

A légi járművek ellen elkövetett bűncselekményekről

Az utóbbi években a terrorizmus, különösen a politikai terrorizmus, beleértve diplomaták elrablását és meggyilkolását, egyre nyugtalanítóbb módon jelentkezik. A XX. század második felében is ez a negatív, társadalomellenes jelenség árnyékot vet a nemzetközi életre. Táptalaja az erőszak és megfélemlítés kultusza, a neokolonialista mesterkedések szított feszültségek, valamint azok a háborúk, amelyeket a második világháború utáni időszakban az imperializmus agresszív politikája robbantott ki.

Nicolae Ceaușescu elvtárs a Bukaresti Egyetem aulájában, 1973. január 26-án tartott beszédében a terrorizmus elítélendő jellegét és elfojtásának szükségességét hangsúlyozva, a következőket mondta: „Mindennemű terrorakció, tekintet nélkül arra, hogy milyen ürüggyel követték el, ellentétben áll a népek nemzeti felszabadulásának ügyével, a társadalmi haladás és felszabadulás ügyével, s ezért a leghatározottabban el kell ítélni és meg kell gátolni őket.”

A terrorizmus kérdésével az ENSZ-közgyűlés legutóbbi, XXVII. ülészsaka foglalkozott, s elhatározta: az ezzel kapcsolatos érdembeli tárgyalásokat a következő ülészsakon folytatják, hogy megteremtsék az összes tagállamok együttműködésének lehetőségét a nemzetközi életben jelentkező terrorcselekmények leküzdésére. Mind a szocialista, mind a nem szocialista országok sajtója felhívja a közfigyelmet arra a veszélyre, amellyel ez a jelenség az emberi civilizáció fejlődését, a világ békéjét és szabadságát fenyegeti (lásd például a *Lumea* és a *Le Monde diplomatique* anyagain).

Az államok nemzetközi együttműködése az egész nemzetközi közösség érdekeit és biztonságát veszélyeztető súlyos bűncselekmények leküzdésére viszonylag új keletű: fokozottabban fejlődik különösen az első világháború utáni időszakban, amikor a terrorizmus, a rabszolgaság és a rabszolgakereskedelem, a pénzhamisítás, a kábítószerkereskedelem, a kalózkodás elfojtására nemzetközi egyezményeket dolgoztak ki.

Napjainkban a terrorizmus gyakran jelentkezik repülőgépeknek különböző célokat szolgáló jogtalan eltérítése formájában. 1969 óta egyre gyakoribbá válnak az olyan esetek, amikor politikai célokból vagy bizonyos pénzösszeg megszerzése, egyes bűnözők szabadon bocsátása érdekében repülőgépek jogtalan eltérítéséhez folyamodnak.

Annak a küzdelemnek az egybehangolására, amelyet az érdekelt államok folytatnak a repülőgépek jogtalan eltérítése ellen, több nemzetközi dokumentumot dolgoztak ki, amelyeket Románia Szocialista Köztársaság is aláírt és ratifikált.

Az első nemzetközi dokumentum, amely erre a bűncselekményre vonatkozik, egy egyezmény a légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről: Tokióban, 1963-ban írták alá. Nem foglalkozik kifejezetten a légi járművek jogtalan eltérítésének bűncselekményével, következésképpen rendelkezései túlságosan általánosak, és erre a bűncselekményre nem kielégítő módon vonatkoztathatók. Ezért az ENSZ-ben a tagállamok megvitatták olyan nemzetközi dokumentumok kidolgozásának kérdését, amelyek a légi járművek jogtalan eltérítése elleni közös erőfeszítéseiket jogilag szabályoznák.

Az ENSZ-közgyűlés 1969. évi XXIV. ülészsaka megszavazta a repülés közben levő polgári légi járművek erőszakos eltérítéséről szóló ajánlást. Ez az ENSZ-dokumentum felhívja a szervezet tagállamait arra, hogy belső törvényhozásuk szintjén intézkedjenek azoknak megbüntetéséről, akik repülőgépek ellen irányuló bűncselekményeket követnek el. Ez az ajánlás hangsúlyozza a légi járművek jogtalan eltérítése bűncselekményének üldözésével kapcsolatosan jelenleg érvényesülő ama felfogást, hogy az ilyen bűncselekmények elkövetőinek megbüntetése az államok hatáskörébe tartozik. Ezzel elhárult az a minősítés, amelynek értelmében a légi járművek jogtalan eltérítése nemzetközi bűncselekmény. Az az állam, amely a bűncselekmény elkövetőit hatalmában tartja, illetékes megbüntetésükre is, saját törvényeinek megfelelően.

