

Horváth Attila
horvath.attila@zmne.hu

A REPÜLŐTEREK ÉS A LÉGIIRÁNYÍTÁS, MINT KRITIKUS INFRASTRUKTÚRÁK

Absztrakt

A tanulmány a repülőterek elleni terrortámadások tapasztalataival foglalkozik. A szerző a repülőgépek ellen elkövetett szabotázs akciókat és a repülőgép-eltérítéseket csak olyan esetben érinti, ha azok a repülőtereken, illetve azok közvetlen közelében következtek be. A repülőterek nem véletlenül tartoznak a kritikus infrastruktúra védelmi rendszer meghatározó alrendszereihez. A cikk a modernkori terrorizmus történetében vizsgálja a repülőterek terrortámadásokkal szembeni sérülékenyséjét.

The study deals with the experiences of terror attacks against airports. The author deals with sabotage actions against airplanes and hi-jacks only in case those happened on the ports or in the vicinity of them. It is not accidental that airports belong to the determinant subsystems of the critical infrastructure's system. The article examines the terror sensitivity of airports in the history of prevailing terrorism.

Kulcsszavak: *terrorizmus, légiközlekedés, repülőterek, kritikus infrastruktúra védelem, terrorism, air transportation, airports, critical infrastructure protection*

BEVEZETŐ

Az erőszak és a terror végigkísérte az emberiség történelmét. A biztonsági és biztonságpolitikai szakemberek körében szinte közhelynek számít az a megállapítás, hogy az ún. modernkori terrorizmus kialakulása a múlt század 1960-as éveinek végén elkövetett repülőgép-eltérítésekhez, illetve a repülőterek elleni terrortámadásokhoz köthető (Horváth A. 2008/a). Az 1960-as évek végén, az 1970-es évek második feléig szinte mindennaposnak számítottak a repülőgép-eltérítések és a repülőterek elleni terrortámadások. A légiközlekedés elleni terrorakciók – nem utolsósorban a szigorodó biztonsági nemzetközi előírásoknak köszönhetően – gyakorisága az 1970-es évek második felétől kezdődően jelentős mértéken csökkent. A légiközlekedés elleni terrortámadások célja nem csak az volt, hogy a repülőtereket pusztítsák, a légijárműveket, utasokat és a személyzetet megsemmisítsék (Szabó

M. 1999). A repülőterek és légijárművek elleni támadásokkal a terrorcsoportok általában a politikai céljaikat akarták megvalósítani, vagy azoknak a médián keresztül nyilvánosságot biztosítani.

A légiközlekedésben a biztonsági szint a javulása, valamint a repülőgépek és repülőterek elleni terrortámadások ritkulása nem jelentette azt, hogy az 1970-es években megszűnt volna az alágazat terrorfenyegetettsége. Ezért nem tekinthető véletlennek, hogy az 1990-es években az Egyesült Államokban megjelenő kritikus infrastruktúra védelem fogalmi rendszerében a légiközlekedés, és ezen belül a repülőterek kiemelt helyet és szerepet kaptak. A fogalom és a hozzá kapcsolódó feladatok akkor váltak ismertté, amikor Clinton elnök 1998 májusában kiadta a 63. számú elnöki direktíváját (Presidential Decision Directive). A dokumentum életbe léptetésére azért volt szükség, mert az 1990-es években világossá vált, hogy a nemzetközi terrorizmus komolyan veszélyezteti az Egyesült Államok infrastrukturális rendszerét és szolgáltatásait (Horváth A. 2009). A terrorfenyegetettség és a bekövetkezett katasztrófák tapasztalatai függvényében az alapidokumentumnak tartható direktíva kiadása óta természetesen változott a kritikus infrastruktúra védelmének tartalma, azonban a légiközlekedés biztonsága ma is kiemelt helyet foglal el a rendszerben (J. D. Moteff. 2008).

Közlekedésműszaki értelemben a repülőterek funkcióit az alábbiakban lehet összefoglalni: itt történik a légijárművek indítása, fogadása, a földi mozgatásuk, a repülőgépek kiszolgálása, az utasok kiszolgálása, valamint a teherforgalommal kapcsolatos logisztikai folyamatokat is itt végzik (Havas P. 2004). Közlekedésüzemi és biztonsági szempontból talán egyetlen közlekedési alágazatban sincs olyan jelentősége a termináloknak, mint a légiközlekedésben a repülőtereknek. Üzemzavarok, rendkívüli helyzetek keletkezésekor, terrortámadás bekövetkezésekor a közlekedés pályáján, vagyis a levegőben, a repülőgépek személyzetének, illetve a földi kiszolgálóknak és a légiirányítóknak csak korlátozott mértékű beavatkozásra van lehetősége. Különösen igaz ez a terrorcselekményekre, hiszen a terroristák a fegyvereiket, robbanóanyagait csak a repülőtereken keresztül tudják felcsempészni a légijárművekre. Biztonsági szempontból ugyan az is igaz, hogy a rakétatámadások kivételével a terroristák csak a repülőtereken juthatnak fel a repülőgépekre, és csak ott csempészhetik fel a támadáshoz szükséges fegyvereket és felszereléseket is. Ezért nem csak a repterek, hanem a légiközlekedés egésze szempontjából fontos kérdés a terminálok biztonságának szavatolása.

