

## Csapó Zsuzsanna

### *Az első világháború és a légi hadviselés megjelenése. Lakúna a nemzetközi jog szövetében?*

#### *1. Bevezetés*

100 év telt el az első világháború kirobbanása óta. A centenárium alkalmat ad egy sereg kérdés át- vagy újragondolására, következtetések levonására, összefüggések feltárására, a netán eddig még nem illetve nem teljes körűen tisztázott események, cselekmények, mozgatórugók minél pontosabb feltérképezésére.

Számos szakma képviselői – történészek, hadtörténészek, a hadtudomány teoretikusai, oktatói, gyakorlati szakemberei, napjaink haditudósítói, politológusai, szociológusai, statisztikusai stb. – mellett egy nemzetközi jogászt is megállásra s elmélyülésre készítet az évforduló. Az első nagy világgégés ugyanis lavinaszerű változásokat eredményezett a nemzetközi jog megannyi területén. Más megvilágításba került a *ius ad bellum* megítélése, megfogalmazódott egy hatékony (majd ténylegesen eredménytelenségre kárhozott) kollektív biztonsági rendszer megteremtésének szükségessége. Az átrajzolt világtérkép államutódlási kérdések ezernyi aspektusát vetette fel, hangsúly helyeződött a kisebbségi jogok nemzetközi védelmére, a menekültáradatok kezelése nemzetközi válaszlépéseket sürgetett, és még hosszan sorolhatnánk a nemzetközi jog világában elindult változásokat, amelyeket az 1914-ben kezdődő globális kataklizma váltott ki.

A „Nagy Háború” nyilvánvalóan egyúttal a nemzetközi jog klasszikus tárgykörét, a *ius in bello* területét is alapjaiban érintette. Az olyan új kihívásokra, mint például a hadifoglyok immár tömeges jelenléte, a vegyi hadviselés felbukkanása, a totális háború valamennyi nővuma, magától értetődően szükség mutatkozott reagálni. Amire azonban elmaradni látszott az adekvát reakció: a légi

hadviselés megjelenése mintha érintetlenül hagyta volna a nemzetközi jog hálórendszerét.

Kérdés, hogy valóban beszélhetünk-e hézagról a légi hadviselés nemzetközi szabályozását illetően, vagy ellenkezőleg, a rendelkezésre álló normarendszer kellő és kimerítő támpontul szolgált annakidején és szolgál ma is valamennyi haderőnemmel vívott ütközet jogszerűségének megítéléséhez.

## **2. A harmadik hadszíntér meghódítása**

### **2. 1. A „hadi madarak” megjelenése**

Szárazföldön és vízen évezredek óta folytak a harcok. A légi hadviselés lehetősége azonban legfeljebb fantazmagóriák szintjén, délibábos elképzelések elérhetetlennek tűnő negatív utópiájaként rémlett fel hosszú időn át.<sup>1</sup> Míg nem a technológiai fejlődés következtében a légteret is meg nem hódította az emberiség, amely vívmány aztán szinte rögvest a hadviselés szolgálatába is állt (sőt, aztán a hadiipar igényei generálták tovább a minél gyorsabb légi fejlesztéseket).

Az első sikeres légitámadásra a feljegyzések szerint 1849 augusztusában került sor,<sup>2</sup> amikor az osztrák seregek a lagúnák miatt megközelíthetetlen Velencét hajóról felbocsátott robbanószerrel felszerelt léggömbökkel (mai szóhasználattal élve pilóta nélküli légi

---

<sup>1</sup> Lásd például Jules Verne 1886-ban „Hódító Robur” címen megjelent regényét, vagy H. G. Wells 1908-as „Háború a levegőben” című sci-fijét. Idézi: Oliver Stone, Peter Kuznick: *The Untold History of the United States*. Simon and Schuster, 2012. p. 23.

<sup>2</sup> Sőt, ballonokat elsőként harcászati célra már 1794-ben bevetettek, mégpedig a francia forradalmi erők. Kezdetekben felderítésre, megfigyelésre, üzenetek továbbítására illetve jelzések leadására alkalmazták e légi eszközöket. Wo-chiang Lin: *Aeronautical Law in Time of War*. In: *Journal of Air Law*, 1932. Vol. 3. p. 79.

járművet<sup>3</sup> bevetve) próbálták megtörni.<sup>4</sup> A széljárás szeszélyének kitett technika azonban nem válthatta be teljes mértékben a hozzá fűzött reményeket, így a légi hadviselés kibontakozása az első (immár kormányozható) léghajók illetve repülőgépek megjelenéséig váratott még magára.

A „hadi madarak”<sup>5</sup> megjelenése és térhódítása azonban már nem igényelt hosszú éveket. Elsőként 1911-ben az olasz-török, majd 1912/13-as balkáni háborúban röptették fel s vetették be őket.<sup>6</sup> Pár évvel később, az első világháborúban már tömeges alkalmazásukra került sor.

## 2.2. „Lesz-e szerepük és milyen, ki tudna erre a kérdésre most felelni?”

1914 augusztusában a Pesti Napló újságírója még e kérdés, azaz a hadi léghajók és repülőgépek modern háborúban betölthető szerepe felett merengett cikkében. A világháború első napjaiban e sorokat vetette papírra:<sup>7</sup> „*Annyi bizonyos, hogy a mult háboruhoz képest talán a legnagyobb változást a levegőbeli harc lehetőségei jelentik. Évezredekken át csak szárazföldön és vizen való háborút ismert az emberiség. Most a harmadik elem, a levegő is bevonult a harci*

---

<sup>3</sup> UAV: unmanned aerial vehicle.

<sup>4</sup> Yuki Tanaka, Marilyn B. Young (ed.): *Bombing Civilians: A Twentieth-Century History*. The New Press. 2013.; Tom Vanderbilt: *Survival City: Adventures among the Ruins of Atomic America*. University of Chicago Press, 2010. p. 53.; Justin D. Murphy: *Military Aircraft, Origins to 1918: An Illustrated History of their Impact*. ABC-CLIO, 2005. p. 161.; Stone, Kuznick: op. cit. p. 23.

<sup>5</sup> Plume: *Három elem harca*. In: Pesti Napló, 1914. augusztus 4. Budapest, Vol. 65. No. 184. p. 5.

<sup>6</sup> Interview with François Bugnion: *150 years of humanitarian action: First World War*. 25. 03. 2014. <http://www.icrc.org/eng/resources/documents/audiovisuals/video/2014/150-years-ww1-video-interview.htm> (2014. 08. 07.)

<sup>7</sup> Plume: op. cit. p. 5.

szinterek sorába. (...) Bele kell törődnünk a gondolatba, hogy két elem harcából három elem küzdelmévé lett a modern hadviselés.”<sup>8</sup>

S míg 1914 előtt „nem volt jelentősebb nyoma annak, hogy repülőgép vagy hadi pilóta döntő módon avatkozott volna be a harci szerencsébe”<sup>9</sup>, az első világháborúban az aviatika tudománya kiemelkedő jelentőségű tényezőnek bizonyult. Ferdinand Foch marsall hatalmasat tévedett, amikor még 1911-ben a repülőgépeket pusztán lebilincselő sporteszközöknek, játékszereknek titulálta, s – a később antant főparancsnokká vált francia hadvezér – ekkor még nem számolt velük katonai szempontból érdemleges tényezőkként.<sup>10</sup>

Hamar tanúbizonyságát adták azonban a formálódó légierők valós erejüknek s vitális jelentőségüknek, szélesebben önálló haderőnemmé fejlődtek. Míg a harcok kezdetekor a légi járművek funkciója a felderítésre és megfigyelő műveletekre korlátozódott, rövidesen jóval aktívabb szereplőivé váltak a hadviselésnek, s immár bombázókként szeltek az eget s járultak hozzá pusztító erejükkel a katonai sikerekhez. Rövidesen ténykérdéssé vált: „A fejünk felett is lehet csatázni és háború idején az eget is jó kémlelni, hogy nem közeledik-e onnan valami gyanus ellenséges kísérlet.”<sup>11</sup> A hadiipar kulcsfontosságú szegmensévé vált az aviatika, amely nem maradt adós a forradalmi fejlesztésekkel: 1918-ra a lomha, erőtlen, sérülékeny 1914-es gépek helyett jóval erősebb, magasabbra, gyorsabban eljutó, nagyobb bombateherrel elbíró repülőgépek álltak már csatasorba.<sup>12</sup> Ahogy Georg Schwarzenberg fogalmazott: immár

---

<sup>8</sup> Az újságcikkből vett idézetek a korabeli helyesírással szerepelnek.