A légi járművek jogtalan eltérítése bűncselekményének üldözésével foglalkozott az ENSZ-közgyűlés XXV. ülészsaka is. Az ülészsak munkálatai során megszavazták az 1970. november 25-i ajánlást a légi kalózkodás elítéléséről. Ez az ajánlás újabb jelentős lépés a légi járművek jogtalan eltérítése bűncselekményének üldözésére irányuló nemzetközi együttműködés útján.

Ezzel az ajánlással kapcsolatosan vitatható a bűncselekménynek „légi kalózkodás”-ként való elnevezése. Igaz ugyan, hogy a mai napig sincs egyöntetűen elfogadott szakkifejezés e bűncselekmény megjelölésére. Mégis megjegyzendő, hogy a légi jármű jogtalan eltérítése nem tekinthető kalózcselekménynek. Amint arra Štefan Glaser professzor is rámutat, a kalózkodás tényállása olyan bűncselekményt feltételez, amely egy másik hajó vagy légi jármű ellen irányul. Ezzel szemben a légi jármű jogtalan eltérítése éppen arra a repülőgépre vonatkozik, amelyen a bűncselekmény elkövetője tartózkodik. (Lásd Štefan Glaser: *Quelques observations sur le détournement d'aéronefs*. Revue générale de droit international public. Paris, 1972. 1.)

Az ENSZ-közgyűlés XXV. ülészsakán elfogadott ajánlás — kivételt nem téve — elítél minden olyan cselekményt, amely légi járművek jogtalan eltérítésére irányul, illetve amely a polgári légiközlekedést akár nemzeti, akár nemzetközi sikon illetéktelenül zavarja. Hasonlóképpen elítéli túsok szedését a hatalomba kerített repülőgép utasai vagy annak személyzete köréből, és felhívja az államokat, hogy büntessék az ilyen cselekményeket.

Az ajánlás továbbá felkéri az államot, amelynek légiteréhez jogtalanul eltérített repülőgép közeledik, vagy amelynek területén leszáll, hogy gondoskodjék az utasok és a személyzet biztonságáról, engedélyezze a repülőút folytatását, és biztosítsa a repülőgép és rakománya visszaszolgáltatását a jogosult államnak (amelyben a légi járművet belajstromozták). Befejező részében az ajánlás támogatja a Hágában összehívandó nemzetközi konferencia gondolatát, hogy egyezményt dolgozzanak ki és fogadjanak el a légi járművek jogtalan eltérítésének üldözéséről.

Az újabb nemzetközi dokumentum kidolgozására és elfogadására azért volt szükség, mert az ENSZ-közgyűlés határozatai ajánlás jellegűek, tehát nem hárítanak a tagállamokra jogi értelemben vett kötelezettségeket.

A hágai konferenciát — az első diplomáciai konferencia, amely a légi járművek jogtalan eltérítésének leküzdésére irányuló, államok közötti együttműködés megvitatását célozta — 1970 decemberében hívták össze. 1970. december 16-án a konferencia határozatot hozott a repülőgépek jogtalan birtokbavételének büntetésére. Ezt Románia Szocialista Köztársaság is aláírta és ratifikálta.

Az egyezmény egyik pozitív vonása az, hogy meghatározza a légi járművek jogtalan eltérítése bűncselekményének fogalmi elemeit. Ezeket az elemeket az Egyezmény rendelkezései a következőkben jelölik meg: valamely légi jármű ellenőrzésének vagy irányításának jogtalan átvétele abból a célból, hogy azt rendeltésszerű repülési iránytól erőszakosan eltérítsék. Ezeket is szem előtt tartva, helyesebbnek találjuk a „légi jármű jogtalan eltérítése” kifejezést a bűncselekmények e fájának megjelölésére.

A Hágai Egyezmény ennek a bűncselekménynek nem tulajdonít tulajdonképeni nemzetközi jelleget. Ellenkező esetben az összes államok kötelesek lennének e bűncselekményt büntetéssel sújtani — elkövetési helyétől függetlenül. Ez az egyezmény nem szabályozza világosan sem annak az államnak a megjelölését, amelyet a légi járművek jogtalan eltérítése bűncselekményét elkövető személyek fölött az ítékezés és büntetékiszabás hatásköre megillet, sem pedig az alkalmazandó büntetéseket. Az egyezmény rendelkezései hasonlóképpen hézagosak a büntetettek, kiadatása tekintetében. Ezt a kérdést annak az államnak a belátására bizza, amely a tetteket hatalmában tartja.

Az 1970. évi Hágai Egyezmény — e tárgykörben az első nemzetközi közjogi dokumentum — az első lépés az államoknak a kölcsönös jogsegély formájában történő együttműködése irányában, a légi járművek jogtalan eltérítése bűncselekményének üldözése céljából.