A modernkori terrorizmus történetében a terrorfenyegetettségnek kitett célpontok a repülőtereken:

1. repülőgépek a kifutópályákon, vagy gurulópályákon;
2. az induló és érkezési csarnokok;
3. a légiirányítási és radarberendezések.

A REPÜLŐGÉPEK ELLENI SZABOTÁZSAKCIÓK TAPASZTALATAI

Az 1960-as évek végén a terroristák először nem csak a repülőgép-eltérítésekkel, hanem a repülőgépek repülőtereken való fegyveres támadásával próbálkoztak. Ezek a kísérletek, azonban nem voltak igazán sikeresek. Jó példát jelent a Népi Front Palesztina Felszabadításáért (PFLP) nevű terrorcsoport támadása Svájcban, a zürichi nemzetközi repülőtéren 1969. február 18-án. A szervezet négy fegyveres támadója gépkocsival hajtott rá a repülőtér kifutópályájára és a fegyvereikből 200 lövedéket lőttek ki, valamint gyújtógránátokat dobtak az El Al izraeli légitársaság Zürichből Tel Avivba tartó felszállás közben levő repülőgépére. A palesztin gerillák és a repülőgép biztonsági személyzete között tűzharc alakult ki, amelynek során egy támadó meghalt, hárman sebesültek, a járat három

utasa is megsebesült.¹ Ez az eset rávilágított arra, hogy egy viszonylag nagy sebességgel felszálló repülőgépet megállásra lehet kényszeríteni, de kézifegyverekkel nehéz feladatot jelent elpusztítani. Ennek az esetnek a tanulságait valamennyi olyan terrorcsoport levonta, amelyek a repülőgépek ellen szándékoztak terrorakciókat végrehajtani. A terroriszervezetek ezután a gyakorlatilag sikertelen kísérletet követően hasonló módszerrel már ritkábban próbálkoztak. A következő években a terroristák inkább a repülőgép eltérítések módszerét választották. Az esetnek másik tanulsága is volt. Az El Al izraeli légitársaságnál a légiközlekedés elleni terrorfenyegetettség jelenségének észlelése után viszonylag gyorsan alkalmaztak ún. úti marsalokat, akik ezúttal sikeresen elhárították a terrortámadást. Természetesen a polgári légi járatokon nem oldhat meg minden veszélyhelyzetet még egy jól kiképzett és jól felszerelt biztonsági személyzet sem, de a terroristákat visszatarthatja a repülőgépek elleni terrorakcióktól.

A repülőgépek elleni terrortámadásokkal kapcsolatban nem elég csupán a repülőterek üzemi területeinek biztonságáról gondoskodni. Napjainkban szinte lehetetlen megbecsülni azoknak – a főként amerikai és szovjet fejlesztésű a föld-levegő rakétáknak – a számát, amelyeket az illegális fegyverpiacokon komolyabb nehézség nélkül be lehet szerezni. Ezeknek a részben elavult, részben korszerű föld-levegő rakétáknak az alkalmazása (használata) elsősorban a repülőterek közelében komoly veszélyt jelenthet a fel és leszálló repülőgépek számára. A hordozható, vállról indítható föld-levegő rakéták kezelése könnyen elsajátítható, emiatt is valós fenyegetettséget jelenthetnek a katonai és polgári légiforgalomban egyaránt.

A repülőgépek elleni rakétatámadások veszélye nem csak a válságövezetekben áll fenn, bár azokon a területeken a repülőterek fenyegetettsége kétségtelenül nagyobb, mint a világ más térségeiben található repülőtereken. Ezért Afganisztánban, Irakban, Kasmírban, Pakisztánban ahol a terrorfenyegetettség napi veszélyt jelent, a repülőterek biztonsági ellenőrzését ki kell terjeszteni azokra a területekre is, ahonnan a föld-levegő rakétákat a fel- és leszálló repülőgépekre indíthatják.

A terrortámadásoknak ez a formája szerencsére még nem tekinthető gyakorinak, ezért a válságövezetekeken kívül a biztonsági zónákon a fokozott folyamatos katonai és rendőri jelenlét nem szükséges. A terrorfenyegetettség szintjének emelkedésekor azonban haladéktalanul gondoskodni kell ellenőrzés megszigorításáról, amelyet ki kell terjeszteni a repülőterek környékére is. Ilyen eset történt 2003. február 12-én, amikor a brit titkosszolgálat arról tájékoztatta az Egyesült Királyság kormányát, hogy az al-Kaidával kapcsolatban álló iszlám szélsőségesek Sam-7-es rakétákat csempésztak be Angliába. A brit kormány haladéktalanul elrendelte a Heathrow Nemzetközi Repülőtér őrzésének a szigorítását. A rendkívüli biztonsági intézkedések nyomán a veszélyhelyzet ideje alatt 1000 katonával és rendőrrel ellenőrizték a környékbeli utakat és településeket.² Ilyen váratlan esetek kezelésére minden államnak és forgalmas nemzetközi repülőtérnek fel kell készülnie. A repülőterek és azok környékének biztonságát nem csak katonai és rendőri ellenőrzésekkel lehet biztosítani, hanem pl. a CCTV rendszerek kiépítésével és működtetésével is.