<sup>9</sup> Plume: op. cit. p. 5.

<sup>10</sup> Javier Guisández Gómez: *The Law of Air Warfare*. In: *International Review of the Red Cross*, 1998. Vol. 38. No. 323. <http://www.icrc.org/eng/resources/documents/article/other/57jpc1.htm> (2014. 08. 20.)

<sup>11</sup> Plume: op. cit. p. 5.

<sup>12</sup> Murphy: op. cit. p. 86.

végérvényesen „a technológiai ‘fejlődés’ kétdimenzióból háromdimenzióssá transzformálta a háborúkat.”<sup>13</sup>

### 3. A légi hadviselés nemzetközi jogi szabályozása

Az új haderőnem megjelenését azonban sem az első világháború után közvetlenül, sem a későbbiekben nem követte speciális nemzetközi jogi szabályozás. Mi lehetett, mi lehet mindennek az oka? Joghézagról beszélhetünk, vagy épp ellenkezőleg, feleslegesnek mutatkozott a külön normaháttér felvázolása?

#### 3. 1. Az 1899-1907. évi hágai békekonferenciák

Az előző századfordulón Hágában megrendezett békekongresszusokon, ahol az értekezletek elnevezésével némileg ellentétesen<sup>14</sup> a megfogalmazott egyezmények többsége a hadviselés szabályait rögzítette, a *ius in bello* alapjait lefektető szerződések felvázolásakor a haderőnemek szerinti differenciálás vezette a küldötteket. Külön egyezmények születtek ugyanis a szárazföldi háború törvényeiről és szokásairól, és külön konvenciók foglalták össze a tengeri haderőkre vonatkozó rendelkezéseket. Értelemszerűen ekkor még a (későbbi) harmadik haderőnem képbe sem kerülhetett (ne feledjük, a Wright fivérek 1903-ban emelkednek a levegőbe a történelem első repülőgépével), így a katonai repülésre

---

<sup>13</sup> Georg Schwarzenberg: *The Law of Air Warfare and the Trend Towards Total War*. In: *The American University Law Review*, 1959. Vol. 8. No. 1. p. 1.

<sup>14</sup> Az 1899. évi első hágai békeértekezletet II. Miklós orosz cár kezdeményezésére hívták össze „azzal a szándékkal, hogy felkutassák a valós és tartós béke beneficiumainak mindenki számára történő biztosításának leghatékonyabb eszközeit, és mindenekelőtt korlátot állítsanak a fegyverkezés fokozatos fejlődése elé”.

Final Act of the International Peace Conference. The Hague, 29 July 1899.  
<http://www.icrc.org/ihl/INTRO/145?OpenDocument> (2014. 08. 20.)

vonatkozóan önálló egyezmény Hágában még nem került megfogalmazásra.

Bár a csírája a légi hadviselés esetleges szabályozásának már itt megjelenik. Mind 1899-ben, mind 1907-ben ugyanis nyilatkozat születik „a léggömbökről lövedékek és robbanóanyagok indításának eltiltásáról”.<sup>15</sup> Míg az első nyilatkozat e moratóriumot pusztán 5 éves időtartamra szabta, a későbbi deklaráció már levetette provizórikus jellegét, igaz, szándéka ellenére. A tervek között ugyanis az szerepelt, hogy a nyilatkozat a következő, azaz a harmadik hágai konferenciáig marad majd hatályban. E kongresszus megrendezésére azonban nem került sor. Így utóbbi nyilatkozat mind a mai napig formálisan hatályban van. Ami egy pillanatra megfontolásra készíthet bennünket. Hiszen a szerződő hatalmak e dokumentum megerősítésével vállalták, hogy betiltják (a Harmadik Hágai Békeértekezés lezárásáig) „a ballonokról vagy más hasonló természetű új eszközökről (!) lövedékek vagy robbanóanyagok kilövését”. Márpedig ha hatályban van ez a kötelezettségvállalás, az azt követő minden légitámadás vele ellentétesnek látszik! Ne feledjük azonban, hogy Hágában még működött a *si omnes* („ha mindenki”) klauzula, így e kötelezettség is csak akkor terhelte elviekben a feleket, amikor közöttük tört ki fegyveres konfliktus, és nyomban elillant a kötelezettség terhe, amint más, nem szerződő állam is szereplővé vált. Mindezek fényében érdemes leszögezni, hogy a nyilatkozat részes feleinek a száma mindössze a 20-at érte el, és a nagyhatalmak közül csupán az Egyesült Államok és Nagy-Britannia ratifikálták a megállapodást.<sup>16</sup> Szokásjogi jelleget pedig

---

<sup>15</sup> Declaration (IV.1) to Prohibit, for the Term of Five Years, the Launching of Projectiles and Explosives from Balloons, and Other Methods of Similar Nature. The Hague, 29 July 1899.

Declaration (XIV) Prohibiting the Discharge of Projectiles and Explosives from Balloons. The Hague, 18 October 1907.

<sup>16</sup> A részes államok: Amerikai Egyesült Államok, Belgium, Bolívia, Brazília, Egyesült Királyság, El Salvador, Etiópia, Fidzsi, Finnország, Haiti, Hollandia, Kína, Libéria, Luxembourg, Nicaragua, Norvégia, Panama,

bizton nem nyertek e rendelkezések (ellentétben sok más hágai szabállyal).<sup>17</sup>

Az értekezletek kapcsán megemlítendő még, hogy míg a szárazföldi háború szabályait csokorba szedő 1899. évi II. hágai egyezmény pusztán akként rendelkezett, hogy „*nem védelmezett városokat, falvakat, lakóhelyeket vagy épületeket megtámadni vagy bombázni tilos*”, az 1907-es IV. hágai egyezmény ugyanezen 25. paragrafusára már egy betoldással él: tilos a támadás, bombázás, mégpedig „*bármilyen eszközzel*”. Feltételezhető (bár vitatható), hogy e kiegészítés immár a levegőből érkező támadások lefedése érdekében született.<sup>18</sup>

A légi hadviselésre vonatkozó átfogó külön speciális egyezmény megalkotása azonban ekkor még a realitásoktól elrugaszkodott képtelen ötlet szintjén merülhetett volna fel csupán Hágában.

### 3.2. Az első világháború után született genfi egyezmények

Miután az első világháborúban bebizonyosodott, hogy – ahogy Paul von Hindenburg fogalmazott, „*repülők nélkül nincs Tannenberg*”,<sup>19</sup> azaz – repülőgépek nélkül a modern hadviselés immár elképzelhetetlen, egyúttal felvetődött az is a világegést követően, hogy szükség lehet a létező normarendszer felülvizsgálatára.

---

Portugália, Svájc, Thaiföld.  
<http://www.icrc.org/ihl/INTRO/245?OpenDocument> (2014. 08. 20.)

<sup>17</sup> Remigiusz Bierzanek: *1923 Hague Rules. Commentary*. In: Natalino Ronzitti (ed.): *The Law of Naval Warfare. A Collection of Agreements and Documents with Commentaries*. Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht/Boston/London, 1988. pp. 396-397.

<sup>18</sup> Dietrich Schindler, Jiří Toman: *The Laws of Armed Conflicts*. Martinus Nijhoff Publisher, 1988. pp. 202-204.  
<http://www.icrc.org/ihl/INTRO/245?OpenDocument> (2014. 08. 20.)

<sup>19</sup> A tannenbergi csata sikeres kimenetelét Hindenburg az eredményes légi felderítésnek vélte betudni. Német István: *Galamb, Zeppelin és a Vörös Báró: A német légi hadviselés*. In: Rubicon, 2014. No. 4-5.

A *ius ad bellum* meginduló erodálódása<sup>20</sup> majd végképp történő hatályon kívül helyezése<sup>21</sup> következtében a hágai egyezményekről a hangsúly áthelyeződött a genfi jog – azaz kifejezetten a háborúk áldozatainak védelmére fókuszáló humanitárius nemzetközi jog – továbbfejlesztésére. A korábbi két genfi egyezményt, azaz az 1864. évi és az 1906. évi szerződéseket az első világháborút követően felülvizsgáló illetve felváltó soron következő egyezményeknek (1929, 1949, 1977, 2005) azonban egyike sem szentelt külön figyelmet a légi hadviselés speciális szabályozásának.