E bűncselekmény megelőzésével és leküzdésével foglalkozik a Nemzetközi Polgári Repülésügyi Szervezet (ICAO) is, amely az ENSZ szakosított szervezetei köréhez tartozik; rendeltetése, hogy a polgári légi közlekedés terén az államok tevékenységét egybehangolja és a biztonságot megteremtse.

A Nemzetközi Polgári Repülésügyi Szervezet kezdeményezésére 1971-ben nemzetközi konferenciát hívtak össze Montréalba. Ez a konferencia 1971. szeptember 23-án elfogadta a polgári léghajózás biztonsága elleni jogtalan cselekmények üldözéséről szóló Egyezményt. Az egyezmény meghatározza azokat a cselekményeket, amelyek az esetben, ha légi jármű fedélzetén történtek vagy a repülőek földi irányító berendezései ellen irányultak, bűncselekmények, és az államok kötelesek súlyos büntetést kiróni rájuk (1. és 2. szak.). Ilyenek: erőszakos cselekmények a röptében levő légi jármű fedélzetén tartózkodó személyek ellen; a légi jármű oly természetű meg rongálása, amely a repülés biztonságát veszélyezteti vagy a repülőgép megsemmisüléséhez vezethet; olyan anyagok elhelyezése a légi járművön, amelyek repülésének biztonságát veszélyeztetik vagy megsemmisüléséhez vezethetnek; a légügyi berendezések megrongálása; olyan hamis információk közlése, amelyek a légi jármű repülésének biztonságát veszélyeztetik.

Az egyezmény azt is tisztázza, hogy a légi járművet mikor kell *röptében levőnek* (attól a pillanattól, amikor a berakodás, illetve beszállás után minden ajtaját bezárják, az első ajtó kinyitásáig), és mikor kell *szolgálatban levőnek* (a repülésre való előkészületek megkezdésétől) tekinteni.

A Montréali Egyezmény szentesíti az államoknak azt a jogát, hogy — saját törvényeik alapján — elítéljék a légi járművek jogtalan eltérítése bűncselekményének hatalmukba került elkövetőit. Az egyezmény azt is kimondja, hogy nemzetközi viszonylatban az általa bűncselekménnyé nyilvánított cselekmények kiadatási ké-

relemre is alapot szolgáltathatnak, azon állam javára, amelynek felségjogai a légi-járműre kiterjednek, de a kiadatás nem kötelező.

Az egyezmény felkéri az államokat, hogy tegyenek meg minden intézkedést a légi-járművek jogtalan eltérítése bűncselekményének megelőzésére, továbbá arra is, hogy büntessék meg a bűnösöket. Ezenkívül azt a kötelezettséget rója az államokra, hogy az eltérített repülőgépet rakományával együtt a jogosult államnak visszaszolgáltassák. A Montréali Egyezményt hazánk is aláírta.

A légi-járművek jogtalan eltérítése leküzdésének vonatkozásában az államok sokoldalú együttműködését szabályozó, említett nemzetközi dokumentumokon kívül a közelmúltban sor került egy kétoldalú egyezmény aláírására is e tárgykörben, a Kubai Köztársaság és az Egyesült Államok között.

Az e két állam által 1973. február 15-én aláírt dokumentumnak különös jelentőséget biztosít az, hogy egyfelől ez az első ilyen természetű megállapodás két, különböző társadalmi-politikai rendszerű állam között, másfelől ez az első nemzetközi jogi megállapodás, amelyet a Kubai Köztársaság és az Egyesült Államok egymással kötött. A *The New York Times* ezt a dokumentumot a következő szavakkal méltatta: ígéretes kezdet az Egyesült Államok Kubához fűződő kapcsolatainak áldásos rendezése útján.

Az okmány első szakasza kimondja, hogy mindazok, akik a szerződő államok egyikében bejegyzett légi- vagy tengeri járművet hatalmukba kerítenek, elvonnak, eltulajdonítanak, útvonalától vagy rendes tevékenységétől eltérítenek, és azt a másik szerződő állam területére viszik, bűncselekményt követnek el, következetesen abban az országban állítják őket bíróság elé, ahol az eltérített jármű található, vagy átadják azon ország bíróságainak, amelyhez a jármű tartozik. Ezenkívül arra az államra, amelynek területére az eltérített jármű érkezett, az a kötelezettség is hárul, hogy minden intézkedést megtegyen, amely elősegíti az utasok és a személyzet útjának folytatását, és biztosítja a légi- vagy tengeri jármű és a hozzá tartozó eszközök sértetlenségét.

