alá, ezért úgy vélem, hogy mindenképpen a repülésbiztonság javát fogják szolgálni, amint a megfelelő számú ratifikáció által hatályba lép a kiegészítő jegyzőkönyv.

3. HÁGAI EGYEZMÉNY

A gépeltérítések számának növekedése okán az ICAO felismerte, hogy a Tokiói Egyezmény nem képes megfelelő védelmet nyújtani ezekkel szemben, ezt egy közgyűlési határozatában ki is mondta, és felkérte a Tanácsot, hogy foglalkozzon a problémával.¹⁸ Ennek eredménye lett egy újabb nemzetközi szerződés, a Hágai Egyezmény a légi jármű jogellenes hatalomba kerítésének leküzdéséről, amelyet 1970-ben kötöttek az államok, és jelenleg 185 állam a részese, köztük hazánk is.¹⁹

¹² Uo. 12-17. cikk.

¹³ ABEYRATNE, R.I.R.: International Responses Related to Aviation Security: A Legal Analysis (Part I), in *German Journal of Air and Space Law*, Vol. 45. (1996), No. 2, 141.

¹⁴ https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Montreal_Prot_2014_EN.pdf (letöltve: 2019. november 4.)

¹⁵ SALISBURY, TIMOTHY: *The Montreal Protocol 2014* (elérhető: <http://www.4kbw.net/news/24052016161324-the-montreal-protocol-2014/>, letöltve: 2019. november 1.)

¹⁶ A légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló egyezmény kiegészítő jegyzőkönyve, 8. cikk, 10. cikk.

¹⁷ SALISBURY: *i. m.*

¹⁸ ABEYRATNE: *i. m.* (1996) 46.

¹⁹ https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Hague_EN.pdf (letöltve: 2019. szeptember 25.)

A gépeltérítés már az 1930-as években is létező jelenség volt, de csak az 1960-as, 70-es években vált gyakorivá. Az első ismert eset 1931-ből való, amikor is perui forradalmárok azért térítették el egy repülőt, hogy arról röpcédulákat szórjanak.²⁰

A Hágai Egyezmény 1. cikke nagyban emlékeztet egy büntető törvénykönyvbeli rendelkezésre, ugyanis ez a cikk leírja, hogy mely tényállás minősül bűncselekménynek. Ennek a bűncselekménynek az elkövetési magatartása kétféle lehet:

- a légi járművet valaki jogellenesen hatalmába keríti erőszakkal, erőszakkal fenyegetés vagy bármilyen más megfélemlítés útján, vagy
- e légi jármű fölött ilyen módon ellenőrzést gyakorol.

Az egyezmény büntetni rendeli a bűncselekmény kísérletét, továbbá a bűnsegédi magatartást is. A bűncselekmény elkövetési helye kizárólag a repülésben lévő légi jármű fedélzete lehet. Egyfajta értelmző rendelkezésként tartalmazza az egyezmény, hogy mikor tekintjük repülésben lévőnek a légi járművet. Attól kezdve minősül repülésben lévőnek, amikor a beszállás után minden külső ajtaját becsukták, és ez egészen addig tart, amíg a kiszállás céljából valamelyik külső ajtaját ki nem nyitják. Ez alól kivétel a kényszerleszállás, ugyanis ilyen esetben egy fikció van, miszerint amíg az illetékes hatóság át nem veszi a felelősséget a légi járműért, a fedélzeten levő személyekért és vagyontárgyakért, addig még repülésben lévőnek kell tekinteni a légi járművet.²¹

Joghézagnak tekinthető, hogy az egyezmény csak akkor rendeli büntetni a légi jármű jogellenes hatalomba kerítését, ha az elkövető a fedélzeten tartózkodik, pedig lehetnek olyan esetek, hogy az elkövető a földről téríti el a légi járművet, például azzal zsarol, hogy a légi járművön elhelyezett bombát felrobbantja, amennyiben nem követik az utasításait.²²

A szerződés kriminalizációs kötelezettséget ír elő a részes államok számára. A szerződő államok vállalták, hogy súlyosan büntetni rendelik ezt a bűncselekményt, és kiterjesztik rá joghatóságukat, amennyiben azt saját lajstromukban szereplő légi járművön vagy olyan légi járművön követik el, amely a saját területén száll le az elkövetővel.²³ A joghatóság kérdése kapcsán fontos eredménye az egyezménynek, hogy joghatóságot biztosít annak az államnak is, amelynek területén az elkövetőt elfogják, akkor is, ha az nem abban az államban követte el a bűncselekményt.²⁴