A korábbi tematikus felosztást – amelyet a hágai egyezmények követtek, és amely aszerint különböztetett, hogy mely szintéren zajlik a konfliktus, azaz földön, vízen vagy a későbbiekben a levegőben – másfajta logika váltotta fel. A genfi egyezmények már a fegyveres konfliktusok (vívják bár bárhol is őket) áldozataira vagy potenciális áldozataira koncentráltak. Az egyezmények immár a) a sebesült, beteg, hajótörött katonákról; b) a hadifoglyokról; c) és a polgári lakosságról rendelkeztek.<sup>22</sup>

Igaz, 1949-ben még visszaköszönni látszott egy kevés a hágai tematizálásból: a sebesült, beteg kombattánsokra vonatkozóan ugyanis külön egyezmény (I. genfi egyezmény) született szárazföldi, és külön szerződés (II. genfi egyezmény) tengeri haderők esetére. Így

---

<sup>20</sup> 1907: Drago-Porter egyezmény, 1919: Nemzetek Szövetségének Egyezségokmánya.

<sup>21</sup> 1928: Briand-Kellogg paktum, 1945: ENSZ Alapokmány.

<sup>22</sup> 1929. évi genfi egyezmény a hadrakelt seregek sebesültjei és betegei helyzetének javításáról.

1929. évi genfi egyezmény a hadifoglyokkal való bánásmódról.

1949. évi (I.) genfi egyezmény a hadrakelt fegyveres erők sebesültjei és betegei helyzetének javításáról.

1949. évi (II.) genfi egyezmény a tengeri haderők sebesültjei, betegei és hajótöröttei helyzetének javításáról.

1949. évi (III.) genfi egyezmény a hadifoglyokkal való bánásmódról.

1949. évi (IV.) genfi egyezmény a polgári lakosság háború idején való védelméről.



voltaképpen utóbbi szerződés az 1907. évi X. hágai egyezmény – „Egyezmény a Genfi Egyezmény elveinek alkalmazásáról a tengeri háborúra” – helyébe lépett. A légi haderőkre vonatkozóan azonban nem merült fel a speciális szabályozás igénye.

1977-ben pedig már teljesen maga mögött hagyta a haderőnemek közötti megkülönböztetést a nemzetközi és a nem nemzetközi fegyveres konfliktusok áldozatainak védelméről rendelkező két kiegészítő jegyzőkönyv.

### *3.2.1. A légi hadviselésre vonatkozó speciális szabályok az 1949. évi genfi egyezményekben*

Az immár mindkét világháború szörnyűséges tapasztalatainak birtokában 1949-ben elfogadott négy humanitárius jogi egyezmény tartalmaz ugyan kifejezett utalásokat speciálisan légi járművekre, légi bombázásokra, ezek azonban egyrészt az arányokat tekintve minimális mennyiségben bukkannak csak fel a terjedelmes normaszövegben, másrészt tartalmukat vizsgálva voltaképpen korántsem értékelhetők úgy, mint amely rendelkezések specifikusan a légi hadviselés egyedi szabályozásának célját szolgálnák.

Mire vonatkoznak ugyanis ezen utalások?<sup>23</sup>

a) egyrészt légi járművek személyzete kapcsán tisztázásra kerül, mely esetekben minősülhetnek kombattánsnak, s így megilletik-e őket az egyezmények szerint biztosított kedvezmények, jogosultságok;

b) másrészt több paragrafuson át is figyelmet szentelnek a szerződések egészségügyi légi járműveknek, ezek jogait, kötelezettségeit részletezve (megjegyzendő, hogy ezt már az 1929. évi egyezmény is megtette)<sup>24</sup>;

---

<sup>23</sup> 1. genfi egyezmény: 13, 36-37, 42. cikkek; 2. genfi egyezmény: 13, 15, 39-40, 43. cikkek; 3. genfi egyezmény: 4, 23. cikkek; 4. genfi egyezmény: 18, 22, 83, 88, 95. cikkek.

<sup>24</sup> 1929. évi genfi egyezmény a hadrakelt seregek sebesültjei és betegei helyzetének javításáról, 18. cikk.

- c) illetve fontosnak tartottak felszólítani arra az egyezmények, hogy az egészségügyi alakulatokat, intézeteket, internáló táborokat a légi erők számára is messziről felismerhető megkülönböztető jelzéssel lássák el a felek (szintén ennek csírái már 1929-ben felbukkannak)<sup>25</sup>;
- d) ismételten felmerül a légi járművek kategóriája, de pusztán a semleges állam kötelezettségeivel összefüggésben;
- e) végül hadifoglyok, illetve internáltak kapcsán villan fel újra a légi hadviselés képe, ugyanis Genfben leszögezték, e személyi kör számára is biztosítani kell, hogy a légi bombázások elől óvóhelyekre tudjanak menekülni.<sup>26</sup>

Láthatjuk, koránt sincs szó arról, hogy a genfi egyezmények megkülönböztetett figyelemmel lennének a légi hadviselés speciális szabályozása iránt. A rendelkezéseik között megbúvó, légi járművekre, légiriadókra, légi bombázásokra vonatkozó paragrafusok az általános sémába illeszkednek, semmiféle specifikumot nem mutatnak fel.

### *3.2.2. A légi hadviselésre vonatkozó speciális szabályok az 1977. évi jegyzőkönyvekben*

---

<sup>25</sup> Ibid. 22. cikk.

<sup>26</sup> Ami a fogságba esett kombattánsokat illeti, az 1929-ben született második, a hadifoglyokkal való bánásmód tárgyában született egyezmény 1. cikkében deklarálta, hogy rendelkezései alkalmazandók mind a szárazföldi konfliktus során elfogott személyekre, mind „*a hadviselő felek haderejéhez tartozó és az ellenség által tengeri vagy légi hadműveletek folyamán elfogott egyénekre*”. Utóbbi kategóriához azonban a szerződés hozzáfűzte: „*Kivéve, ha az elfogatás körülményei más elbánás alkalmazását elkerülhetetlenné teszik. Azonban az ilyen elbánás ennek az Egyezménynek alapelveivel nem ellenkezhetik; ez azonnal megszüntetendő, mihelyt a foglyul ejtettek valamely fogolytáborba érkeznek.*” Hogy mi lenne és mi indokolná e speciális elbánást, annak kifejtésével az egyezmény adós maradt. (A láljegyzet az 1936. évi XXX. törvénycikk által adott hivatalos magyar fordítást idézi.)

Az 1949-es genfi egyezmények kapcsán tett iménti megállapítás egy az egyben megállja a helyét a kiegészítő jegyzőkönyvek tekintetében is. 1977-ben sem gondolták ugyanis a genfi diplomáciai konferencia résztvevői, hogy a légi hadviselés szabályozása akár külön egyezményt igényelne, akár a végül megszülető – s mint láttuk, a nemzetközi és a nemzetközi fegyveres konfliktusok között differenciáló (és nem a haderőnemek szerint tematizáló) – egyezményeken belül érdemes lenne speciális hangsúlyt helyezni a levegőben vívott hadviselésre.

A II. kiegészítő jegyzőkönyv teljes egészében mellőzi a témát. Az I. jegyzőkönyv szentel figyelmet a légtér szerepének fegyveres konfliktus idején, de voltaképpen majdhogypár kizárólagosan csak az egészségügyi légi járművek védelme vonatkozásában.<sup>27</sup> Amik releváns rendelkezések ezeken felül:<sup>28</sup>

a) a jegyzőkönyv szót ejt a végveszélyben légi járműből ejtőernyővel menekülő személyek, illetve az ejtőernyős alakulatok mikénti kezeléséről,<sup>29</sup>

b) a szerződés kifejezetten a tengeri és a légi harctevékenység vonatkozásában megismétli a hadviselő felek ésszerű óvintézkedés tételére vonatkozó kötelezettségét a minél kisebb polgári károk bekövetkezése érdekében (itt tehát, amint kitűnik, az általános szabályok rögzítése után fontosnak tartották a szerződés fogalmazói,

---

<sup>27</sup> I. Kiegészítő Jegyzőkönyv: 24-31. cikkek, illetve a Jegyzőkönyv I. számú melléklete: 6-14. cikkek (lásd még továbbá az 5. cikket).

<sup>28</sup> I. Kiegészítő Jegyzőkönyv: 42, 57. és 49. cikkek.