A föld-levegő rakéták elleni védelemre, azonban nem csak a repülőtereket biztonsági rendszerét kell felkészíteni, hanem szükség esetén repülőgépeket is el lehet látni rakéta-elhárító berendezésekkel. Ez a megoldás meglehetősen költséges, de eredményes lehet. Ez már néhány esetben bebizonyosodott. Jó példát jelent erre a 2002. november 28-án Kenyában történt eset. Ezen a napon a Paradise Hotelben történt robbantással szinte egy időben a Mombasa Nemzetközi Repülőtértől 8 mérföldnyire délre, terroristák két rakétát lőttek ki az El Al izraeli légitársaság utasszállító chartergépre. A rakéták szerencsére a repülőgépre szerelt

¹ Forrás: <http://www.tkb.org/Incident.jsp?incID=110> (letöltés: 2005. 12. 16). Megjegyzés a MIPT terrortámadásokkal foglalkozó adatbázisa a <http://www.mipt.org> web oldalon érhető el.

² Forrás: <http://www.guardian.co.uk/uk/2003/feb/13/september11.terrorism> (letöltve: 2005. 12. 15).

rakéta-elterelő rendszernek köszönhetően célt tévesztettek. A Paradise Hotelnél történt robbantás és a repülőgép elleni támadási kísérlet jól megszervezett és összehangolt akció volt, hiszen nem sokkal korábban ezzel a géppel érkeztek azok az izraeli turisták akik ellen a robbantásos merénylet irányult. A felszálló gép utasai pedig zömében azok kerültek ki, akik a szállodában korábban pihentek. Az izraeli utasszállító repülőgép esete is bizonyítja, hogy bár csökkent a légiközlekedés elleni terrortámadások száma, ennek ellenére „megéri” a biztonsági berendezésekre és eljárásokra pénzt költeni (Horváth A. 2008/b).

A REPÜLŐTEREK ELLENI TERRORTÁMADÁSOK TAPASZTALATAI AZ INDULÁSI ÉS ÉRKEZÉSI CSARNOKOKBAN

A repülőterek elleni támadások is meglehetősen gyakoriak voltak az ún. modernkori terrorizmus történetében. Ezeknek a száma az elmúlt évtizedekben jelentős mértékben csökkent, de a veszélyt nem csak a biztonság szigorú értelmezése, hanem az utóbbi évek szerencsére sikertelen kísérleteinek tapasztalatai alapján sem lehet lebecsülni. Az eddigi módszerek között egyaránt megfigyelhetünk robbantásos terrorakciókat és fegyveres támadásokat is. A terrortámadásokkal szemben a repülőterek talán leggyengébb pontjának lehet tekinteni az indulási és érkezési csarnokokat. Az interneten és egyéb utastájékoztatói forrásokból könnyen hozzáférhető menetrendi adatok ismeretében a terrorcsoportok viszonylag könnyen meghatározhatják, hogy mikor és melyik csarnokban „érdemes” támadniuk. Az időpont és a hely kiválasztása a cél elérése és az áldozatok maximalizálása szempontjából lehet érdekes. Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtéren napjainkban már laikusok számára is jól látható, a szakmai folyóiratokban is többször közölték, hogy különleges biztonsági protokollok előzik meg pl. az El Al izraeli légitársaság jártainak az indítását, illetve fogadását. (Szabó M. 1999) Egy repülőtér elleni támadás megszervezésekor főként az alkalmazottaktól szerzett információk alapján, valamint a személyes megfigyelés tapasztalatai alapján, ma már a terrorakció kockázatát is minimalizálni tudják. Természetesen ez a megállapítás nem igaz, ha egy terrorcsoport egy szigorúbban védett légitársaság utasai ellen kísérel meg terrortámadást végrehajtani egy repülőtér termináljában. A következőkben fontosnak tartom érinteni a modernkori terrorizmus eddigi történetéből néhány terrortámadás tapasztalatait.

A légitársaságok képviselői ellen irányuló támadások tapasztalatai

A modernkori terrorizmus történetének kezdetén légitársaságok irodái ellen nem csak a Palesztin Felszabadítási Szervezethez kapcsolódó terrorcsoportok (pl. a PFLP, a Fekete Szeptember – BSO) követtek el terrortámadásokat. A palesztin terroristák a repülőgépek eltérítésén kívül főként az El Al izraeli légitársaság nyugat-európai kirendeltségei ellen követtek el robbantásos terrorakciókat. A légitársaságok irodái elleni terrortámadások a különböző európai baloldali és szeparatista terrorszervezetek is körében is „népszerűek” voltak. Egyebek között a Mérges Brigádok, az ETA, és a Baader-Meinhof Csoport is gyakran fordult ehhez a polgári lakosság számára látszólag veszélytelennek látszó cselekvési formához. Ugyanis ezeknek a terrortámadásoknak az volt a közös jellemzője, hogy általában csak anyagi károkat okoztak (Horváth A. 2008/b).