Az akkori magyar Büntető Törvénykönyv (1961. évi V. tv.) 1972. január 1-től tartalmazta a légi jármű jogellenes hatalomba kerítése elnevezésű bűncselekményt, melyet az egyezményben meghatározottakhoz hasonló szöveggel vett át, és valóban szigorúan büntette. A bűncselekmény alapesetét öt évtől tizenkét évig terjedő szabadságvesztéssel rendelte büntetni. Minősített esetet is meghatározott a törvény, ezt az követte el, aki a bűncselekménnyel más vagy mások halálát okozta, és erre akár még halálbüntetést is kiszabhattak. Bár az egyezmény csak a bűncselekmény kísérletét említi, a magyar Btk. még az előkészületi stádiumot is büntetni rendelte.²⁵ Természetesen a hatályos büntető törvénykönyvünk (2012. évi C. tv.) is tartalmazza ezt a bűncselekményt, jóllehet már csak „jármű hatalomba kerítése” elnevezéssel.²⁶

Az egyezményben részes államok vállalták, hogy az ilyen bűncselekmények elkövetése esetén a gyanúsítottat őrizetbe veszik, és megteszik a megfelelő intézkedéseket, amennyiben azt indokoltnak találják, és a büntetőeljárást lefolytatják, vagy kiadják az elkövetőt. Ez az *aut dedere, aut judicare* elv megjelenése,²⁷ amely a nemzetközi büntetőjog egyik alapvető elve is. Tehát ez nagy előrelépést jelentett a Tokiói Egyezményhez képest.

²⁰ ERNSZT: *i. m.* 45.

²¹ 1972. évi 8. törvényerejű rendelet a légi járművek jogellenes hatalomba kerítésének leküzdéséről Hágában, az 1970. évi december hó 16. napján aláírt Egyezmény kihirdetéséről (a továbbiakban: 1972. évi 8. törvényerejű rendelet), 1. cikk, 3. cikk.

²² ABEYRATNE: *i. m.* (1996) 48.

²³ 1972. évi 8. törvényerejű rendelet, 4. cikk.

²⁴ MANKIEWICZ: *i. m.* 199.

²⁵ 1961. évi V. törvény, 192. §.

²⁶ A Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény, 320. §.

²⁷ SOCHOR, EUGENE: ICAO and Armed Attacks against Civil Aviation, in *International Journal*, Vol. 44 (1988), No. 1, 143.

4. MONTREÁLI EGYZEMÉNY

A Hágai Egyezményben meghatározott bűncselekményt csak a légi jármű fedélzetén lehet elkövetni, pedig nem kell feltétlenül a légi járművön tartózkodni ahhoz, hogy a repülés biztonságát veszélyeztethessük.²⁸ E felismerés visszatükröződik a Montreáli Egyezményben.

A Montreáli Egyezmény a polgári repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről szól, 1973-tól hatályos, és jelenleg 188 részes állama van, köztük hazánk is.²⁹ Az egyezmény 1. cikke a Hágai Egyezményhez hasonlóan szintén büntető törvénykönyvbe illő. Ez a cikk is több elkövetési magatartást sorol fel, és ez is kriminalizációs kötelezettséget ír elő a részes államok számára.

A szerződéskötést megelőző tárgyalásokon vita tárgyát képezte az államok között, hogy mi a jobb megoldás, ha felsorolásszerűen meghatároznak több elkövetési magatartást, vagy ha csak általános jelleggel fogalmazzák meg a bűncselekményt, amelybe ilyen módon beleilleszhető sokféle elkövetési magatartás, és így elkerülhető az, hogy a szerződéskötéskor előre nem látható, újfajta elkövetési magatartások az egyezmény szabályozási körén kívül maradjanak.³⁰ Végül az előbbi, felsorolásszerű megoldás mellett döntöttek az államok. Eszerint az követ el a polgári repülés biztonsága elleni bűncselekményt, aki:

- a légi jármű fedélzetén tartózkodó személy elleni, erőszakos cselekményt követ el, feltéve hogy ez a légi jármű biztonságát veszélyeztetheti,
- a szolgálatban levő légi járművet megsemmisíti vagy kárt okoz benne, és ezzel repülésre alkalmatlanná teszi, vagy a repülésbiztonságot veszélyeztetheti,
- a szolgálatban levő légi járművön olyan anyagot vagy szerkezetet helyez el, amely megsemmisítheti, repülésre alkalmatlanná teheti vagy a repülésbiztonságot veszélyeztető kárt okozhat benne (Az egyezmény ezen elkövetési magatartásnál azt is bünteti, aki mással helyeztet el ilyen anyagot vagy szerkezetet.)
- megsemmisít vagy kárt okoz léginavigációs berendezésekben, vagy azok működését megzavarja, feltéve hogy ezzel egy repülésben lévő légi jármű biztonságát veszélyezteti,
- tudva hamis tájékoztatást közöl, és ezáltal egy repülésben lévő légi jármű biztonságát veszélyezteti.