<sup>29</sup> Az első világháború centenáriuma érdemes megemlékezni arról a bajtársiasságról, egyfajta testvéri szövetségről, lovagiasságról, ami a „Nagy Háború” idején jellemezte a szembenálló felek légierőinek tagjait, s amiről az 1977. évi jegyzőkönyvek kommentárja állítja: a kilőtt ellenséges repülőgépek legénységének tagjait nem golyózáporral, hanem szalutálással fogadták földet érésükkor, ha megsérültek, mielőbbi felépülést kívántak „bajtársaiknak”, ha elhunytak, virággal adóztak emléküknél. Yves Sandoz, Christophe Swinarski, Bruno Zimmermann (ed.): *Commentary on the Additional Protocols of 8 June 1977 to the Geneva Conventions of 12 August 1949*. International Committee of the Red Cross, Martinus Nijhoff Publishers, Geneva, 1987. p. 494.

hogy külön rendelkezzenek a légi aspektusokról – együtt kezelve a tengeri hadviseléssel –, anélkül azonban, hogy speciális kötelezettséget deklaráltak volna);

c) végül hangsúlyozandó, hogy a jegyzőkönyvnek az ellenségeskedések hatásaival szembeni általános védelmet biztosító szabályokat összegző fejezete e felütéssel indít: *„A jelen Cím rendelkezései kiterjednek minden szárazföldi, légi vagy tengeri hadviselésre, amely kihatással lehet a polgári lakosságra, polgári személyekre vagy polgári javakra a szárazföldön. Kiterjednek továbbá a tengerről, vagy a levegőből szárazföldi célpontok ellen indított mindennemű támadásra, de egyébként nem érintik a tengeri, vagy légi fegyveres összeütközésre vonatkozó nemzetközi jogi szabályokat.”*

Utóbbi paragrafus tehát elsőbbséget biztosítana a speciális normáknak. A jegyzőkönyvhöz fűzött kommentár azonban megjegyzi, hogy a légi hadviselés területén nem áll rendelkezésre precíz írott joganyag, csak néhány homályos szokásjogi norma szolgálhat támpontul. A kommentár szerint az egyetlen kodifikált szabály épp a jegyzőkönyvben található, mégpedig a fent említett ejtőernyővel menekülőkre vonatkozó rendelkezés.<sup>30</sup>

### **3.3. A Vöröskereszt kezdeményezése**

Visszatérve az első világháború időszakához, a Nemzetközi Vöröskereszt (ICRC), szembesülve a légi hadviselés egyre kiterjedtebbé, egyre intenzívebbé válásával, a „Nagy Háború” idején zászlajára tűzte a kérdés megfelelő rendezésének feladatát. Az ICRC tervbe vette, hogy felhívást intéz a konfliktus résztvevői felé a légi bombázások ellen. Ekkor azonban a vegyi fegyverekkel szembeni fellépés prioritást élvezett,<sup>31</sup> s végül a háború anélkül ért véget, hogy

---

<sup>30</sup> Sandoz, Swinarski, Zimmermann (ed.): op. cit. p. 606.

<sup>31</sup> A Vöröskereszt 1918-ban felszólította a hadviselő feleket, haladéktalanul hagyjanak fel a mérges gázok fegyverként történő bevetésével. E felhívás akkor azonban süket fülekre talált, a harcok során mindvégig alkalmazták e

a Vöröskereszt Nemzetközi Bizottsága felszólalt volna hivatalos formában a légi hadviselés tárgyában. Erre végül első ízben a spanyol polgárháború és a kínai-japán háború idején került sor.<sup>32</sup>

A szervezet napirendjéről tehát nem került le a kérdés. A Vöröskereszt a Nemzetek Szövetségének keretében 1932-ben megrendezett első generális leszerelési konferencián egészen odáig elment, hogy a légi bombázások teljes tilalmának elfogadását kezdeményezte a polgári lakosság oltalmának érdekében.<sup>33</sup> Említeni is szükségtelen, hogy a pragmatizmus jegyében hamar lesöpörték a színről e kezdeményezést.

### 3.4. Az 1923. évi „Hágai Szabályzat a Légi Hadviselésről”

Más figyelemre méltó vállalkozás is akadt azonban ez idő tájt. Az első világháború lezárását kevéssel követően ugyanis kísérlet történt a légi hadviselés szabályainak kodifikációjára. Az 1921-22. évi Washingtoni Fegyverzetkorlátozási Konferencia hat állam – így Franciaország, az Egyesült Államok, az Egyesült Királyság,

---

pusztító eszközt. Mégsem tekinthetjük haszталannak az ICRC fellépését: többek között az ő hathatós közbenjárásuk eredményeként sikerült elfogadtatni 1925-ben a fójtó, mérges és egyéb hasonló gázok, valamint a bakteriológiai eszközök hadviselési célokra történő használatának eltiltásáról rendelkező genfi jegyzőkönyvet. (Lásd: 1955. évi 20. tvr.) Interview with François Bugnion: op. cit.

<sup>32</sup> Ibid.

<sup>33</sup> Philip Spoerri: *From the 1907 Hague Conventions to the Additional Protocols of 1977 and beyond. Historical Evolution of the Law on the Conduct of Hostilities.* In: Gian Luca Beruto (ed.): *The Conduct of Hostilities. Revisiting the Law of Armed Conflict 100 Years after the 1907 Hague Conventions and 30 Years after the 1977 Additional Protocols.* International Institute of Humanitarian Law, Sanremo, 2007. p. 37.

*Atomic weapons and non-directed missiles: ICRC statement, 1950.* In: *International Review of the Red Cross, Supplement, 1950. Vol. III. No. 4.* <http://www.icrc.org/eng/resources/documents/misc/5kylur.htm> (2014. 08. 29.)

Hollandia, Japán és Olaszország – küldötteiből álló testületet bízott meg a szabályok identifikációjának feladatával. A „Jogászok Bizottsága” 1923-ra egyezménytervezetet vázolt fel.<sup>34</sup> A „Hágai Szabályzat a Légi Hadviselésről”<sup>35</sup> végül azonban sosem vált kötelező érvényű dokumentummá. Se önálló szerződési formát nem öltött a bizottság javaslata, illetve az, az USA által propagált elképzelés sem valósult meg, miszerint a tervezetből az 1919. évi párizsi légügyi egyezmény kiegészítése válhatott volna.<sup>36</sup>

Mi volt az oka a tervek meghiúsulásának? Remigiusz Bierzanek szerint egyrészt a kormányok részéről nem mutatkozott kellő akarat jogi kötelezettség vállalására e területen, látván, micsoda szerepe lehet majd a légi hadviselésnek az elkövetkező háborúban, és tapasztalván, mily’ rohamos léptékben fejlődik a légtér meghódításának, s a légtérből való „hódításnak” a technológiája. Másrészt általánosnak mutatkozott a vélemény, miszerint felesleges a légi háborúk szabályainak kodifikálása, hisz voltaképp adottak a normák, pusztán a szárazföldi és a tengeri hadviselésre vonatkozó létező rendelkezéseket kell megfelelően alkalmazni a légierők esetében is.<sup>37</sup>

Az eredeti elképzelésekkel ellentétben tehát nem váltak egyezményes kötelezettséggé a Hágai Szabályzat rendelkezései.

---

<sup>34</sup> Az általában idealisztikus elképzelésekkel felvértezett jogászokat technikai tanácsadók (katonai szakemberek) is kísérték, kiegyensúlyozva így őket pragmatizmusukkal.

Richard H. Wyman: *The First Rules of Air Warfare*. In: *Air University Review*, March-April 1984. <http://www.airpower.maxwell.af.mil/airchronicles/aureview/1984/mar-apr/wyman.html> (2014. 08. 27.)

<sup>35</sup> The Hague Rules of Air Warfare, The Hague, December 1922 - February 1923.

<sup>36</sup> Az 1919. évi Párizsi Egyezmény 38. cikke kifejezetten le is szögezi, hogy háború idején a szerződő felek – legyenek akár hadviselők, akár semlegesek – cselekvési szabadságát nem korlátozzák a szerződés rendelkezései. Bierzanek: op. cit. pp. 396, 398.

<sup>37</sup> Ibid. p. 402.

Mégsem állíthatjuk – ahogy Bierzanek megjegyzi<sup>38</sup> – hogy ne lenne semmilyen jogi relevanciája a Hágában rögzítetteknek. Ha nem is a kódex egésze, de egyes rendelkezései vitán felül állóan a nemzetközi szokásjog részét képezik ma már,<sup>39</sup> s így a nemzetközi közösség valamennyi tagját kötelezik.