Az utasok elleni terrortámadások tapasztalatai

A beszálló utasok és kísérőik, valamint a kiszálló utasokra várakozók teljes körű, mindenre kiterjedő ellenőrzését nem lehet olyan hatékonysággal elvégezni, mint a hangárok, irányítóberendezések, kifutópályák stb. őrzését. A terminálokon a terrortámadások az ott

várakozókra irányulnak. Általánosságban elmondható, hogy ezeknek az akcióknak az a közös jellemzőjük, hogy a fegyveresek válogatás nélkül lönek, vagy ott robbantanak, ahol nagyobb tömegre lehet számítani. Bár ezzel kapcsolatban azt is meg kell jegyezni, hogy a palesztin terrorcsoportok elsősorban az izraeli utasokat választották ki célpontként. Olyan szigorú check in rendszert nem lehet alkalmazni a repülőtérre való belépés előtt, mint a repülőgépekre való beszállítás előtt. Egyrészt nem lenne értelme, másrészt nehezen lehet megvalósítani, így repterek várócsarnokait a támadószándékú terroristák viszonylag könnyen megközelíthetik.

A terminálok könnyű sebezhetőségére a terroristák is hamar rájöttek. Az első súlyos következményekkel járó terrortámadást a Tel Aviv Lod Nemzetközi Repülőtéren követték el 1972. május 31-én.³ A Japán Vörös Hadsereg (JRA) nevű terrorcsoport három felfegyverzett tagja miután kiszálltak a Párizsból érkező repülőgépből a bőröndjeikből elővették a fegyvereiket, majd tüzet nyitottak a várakozó utasokra és kézigránátokat dobta feljűk. A terrorakció következtében 25-en haltak meg és 76-an sebesültek meg.⁴ Az eset számos kérdést vetett fel, ezek közül talán az volt a legfontosabb, hogyan jutathatták fel a támadók a fegyvereiket az Air France légitársaság repülőgépére Párizsban? Az ilyen események miatt kellett és kell napjainkban is módosítani időről időre a repülés biztonságával kapcsolatos nemzetközi egyezmények biztonsági előírásait. (Horváth A. 2008/b) Ez a terrorakció azt is bebizonyította, hogy a terrorcsoportok már az ún. modernkori terrorizmus korai szakaszában is képesek voltak nemzetközi szinten együttműködni. A véres terrorakció, mint utólag kiderült, kapcsolódott a hírhedtté vált az 1970. szeptember 6-án kezdődő Dawson Field-i esethez.⁵ A japán terrorcsoporttal szövetséges PFLP közleményben tudatta, hogy a terrorakciót a japán terroristák a néhány héttel korábban repülőgép-eltérítése közben lelőtt társaik, illetve annak a Patrick Arguellonak az emlékére követték el, akit 1970. szeptember 6-án az El Al izraeli légitársaság Tel Aviból Amszterdam érintésével New Yorkba tartó járatán a biztonsági személyzet halálosan megsebesített.⁶ 1970. szeptember 6-án a palesztin terroristák négy Európából New Yorkba tartó repülőgépet kíséreltek meg eltéríteni. Ebből hármat sikerült Jordániába egy használaton kívüli volt brit katonai reptéren való leszállásra kényszeríteni. A szélső-baloldali nicaraguai születésű Arguellt és társát Leila Khaled szándékát azonban a biztonsági személyzet megghiúsította. A LOD nemzetközi repülőtéren történt eset egyik pikantériája az volt, hogy a PFLP elhatárolódott a japán terrorszervezettől. A terrorcsoport kiadott közleménye szerint a szövetségeseiknek ugyanis arra nem volt felhatalmazása, hogy az Air France légitársaság utasaira lőjenek.⁷

A különböző alapon szerveződő terrorcsoportok, a Tel Aviv-i eseten kívül is nagyon sok terrortámadást hajtottak végre a repülőtereken. Nyugat-Európa légikikötői közül talán a párizsi Orly Nemzetközi Repülőtér volt legjobban a terrorfenyegetettségnek kitéve, terjedelmi okokból azonban nincs lehetőségem a franciaországi incidensek elemzésére. Az 1985. december 27-én a bécsi Schwechat-i és a római Leonardo Da Vinci reptereken történt összehangolt terrortámadásokról még egy rövid tanulmányban is szükséges említést tenni. Az Abu Nidal terrorcsoport fegyveresei által elkövetett támadás következtében Bécsben 2 ember halt meg és 39-en sebesültek meg⁸, míg Rómában 16-an haltak meg a sérültek száma 99 fő

³ A terminált napjainkban Izrael Állam első miniszterelnökének, Ben Gurion a nevét viseli.