Az egyezmény büntetni rendeli ezen bűncselekmény kísérletét, továbbá a bűnsegélyi magatartást is. Bűnösség szempontjából a bűncselekményt csak szándékosan lehet megvalósítani.³¹

Az egyezményben felsorolt cselekmények csak akkor számítanak bűncselekménynek, ha azok a légi jármű biztonságát veszélyeztethetik. Tehát nem feltétlenül minősül az egyezmény szerinti repülésbiztonság elleni bűncselekménynek az, ha egy utas megöl egy másik utast a repülőgép fedélzetén. Bár azzal is lehet érvelni, hogy ez a cselekmény az utasokban pánikot válthat ki, és az már veszélyeztetheti a légi jármű biztonságát. Természetesen a személyzet elleni támadás esetén már egyértelműbb a kérdés, hiszen a személyzet rendelkezik azokkal a képességekkel, amelyek a biztonság fenntartásához szükségesek, tehát az ellenük irányult támadás már igenis veszélyeztetheti a repülés biztonságát.³²

A Hágai és a Tokiói Egyezményhez képest fejlődésnek tekinthető, hogy a Montreáli Egyezmény szerint az elkövetőnek nem kell a légi járművön tartózkodnia, máshonnan is el lehet követni a bűncselekményt. Például az az elkövető, aki a repülőgépen felszállás előtt bombát helyez el, de ő maga nem száll fel a gépre, a bomba felrobbantásával elköveti a bűncselekményt, továbbá az is, aki a légi irányítás és a pilóta közötti rádiókapcsolatot megzavarja.³³ Emiatt a rendelkezés miatt alkalmazható az egyezmény a terrorizmus egy újabb faja, a kiberterrorizmus elkövetőivel szemben is, hiszen egy ilyen támadást rendszerint távolról is véghez lehet vinni.³⁴

Azt, hogy mikor tekinthető egy légi jármű repülésben lévőnek, már a Hágai Egyezmény is leírta. A Montreáli Egyezmény viszont egy másik fogalmat is használ, a szolgálatban lévő légi jármű fogalmát. Szolgálatban lévőnek kell tekinteni a légi járművet annak repülés előtti előkészítésétől a leszállás utáni 24

²⁸ https://www.unodc.org/pdf/crime/terrorism/Commonwealth_Chapter_4.pdf (letöltve: 2019. október 28.)

²⁹ https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Hague_EN.pdf (letöltve: 2019. szeptember 25.)

³⁰ COHEN, AVIV: Cyberterrorism: Are We Legally Ready?, in *Journal of International Business and Law*, Vol. 9 (2010), Issue 1, 16.

³¹ 1973. évi 17. törvényerejű rendelet a polgári repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről Montrealban, az 1971. évi szeptember hó 23. napján aláírt egyezmény kihirdetéséről (a továbbiakban: 1973. évi 17. törvényerejű rendelet), 1. cikk.

³² COHEN: *i. m.* 17-19.

³³ https://www.unodc.org/pdf/crime/terrorism/Commonwealth_Chapter_4.pdf (letöltve: 2019. október 28.)

³⁴ COHEN: *i. m.* 18.

óráig. Tehát ez magában foglalja a repüléssel töltött időtartamot is.³⁵ Véleményem szerint pozitív fejlődés a Hágai Egyezményhez képest, hogy a Montreáli Egyezményben felsorolt egyes elkövetési magatartásoknál kiterjed a légi jármű felszállása előtti és leszállása utáni időszakra is, hiszen egy bomba elhelyezése a fedélzeten tipikusan a felszállás előtt történhet.

A szerződő államok kötelezettséget vállaltak arra, hogy ezeket a magatartásokat is büntetni rendelik a saját joguk szerint, méghozzá súlyos büntetéssel, tehát itt is kriminalizációs kötelezettségről beszélhetünk. Egyesek kritikaként fogalmazták meg, hogy az egyezmény nem konkretizálta a súlyos büntetés fogalmát, még minimum-büntetést sem határozott meg, tehát az államok maguk állapítják meg a büntetés mértékét. Ugyanakkor ez indokolható az államok büntetőjogának különbözőségeivel.³⁶

Joghatósága akkor van egy részes államnak az egyezményben foglalt bűncselekmény elkövetőjével szemben, ha

- a bűncselekményt annak területén követték el,
- annak lajstromában szereplő légi jármű ellen vagy annak fedélzetén követték el,
- továbbá ha annak a területén száll le a légi jármű az elkövetővel.

A joghatósággal rendelkező állam, ha az elkövető az ő területén került kézre, megteszi a Tokiói és Hágai Egyezményeknél már ismertetett intézkedéseket. Itt is érvényesül az *aut dedere, aut judicare elve*, tehát ha az állam nem adja ki az elkövetőt, akkor neki kell lefolytatnia a büntetőeljárást a saját joga szerint.³⁷

5. A NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉST SZOLGÁLÓ REPÜLŐTEREK ELLENI JOGELLENES ÉS ERŐSZAKOS CSELEKMÉNYEK VISSZASZORÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ KIEGÉSZÍTŐ JEGYZŐKÖNYV