Ráadásul arra is érdemes figyelmet szentelnünk, hogy a Hágában 1923-ban deklarált ajánlások habár akkor és ott nem váltak egyezményes szinten kötéserővel bíró előírásokká, számos rendelkezése a Szabályzatnak később mégis megjelenik nemzetközi szerződésekben: 1949-ben a négy genfi egyezmény, vagy 1977-ben a kiegészítő jegyzőkönyvek felvázolásakor, és nem utolsósorban 1954-ben a Kulturális javak fegyveres konfliktusok idején történő védelméről szóló hágai egyezményben.<sup>40</sup> A Szabályzat hatása tehát – jogi kötőerő híján is – az elkövetkezendő nemzetközi jogalkotásra korántsem ítélni elhanyagolhatónak. Kérdés, születhet-e még, közel 100 év elteltével, olyan egyezmény, amely egy az egyben visszanyúlna az 1923-as koncepcióhoz – hozzáigazítva az ott rögzítetteket modern világunkhoz – és kizárólag a légi hadviselésre vonatkozó speciális szabályokat szedne csokorba, vagy ennek az esélye, illetve értelme a nullával konvergál.

#### **4. A speciális szabályozás elmaradásának oka**

Michael N. Schmitt véleménye szerint „a jog csaknem ösztönösen reagál a hadviselés terén megindult szerkezeti változásokra”, igaz, akár évekkel lemaradva kullog a hadszínterek újításai után.<sup>41</sup> Több mint egy évszázad telt el azonban az első harci repülőgép bevetése

---

<sup>38</sup> Ibid. pp. 404-405.

<sup>39</sup> Sandoz, Swinarski, Zimmermann (ed.): op. cit. p. 688.

<sup>40</sup> Bierzanek: op. cit. pp. 403-404.

<sup>41</sup> Michael N. Schmitt: *Effects-based Operations and the Law of Aerial Warfare*. In: Washington University Global Studies Law Review, 2006. Vol. 5. No. 2. p. 265.

után, a légi hadviselésre vonatkozó speciális nemzetközi szerződés mégis mind a mai napig nem látott napvilágot.

Milyen okok húzódnak meg a háttérben? Miért nem követte párhuzamosan a polgári légi közlekedésre vonatkozó nemzetközi szabályozást a repülőgépek hadászati célú felhasználását keretek közé szorító (speciális) normarendszer kifejlődése? Hisz nem sokkal, alig több mint másfél évtizeddel később a Wright testvérek pionír repülése után 1919-ben már formába öntik „*a levegő Magna Chartáját*”,<sup>42</sup> azaz a nemzetközi légi közlekedést elsőként szabályozó párizsi egyezményt. A normák ráadásul – mint ahogy a technológia is – tovább fejlődnek, s 1944-ben Chicagóban újabb egyezmények születnek,<sup>43</sup> de mindegyik szerződés szigorúan csak a polgári vonalat viszi tovább. Mi az oka a légi járművek katonai célú alkalmazásának szabályozását megcélzó multilaterális nemzetközi megállapodás elmaradásának?

Remigiusz Bierzanek szerint az egyik ok épp abban kereshető, hogy az első világháború rádöbentette a világot a légi hadviselés különös jelentőségére. Épp ezen új eszközök hatalmas potenciálja, kiemelkedő fontossága akadályozta meg az államokat a közös szabályokban történő megegyezésben.<sup>44</sup>

Vegyük példának okáért „*a léggömbökről lövedékek és robbanóanyagok indításának eltiltásáról*” szóló két hágai deklaráció elfogadásának körülményeit. Míg 1899-ben az első nyilatkozatot egyhangúan fogadták el a delegációk, addig 1907-ben már csak súlyos viták eredményeként sikerült tető alá hozni a megállapodást. Az indok? Míg az első békeértekezlet idején pusztán marginális szerepet játszottak a légi eszközök a hadviselésben, és számottevő

---

<sup>42</sup> Roger F. Williams: *Developments in Aerial Law*. In: University of Pennsylvania Law Review, 1926. Vol. 75. No. 2-3. p. 148.

<sup>43</sup> 1971. évi 25. tvr. a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt egyezmény és az annak módosításáról szóló jegyzőkönyvek kihirdetéséről; 1973. évi 15. tvr. a nemzetközi légijáratok átmenő forgalmáról Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt egyezmény kihirdetéséről.

<sup>44</sup> Bierzanek: op. cit. p. 398.



potenciált sem jósoltak nekik, addig a századfordulót pár évvel követő kongresszusra már kecsesgömbösen felsejleni látszott a légi járművek megkérdőjelezhetetlen hadászati szerepe. Az aviatika terén erős fejlesztésbe kezdő, önmagukat béklyóba kötni nem kívánó „erős” államok és az offenzív légi képességgel (még) nem rendelkező, ezért korlátozásokat követelő „gyenge” országok között feszülő érdekellentétek így 1907-ben már nehezebbé tették a közös „játékszabályok” elfogadását.<sup>45</sup>

Tovább folytatva a lehetséges indokok feltárását, Javier Guisández Gómez több tényezőnek is szerepet tulajdonít. Álláspontja szerint:

- a) a levegő meghódításának viszonylagos újdonsága akadályozta meg a kellő reagálást (ez az érv ma már aligha állhatja meg a helyét),
- b) illetve szerepet játszott az e területen tapasztalható hihetetlen mértékű, a jog eszközével követhetetlennek tűnő technológiai fejlődés,
- c) továbbá a nemzetközi fegyverkereskedelem kikerülhetetlen érdekei,
- d) végül a kettős – polgári és katonai – rendeltetése a repülőgépeknek szintén akadályát képezhette a kodifikáció eddigi elmaradásának.<sup>46</sup>

Philip Spoerri arra hívja fel a figyelmet, hogy Hirosimát és Nagaszakit követően, az 1949. évi genfi diplomáciai konferencián feltételezhetően az is hozzájárulhatott a speciális szabályok megalkotásának elmaradásához – nem hagyva figyelmen kívül természetesen a kibontakozó hidegháborúban rejlő valamennyi egyéb hátráltató tényezőt –, hogy az államok nem kívántak egyúttal a nukleáris fegyverek legalitásáról folyó meddőnek tűnő vitákba is belebonyolódni.<sup>47</sup>

## ***5. Lakúna a nemzetközi jog szövetében?***

---

<sup>45</sup> Wyman: op. cit.

<sup>46</sup> Gómez: op. cit.

<sup>47</sup> Spoerri: *From the 1907 Hague Conventions...* op. cit. p. 38.

Többször, több helyütt hangzik el a megállapítás, miszerint a légi hadviselés szabályozatlan terület, nem léteznek normák, amelyek lefednék azt.<sup>48</sup> Vagy ha léteznek is normák, azok anarchikusak.<sup>49</sup> Valóban megállja a helyét ez az állítás, csak annak okán, mert speciális nemzetközi szerződés nem született a légi háborúkra?

Érvként hangzik el a szabályozottság létét tagadók részéről, miszerint Nürnbergben, azaz a második világháborút követő nemzetközi felelősségre vonás során sem szerepelt a vádpontok között légi hadviseléssel összefüggő bűncselekmény.<sup>50</sup> Betudhatóan a szabályozottság hiányának illetve bizonytalan voltának.<sup>51</sup> (Holott számos ilyen büntett elkövetésére kétségtelenül sor került.) Valóban (speciális) nemzetközi szerződés híján teljes szabadság jellemezné a légi hadviselést a felhasználható eszközök és bevethető módszerek terén? Aligha!

Egyrészt (speciális) szerződéses kötelezettség hiányában a nemzetközi szokásjog szolgálhat viszonyítási alapul. Korántsincs szó tehát szabályozatlan területről. Ne feledjük a ma már a kodifikációs egyezményekből kihagyhatatlan Martens-klauzulát, ami épp a *ius in*

---

<sup>48</sup> Remigiusz Bierzanek példának okáért W. G. Downey-nak az American Society of International Law 43. ülésén kifejtett véleményét idézi. Bierzanek: op. cit. p. 405.

Hamilton DeSaussure példaként Arthur Travers Harris brit (második világháborús) légi marsallt citálja. Hamilton DeSaussure: *The Laws of Air Warfare: Are There Any?* In: Richard B. Lillich, John Norton Moore (ed.): *International Law Studies*, Vol. 62. *The Use of Force, Human Rights, and General International Legal Issues*, US Naval War College, 1980. p. 281.