⁴ Forrás: <http://www.tkb.org/Incident.jsp?incID=430> (letöltve: 2005. 12. 15).

⁵ Ezzel kapcsolatban lásd bővebben: Horváth A. 2008/a: A polgári repülőgépek elleni terrortámadások tapasztalatai. Repüléstudományi Közlemények. A Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem Bolyai János Katonai Műszaki Kar Repülő és Légvédelmi Intézet on-line folyóirata. Szolnok, 2008. pp.: 14. URL cím: <http://www.szrfk.hu/rtk/>

⁶ Forrás: <http://www.tkb.org/Incident.jsp?incID=430> (letöltve: 2005. 12. 15).

⁷ Forrás: <http://www.tkb.org/Incident.jsp?incID=430> (letöltve: 2005. 12. 15).

⁸ A sérültek között magyar állampolgár is volt, Szegedi Molnár Géza előadóművész, aki egy izraeli fellépésre utazott volna az osztrák fővárosra a keresztül. A 2008. márciusában elhunyt művész a tüzharcban gerinclövést kapott és deréktól megbénult.

volt.⁹ A Jasszer Arafattal szembeforduló Abu Nidal vezette csoport az al-Kaida megjelenése és megerősödése előtt talán a legfélelmetesebb terrorszervezet volt. Egyes feltételezések szerint a bécsi akció eredeti célja egy repülőgép eltérítése lett volna, amelyet később Tel Aviv légtérében akartak felrobbantani. Ez a terv azonban a reptéri biztonsági emberek éberségének köszönhetően hiúsult meg. A terrorcsoport szervező készségére és a végrehajtók fegyelmezettségére jellemző, hogy a korabeli telekommunikációs viszonyok között egyszerre két különböző ország fővárosának repülőterén voltak képesek súlyos következményekkel járó terrortámadást végrehajtani (Horváth A. 2008/b).

Figyelmeztetés az Egyesült Államoknak és az Egyesült Királyságnak

A repülőterek indulási és érkezési csarnokai elleni akciók közül még két terrorakció kísérlet tárgyalása látszik szükségesnek. Az első az ún. modernkori terrorizmus történetének legsúlyosabb terrortámadás-sorozata 2001. szeptember 11-e előtt 15 hónappal történt Los Angelesben. A metropolisz nemzetközi repülőtere (LAX) a világon személyforgalom szempontjából az ötödik, az áruforgalmat tekintve pedig a hatodik legforgalmasabb repülőternek számít. (D. Stvens et. al. 2006) Nem lehet véletlennek tekinteni, hogy a terminál kiemelt helyet foglal el az Egyesült Államok kritikus infrastruktúra elemei között. A kitüntetett figyelmet nem csak a személy- és áruforgalom nagysága, hanem a légikikötő biztonsági helyzete is indokolta.¹⁰ A terminál ellen többször kíséreltek meg terrortámadást, az első robbantásos merényletet az ún. „Alphabet Bomber”-nek nevezett – jugoszláv származású – Muharem Kurbegovic követte el. A gyúlékony anyagokat tartalmazó robbanószerkezet működésbe hozása 1974 augusztusában három ember halálát okozta, és 36-an sebesültek meg. (D. Stvens et. al. 2006) Ugyanitt 1982 májusában robbanószerkezet elhelyezését kísérelte meg a Titkos Örmény Hadsereg Örményország Felszabadításáért (ASALA) nevű szervezet is.¹¹

1999. december 14-én a világ közvéleményét megdöbbentette a médiában későbbiekben csak az ún. „Millennium Bomber”-nek hívott, Ahmed Ressam algériai származású férfi letartóztatása. Ressam 1998-ban az al-Kaida terrorszervezet egyik kiképző táborában, Afganisztánban kapott kiképzést. (The 9/11 Commission Report) A férfinak és támogatóinak az volt az elképzelése 2000. január 1-jén robbantanak (innen ered a millenniumi robbantó elnevezés) a Los Angeles-i nemzetközi repülőtéren.

Az Oszama bin Laden által vezetett al-Kaida terrorszervezet ebben az időben már túl volt néhány külföldi amerikai érdekeltség elleni sikeres támadáson. Ezek közül a közel azonos időben az Egyesült Államok kenyai és tanzániai nagykövetségei ellen végrehajtott öngyilkos merényletek jártak a legsúlyosabb következményekkel. Nairobiban és Dar es Salaamban a tehergépkocsikba rejtett robbanószerkezetek felrobbanása 224 halálos áldozatot követelt. A diplomáciai képviselők elleni öngyilkos merényletek egyúttal megmutatták azt is, hogy az Oszama bin Laden vezette al-Kaida befolyása növekszik és már nem csak a Közel-Keleten és az Öböl-térségében képesek az Egyesült Államok érdekeltségeit támadni. A Los Angeles-i repülőtér elleni terrortámadással Oszama bin Ladennek nyilvánvalóan az volt a célja, hogy megmutassa az al-Kaida már képes az iszlám „első számú ellensége”, az Egyesült Államok

⁹ Forrás: <http://www.tkb.org/Incident.jsp?incID=4452>, <http://www.tkb.org/Incident.jsp?incID=4453> (letöltve: 2005. 12. 15).