A Tokiói, Hágai és Montreáli Egyezmények a repülésben (illetve szolgálatban) lévő légi jármű biztonságát védik, azonban a terrortámadások célpontja nem csak a légi jármű, hanem a repülőterek is lehetnek. Ennek egyik példája az 1986-os Róma repülőterén bekövetkezett terrortámadás. Ez az eset oda vezetett, hogy összehívjanak egy nemzetközi konferenciát, és elfogadjanak egy kiegészítő jegyzőkönyvet.³⁸ Így született meg a Montreáli Egyezmény kiegészítő jegyzőkönyve. Ez a jegyzőkönyv büntetni rendeli az olyan erőszakos cselekményeket, amikor valaki bármilyen fegyver, anyag vagy szerkezet felhasználásával polgári repülőterén követ el súlyos sérülést okozó vagy arra alkalmas cselekményt szándékosan. Emellett azt is bűncselekménynek minősíti, mikor valaki polgári repülőter létesítményeit vagy szolgálatban nem lévő légi járműveit rongálja meg vagy semmisíti meg, és ez veszélyeztetheti a repülőter biztonságát.³⁹

A 2000-es évek elején a repülésbiztonságnak új kihívásokkal kellett szembenéznie. Többek közt a 2001. szeptember 11-i terrortámadások hatására az ICAO belátta, hogy a meglévő repülésbiztonságról szóló szerződések nem biztosítanak kellő védelmet a felmerülő újabb veszélyekkel szemben, hiszen azokat főként az 1960-70-es években kötötték, azóta több, mint 30 év eltelt. A szervezet létrehozott egy albizottságot, melynek azt tűzte ki feladatául, hogy tegyenek javaslatot a repülésbiztonságról szóló egyezmények módosítására, hogy azok megfelelő védelmet nyújtsanak az újonnan fenyegető veszélyek ellen. Az albizottság javaslatai a 2010-ben megkötött Pekingi Egyezményben és egy szintén ekkor aláírt kiegészítő jegyzőkönyvben kerültek elfogadásra.⁴⁰

6. PEKINGI EGYZEMÉNY A NEMZETKÖZI POLGÁRI LÉGI KÖZLEKEDÉSHEZ KAPCSOLÓDÓ JOGELLENES CSELEKMÉNYEK VISSZASZORÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ EGYZEMÉNY

Ez az egyezmény még viszonylag újnak tekinthető a repülésbiztonságról szóló nemzetközi szerződések sorában, hiszen 2010-ben kötötték, és nem olyan régen, 2018. július elsején lépett hatályba. Ezen

³⁵ ABEYRATNE: *i. m.* (1996) 54-55.

³⁶ Uo. 59.

³⁷ 1973. évi 17. törvényerejű rendelet, 3-7. cikk.

³⁸ https://www.unodc.org/pdf/crime/terrorism/Commonwealth_Chapter_5.pdf (letöltve: 2019. október 6.)

³⁹ 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.

⁴⁰ T. BLISS, DONALD: Modernizing the ICAO Response to the Challenges of Global Aviation, in *Aviation Law and Policy*, Vol. 8 (2008), No. 1, 59-60.

egyezménynek jelen tanulmány kéziratának lezárásakor Magyarország nem részese.⁴¹ Az egyezmény bővítette az 1971-es Montreáli Egyezményben meghatározott polgári légi közlekedés elleni bűncselekmények körét. Az alábbi új tényállásokat tartalmazza, amelyek bűncselekménynek minősülnek, eszerint aki

- szolgálatban lévő légi jármű olyan célra használja fel, amely halál, súlyos testi sérülés, tulajdon vagy a környezet elleni jelentős kár okozására irányul,
- szolgálatban lévő légi járműből kibocsát, vagy szolgálatban lévő légi jármű ellen vagy annak fedélzetén használ bármilyen BCN fegyvert (biológiai, kémiai vagy nukleáris fegyver), robbanóanyagot, radioaktív anyagot vagy hasonló anyagot úgy, hogy az halált, súlyos testi sérülést, tulajdon vagy a környezet elleni jelentős kárt okoz vagy okozhat,
- légi jármű fedélzetén szállít (vagy a szállításban közreműködik), vagy szállítat bármilyen robbanó- vagy radioaktív anyagot, hasadó anyagot, BCN fegyvert, vagy bármilyen eszközt, anyagot, szoftvert, ami jelentősen hozzájárul BCN fegyverek előállításához.