<sup>49</sup> Bierzanek: op. cit. p. 407.

<sup>50</sup> Bár a vádlottak padján többek között Göring is ott ült. (Bevett álláspont, miszerint a tengelyhatalmak által végrehajtott szőnyegbombázásokért Nürnbergben azért nem kellett senkinek felelnie, mert mindkét oldal azonos módon hajtott végre ilyen akciókat.) DeSaussure: op. cit. p. 284.; Paul J. Goda: *The Protection of Civilians from Bombardment by Aircraft: The Ineffectiveness of the International Law of War*. In: *Military Law Review*, 1966. Vol. 33. p. 109.

<sup>51</sup> Bierzanek: op. cit. p. 406.

*bello* területén bukkant fel elsőként. Ahogy az 1907. évi IV. hágai egyezmény<sup>52</sup> fogalmaz:

*„Addig is tehát, míg a háboru törvényeiről kimerítőbb Törvénykönyv lesz alkotható, a magas szerződő Felek helyénvalónak tartják megállapítani, hogy azokban az esetekben, amelyekről az ezuttal elfogadott Szabályzat nem rendelkezik, a lakosság és a hadviselők azoknak a nemzetközi jogi elveknek oltalma és uralma alatt maradnak, amelyek a civilizált nemzetek között megállapított szokásokból, a humanitás törvényeiből és a közlelkiismeret követelményeiből folynak.”*<sup>53</sup>

Vagyis még az első világháború idején – azaz alig egy évtizeddel az első repülőgép földről való elrugaskodása és sikeres landolása után, amikor még valóban a rövid idő számlájára volt írható az egyezményes szabályozás ki nem fejlesztése, és amikor papíron már rögzítésre kerültek mind a szárazföldi, mind a tengeri hadviselés jogi szabályai, de a légi háborúé nem – sem élvezett a légi hadviselés, és azóta sem élvez mentességet jogi normák kötelezettségei alól. Mindig is szabályozott területről volt szó, bár kétségtelen, a szokásjogi normaháttér jellegéből adódóan számos bizonytalansággal, mégis egyértelműnek mondható alapszabályokkal.

A zsinórmértékek mindvégig adottak voltak (és adottak ma is, hisz speciális szabályozással ma sem rendelkezünk). Ezen alapkövek olyan fundamentumot képeznek, amely megítélésem szerint lehetővé teszi ugyan a részletszabályozást, de egyúttal szükségtelenné is. A légi hadviselés során ugyanis, csakúgy mint a szárazföldi és a tengeri hadműveletek esetében, négy princípiumot kell mindvégig szem előtt tartani. Legyen szó bármilyen speciális kérdésről, ezeknek kell irányítaniuk a parancsot kiadókat és végrehajtókat. Ezen alapelvek: az emberiség követelménye, a

---

<sup>52</sup> Hágai egyezmény a szárazföldi háború törvényeiről és szokásairól, Preambulum.

<sup>53</sup> Az idézet a korabeli helyesírással szerepel (1913. évi XLIII. törvénycikk).

megkülönböztetés elve,<sup>54</sup> a katonai szükségesség valamint az arányosság szempontjai. E négy alapszabály eligazít abban, jogszerűnek ítéltető-e adott támadás: legyen szó akár szárazföldi, akár tengeri, netán légi hadviselésről.

Neville Chamberlain brit miniszterelnök hasonlóképp vélekedett 1938-ban: *„Megítélésem szerint a nemzetközi jog három szabálya, három alapelve légi háborúk esetén éppúgy alkalmazandó, mint tengeri vagy szárazföldi hadviselés során. Elsőként, a nemzetközi joggal ellentétes civileket bombázni, a polgári lakosság ellen szándékoltan támadást indítani. (...) Másodszor, legitim katonai célpontnak kell lennie a levegőből célkeresztbe vett objektumnak és azonosíthatónak kell lennie. Harmadszor, e katonai célpontok támadása során kellő gondossággal kell eljárni, azaz gondatlanságból sem bombázható a közelben tartózkodó civil lakosság.”*<sup>55</sup>

Fentiekén túl a szabályok, amelyeket 1864-től kezdve a genfi, illetve 1899 után a hágai egyezmények rögzítettek – amennyiben relevánsnak tekinthetők –, éppúgy adaptálhatók természetszerűleg a légi támadások esetére is. (Paul Fauchille már

---

<sup>54</sup> Bár általában a jog világában a diszkrimináció kerülendő, a humanitárius nemzetközi jog területén épphogy kívánatos, sőt több annál, alapvető elvárás. Lásd példának okáért az 1977. évi I. Jegyzőkönyv 51. cikkelyét, amely így rendelkezik: *„Tilos megkülönböztetés nélküli támadásokat indítani. Megkülönböztetés nélküli támadás az, amely (...) megkülönböztetés nélkül egyaránt sújtja a katonai célpontokat és a polgári személyeket, illetve polgári javakat.”* Más esetekben természetesen a diszkrimináció klasszikus tilalma köszön vissza a genfi normák rendelkezései közül. Így az 1949. évi négy genfi egyezmény közös 3. cikke ekként szól: *„Azokat a személyeket, akik az ellenségeskedésekben nem vesznek közvetlenül részt, ideértve a fegyveres erőknél azokat a tagjait, akik letették a fegyvert és azokat a személyeket, akik betegség, sebesülés, elfogatás miatt vagy más ok következtében harcképtelenné váltak, minden körülmények között, fajon, színen, valláson, hiten, nemen, születésen vagy vagyonon, valamint más hasonló ismérven alapuló bármely hátrányos megkülönböztetés nélkül emberséges bánásmódban kell részesíteni.”*

<sup>55</sup> Idézi: Goda: op. cit. pp. 97-98.

1911-ben javasolta, hogy a szárazföldi és a tengeri haderők által végrehajtott ostromra és bombázásra vonatkozóan 1907-ben Hágában elfogadott szabályokat alkalmazzák légi háborúk relációjában is.)<sup>56</sup> Vegyünk egy példát: az 1977. évi I. Kiegészítő Jegyzőkönyv 51. cikkét. A paragrafus leszögezi, hogy tilosak a megkülönböztetés nélküli támadások. Egyúttal definiálja is e kategóriát, és rögzíti, hogy – többek között – ilyennek minősül „*az olyan bombázás, vagy bármely más olyan módon, vagy eszközzel indított támadás, amely egyetlen katonai célpontnak tekint több, egymástól különálló és jól megkülönböztethető olyan katonai célpontot, amelyek egy nagyvárosban, városban, faluban, vagy más olyan területen vannak elhelyezve, ahol a polgári személyek, illetve polgári javak hasonló tömörülése található*”. Habár egy szó sem említi a légierőket, a cikk egy az egyben (többek között) az ún. szőnyegbombázásokat minősíti nemzetközi joggal ellentétesnek.

Vagy ami az analógia útján történő jogfejlesztést illeti. Amikor abszolút új szabályként 1977-ben az I. Jegyzőkönyvben felbukkan – a fent már érintett – légi járműből végveszélyben menekülőkre vonatkozó paragrafus, voltaképpen mi más történt, mint a hajótöröttekre vonatkozó rég kodifikált szokásjogi előírásoknak az adaptálása a légierőkre?<sup>57</sup> Meglátásom szerint hasonló módon átültethető minden releváns szabályozás, *mutatis mutandis*, ha egyáltalán szükség van változtatásokra. De miért kellene, csak példának okáért,<sup>58</sup> a levegőből végrehajtott bombázások esetére más szabályokat alkotni, mint amelyek már egyértelműen rögzültek a szárazföldi tüzérség által indított támadások kapcsán?

S hasonlóképp, valamennyi nemzetközi szerződés, amely valamely fegyvertípus betiltását rendeli el, alkalmazandó valamennyi haderőnem esetében. Mi indokolná az eltérő bánásmódot például bakteriológiai, toxin, vegyi fegyverek, fojtógázok stb. esetében? Megítélésem szerint racionális ok nem lelhető fel.

---

<sup>56</sup> Ibid. p. 95.

<sup>57</sup> Sandoz, Swinarski, Zimmermann (ed.): op. cit. p. 495.

<sup>58</sup> Wyman: op. cit.