¹⁰ A biztonsági szakértők és a közlekedési szakemberek a légikikötőt napjainkban is az Egyesült Államok a legsérülékenyebb, viszonylag könnyen támadható közlekedési kritikus infrastruktúra elemei közé sorolják.

¹¹ Ez a terrorcsoport főként az 1980-as években több sikeres merényletet követett el Nyugat-Európában is, elsősorban Franciaországban. Egyik legemlékezetesebb akciójukat a párizsi Orly Nemzetközi Repülőtéren hajtották végre 1983. június 5-én. Az elkövetők a robbanószerkezetet egy túlsúlyos poggyászban helyezték el, amelyért állítólag még 65\$ pótdíjat is fizettek. A detonáció, amely a terminál bőronszállítóján következett be 7 halálos áldozatot követelt és 56-an sebesültek meg. A szakirodalomban a szervezetet egyébként Orly Csoport néven is szokták említeni.

területét is támadni. A tervek szerint Ressam az utas-terminálon belül négy időzítő szerkezettel ellátott pokolgépet hozott volna működésbe. Egyértelmű volt az is, hogy a támadás kitalálói az áldozatok maximalizálására törekedtek, mert Újévet megelőző és az azt követő napokban az amerikai repülőtereket általában zsúfoltság jellemzi. Az időpont megválasztásának szimbolikus jelentősége is volt. Egy, a keresztény időszámítás 2000. évének és a nyugati média által eltúlzott millenniumnak az első napján sikeres merénylet csapásként lehetett volna értékelni a kereszténység egészére és a nyugati életformára is. Szerencsére ez a támadási kísérlet a Jordániából származó titkosszolgálati információknak, illetve az amerikai határőrök éberségének köszönhetően megghiúsult.

A másik eset 2007. június 17-én történt Glasgowban. A skót nagyváros repülőterének indító csarnokába egy égő Jeep Cherokee kísérelt meg behajtani. A gépkocsi olyan volt, mint egy hatalmas Molotov-koktél, vagy egy égő emberi fáklya. Szerencsére a gépkocsi nem robbant fel, csak kiégett.¹² Az akció része volt annak terrortámadás a sorozatnak, amelyet fundamentalista muzulmán orvosok az Egyesült Királyságban kíséreltek meg végrehajtani. A gépkocsit gáztartályokkal szerelték fel és két elkövető minden bizonnyal a zsúfolt várócsarnokban akarta felrobbantani. (Joint Homeland Security Assessment 2007)

A Glasgowban történt merényletkísérlet egyik tanulsága az volt: a terroristák a repülőterek elleni terrortámadások számának csökkenése ellenére nem mondtak le, arról, hogy a légiközlekedés létesítményeit pusztítsák. Ennek sikere érdekében egyre radikálisabb eszközöket és módszereket választanak. Nem lehet tudni pontosan, Glasgowban milyen következményekre számítottak a terroristák. A szakértők szerint egy esetleges sikeres robbantás emberek százainak az életét követelte volna. Ezért a kritikus infrastruktúra elemek között a repülőtereket továbbra is kiemelten kell kezelni. A repülőterek biztonságára komoly veszélyt jelenthet, ha a terrorcsoportok a légikikötőkben is öngyilkos merénylőket alkalmaznak. Az öngyilkos merényletek megakadályozása rendkívül nehéz feladatot jelenthet a biztonsági szakemberek és a hatóságok számára. A kamikaze módjára támadó terroristák elleni védelem jelenleg még szinte megoldhatatlan feladatot jelent, mert az öngyilkos merénylők több szempontból is helyzeti előnyben vannak.

Az Egyesült Királyságban dolgozó orvosok merényletkísérlet-sorozata sokkolta a brit közvéleményt. Olyan orvosok váltak terroristává, akik arra esküdtek, hogy még a legnehezebb körülmények között is emberi életeket mentsenek. Az Angliában és Skóciában az 2007. június végén történt események egyben figyelmeztetést jelentettek abban a tekintetben is, hogy a radikális iszlám fundamentalisták már képesek a középosztály és a magasan kvalifikált értelmiségiek közül tagokat toborozni. A titkosszolgálatok dolga is egyre nehezebbé válik, ma már szinte lehetetlen a régi klisék és módszerek alapján felrajzolni a potenciálisan terrorcselekményt elkövetők profilját.