Az egyezmény nagyban kibővíti az elkövetők körét, ugyanis kimondja, hogy az a személy is bűncselekményt követ el, aki az egyezményben felsorolt bűncselekmények elkövetésével fenyeget, továbbá aki ezen bűncselekményeket megkísérli, segíti, az elkövetőket beszervezi, szándékosan segít az elkövetőnek a nyomozás, a vádemelés vagy a büntetés elkerülésében, ha tudja, hogy az a személy elkövette a bűncselekményt.⁴² Az egyezmény részes államai vállalták, hogy súlyos büntetéssel rendelik büntetni ezen bűncselekményeket is.⁴³

Véleményem szerint nagy fejlődésnek tekinthető ennek az egyezménynek az elfogadása, mert olyan új veszélyek ellen lép fel, amelyek szintén nagymértékben veszélyeztethetik a légiközlekedést. Büntetni rendeli többek között a légi jármű fegyverként való használatát (a szeptember 11-i terrortámadásokra válaszul), veszélyes anyagok légiközlekedés ellen irányuló használatát, továbbá a légiközlekedés elleni bűncselekmények szervezését, finanszírozását.⁴⁴

A joghatóság tekintetében is bővülést mutat az egyezmény, mivel a korábbi szerződésekben említett joghatósági okok mellett három újat is bevezet. Joghatóságot biztosít annak az államnak is,

- amelynek állampolgára követi el a bűncselekményt,
- amelynek állampolgára ellen követik el a bűncselekményt,
- amelynek területén van a szokásos tartózkodási helye az elkövetőnek, amennyiben az hontalan személy.⁴⁵

7. A HÁGAI EGYEZMÉNY KIEGÉSZÍTŐ JEGYZŐKÖNYVE

Szintén 2010-ben, Pekingben született egy kiegészítő jegyzőkönyv is a Hágai Egyezményhez. A kiegészítő jegyzőkönyv bővítette a Hágai Egyezményben szereplő légi jármű jogellenes hatalomba kerítése bűncselekményét. Immáron nem csak repülésben lévő légi jármű ellen lehet azt elkövetni, hanem szolgálatban lévő légi jármű ellen, ami egy tágabb fogalom, ahogy arra már korábban utaltam. Nem csak az követheti már el a bűncselekményt, aki legalább megkísérli azt, hanem az is, aki

- annak elkövetésével hitelt érdemlően fenyeget,
- másokat szervez, irányít a bűncselekmény elkövetésében,
- szándékosan segít az elkövetőnek a nyomozás, a vádemelés vagy a büntetés elkerülésében, ha tudja, hogy az a személy elkövette a bűncselekményt,
- az elkövetésben megállapodik, (tehát ez egyfajta előkészületi magatartást jelent)
- bármilyen módon hozzájárul a csoportos elkövetéshez.⁴⁶

A korábbi egyezményekhez képest újdonság, hogy a kiegészítő jegyzőkönyv bevezeti a jogi személy felelősségét is, amennyiben a bűncselekményt a jogi személy vezetője ilyen minőségében követte el. Az

⁴¹ https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Beijing_Conv_EN.pdf (letöltve: 2019. október 30.)

⁴² A nemzetközi polgári légi közlekedéshez kapcsolódó jogellenes cselekmények visszaszorításáról szóló pekingi egyezmény (a továbbiakban: pekingi egyezmény), 1-2. cikk.

⁴³ Uo. 3.cikk.

⁴⁴ ABEYRATNE, RUWANTISSA : The Beijing Convention of 2010 on the suppression of unlawful acts relating to International civil aviation - an interpretative study, in *Journal of Transportation Security*, Vol. 4 (2011), 243.

⁴⁵ Pekingi Egyezmény, 8.cikk.

⁴⁶ A légi járművek jogellenes hatalomba kerítésének leküzdéséről szóló egyezmény kiegészítő jegyzőkönyve, 1. cikk.

államnak csak akkor van joghatósága ilyen jogi személy felett, ha annak székhelye az állam területén található, vagy ha az az államban van bejegyezve.⁴⁷

A 2001-ben a fennálló nemzetközi szerződések alapján büntetendő volt a négy repülőgép eltérítése, továbbá a fedélzeten a személyzet és az utasok ellen elkövetett cselekmények is. Azonban az egyezmények nem terjedtek ki a légi járművek fegyverként való használatára, valamint a terrortámadások előkészületére és szervezésére sem.⁴⁸ A Pekingben elfogadott egyezmény és kiegészítő jegyzőkönyv viszont kriminalizációs kötelezettséget ír elő ezen cselekményekre is, de ez csak akkor hatékony, ha az államok széles köre részes féllé válik.

8. EGYEZMÉNY A PLASZTIKUS ROBBANÓANYAGOK MEGJELÖLÉSÉRŐL, AZOK FELDERÍTÉSE CÉLJÁBÓL

A következőkben vizsgált két egyezmény partikuláris jellegű a repülésbiztonságról szóló többi szerződéshez képest, hiszen csak egy-egy részletre fókuszálnak. Ezt az egyezményt 1991-ben Montreálban kötötték meg az államok, Magyarország is a részese.⁴⁹ Az egyezmény neve alapján elsőre nem biztos, hogy arra gondol az ember, hogy ez is a repülésbiztonságról szóló nemzetközi szerződések köréte képezi, pedig azokról a robbanóanyagokról szól, melyeket a terroristák tipikusan használnak a légi járművek ellen, illetve egyéb terrorcselekmények során is.⁵⁰

Az egyezmény megkötésének közvetlen előzménye is volt. 1988-ban egy amerikai utasszállító repülőgépet felrobbantottak a skóciai Lockerbie település felett, ezzel 270 ember halálát okozva (köztük négy magyar utasét is). Nem csak a repülőgépen tartózkodók haltak meg a robbanás miatt, hanem még Lockerbie néhány lakosa is áldozatul esett.⁵¹ Tehát egy újabb repülésbiztonságot érintő veszélyre kellett reagálnia a nemzetközi közösség tagjainak.