## **6. Lenne szükség speciális szabályozásra?**

Ami a légi hadviselés normáinak rendszerét illeti, három – egymást nem kizáró – opció választható fel. a) Olyan szabályokra van szükség, ami a hadviselés valamennyi formájára alkalmazható és alkalmazandó. b) Analógiával élve a szárazföldi és a tengeri hadviselésre vonatkozó normákat kell adaptálni a légtérben vívott harcokra is. c) Kifejezetten a légi hadviselésre vonatkozó speciális normákra van szükség.<sup>59</sup>

Álláspontom szerint felesleges a háború három dimenziója között különbséget tenni. Ugyanazon alapszabályok alkalmazandók valamennyi haderőnem esetében, szükségtelen a differenciálás.<sup>60</sup> Mégis érdemes megvizsgálni azok nézőpontját, akik az egyedi szabályozás fontossága mellett érvelnek. Lássuk, mennyire meggyőzően.

Határozott ugyanis az, az állítás, amely szerint a légierők magatartását szabályozó speciális kódex hiánya egyike a fegyveres konfliktusok joga jelenlegi legnagyobb hiányosságának.<sup>61</sup> És bár az 1977. évi I. jegyzőkönyv megalkotásával a légi hadviselés számos aspektusát sikerült lefedni, több kérdés azonban továbbra is nyitott maradt. Yoram Dinstein szerint betudhatóan a légi technika és stratégia gyors és folyamatos fejlődésének a kurrens gyakorlat és a kurrens pozitív jog között szakadék tátong, ami felszámolásra vár.<sup>62</sup>

Elbridge Colby már 1925-ben arra figyelmeztetett, hibás az, az elképzelés, amely szerint a szárazföldön vagy a tengereken vívott

---

<sup>59</sup> Schwarzenberg: op. cit. p. 2.

<sup>60</sup> Fentiekből következik, hogy véleményem szerint a szárazföldi illetve a tengeri hadviselés sem igényel külön szabályozást. Így fél sem merülhet az a dilemma, hogy vajon a szárazföldi vagy tengeri hadműveleteket támogató katonai repülőgép pilótája „lekapcsolná”-e az egyik és „felkapcsolná”-e a másik normarendszert, amikor gépével átszeli a tengerek, óceánok partvonalait. Wyman: op. cit.

<sup>61</sup> Howard Levie professzor véleményét idézi: DeSaussure: op. cit. p. 281.

<sup>62</sup> Philip Spoerri: *The Contemporary Challenges to the Law on the Conduct of Hostilities*. In: Beruto (ed.): op. cit. p. 150.

harcok kapcsán elfogadott szabályokat alkalmazni lehetne az atmoszférára is. Véleménye szerint nem építhetjük fel a légi hadviselés szabályait analógiával ott, ahol nem létezik analógia. Egy repülőgép nem hasonlítható egy tengerjáró hajóhoz. Nem állítható meg példának okáért a levegőben, és kényszeríthető átvizsgálásra. Ha jogsértést követ el a légtérben, és elfogásának ellenszegül, csupán megsemmisíteni lehet. Nem képes nagy mennyiségű dugáru szállítására sem (ne feledjük, 1925-öt írunk). És még sorolhatnánk, hol bicsaklik meg a kényszerített analógia.<sup>63</sup>

Figyelemre méltó az a közelmúltban kivitelezett projekt, amelynek keretében a Harvard egyetemen működő *Humanitarian Policy and Conflict Research* (HPCR) csoport 2009-ben kézikönyvet publikált kifejezetten a „légi és rakétás hadviselésre alkalmazandó nemzetközi jog” tárgy körében.<sup>64</sup> Hogy miért fogtak a szakértők ilyen hatalmas vállalkozásba 8 évtizeddel a Hágai Szabályzat megalkotása után?<sup>65</sup> Indoklásuk szerint ugyan kétségtelen, hogy 1923 óta számos olyan egyezmény született, amelyek a modern hadviselés által támasztott kihívásoknak igyekeztek megfelelni (1949. évi, 1977. évi genfi egyezmények, továbbá a leszerelési egyezmények egész sora), s ezek tartalmazznak is bőven szabályokat a légierők nemzetközi joggal egyező működésére, mégsem fedik le a légi hadviselés valamennyi lényegi aspektusát (ráadásul a '49. évi egyezmények kivételével nem univerzális egyezmények, így nem minden államot köteleznek).<sup>66</sup>

---

<sup>63</sup> Elbridge Colby: *Aerial Law and War Targets*. In: *American Journal of International Law*, 1925. Vol. 19. p. 702.

<sup>64</sup> *HPCR Manual on International Law Applicable to Air and Missile Warfare*. Program on Humanitarian Policy and Conflict Research at Harvard University, Bern, 15 May 2009.

<sup>65</sup> A HPCR által kezdeményezett projekt pontosan 80 évvel 1923 után, 2003-ban indult el.

<sup>66</sup> *Commentary on the HPCR Manual on International Law Applicable to Air and Missile Warfare*. Program on Humanitarian Policy and Conflict Research at Harvard University, 2010. p. 1.

A kutatók számára mintául az *International Institute of Humanitarian Law* által „a tengereken vívott fegyveres konfliktusokra alkalmazandó nemzetközi jog” tárgyában a '90-es évek derekán közkinccsé tett San Remo Kézikönyv szolgált.<sup>67</sup> A HPCR nemzetközi szakértői csoportjának<sup>68</sup> célja is egy kötelező erővel ugyan nem bíró, mégis – mint a San Remo Manuále – irányítúként elfogadott, sorvezetőként funkcionáló dokumentum felvázolása volt, amely feltárja az államok jogként, *opinio iuris*-ként követett általános gyakorlatát és vonatkozó szerződéses kötelezettségeiket.<sup>69</sup> (Megjegyzendő, hogy a tengeri hadviselésre vonatkozó San Remo Kézikönyv is tartalmaz bőven légi jogi vonatkozású paragrafusokat.) Másik modellként természetesen az 1923. évi Hágai Szabályzat szolgált. Csak míg a '20-as években a légi hadviselés mondhatni gyerekcipőben járt, a légierők szerepe, stratégiai helyzete, felszereltsége stb. 8 évtized alatt többszörösen átesett forradalmi változásokon. A HPCR Manuále ezen új kihívásoknak is meg kívánt felelni, s a modern hadviselés minden releváns novumára is reagálni kívánt.<sup>70</sup>

Milyen – kellően nem szabályozott – kérdések indokolnák a szakértők szerint a speciális normák identifikálásának fontosságát? Lássuk csak a legfontosabb érveiket! Megítélésük szerint a napjainkban egyezményes szinten rendelkezésre álló szabályok példának okáért elégtelenül reagálnak a nemzetközi terrorizmus fenyegetése által támasztott követelményekre. Így – 2001. szeptember 11. óta feltétlenül – a hadijog normarendszerének

---

<sup>67</sup> Louise Doswald-Beck (ed.): *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea*. Grotius Publications, Cambridge University Press, Cambridge, 1995.

<sup>68</sup> A – Yoram Dinstein által vezetett – csoportot több mint 30 elméleti és gyakorlati szakember tette ki, akik egyrészt kormányzati (katonai és civil) körökből, másrészt az ICRC gárdájából érkeztek. International Humanitarian Law Research Initiative honlapja: <http://www.ihlresearch.org/amw/about-project> (2014. 08. 29.)

<sup>69</sup> Ibid.

<sup>70</sup> Commentary on the HPCR. op. cit. p. 1.



megfelelő választ kellene adnia az eltérített polgári repülőgépek fegyverként történő felhasználásának problémájára.<sup>71</sup> S nem utolsó sorban lépést kell tartani a haditechnika, s így a légi haditechnika terén tapasztalható megállíthatatlan fejlődéssel, be kell tölteni a high-tech hadviselés szabályozottságában jelentkező űröket.<sup>72</sup>

Segíthet a speciális norma indokoltságának megértésében, ha csak vázlatosan áttekintjük a Kézikönyv tartalmi koncepcióját, azaz fejezeteinek gerincvonalát. Hasznosnak ítélem azonban, ha első lépésben az 1923. évi Hágai Szabályzatot vesszük górcső alá, s utána, alkalmat adva a két dokumentumot összevetésére, a 2009. évi kézikönyv kerül sorra.