A LÉGIIRÁNYÍTÁS ÉS MÁS INFORMATIKAI RENDSZEREK ELLENI TÁMADÁSOK VESZÉLYEI

A légiirányító berendezések elleni terrortámadásokat nem tekinthetjük gyakorinak a terrorizmus eddigi történetében. A felületes elemzők könnyen juthatnak arra a megállapításra, hogy a légiirányítás terrorfenyegetettségének alacsony szintje főként annak köszönhető, hogy ezeket a berendezéseket a repülőterek jól védhető üzemi területein helyezték el. A repülőterek üzemeltetői szinte mindenhol a világon nagy gondot fordítanak az irányító tornyok és radarok védelmére. A biztonsági kérdésekben kicsit is járatos emberek körében joggal merülhet fel a kérdés: minden radar, minden berendezés védelme biztosított? A repülés biztonságát szavatoló repülőtéren kívüli radarok fizikai védelme az illetéktelen behatolók

¹² Forrás: <http://www.guardian.co.uk/terrorism/story/0,,2115693,00.html> (letöltve: 2005. 12. 16).

ellen megoldottnak tekinthető, de egy fegyveres csoport számára nem jelenthet akadályt a radar állomások elfoglalása.

A légiközlekedésben a légiirányító berendezések különlegesen érzékeny és sebezhető elemnek számítanak, ezért kiemelten kell kezelni a ezeknek a védelmét és üzembiztonságát. Napjainkban szerencsére csupán hipotetikus veszélynek lehet tekinteni a légiközlekedés elleni hackertámadásokat, vagy a cyberterrorizmus eszközeivel való beavatkozásokat. A veszélyt azonban komolyan kell venni, mert a cybertérben elkövetett terrorakciók nem csak káoszt, hanem katasztrófhelyzeteket is képesek előidézni. A terroristáknak a légiirányítás rendszerében való sikeres közbelépése beláthatatlan következményekkel járna a nemzetközi forgalom egészére.

A légiközlekedésben nem elég az informatikai rendszerek biztonságát a légiirányítás létesítményeire és berendezéseire kiterjeszteni. A terrorcselekmények megelőzése szempontjából is kiemelten kell kezelni a check-in, és a poggyászkísérés informatikai rendszereit. (Kovács L., Krasznay Cs. 2009) Az utastájékoztató rendszerek biztonságáról is fontos gondoskodni, mert az ezen a területen az esetleges sikeres behatolás, olyan kaotikus helyzeteket idézhetnek elő, amelyek a terroristáknak kedvezhetnek.

A MEGELŐZÉS ÉS A VÉDELEM NEMZETKÖZI JOGI SZABÁLYOZÁSA

A légiközlekedésben az egész világon hasonló eljárásokat és módszereket szükséges alkalmazni a közlekedés biztonsága érdekében. Így lehet csak sikeres a repülőgépek és repülőterek elleni terrortámadások megelőzése. A 2001. szeptember 11-i terrortámadás tapasztalatai megmutatták, hogy milyen sérülékeny a légiközlekedés és milyen súlyos következményei lehetnek egy terrorakciónak. Hasonló nagyságrendű veszteségek bekövetkezhetnek a világ nagy repülőterein is. Katonai szempontból a béketámogató műveletek során pedig a repülőterek biztonsága műveleti és logisztikai szempontból egyaránt fontos.

A repülőgépek és a repülőterek elleni terrortámadások kapcsán az egyértelmű lett, hogy nemzetközi szinten egységesíteni kell a politikai, jogi, 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. (1971. évi 25. törvényerejű rendelet) A terrorfenyegetettség miatt módosított egyezmények ratifikációja után már egyértelműen büntetendő cselekménynek számított a repülőgépek jogtalan igénybevétele, amelynek büntetőjogi 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, amely meghatározza azokat a biztonsági intézkedéseket és rendszabályokat, amelyek a légi utazásokkal kapcsolatosak. (20/1997. (X.21) KHVM rendelet) 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 végezteni. Egy-egy terrortámadás, vagy terrorakcióval való fenyegetés, illetve más jellegű repülőesemény kapcsán az 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-i terrortámadás hatására. A Nemzetközi Polgári Repülésügyi Szervezet Tanácsa kiegészítette a nemzetközi ún. 17. számú mellékletet a repülés biztonságát veszélyeztető információk cseréjéről, a belföldi és nemzetközi légiforgalomban résztvevő

utasok személyi és poggyász ellenőrzésének szigorításáról, a pilótafülkék repülés közbeni zárásáról és védelméről, valamint 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.¹³ Az ún. Chicagói Egyezmény 17. számú mellékletével kapcsolatban a repülés biztonsága érdekében alapvető követelményként jelenik meg, hogy az abban foglalt előírások napjainkban és a jövőben is igazodjanak a repülésbiztonsági elvárásokhoz és a terrorfenyegetettség szintjéhez.

A szabályok a repülőgépekre és a repülőterekre egyaránt vonatkoznak. Nem szabad elfeledkeznünk arról sem, hogy milyen fontos a repülőtereken az utasok poggyászaik és az egyéb küldemények ellenőrzése. A nemzetközi előírásokkal összhangban készültek el Magyarországon is polgári repülés védelméről szóló jogszabályok. (Szabó. M. 2007)

Folyamatosan szem előtt kell tartani azt a jogászok körében közhelynek számító megállapítást, hogy önmagukban a szabályok csak akkor érnek valamit, ha azokat be is tartják. A nemzeti hatóságoknak és a nemzetközi szervezeteknek időről-időre gondoskodniuk kell a biztonsági előírások betartásának szigorú ellenőrzéséről. A különböző szervezetek által végzett vizsgálatok egyaránt az utasok, repülőtéri üzemeltetők és a légitársaságok érdekeit szolgálják.

Következtetések

A repülőterek biztonságának problematikája messze túlmutat a közlekedés biztonsági kérdésén. A légikikötők és légijárművek elleni sikeres terrorakciók az áldozatok nagy számán és az okozott tetemes anyagi káron kívül szimbolikus jelentőséggel is bírnak. A terroriszervezetek a saját „erejükét” fejezhetik ki, miközben rámutathatnak az államok, a légitársaságok, légügyi szervezetek, repülőtéri üzemeltetők gyengeségére.

Mit lehet tenni a légiközlekedés terrorfenyegetettségének csökkentése érdekében? A kritikus infrastruktúra védelemmel foglalkozó szakértők a legfontosabb teendők közé sorolják, hogy a biztonsági előírások preventív jellegűek legyenek és ne a már megtörtént eseményekhez, terrortámadásokhoz igazodjanak. (Szabó. M. 2007) Ennek a követelménynek nem könnyű megfelelni, a komplex megközelítési és megoldási módok keresése nélkül a sikeres megelőzésre nincs esély. Azt is tudomásul kell venni, hogy a biztonság növelése nem csupán rendvédelmi és műszaki probléma. A különböző szakterületek kutatóinak és az utasok bevonása nélkül nem csökkenhet a repülőterek terrorfenyegetettsége.

Felhasznált irodalom

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.

¹³ A nemzetközi szakirodalomban ún. Transz-atlanti Összeesküvésnek nevezett esemény légiforgalomra gyakorolt hatásáról lásd bővebben: Szabó M. 2007: Terrorcselekmények elhárításának időszéri kérdései, különös figyelemmel a polgári repülésvédelemre. Doktori (PhD) értekezés. Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem. Budapest. A pontos URL címet lásd az irodalomjegyzékben.

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.

D. Stevens, T. Hamilton, M. Schaffer, D. Dunham-Scott, J.J. Medby, E. W. Chan, J. Gibson, M. Eisman, R. Mesic, C. T. Kelley, Jr., J. Kim, T. LaTourrette, K. J. Riley: Implementing Security Improvement Options at Los Angeles International Airport. Published 2006 by the RAND Corporation. United States, Santa Monica. URL cím: <http://www.rand.org/>. p. 68.

Havas P 2004: Közlekedéstechnológiai rendszerek. In.: Kövesné dr. Gilicze Éva (szerk). Közlekedési rendszerek. A Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Közlekedésüzemi Tanszék kiadványa. pp. 27-67.

Horváth A. 2009: The terror-threat characteristics of critical ground traffic infrastructure. Tudományos Mozaik. 6. kötet. A Tomori Pál Főiskola lektorált tudományos kiadványa. Kalocsa, 2009. pp. 269-177. ISBN 978-963-88162-3-8.

Horváth A. 2008/a: A polgári repülőgépek elleni terrortámadások tapasztalatai. Repüléstudományi Közlemények. A Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem Bolyai János Katonai Műszaki Kar Repülő és Légvédelmi Intézet on-line folyóirata. Szolnok, 2008. pp.: 14. URL cím: <http://www.szrfk.hu/rtk/>

Horváth A. 2008/b: The Experience of Terrorist Attacks Against the Civil Airports. Review of the Air Force Academy. The Scientific Informative Review. Brasov, Romania. No 2/2008. pp. 113-1178 Number of ISSN 1842 - 9238

J. D. Moteff. 2008: Critical Infrastructures: Background, Policy, and Implementation. United States Congressional Research Service. Washington DC. p. 45.

Joint Homeland Security Assessment 2007: Glasgow Airport Illustrates Varied Terrorist Tactics to Attack Transportation Infrastructure. United States, Washington DC. URL cím:

Kovács L., Krasznay Cs. 2009: Digitális Mohács. (kézirat). Hacktivity Felhasználóbarát IT Biztonsági Konferencián elhangzott előadás írásos változata.

Szabó M. 2007: Terrorcselekmények elhárításának időszerű kérdései, különös figyelemmel a polgári repülésvédelemre. Doktori (PhD) értekezés. Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem. Budapest.

URL cím: http://193.224.76.4/download/konyvtar/digitgy/phd/2009/szabo_miklos.pdf

Szabó M. 1999: Terrorizmus a polgári légiközlekedésben. A Belügyminisztérium Szakmai, Tudományos Folyóirata. Budapest, 1999. 12. szám.

The 9/11 Commission Report. Final Report of the National Commission on Terrorist Attacks Upon the United States. Official Government Edition. United States, Washington DC ISBN 0-16-072304-3 p. 589.