Az egyezmény kissé kilóg a sorból amiatt, hogy nem határoz meg büntetendő cselekményeket. Az egyezmény célja inkább a prevenció, hogy a terroristák ne juthassanak olyan robbanóanyaghoz, amely nincs megjelölve.⁵² A megjelölés azt jelenti, hogy egy olyan anyagot adalékolnak a robbanóanyaghoz, amely azt felderítésre alkalmassá teszi.⁵³ Az egyezmény tartalmaz egy műszaki mellékletet is, amely pontosan meghatározza, hogy mely fizikai és kémiai tulajdonságokkal rendelkező anyagok minősülnek plasztikus robbanóanyagoknak.⁵⁴

Az egyezményben részes államok kötelezettséget vállaltak arra, hogy intézkedéseket tesznek annak érdekében, hogy saját területükön betiltsák és megakadályozzák a megjelölés nélküli robbanóanyagok előállítását, továbbá azok behozatalát vagy kivitelét saját területükről. Kötelezettséget vállaltak arra is, hogy szigorúan ellenőrzik a saját területükön már előállított, vagy oda bevitt ilyen robbanóanyagok birtoklását, birtokba adását. Kötelesek meggátolni, hogy olyan célra használják ezeket, amelyek veszélyeztetik a repülésbiztonságot, ennek érdekében megsemmisítik az ilyen anyagokat, vagy megjelöléssel látják el azokat.⁵⁵

Az egyezmény létrehozott egy nemzetközi bizottságot, amelyben robbanóanyagokkal foglalkozó szakemberek vannak. Az ő feladatuk, hogy figyelemmel kísérjék a technikai fejlődést a robbanóanyagok gyártásában, megjelölésében valamint felderítésében, és a kutatási eredményeikről jelentést tegyenek az ICAO és a szerződő államok felé. Kutatási eredményeik alapján az egyezmény műszaki mellékletének módosítását javasolhatják.⁵⁶

⁴⁷ PIERA, ALEJANDRO – GILL, MICHAEL: Will the New ICAO-Beijing Instruments Build a Chinese Wall for International Aviation Security?, in *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, Vol. 47 (2014), No. 1, 200.

⁴⁸ Uo. 156.

⁴⁹ Kihirdető jogszabály: 2003. évi LXVI. törvény a plasztikus robbanóanyagok megjelöléséről, azok felderítése céljából Montreálban, 1991. március 1. napján létrehozott Egyezmény kihirdetéséről (a továbbiakban: 2003. évi LXVI. törvény).

⁵⁰ https://www.unodc.org/documents/treaties/terrorism/Commonwealth_Chapter_11.pdf (letöltve: 2019. október 30.)

⁵¹ PLACHTA, MICHAEL: The Lockerbie Case: The Role of the Security Council in Enforcing the Principle Aut Dedere Aut Judicare, in *European Journal of International Law*, Vol. 12 (2001), No. 1, 125-126.

⁵² https://www.unodc.org/documents/treaties/terrorism/Commonwealth_Chapter_11.pdf (letöltve: 2019. október 30.)

⁵³ 2003. évi LXVI. törvény, 1. cikk.

⁵⁴ https://www.unodc.org/documents/treaties/terrorism/Commonwealth_Chapter_11.pdf (letöltve: 2019. október 30.)

⁵⁵ 2003. évi LXVI. törvény, 1-4. cikk.

⁵⁶ Summaries of the multilateral treaties deposited with other depositaries (elérhető: <https://treaties.un.org/doc/db/Terrorism/Conv10-summary.pdf>, (letöltve: 2019. október 17.)

9. A ROBBANTÁSOS TERRORIZMUS VISSZASZORÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ EGYEZMÉNY

A terrorizmus nem csak a légiközlekedést veszélyeztető jelenség, ezért nem csupán a légijogi nemzetközi szerződésekben találhatunk terrorizmus elleni rendelkezéseket. Ilyen a robbantásos terrorizmus visszaszorításáról szóló 1997-es egyezmény is, amely nem kifejezetten az ICAO, hanem az ENSZ égisze alatt jött létre.⁵⁷ Az egyezmény célja, hogy büntetni rendelje az olyan robbantásokat, amelyek nagy számú emberáldozatot követelő célpontok ellen történnek.⁵⁸ Ilyen módon az egyezmény kiterjed a légi járművek elleni támadásokra is, ezért soroltam a dolgozatban említett repülésbiztonságról szóló nemzetközi szerződések körébe.