Lássuk tehát elsőként a Hágai Szabályzat felépítését. A fejezetcímek sorrendben: I. Alkalmazhatóság: légi járművek osztályozása és jelzéseik; II. Általános alapelvek; III. Hadviselők; IV. Ellenségeskedések; V. Katonai hatalom az ellenséges és semleges légi járművek és a fedélzeten lévők felett; VI. Hadviselők kötelezettségei semleges államok irányába, és semlegesek kötelezettségei hadviselő felek irányába; VII. Átkutatás, elfogás, elkobzás; VIII. Definíciók.

A Manuále az alábbi felépítést követi: A. Definíciók; B. Általános keretek; C. Fegyverek; D. Támadások; E. Katonai célpontok; F. Az ellenségeskedésekben való közvetlen részvétel; G. Óvintézkedések támadás során; H. A támadásnak kitett hadviselő fél által teendő óvintézkedések; I. Polgári légi jármű védelme; J. Bizonyos típusú légi járművek (polgári utasszállító repülőgépek, hadifoglyokat szállító repülőgépek) védelme; K. Egészségügyi és egyházi személyzet, egészségügyi alakulatok és szállítmányok

---

<sup>71</sup> Ibid. Lásd e kérdésről: Sulyok Gábor: *A terrorcselekmény elkövetéséhez használt polgári légi jármű lelövésének nemzetközi jogi és alkotmányjogi megítélése*. In: *Fundamentum*, 2005. No. 3. pp. 30-56.

<sup>72</sup> A szakértők azt is hangsúlyozták – lévén a nemzetközi jog nem statikus jog –, hogy maga a Manuále is idővel felülvizsgálatra szorul majd a jövőbeli változások függvényében. <http://www.ihlresearch.org/amw/about-project> (2014. 08. 29.) <http://www.ihlresearch.org/amw/aboutmanual> (2014. 08. 29.)

különleges védelme; L. Egészségügyi légi járművek különleges védelme; M. Természeti környezet különleges védelme; N. Más személyek és javak (polgári védelem, kulturális javak, a polgári lakosság létfenntartásához nélkülözhetetlen javak, Egyesült Nemzetek személyzete) különleges védelme; O. Humanitárius támogatás; P. Tilalmi zónák, repülés tilalmi zónák; Q. Megtévesztés, hadicselek, perfidia; R. Kémkedés; S. Megadás; T. Végveszélyben légi járműből ejtőernyővel menekülők; U. Csempészet, elkobzás, ellenőrzés, elfogás; V. Légi blokádnak; W. Többnemzetű műveletek; X. Semlegesség.

Felmerül a kérdés: e tárgyak mindegyikét nem fedik le a létező általános szabályok?

## **7. Konklúzió**

Megítélésem szerint feltétlenül hasznos, mégis szükségtelen a légi hadviselés tárgyában speciális nemzetközi szerződés felvázolása.

Miért szükségtelen? Mert a rendelkezésre álló normák kellőképpen adaptálhatók valamennyi haderőnem esetére. Nincs, ami indokolná a differenciálást. Ha jelenik is meg a technológiai fejlődés következtében új típusú fegyver, új típusú módszer a hadviselésben, az alapok nem változnak, ugyanúgy alkalmazandók. Egy példát felhozva, épp a légtér hadászati célú felhasználásának területéről. A drónok, vagyis a pilóta nélküli légi járművek közelmúltbeli felbukkanása után is felmerült a kérdés, mutatkozik-e szükség a drón-hadviselés által jelentett kihívásokra új nemzetközi szerződés megalkotásával reagálni, vagy adekvátak és elégségesnek bizonyulnak a már meglévő szabályok. Véleményem szerint bár a drónok kétségtelenül az újdonság elsöprő erejével hatottak és hatnak még ma is, ez mégsem indokolná esetükben a speciális szabályozás szükségességét. Miért is kellene más előírásokat alkalmaznia például a cél meghatározásakor egy repülőgép pilótájának, mint a likvidálandó személytől vagy objektumtól akár ezer kilométerekre

tartózkodó drón-vezérlőnek?<sup>73</sup> Ugyanazok az irányadó rendelkezések.<sup>74</sup>

Miért lehet hasznos mégis a speciális szabályozás? Mert az egyértelmű, precíz normarendszer nyilvánvalóan segíti a jogkövetést, illetve hozzájárul a jogsértések szankcionálásának megkönnyítéséhez. 1949-ben, a második világháború borzalmaiból éppen felocsúdó delegációtagok sem amellett döntöttek a genfi diplomáciai konferencián, hogy – az általam eddig kifejtett logikát követve – pusztán a humanitárius jog alapelveit rögzítsék, és megelégedjenek néhány princípium deklarációjával (emberiesség, megkülönböztetés, katonai szükségesség, arányosság elve, vagy ezek folyományai, mint hogy a hadviselő feleknek a hadviselés módja vagy az eszköze megválasztásához való joga nem korlátlan, a szükségtelen szenvedés okozásának tilalma, stb.). Akkor és ott (majd a '70-es évekbeli értekezleteken éppúgy) ők úgy gondolták, a minél részletesebb szabályok szolgálhatják alapvető céljukat, a fegyveres konfliktusok áldozatainak védelmét. Gondoljunk csak arra, mily' részletes paragrafusokkal operál a III. genfi „hadifogoly-egyezmény”. Aprólékosan, részletekbe menően szól a hadifoglyok

---

<sup>73</sup> Lásd: Csapó Zsuzsanna: *Drónok harca – kérdések keresztüztüében. Van-e szükség új nemzetközi szabályozásra?* In: Csapó Zsuzsanna (ed.): *Emlékkötet Herczegh Géza születésének 85. évfordulójára. A ius in bello fejlődése és mai problémái.* Kiadja a Pécsi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kara, Pécs, 2013. pp. 39-63.

<sup>74</sup> Csak példának okáért a legfontosabbak (az 1977. évi I. Jegyzőkönyvből): „Tilos olyan fegyvereket, lövedékeket és anyagokat, valamint olyan hadviselési módokat alkalmazni, amelyek felesleges károkat, vagy szükségtelen szenvedést okoznak.” (35. cikk) „Az összeütköző Feleknek mindenkor különbséget kell tenniük a polgári lakosság és a harcosok, valamint a polgári javak és katonai célpontok között, és ennek folytán csak katonai célpontok ellen folytathatják harci tevékenységüket.” (48. cikk) „Tilos megkülönböztetés nélküli támadásokat indítani.” Tilos „az olyan támadás, amely a polgári lakosság körében feltehetően annyi áldozatot követel és annyi sebesülést okoz, valamint a polgári javakban akkora károkat idéz elő, hogy azok önmagukban, vagy együttesen meghaladnák a támadástól várható konkrét és közvetlen katonai előny mértékét.” (51. cikk)

mikénti elhelyezéséről, élelmezéséről, orvosi ellátásáról, vallásuk gyakorlásáról, munkáltatásukról stb., és nem elégszik meg csupán – az egyébként egyértelmű – keretek körvonalazásával (mint például a diszkrimináció tilalmának vagy az emberi méltóság tiszteletben tartásának leszögezése). Az egyezmény felvázolóí akkor e tüzetes szabályozásban látták az elkövetkezendő konfliktusok atrocitásai mérséklésének garanciáját.

Üdvözítő és üdvözlendő lehet ezért minden kezdeményezés, amely pontosítja a *ius in bello* szabályait. Hogy mennyi esély mutatkozik napjainkban a nemzetközi légijog katonai aspektusait rögzítő kodifikációs illetve progresszív jogfejlesztést felmutató egyezmény megalkotására? Jelen állás szerint csekély. Oka egyrészt az államok részéről mutatkozó politikai akarat hiánya, másrészt a századfordulós hágai szabályozás struktúrájának levetkezése, és 1949-től kezdődően egy más típusú szerkezet kikristályosodása s térnyerése. Mindazonáltal visszakanyarodunk-e avagy sem a haderónemek szerinti differenciált szabályozáshoz, annyi bizton kijelenthető: az első világháború centenáriumának idején zajló valamennyi fegyveres konfliktus esetében egyértelműek a betartandó előírások, vívják bár e harcokat földön, vízen avagy levegőben. Csak tartsák tiszteletben e normákat! Hogy ne is legyen szükség alkalmazásukra? Sajnos naiv utópizmusról tenne tanúbizonyságot, aki – látva a történéseket, észlelve a folyamatokat – ezt kívánná 2014-ben. Bár kétségtelen: 1914-ben sem lehetett még sejteni sem, merre megy a világ...