A dokumentum 2. és 3. szakasza olyan rendelkezéseket tartalmaz, amelyek túllépi a járművek jogtalan eltérítésének üldözésére vonatkozó jogi szabályozás szigorúan értelmezett korlátait. E szakaszokban a szerződő államok kötelezettséget vállalnak arra, hogy szigorú büntetéssel sújtják azokat, akik a szerződő felek egyikének területéről kiindulva légi vagy tengeri kalózcselekményeket követnek el más államok légi- vagy tengeri járművei ellen. Ugyancsak büntetendők azok, akik megkísérelnek úgy jutni át az egyik szerződő állam területéről a másikéra, hogy áthágják a bevándorlásra, egészségvédelemre, vámokra vonatkozó nemzeti vagy nemzetközi törvényes rendelkezéseket.

A kubai kormány, arra az építő szerepre utalva, amelyet e dokumentum előkészítése és megkötése során tanúsított, kifejezésre juttatta, hogy tevékenységét az Egyesült Államok népe és a nemzetközi közösség iránti megbecsülés vezérelte.

Románia Szocialista Köztársaság törvényei a légi-járművek jogtalan eltérítését szintén bűncselekménynek minősítik és büntetik. Románia Szocialista Köztársaság Léghajózási törvénykönyve, amit azt az 1970. július 14-i, 342. sz. törvényerejű rendelet módosította, súlyosan bünteti azokat a cselekményeket, amelyek a légi-jármű személyzetét megakadályozzák feladatai teljesítésében (beleértve a légi-jármű ellenőrzésének jogtalan átvételét). Büntetendő továbbá a repülőgép jogtalan eltérítése rendes útvonalától, nemkülönben az erre irányuló kísérlet és a bűncselekményre vonatkozó feljelentési kötelezettség azonnali teljesítésének elmulasztása.

Bár a légi-járművek jogtalan eltérítése bűncselekményének megelőzésére és üldözésére vonatkozó nemzetközi együttműködés még csak a kezdeténél tart, ez a

mozgalom máris az emberi szolidaritás újabb példáját szolgáltatja a nemzetek közösségének életében felbukkanó bűnözés jelenségei ellen irányuló harcban.

Amiképpen a tengeri kalózkodás bűncselekménye úgyszólván kiveszett az államok határozott közbelépése folytán, hasonlóképpen az államoknak a légi járművek jogtalan eltérítése üldözésére vonatkozó egyesült intézkedései fokozatosan kiküszöbölhetik ezt a bűncselekményt is a nemzetközi életből, és garantálhatják a nemzeti és nemzetközi közlekedés zavartalan fejlődését és teljes biztonságát.

Marțian Niciu

Mennyiségi és minőségi „felfutások” a külkereskedelemben

Országunk külkereskedelmi forgalmának folyamatos növekedése, földrajzi szóródásának és szerkezeti összetételének javulása híven tükrözi nemzetgazdaságunk (főleg iparunk) tervszerű fejlődését. A termelés növekvő lehetőségei és szükségletei a jelenlegi ötéves terv keretében már elejétől megkívánták a külkereskedelem rendkívül élénk fejlődését; a dolgozók vállalásai az ötéves terv négy és fél év alatt való teljesítésére természetesen érezhetően kihatnak a külfölddel folytatott árucserére is. Az előirányzott beruházások rövidebb időn belüli megvalósítása, a műszaki színvonal emelése, a termelés hatékonyságának és a munka termelékenységének növelése fokozott behozatali feladatokkal jár, ez pedig meghatározza a behozott áruk és a vonatkozó fizetési kötelezettségek fedezetére szolgáló kivitel gyors ütemű fejlesztését.

A terv értelmében legkésőbb 1974-ben biztosítható az ország fizetési mérlegének kiegyensúlyozottsága.

Az 1971 és 1975 közötti időszakban külkereskedelmünk fejlesztését ugyanis nemcsak jelentős mennyiségi, de lényeges minőségi vetületek is jellemzik.

*

Külkereskedelmünk már eddig is a nemzetgazdaság egyik legdinamikusabb szektora volt. Az utóbbi húsz évben az *árucsera-volumen* növekedésének üteme meghaladta mind a társadalmi termék, mind a nemzeti jövedelem növekedési ütemét, és csak kevéssel maradt el az ipari termelés növelésének ritmusa mögött. Ezt szemlélteti a következő összehasonlító táblázat:

	1950	1960	1971	Évi átlagos ütem 1950—1971
Társadalmi termék	100	263	700	9,75%
Nemzeti jövedelem	100	268	676	9,55%
Ipari össztermelés	100	340	1300	13,0%
Külkereskedelem	100	299	922	11,2%