Az egyezmény meghatároz egy bűncselekményt, amelyet az követ el, aki „*jogellenesen és szándékosan robbanó vagy más halált okozó eszközt visz be vagy helyez el közhasználatú helyen, állami vagy kormánylétesítményben, közforgalmú tömegközlekedési üzemben vagy közérdekű üzemben, illetve az azok elleni támadás során vagy azokban ilyen eszközt elsüt vagy felrobbant*”, feltéve, hogy az elkövető szándéka az, hogy halált vagy súlyos testi sértést okozzon, vagy az adott helyet, üzemet, létesítményt súlyosan megrongálja.⁵⁹ Az is bűncselekményt követ el, aki ezt megkísérli, bűnsegédként vesz részt az elkövetésben, az elkövetésre másokat beszervez, utasít, vagy egyéb módon segítséget nyújt az elkövetéshez. A szerződő államok vállalták, hogy belső joguk szerint bűncselekménynek minősítik az egyezményben meghatározott magatartásokat. A légijogi vonatkozást az adja, hogy a közforgalmú tömegközlekedési üzem kategóriájába a polgári utasszállító repülőgépek is beletartoznak.

Az egyezmény tartalmaz olyan rendelkezéseket is, amelyek a bűncselekmény megelőzését irányozzák elő. Az államok fellépnek, amennyiben a bűncselekményt a területükön készítik elő, és az erre felbujtó, a bűncselekményt szervező, anyagilag támogató személyeket felelősségre vonják. Továbbá kutatásokat folytatnak a robbanóanyagokkal kapcsolatosan, és információt cserélnek egymással.⁶⁰ Az ilyen preventív rendelkezéseket fontosnak tartom egy terrorizmus leküzdése elleni egyezményben. Az általam bemutatott, az ICAO égisze alatt létrejött egyezmények (a plasztikus robbanóanyagokról szóló egyezmény kivételével) inkább az elkövető felelősségrevonására helyezik a hangsúlyt, mintsem a bűncselekmények megelőzésére.

KONKLÚZIÓ

Tehát láthattuk, hogy a repülés biztonságáról szóló egyezmények több ponton is nagyon hasonlítanak egymásra, olykor még ismétlik is egymást, de mindig van valami új, valami fejlődés is bennük a korábbiakhoz képest, hiszen ez szükséges ahhoz, hogy a felmerülő újabb és újabb repülésbiztonságra leselkedő veszélyeket megfelelően el tudják hárítani az államok. Ezeknek a szerződéseknek a logikája abban rejlik, hogy az általuk meghatározott, repülésbiztonság elleni súlyos cselekmények elkövetői ellen mindenképpen le lehessen folytatni a büntetőeljárást, mindig legyen olyan állam, aki felelősségre vonja őket. Ezért fontos, hogy több államnak is joghatóságot biztosítsanak.⁶¹ Nagy eredmény e tekintetben az *aut dedere, aut judicare* elvének hangsúlyozása. Fontos továbbá, hogy folyamatosan kiszélesítik azon bűncselekmények és elkövetők körét, amelyek veszélyt jelentenek a légi járművekre, így válik egyre hatékonyabbá az ezek ellen való nemzetközi fellépés. Mivel a repülésbiztonság veszélyeztetésével nem csak a légi jármű, hanem az azon tartózkodó ártatlan emberek élete is veszélybe kerül, ezért nagyon fontos, hogy az egyes államok az ilyen bűncselekmények elkövetőit olyan súlyos büntetéssel sújtsák, ami a generális prevenciót is szolgálja.

Láthattuk, hogy ezen a területen milyen fontos az államok együttműködése, és hogy ebben milyen kiemelkedő szerepet vállal egy nemzetközi szervezet, az ICAO. Az egyezmények nem csak az elkövető mindenképpen felelősségrevonását szorgalmazzák, hanem az elkövetők emberi jogainak betartását sem hagyják figyelmen kívül, mert rögzítenek számos büntetőjogi garanciát, amelyek megilletik őket.

A repülésbiztonságot napjainkban is számos új veszély fenyegeti, például a repülőterek közelében használt drónok, vagy a lézer pointerok, melyekkel a pilótafülkébe bevilágítva még egy gyerek is veszélybe sodorhatja a légiközlekedés biztonságát. Véleményem szerint a 2010-es Pekingi Egyezménnyel sikerült a repülésbiztonságot veszélyeztető cselekmények viszonylag széles körét lefedni, ezért a jelenlegi szabályozást

⁵⁷ ERNSZT: *i. m.* 111.

⁵⁸ COHEN: *i. m.* 25.

⁵⁹ 2002. évi XXV. törvény a robbantásos terrorizmus visszaszorításáról, New Yorkban, az Egyesült Nemzetek Közgyűlésének 52. ülészakán, 1997. december 15-én elfogadott nemzetközi egyezmény kihirdetéséről, 2.cikk.

⁶⁰ Uo. 112.

⁶¹ KOVÁCS PÉTER: *Nemzetközi Közjog*, Osiris Kiadó, Budapest, 2016, 758.

elegendőnek tartom, feltéve, hogy a részes államok eleget tesznek az egyezmények által előírt kriminalizációs kötelezettségüknek, és az ICAO megfelelő intézkedéseket tesz a megelőzés érdekében. Természetesen a technika gyors fejlődésével a jövőben megjelenhetnek olyan veszélyek, amelyekre ismét reagálnia kell a nemzetközi közösség tagjainak.

FORRÁSJEGYZÉK

Felhasznált irodalom

- [1.] ABEYRATNE, R.I.R.: Attempts at Ensuring Peace and Security in International Aviation, in *Transportation Law Journal*, Vol. 24 (1996), No. 1, 27-72.
- [2.] ABEYRATNE, R.I.R.: International Responses Related to Aviation Security: A Legal Analysis (Part I), in *German Journal of Air and Space Law*, Vol. 45. (1996), No. 2, 119-144.
- [3.] ABEYRATNE, RUWANTISSA : The Beijing Convention of 2010 on the suppression of unlawful acts relating to International civil aviation - an interpretative study, in *Journal of Transportation Security*, Vol. 4 (2011), 131-143.
- [4.] ERNSZT ILDIKÓ: *A nemzetközi légitözlekedés védelme* [PhD dolgozat], Pécsi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kar Doktori Iskola, Pécs, 2017, elérhető: <https://ajk.pte.hu/files/file/doktori-iskola/ernszt-ildiko/ernszt-ildiko-vedes-ertekezes.pdf>.
- [5.] KOVÁCS PÉTER: *Nemzetközi Közjog*, Osiris Kiadó, Budapest, 2016.
- [6.] MANKIEWICZ, R.H.: The 1970 Hague Convention, in *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 37 (1971), Issue 2, 195-210.
- [7.] MENDELSON, ALLAN I.: In-Flight Crime: The International and Domestic Picture under the Tokyo Convention, in *Virginia Law Review*, Vol. 53 (1967), No. 3, 509-563.
- [8.] PIERA, ALEJANDRO – GILL, MICHAEL: Will the New ICAO-Beijing Instruments Build a Chinese Wall for International Aviation Security?, in *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, Vol. 47 (2014), No. 1, 145-238.
- [9.] PLACHTA, MICHAEL: The Lockerbie Case: The Role of the Security Council in Enforcing the Principle Aut Dedere Aut Judicare, in *European Journal of International Law*, Vol. 12 (2001), No. 1, 125-140.
- [10.] SALISBURY, TIMOTHY: *The Montreal Protocol 2014*, elérhető: <http://www.4kbw.net/news/24052016161324-the-montreal-protocol-2014/>.
- [11.] SIPOS ATTILA: A polgári légi jármű jogi státusza, in *Repüléstudományi Közlemények*, XXIX. évf., 2017/3. szám, 273-300.
- [12.] SOCHOR, EUGENE: ICAO and Armed Attacks against Civil Aviation, in *International Journal*, Vol. 44 (1988), No. 1, 134-170.
- [13.] T. BLISS, DONALD: Modernizing the ICAO Response to the Challenges of Global Aviation, in *Aviation Law and Policy*, Vol. 8 (2008), No. 1, 57-66.

Internetes források

- [1.] https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Beijing_Conv_EN.pdf.
- [2.] https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Hague_EN.pdf.
- [3.] https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Montreal_Prot_2014_EN.pdf.
- [4.] https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Tokyo_EN.pdf.
- [5.] https://www.unodc.org/documents/treaties/terrorism/Commonwealth_Chapter_11.pdf.
- [6.] https://www.unodc.org/pdf/crime/terrorism/Commonwealth_Chapter_4.pdf.
- [7.] https://www.unodc.org/pdf/crime/terrorism/Commonwealth_Chapter_5.pdf.
- [8.] Summaries of the multilateral treaties deposited with other depositaries, elérhető: <https://treaties.un.org/doc/db/Terrorism/Conv10-summary.pdf>.

Normatív források

- [1.] 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.
- [2.] 1972. évi 8. törvényerejű rendelet a légi járművek jogellenes hatalomba kerítésének leküzdéséről Hágában, az 1970. évi december hó 16. napján aláírt Egyezmény kihirdetéséről.
- [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.

- [4.] 2002. évi XXV. törvény a robbantásos terrorizmus visszaszorításáról, New Yorkban, az Egyesült Nemzetek Közgyűlésének 52. ülészakán, 1997. december 15-én elfogadott nemzetközi egyezmény kihirdetéséről.
- [5.] 2003. évi LXXVI. törvény a plasztikus robbanóanyagok megjelöléséről, azok felderítése céljából Montreálban, 1991. március 1. napján létrehozott Egyezmény kihirdetéséről.
- [6.] 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.
- [7.] A Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény.
- [8.] A Magyar Népköztársaság Büntető Törvénykönyvéről szóló 1961. évi V. törvény.
- [9.] Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation.