

**ZRÍNYI MIKLÓS NEMZETVÉDELMI EGYETEM
KOSSUTH LAJOS HADTUDOMÁNYI KAR
HADTUDOMÁNYI DOKTORI ISKOLA**



Szabó Miklós r. alezredes

**TERRORCSELEKMÉNYEK ELHÁRÍTÁSÁNAK
IDŐSZERŰ KÉRDÉSEI, KÜLÖNÖS FIGYELEMMEL
A POLGÁRI REPÜLÉSVÉDELEMRE**

doktori (PhD) értekezés tervezet

Témavezető:

**Dr. Kőszegvári Tibor nyá. vezérőrnagy
Professor Emeritus
az MTA doktora**

Budapest, 2007.

TARTALOMJEGYZÉK

	Tartalomjegyzék	3. oldal
	Bevezetés	4. oldal
1. fejezet	1.1. A terrorizmusról	8. oldal
	1.2. Történelmi áttekintés: a polgári légi közlekedés ellen 2001. szeptember 11. előtt megvalósított akciók értékelése	13. oldal
2. fejezet	2.1. A nemzetközi közösség visszhangja a 2001. szeptember 11-i terrorcselekményt követően. Politikai és katonai válaszlépések	24. oldal
	2.1.1 Afganisztán	25. oldal
	2.1.2 Irak	28. oldal
	2.2. Pakisztán: melyik oldalra teszi voksát, szolidaritását egy hivatalosan iszlám köztársaság, a terrorizmus elleni nemzetközi fellépés során? Van középút?	33. oldal
3. fejezet	3.1. 2001. szeptember 11-e után (Nemzetközi kitekintés)	39. oldal
	3.1.1. Tömeges túszejtéses terrorcselekmény a Dubrovka Színházban	40. oldal
	3.1.2. A moszkvai földalattiban elkövetett robbantásos terrorcselekmények	45. oldal
	3.1.2.1 Moszkva, 2004. február 6.	45. oldal
	3.1.2.2 Moszkva, 2004. augusztus 31.	45. oldal
	3.1.3. Robbantásos terrorcselekmény-sorozat a spanyol vasútvonalakon	47. oldal
	3.1.3.1 Madrid, 2004. március 11.	47. oldal
	3.1.3.2 Leganés, 2004. április 2.	49. oldal
	3.1.4. Szabotázsakciók orosz felségjelzésű utasszállító repülőgépek ellen	50. oldal
	3.1.5. Túszejtéses terrorcselekmény Észak-Osztétiában	53. oldal
	3.1.6. A londoni tömegközlekedést érintő robbantásos terrorcselekmények	60. oldal
	3.1.6.1 London, 2005. július 7.	60. oldal
	3.1.6.2 London, 2005. július 21.	66. oldal
	3.1.7. Szabotázsakciók kísérlete amerikai utasszállító repülőgépek ellen	69. oldal
4. fejezet	4.1. Merre tart a magyar polgári repülés védelme?	78. oldal
	4.1.1. Hazánk repülésvédelmének fő vonala: A PREVENCIÓN	78. oldal
5. fejezet	5.1. Véggövetkeztetések	87. oldal
	5.2. Ajánlások	90. oldal
	5.2.1. Személyi fejlesztési területek	90. oldal
	5.2.1.1. Azonosítás és technológia	91. oldal
	5.2.1.2. Teljes körű kompatibilitás és globális hozzáférhetőség	91. oldal
	5.2.1.3. Önkéntesség és felkészítés	92. oldal
	5.2.2. Technikai fejlesztési területek	94. oldal
	5.2.2.1. Utas tájékoztatás	94. oldal
	5.2.2.2. Zártláncú televíziós rendszer (CCTV)	94. oldal
	5.2.3. Stratégiai fejlesztési területek	94. oldal
	5.2.3.1. Kereskedelempolitikai lépések	95. oldal
	5.2.3.2. Repülésbiztonsági teendők	96. oldal
	5.2.3.3. Külső, megbízható közreműködők bevonása	96. oldal
6. fejezet	6.1 Új tudományos eredmények	98. oldal
	6.2 Hasznosítási területek és javaslatok	98. oldal
	Forrásirodalom	100. oldal
	Ajánlott irodalom	110. oldal
	A szerző megjelent könyvei és publikációi	113. oldal

B E V E Z E T É S

Két és fél éve befejezett egyetemi szakdolgozatomat az egykori Belügyminisztérium Nemzetközi Oktatási Központja igazgató-helyettesének javaslatára – aki a terrorizmussal, terrorelhárítással kapcsolatos kutatásaimban autentikus támaszom és bírálóm is egyben – úgy zártam, hogy az általam feldolgozott utolsó eseményt (2004. augusztus 24.: két orosz utasszállító ellen megvalósított szabotázsakció) egy fiktív fejezet követte jelezvén, hogy a jövőben bizony lesznek még hasonló cselekmények. Ennek megfelelően az utolsó fejezetet képletesen nem pont, hanem hármaspont zárta, utalva arra, hogy a szakdolgozatban található felsorolás – majdan a jövőből visszatekintve – sajnos már akár egy-két esztendő elteltével sem lesz teljes. Azóta mintegy két és fél évvel okosabbak, mondhatni: tapasztaltabbak lettünk, az egykori közeli jövő mára múltunkká vált.

Az eltelt időszakban – való igaz – nem történt olyan brutális méretű, ezrek életét követelő, újabb tízezrek további életét alapjaiban megváltoztató terrorcselekmény, mint amely az Egyesült Államokban 2001. szeptember 11-én. Nem voltak az öncélú megtorlás mellett a tömegközlekedésbe vetett társadalmi bizalmat is megingató robbantásos öngyilkos akciók, mint a 2004. február 6-án és augusztus 31-én Moszkvában, a 2004. március 11-én Madridban,¹ vagy a 2005. július 7-én Londonban elkövetett terrortámadások. Nem volt a *műveleti* területet tekintve olyan felháborító tömeges túszejtés, mint történt az 2002. október 23-26. között a moszkvai Dubrovka Színházban, ahol 763 ártatlant ejtettek foglyul egy kulturális (tömeg)rendezvényen, és szerencsére nem ismétlődött meg a túszokat (kitűzött politikai céljaik elérésének eszközeit) tekintve vérlázító módon kitervelt és kivitelezett terrorakció, mint az észak-oszétiai Beszlan általános iskolájában, ahol gyermekeket ejtettek rabul.

Valóban, ilyen tényleg nem volt. Korábbi publikációimban azonban többször utaltam arra, hogy a történelem több esetben ismételte már önmagát. Hogy korai lenne örömmünnepet ülni egy sikertelen terrorcselekmény után akkor is, ha a párhuzamosan alkalmazott védelmi rendszerek egyike tudatos munkával (értsd alatta: nem a vak szerencsének köszönhetően) még időben megakadályozta a vérontást, s még akkor sem, ha egy effajta, emberiségellenes konspiráció felgöngyölítését követően a felelősöket és kapcsolati rendszerüket rács mögé juttatták. Mert az elhárítás a végrehajtókat ugyan kivonta a megvalósítás további lehetőségeiből, ám az ötlet megmaradt, így ha azt egy másik csoport kivitelezhetőnek tartja (legfőképpen elkerülve az előző hullám hibáit, mely az első csoport tagjai dekonspirációját okozta), akkor mások is megpróbálják majd. Nem szabad megfedkezünk a 2006 augusztusi Heathrow „tettenéréses” leleplezéssel záruló eseménysorozatról, amelynek szereplői transzatlanti repülőjáratokat akartak felrobbantani. Csakhogy ez a fajta szimbolikus tömegpusztítás eredetileg az Egyesült Államokban életfogytig tartó szabadságvesztését töltő Ramzi Ahmed Yousef ötlete volt még 1994-ből. Akkor nem sikerült neki(k), mert hibákat követtek el, amely dekonspirációjukhoz vezetett. 2006-ban a hasonlóan felépített akciót mások próbálták meg elkövetni. Ramzi Yousef volt, aki kilencfős csoportjával először, még 1993. február 26-án egy autóba rejtett nagy erejű pokolgéppel megtámadta a New York-i Világkereskedelmi Központ, a World Trade Center ikerépületeit. A bomba felrobbant az északi toronyház alsó parkolójában, hatan életüket veszítették, további 1042 polgár pedig megsérült. Terveik szerint az északi toronyépület alapját kirobbantva az majd rádől a délire, de ez akkor még nekik nem sikerült. Tíz év sem kellett, s a terv megvalósult – ha másképpen is kivitelezve – mindkét oldalon nagyobb emberi áldozatot követelve is, de végül is megtörtént: ledől (a) két szimbólum. Az egyik szimbólum a lángoló majd összezuhanó ikertornyok képében a nyugati társadalmi forma, a kapitalizmus, a pénzvilág, a globalizáció, stb. jelképe, míg a másik szimbólum Amerika önnön sérthetlenségének hamis mítosza.

¹ A madridi utólag lett azzá azzal, hogy az elkövetők 2004. április 2-án Leganésben – miután a rendőri erők bekerítették őket – magukkal együtt felrobbantották a rejtékelyükön felhalmozott robbanóanyagokat, amelynek a különleges erők egyik munkatársa személyében külső áldozata is lett.

Az elmúlt öt esztendő jelentősebb terrorcselekményeit áttekintve megállapíthatjuk, hogy maga a cselekmény típusa, az elkövetők nemzetisége, vallása, neme, motivációja, valamint a célpont kiválasztásának különbözősége ellenére mindnek van egy, a többivel közös nevezője: az egyediség. Ez legfőképpen a kivitelezés módjában vagy új típusú célpont-kiválasztási elméletük tekintetében mérvadó, de valahol mind különleges és (ha negatív dolgokra is lehet e jelzőt alkalmazni) úttörő volt. Nem volt még ilyen! És miképpen a terrorcselekmények megelőzéséért és elhárításáért felelős szervezetek látványos védelmi rendszereikkel sikeresen blokkolják a terrorizmus számára ideális célpontokat (a terroristáknak más, kevésbé jelentős, de ezzel egyben kevésbé védett célpont után kell nézniük), úgy az egyes cselekménytípusok rosszindulatú megközelítési útvonulatát lezárva akaratlanul nyitunk meg más utakat eddig példa nélkül álló támadási célpontok irányába.

Az általam gyűjtött nyers információhalmaz tudatos és átgondolt irányokból történő rendszerezésével célul tűztem ki, miszerint egy kicsit talán ünneprontóan rávilágítok arra, hogy mennyire tűzoltómunka, amit a világ a terrorizmussal szemben tehet, ha hosszú ideig áztatja magát abban, hogy nem célország. Minden ország az, mert ha a terroristák rájönnek, hogy pl. Kína burmai (Myanmar-i) vagy laoszi nagykövetségét kevésbé védik, mint a tokióit vagy a szöulit, akkor ott fognak terrorcselekményt elkövetni. Ha pedig az eseménynek ráadásul burmai (laoszi) áldozatai is lesznek, akkor már az ország, amelynek területét az akcióhoz felhasználták, amelynek határvédelmi rendszere átjárhatónak bizonyult a fegyverek és robbanóanyagok becsempészését illetően, s amelynek rendvédelmi ereje kevésnek bizonyult a védett objektum megóvására, akkor az ettől fogva célországgá vált. Nem akarok felesleges pánikot kelteni, de fel kell készülni! Időben és hatékonyan!

Fodor Gábor hivatkozott a Rába habzása ügyében egy találó hasonlatra, amelynek az volt a mondanivalója, hogy ebben a témakörben egy bizonyos dolgon xy-t érteni ugyanolyan *téves biztonságérzeten alapuló irány, mint azt gondolni, hogy ha Magyarországot teleépítjük gátakkal, akkor az* (mint egyedüli intézkedés) *hatékony védelmet nyújt a hazánkat rendszeresen sújtó árvízzel szemben.* És ez érvényes a terrorizmusra is: fejleszteni és fokozni kell a polgári repülésvédelem hatékonyságát Magyarország nemzetközi repülőterein (ne csak Ferihegyen, vagy Ferihegyen, ne a többi repülőterünk rovására). Fejlesszük, mert a repülőtereinken dolgozó biztonsági *szféra*² komoly szakmai felkészültsége ellenére is van lemaradásunk. De ha Ferihegy bevehetetlen lesz, mert a dekonspiráció (ezen keresztül pedig az akció sikertelenségének) irreálisan magas kockázata miatt egyszerűen nem éri meg onnan induló járatra rászervezni a terrorcselekményt, akkor a terrorizmus súlypontja alkalmilag áttevődhet pl. a debreceni vagy a sármelléki repülőtereinkre. Ha ezeket a veszélyeztetett pontokat is megerősítjük (és persze a terroristák továbbra is ragaszkodnak éppen hazánk megbüntetéséhez), akkor jön majd a közüzemek működésének a biztonsága vagy más tömegközlekedési járműcsoport megtámadása.

Ami a **polgári repülésvédelem** terrorizmussal kapcsolatos hazai feldolgozottságát illeti, ismereteim szerint ilyen komplex megközelítésben PhD tudományos értekezés mostanában nem született. Ugyanakkor tudományos igényűnek ismerem el **Tatár Attila** **tű. vezérőrnagynak**, az általam feldolgozott témakörökkel érintőlegesen kapcsolódó munkáját („*A nemzetközi terrorizmus elleni küzdelem repülésbiztonsági és katasztrófavédelmi aspektusai*”) címmel, amelyben a katasztrófa-elhárítás feladatrendszerét ismerteti egy terrortámadást követően.

² Átvitt értelemben: a biztonsági területen dolgozó munkacsoportok halmazát értem.

Egyes kérdésekben önmagam által eretneknek gondolt nézeteim számos sarokköve került megerősítésre **Osváth László r. ezredes**: „*A repülőgép, mint az elkövetés eszköze*” címmel megjelent tanulmányában.³ A kiemelt tanulmányok mellett fontos és értékes, tudományos jellegű anyagnak tartom **Pető István dandótábornok**: „*A légierő feladata a légi forgalom biztosításának fenntartásában*”, illetve **Prof. Dr. Szabó János**: „*A londoni terrortámadás hatása a biztonsági világgörnyezetre*” című munkáit.

Az előbbi számomra fontos útmutatást adott a légierő békeidőben végzett „Air Policing” tevékenységével kapcsolatban. Irányt mutatott, elvezetett a Honvédelemről és a Magyar Honvédségről szóló 2004. évi CV. törvény 132 §-ának (1) bekezdésében taglalt krízishelyzetekhez, amelyek esetében légierőnk ügyeletes tábornoka a kereskedelmi repülőgép fedélzetén tartózkodó többszáz utas élete felől dönt. Egyetértek az aszimmetrikus hadviselés elvárásainak megfelelő technikai kihívásokat érintő véleményével. Valóban fel kell zárkóznunk, „*jól kiépített radarhálózatra és ehhez kapcsolódó légvédelmi vezetési rendszerre van szükség, amelynek biztosítania kell a vezetési rendszerrel nem együttműködő repülőeszközök időbeni detektálását, a radarok által detektált célok útvonalba fogását, a különböző céltárgyak azonosítását, ezáltal az egységes és azonosított légi helyzetkép minél gyorsabb előállítását.*”

Az utóbbi tanulmány fontos politikai háttérösszefüggésekre hívta fel a figyelmet a terrorizmus és a világpolitika fejlődő országokkal kapcsolatos „karitatív” tevékenységével kapcsolatban. „*Amikor a G-8-ak gleneaglesi csúcstalálkozóján a résztvevők éppen bejelentik, hogy a korábbi 25 milliárd dollárról, 2010-ig évi 50 milliárd dollárra emelik az afrikai országoknak szánt segélyeket; Amikor ugyanott 3 milliárd dollárt kap a palesztin hatóság, hogy a Gázai övezetben munkahelyek teremtésére és infrastruktúra fejlesztésére fordítsák; Amikor nyilvánvaló, hogy a globalizáció haszonélvezői biztonságpolitikai megfontolásokból és nem pedig pusztán filantrópiából, vagy szimpla karitativitásból fordítják figyelmüket a szegényvilág felé; Amikor teljesen egyértelmű, hogy a szegénység és a gyenge állami intézmények, az ún. „államkudarcok” kezelése, valójában a kooperatív fenyegetéscsökkentés felé vezető út, és egyértelmű demonstrativitással ennek a módozatait keresik a leggazdagabb, tehát az ügyért leginkább tenni képes országok, akkor a segítő kézbe újra és újra belemar a terrorizmus.*”

A PhD értekezés-tervezetemben hármast tűztem ki: úgy gondoltam, hogy hiánypótló lehet, ezért

(1.) igyekeztem a terrorcselekmények elkövetése szempontjából tudományos alaposágú szakmai színvonalon összegyűjteni, rendszerezni, feldolgozni és értékelni a 2001. szeptember 11-étől napjainkig tartó időszakot.

³ 41. o.: „Az elkövetett terrorcselekmények számához viszonyítva tehát megállapítható, hogy repülőgépekkel kapcsolatos cselekményeket csupán igen jelentéktelen számban követték el. A szeptember 11-i eseményeket követően a világ minden részén oly mértékben szigorították meg a repüléssel kapcsolatos biztonsági intézkedéseket, hogy az ilyen típusú elkövetések száma eddig soha nem tapasztalt alacsony szintre csökkent...”

42. o.: „...kétség merült fel az utastér és a pilótafülke hermetikus elzárása ügyében. Egy erőszakos, a gép fedélzetén elkövetett cselekmény esetén ugyanis kérdésessé válhat, hogy az utastérben tartózkodó utasok, és légi utas kísérők fenyegetése, illetve velük szembeni erőszak alkalmazásakor a pilóták nem avatkoznának közbe, ok továbbra is elbarikádozva maradnának-e...” Továbbá a szerző (korábbi) publikációiban: **1.** „Előzmények, háttér, áttekintés a szeptember 11-i terrortámadással kapcsolatban”, Belügyi Szemle, Belügyminisztérium, Budapest, (2002) 6-7., ISSN 1218-8956., 234. o., továbbá **2.** „Jogellenes cselekmények Sárge könyve (1968-2004)” Alexandra, Pécs, (2007), ISBN 963 370 028 0., 246. o.

(2.) a polgári légi közlekedést repülésbiztonsági szempontból vizsgálva és 10 év saját tapasztalatát felhasználva; hazai, továbbá külföldi, nyomtatott valamint az elektronikus szakirodalom célirányos gyűjtésével és elemzésével, tudományos igényességgel összeállítsak egy magyar nyelvű elméleti szakanyagot, amely a nemzetközi terrorizmust, annak sarkalatos elemeit vizsgálva, főképpen a terrorcselekmények esettanulmányával foglalkozó könyvvel kiegészítve komplettségre törekvő, tudományos áttekintést nyújthat korunk, az elmúlt 30 év terrorhistóriája összefoglalásaképpen;

(3) Törekedtem az anyagot olyan szakmai szempontok szerint összeállítani, amely alkalmas lehet további védelmi rezsimek kidolgozására, a hasonló esetek elkerülése végett. Az anyagban tudatosan megkérdőjeleztem – talán lelepleztem – olyan téves csomóponti elveket (pl. hazánk terrorfenyegetettségének lanyha megítéltsége), amelyek további fenntartása csökkenti a hatékony felkészülést. Ugyanakkor – talán nem szerénytelenség – javaslataim legalábbis megfontolása – nézetem és reményeim szerint jelentősen megnövelheti a terrorizmus elleni védelmi rendszerek hatékonyságát. Úgyszintén e munkámban – mint láthatták – támogattam azon nézeteket, amelyek figyelemfelhívással élnek a terrorcselekmények egyes elkövetési módozatainak időben elnyújtott, mégis azonos analógiára kidolgozott, ismétlődő kulcselemeire. Ennek eklatáns példája a Ramzi Yousef által, amerikai utasszállítók ellen megkísérelt 1994-es szabotázsakció-sorozat, valamint a 2006-os londoni repülőtéri események. A „használható ötletek” tehát akkor is *termékeny táptalajra* hullanak, ha az első kísérlet kudarcot vall.

A kor tévénező embere, az információéhes társadalom, szenzációhajhász életünk, mind-mind élő tanú arra, hogy pillanatról-pillanatra miképpen változik a világpolitika, s így benne hazánk kül-bel- és biztonságpolitikájának élvezői vagy elszenvedőiként mi magunk is a körülöttünk megváltozott élettel együtt. A pakisztáni ellenzék vezetője, Benazir Bhutto asszony 2007. december 27-i halálával olyan folyamat indulhat el a közép-keleti országban, amely – noha már nem kerülhetett bele ebbe a tanulmányba – mégis alapvetően megváltoztathatja a Pakisztárról alkotott hazai képet. E módon az általam leírtak sok szempontból más előjelet kaphatnak, ám valahol húznom kellett egy határt, hogy a mai naphoz viszonyítva meddig elemzem a terrorizmus térségbeli jelenlétét, valamint a releváns, térségben uralkodó kormányok tevékenységét, a terrorizmushoz, mint társadalmi jelenséghez vagy hatalmi tényezőhöz való hozzáállását. Az anyagot – tartalmilag – 2007 júliusában lezártam, attól kezdve a mai napig bezárólag témavezetőm és a műhelyvita szakértőinek javaslatára csak formailag változtattam rajta, illetve (eltekintve egyes fejezetek lemaradt részkövetkeztetéseinek pótlásától) csak a dolgozat bevezetőjébe szúrtam be utólag pár gondolatsort, az anyag (vagy talán a szerző gondolatmenetének?) jobb megértése céljából. Kérem tehát mind a majdani Tisztelt Bírálóbizottság tagjait, mind pedig a Kedves Érdeklődőt, hogy ezen anyag áttanulmányozását a fentiek (főképpen kidolgozásának, elkészültének, lezárásának dátumait) szem előtt tartva olvassa, értékelje.

1. fejezet

1.1 A terrorizmusról

Bár a mai fogalmainknak megfelelő „terrorizmus” tulajdonképpen foltokban már az évszázad elején felütötte fejét, azért úgy gondolom, hogy klasszikus értelemben vett terrorizmusról, mint általános társadalmi jelenségről,⁴ csak az 1960-as évek második felétől beszélhetünk. Nagyjából ez az időszak az, amikor a sajtó, a társadalom, valamint maga a büntetőjog is⁵ mint *terrorizmus* kezdte el említeni a nagyvilágban zajló, többnyire a nemzetközi közvélemény döbbsé felháborodását kiváltó szervezett, nem hadműveleti területen zajló véres akciókat, amelyek többnyire ártatlan civil áldozatokat követeltek annak ellenére, hogy több esetben maga a cselekmény közvetett célpontjai nem ők voltak. Ilyen ártatlan, civil áldozatnak tekinthető:

a). egy vagy több tús békeidőben⁶ történő kivégzése:

- 1972. szeptember 5: az izraeli sportolódelegáció elleni túszejtéses támadás Münchenben,
- 1977. október 14: Jürgen Schumann kapitány kivégzése a Lufthansa 181-es járatán a jemeni Ádenben,

b). az óhatatlan veszteségek kategóriája:

- 1976. július 3: izraeli katonai túsok szabadítási akció az ugandai Entebbében, valamint

c). a jelképes, szimbolikus áldozatok:

- 1977. október 18: Hanns-Martin Schleyer⁷ a nyugatnémet Gyáriparosok Szövetsége korábban elrabolt elnökének kivégzése a franciaországi Mulhouseban, illetve
- 1978. május 9: Aldo Moro⁸, az Olasz Kereszténydemokrata Párt elnökének meggyilkolása.

Fontosnak tartom hangsúlyozni, hogy a terrorizmus mint bűncselekmény nem egyenlő önmagában egy légi jármű (jogellenes) hatalomba kerítésével, vagy egy bank ügyfélterében kialakult spontán túszhelyzettel.

⁴ Egyes akut társadalmi krízisjelenségekre más krízishelyzet megteremtésével adott szélsőséges válasz (a szerző).

⁵ „Büntető Törvénykönyvünkben a terrorcselekmény büntetőjogi szabályozása újdonságot képez. Az indokolás szerint a hivatásos és szervezett bűnözés a legutóbbi években a kényszerítésnek és a zsarolásnak az eddig ismerteknél félelmetesebb, minőségileg új formáit hozta létre.” (Forrás: **Bodgál, Bodrogi, Erdősy, Fonyó, Gál, Gáspár, Kovács, Pintér, Wéber:** Magyar Büntetőjog – különös rész, BM Könyvkiadó, 1981., 346. o.).

⁶ Nyomatékként, a cselekmény erőszakos megszakítása, a túsok szabadítási akció előtt.

⁷ **Hanns-Martin Schleyer** (1915. május 1 – 1977. október 19.) – nyugatnémet politikus, a Németországi Kereszténydemokrata Unió (CDU) tagja, a Német Gyáriparosok Szövetsége (BDA) elnöke. 1977. szeptember 5-én a Vörös Hadsereg Frakció (RAF) nyugatnémet terrorszervezet elrabolta és – minden bizonnyal a korábban eltérített Lufthansa 181-es járatán elkövetett terrorcselekmény sikeres felszámolásának megtorlásaképpen – 1977. október 18-án kivégezték. Forrás: **Augustus, Clarence:** „*Understanding Terrorism: Challenges, Perspectives and Issues*” Sage Publications Inc., Egyesült Államok (2006), ISBN 1 412 927 226., 242. o.

⁸ **Aldo Moro** (1916. szeptember 23 – 1978. május 9.) – olasz politikus, 1963-1968 és 1974-1976 között Olaszország miniszterelnöke, később (elrablása idején) az Olasz Kereszténydemokrata Párt elnöke. 1978. március 16-án a Vörös Brigádok (BR) olasz terrorszervezet elrabolta, majd 54 napi fogvatartás után, 1978. május 9-én meggyilkolta.

Forrás: **Drake, Richard:** *The Aldo Moro Murder Case*

Harvard University Press, Egyesült Államok (1996), ISBN 0 674 014 812

Farkas István⁹ megközelítése szerint egy túszhelyzet mindaddig nem tekinthető terrorcselekménynek (miképpen a légi jármű hatalomba kerítése sem), amíg a túszhelyzetet előidéző és az azt fenntartó, vagy a légi jármű feletti irányítást erőszakosan átvevő személy (a továbbiakban: elkövető) cselekménye megszakítását, kvázi a túszhelyzet egyoldalú megszüntetését nem köti állami vagy társadalmi szervezetnek címzett politikai feltételekhez¹⁰. Amennyiben ez a deklaráció nem történik meg, azaz a banki túszejtő a váltságdíjon, a légi jármű fedélzetén a jogellenes hatalomba kerítést foganatosító elkövető pedig a repülőgép módosított útvonalán kívül más politikai követeléssel nem lép fel (és egyéb bűncselekmény ezzel párhuzamosan nem történik), akkor megítélésem szerint a terrorcselekmény elkövetésének büntette nem áll meg, és rablás minősített alapesetével (fegyveres rablás) illetve a légi jármű jogellenes hatalomba kerítésének alapesetével állunk szemben.

A terrorizmus mint határokon átívelő társadalmi jelenség a XX. század második felétől stabilan a legnagyobb horderejű globális biztonsági kihívásokhoz tartozik, amellyel az emberiség valaha is szembenézett. Ennek egyik oka, hogy a terrorcselekmény, mint veszélyes krízishelyzet bármikor és bárki által újraformálódhat, miképpen a terroristák is folyamatosan újratermelődnek. A másik ok, hogy engedménnyel vagy erőszakos felszámolással magát a kialakult helyzetet meg lehet oldani, de a terrorizmust globálisan kezelni nem lehet. Sőt az állampolgárok védelmét szavatolni hivatott hatalom egyes, a terrorizmus kérdésköréhez való hozzáállása újabb problémagócokat szülhet. Gondoljunk itt Izrael Állam kényszerű problémájára, amely azzal a megközelítéssel, hogy a zsidó állam nem tárgyal és nem alkudozik terroristákkal, továbbá **deklarálja, hogy a terrorcselekmény helyszínét az elkövető élve nem hagyhatja el akár a túsok élete árán is**, tulajdonképpen az erre adott reakció lévén *legyártotta* az öngyilkos terroristát. Hiszen ha a terrorista is tudatában van annak, hogy a helyszínről élve nem távozhat – kvázi a képletesen *maga elé* rántott tús, mint a túlélés lehetséges záloga elértéktelenedett – akkor tulajdonképpen nincs is más választása, mint az akció horderejével, azaz minél nagyobb emberáldozatot szedve előre zsaroljon.¹¹ Csakhogy ezzel – az öngyilkos terrorista megjelenésével – alapvetően megváltozott a felállás a terrorista mint támadó és az állam, mint védelmező között. Ezért a terrorizmust, mint társadalmi jelenséget többoldalúnak látom, az alábbiak alapján.

a). Az 1970-1980-as években a nemzetközi politikai terrorizmusnak főképpen három vonulatát:

- az „egyéni megtorló”
- a „politikai követeléses”, valamint
- a „szeparatista” válfajait azonosítottam.

⁹ Dr. Farkas István (sz.: 1965. augusztus 12.) rendőr ezredes, rendőrségi főtanácsos, az Igazságügyi és Rendészeti Minisztérium (korábban Belügyminisztérium) Nemzetközi Oktatási Központ igazgató-helyettese, a fegyveres szervek és testületek tagjai számára világszerte egyedülálló lélektaktikai képzési rendszer egyik kidolgozója, fejlesztője és a program társvezetője. Terrorrelhárítási ismereteit korábban a Terrorrelhárító Szolgálatnál műveleti parancsnokként szerezte.

¹⁰ „...az elkövető (személy vagy csoport) előzetes biztosíték szerzésével igyekszik kizárni a kudarc lehetőségét. Egy vagy több személyt – esetleg nagy értékű javakat – kerít hatalmába, és a személy szabadon bocsátását, illetve a javak visszaadását követelésének teljesítésétől teszi függővé. Ezek a követelések irreálisan magas vagy teljesíthetetlen anyagi juttatásokra irányulnak, illetőleg foglyok vagy elítéltek szabadon bocsátását, betiltott tevékenység engedélyezését vagy büntetőeljárás megszüntetését tartalmazzák.”

(Forrás: **Bodgál, Bodrogi, Erdősy, Fonyó, Gál, Gáspár, Kovács, Pintér, Wéber:** i.m. 346-347. o.).

¹¹ Mivel az öngyilkos merényletek irányítói köre ugyanolyan hadműveletnek tekinti önkéntesei tevékenységét, mint egy hagyományos katonai művelet, bízik abban, hogy a megfenyegetett állam (amely tudvalevőleg képtelen megvédeni állampolgárait egy öngyilkos merénylettől) mégis (titkos) tárgyalásokba bocsátkozik majd a további polgári vérontás megakadályozására. A terroristákkal folytatott tárgyalások titkossága azonban számomra azért értelmezhetetlen, mert nem a közvélemény előtt kellene titkolózni, hanem éppen a terroristákkal kellene megértetni cselekményeik értelmetlenségét azzal, hogy a terrorizmus eszközeivel gyakorolt politikai nyomásgyakorlás hatástalan az államhatalomra.

Az *egyéni megtorló* akciók egy-egy politikus (pl. Aldo Moro) vagy közfeladatot ellátó személy (pl. Siegfried Buback¹² főállamügyész), esetleg szimbolikus emberek, egyházfők (pl. vagy II. János Pál pápa) elleni irányult. Az ilyen típusú cselekmények elkövetői köre elsősorban az ismert európai terrorcsoportokhoz: a Vörös Brigádok¹³ és a Vörös Hadsereg Frakcióhoz¹⁴ köthető, noha az 1981. május 13-án a pápa ellen végrehajtott merényletet a Szürke Farkasok¹⁵ szervezet katonája: Ali Ağca¹⁶ hajtotta végre. A *politikai követeléses* akciók jelentős része – éppen politikailag – teljesíthetetlen volt (pl. Izrael haladéktalan kivonulása a megszállt területekről), más követelések (pl. fogvatartott társak szabadon bocsátása, stb.) a nyugat-európai terrorizmus első időszakában (főképpen az 1970-es években) elméletileg működhetett, működött is. Peter Lorenz¹⁷, berlini polgármester-jelölt példája jó erre, vagy az ún. Dawsons Field-i események, amikor 1970. szeptember 9-én a Népi Front Palesztina Felszabadításáért (PFLP) terrorszervezet egyik külső szimpatizánsa azért térített el egy brit utasszállítót, hogy azzal (végül sikeresen) kizsarolja Londontól a pár nappal korábbi, sikertelen jogellenes hatalomba kerítés életben maradt és brit vizsgálati fogságban tartott elkövetőjét.

¹² **Siegfried Buback** (1920. január 3 – 1977. április 7.) – 1974-től haláláig a Német Szövetségi Köztársaság (NSZK) Másodfokú Bíróságának (Bundesgerichtshof) főállamügyésze. Hivatalba lépése idején harcot hirdetett a Vörös Hadsereg Frakció (RAF) terrorszervezet és tagjai ellen. 1977. április 7-én Karlsruhe városában munkatársával Georg Wursterrel és gépkocsivezetőjével, Wolfgang Göbellel együtt egy RAF különítmény merényletet követett el ellene.

(Források: <http://www.timesonline.co.uk/tol/news/world/europe/article1371272.ece> és <http://www.spiegel.de/politik/deutschland/0,1518,478615,00.html>)

¹³ Vörös Brigádok (**Brigate Rosse** – BR) – olasz baloldali, marxista-leninista eszmeiségen alapuló terrorszervezet. 1970-ben alapította Alberto Franceschini és Renato Curcio. Elsődleges célkitűzésük egy erőszakos úton (fegyveres küzdelemmel) átalakított „forradalmi állam” létrehozása, illetve Olaszország a NATO-ról történő fegyveres leszállítása. A szervezet legismertebb akcióját, Aldo Moro olasz kereszténydemokrata politikus elrablását és meggyilkolását már a Mario Mortetti által vezetett második generációs szervezet hajtotta végre.

(Forrás: **Bocca, Giorgio**: *Il Terrorismo Italiano 1970-1978*, Milano, Rizzoli, 1978).

¹⁴ Vörös Hadsereg Frakció (**Rote Armee Fraktion** – RAF) saját maga által kommunistának és városi gerillaszervezetnek definiált NSZK-beli baloldali terrorszervezet, alapítói nevéből egykor, mint Baader-Meinhof Csoport is ismert volt. Andreas Baader, Gudrun Ensslin, Horst Mahler, Ulrike Marie Meinhof és Irmgard Möller alapította 1970-ben. A terrorszervezet – amelynek szimpatizáns rétege elsősorban az akkori nyugatnémet életszínvonal megszenvedői: a munkásosztály és a diákság voltak – fő célkitűzése egy radikális politikai harc volt az imperialista társadalom ellen. Legismertebb akcióik közé tartozik az 1976. június 27-én elrabolt Air France repülőgép, amely jogellenes hatalomba kerítés és túszejtéses terrorcselekmény július 4-én az ún. Entebbe-i eseményekben csúcsondott ki, melynek során a Sareyet Matkal nevű speciális izraeli katonai különítmény Ugandában szabadította ki a túszoikat. Alig egy évvel később, a „Német ős” fedőnéven folyó terrorsorozat nemzeti válságot idézett elő az NSZK-ban. Ezen az ősön rabolták el Hanns-Martin Schleyert, valamint – miután követeléseiket nem teljesítették – kerítették hatalmukba a Lufthansa egyik repülőgépét (Mogadishu-i incidens). Igaz ezen az ősön (a Lufthansa repülőgép sikeres kiszabadítását követően) lett öngyilkos a cellájában a szervezet legfelsőbb vezetésének három tagja: Andreas Baader, Gundrin Ensslin és Jan-Carl Raspe, ugyanakkor sajnos ez, a fentebb említett sikeres túszkiszabadítási akció Schleyer meggyilkolását is magával hozta.

(Forrás: **Townshend, Charles**: *Terrorism, A Very Short Introduction*. Oxford University Press ISBN 0192801686).

¹⁵ Szürke Farkasok (Bozkurtlar) – ultranacionalista, újfasiszta török terrorszervezet, a Török Nemzeti Mozgalom Párt főleg fiatalok által tömegesen támogatott alszervezete. (Forrás: Björgö, Tore (szerk.): *The Double Standard: The Turkish State and Racist Violence* (Chapter 13) in *Racism in Europe* (ISBN 0-312-12409-0)).

¹⁶ **Mehmet Ali Ağca** (szül. 1958. január 9.) – török terrorista, a Szürke Farkasok aktivistája, aki a pápa ellen megkísérelt merényletért életfogytig tartó szabadságvesztést kapott. A büntetés letöltésekor tanúsított folyamatosan jó magaviselete miatt 19 év letöltött szabadságvesztés után Olaszországtól kegyelmet kapott. Mivel azonban Ağca felelős Abdi Ipekçi török újságíró, emberjogi aktivista 1979. február 1-jei meggyilkolásáért is, az olasz hatóságok szabadulásakor átadták a kiadatását indítványozó török igazságügyi hatóságoknak, akik újabb életfogytig tartó szabadságvesztéssel súlytották. Ali Mehmet Ağca jelenleg ezt a büntetését tölti, amely minden valószínűséggel valóban élete végéig tart majd. (Forrás: **Lucy Komisar**: *The Assassins of a Pope* (Albion Monitor: <http://www.monitor.net/monitor/9703b/turkeycia-sidebar.html>)).

¹⁷ **Peter Lorenz** (1922. december 22 – 1987. december 6.) – nyugatnémet politikus, a Németországi Kereszténydemokrata Unió (CDU) berlini polgármester-jelöltje volt. Három nappal a képviselőválasztást megelőzően, 1975. február 27-én elrabolta a nyugatnémet Vörös Hadsereg Frakció (RAF) szárnyához tartozó Június 2-a Mozgalom nevű terrorszervezet, bebörtönzött társaik szabadonbocsátását és egy őket a(z egykori) Jemeni Népi Demokratikus Köztársaságba elszállító Boeing 707-es utasszállítót követelve Lorenz életéért cserébe. A nyugatnémet hatóságok a követelést végül teljesítették, így amikor a kiszabadult terroristák rendben megérkeztek Ádenbe, fogvatartói Lorenzét március 4-én, az alku szerint szabadon bocsátották. (Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/Peter_Lorenz).

Napjainkra a *szeparatista* típusú irányzat maradt gyakorlatilag a terrorizmus egyetlen olyan válfaja, amelyben a mai napig európai terrorszervezet képviselteti magát. E csoport legjellemzőbb, széles körben jól ismert két szervezete a spanyol (baszk) ETA¹⁸ és az észak-írországbeli IRA.¹⁹

Persze eme hármas kategória elemei között is vannak átfedések, hiszen az Izrael állammal szemben megfogalmazott csapatkivonási követelések ugyanúgy értelmezhetők szeparatista törekvésnek (pl. az önálló Palesztin állam létrehozásának igénye), miképpen a szeparatizmus, mint mozgalmi irány, abszolút mértékben politikai követelésnek tekinthető. Mégis különválasztottam a kettőt, mert mind az ezen célok eléréseért végrehajtott terrorcselekmények elkövetési módszerei (sok esetben eszközei is), mind pedig maguk az elkövetői csoportok is egymástól élesen elhatárolhatóak voltak.

Kutatásaim alapján a terrorcselekmények elhárításának kérdései elemezve az 1970-80-as években alapvetően négy megoldási képletet tapasztaltam:

- a fenyegetés címzettje (legtöbb esetben maga az állam) teljesítette a terroristák követeléseit vagy annak egy részét, így szavatolva egy túszhelyzet résztvevőinek a szabadulást (pl. Dawson's Field-i események, 1970. szeptember 12. Zerqa támaszpont, Jordánia). Sok esetben sajnos a végén – akár sikeres tús szabaddítási akció ellenére is – egy-két túsznak (főképpen a túszejtési események elején) mindenképpen meg kellett halnia, akiket a terroristák vagy nyomatékként gyilkoltak meg (hogy az ellenoldal komolyan vegye a szándékukat), vagy egyszerűen a fáradtság és stressz hozott ki belőlük ilyen szélsőségesen erőszakos fellépést (pl. 1985. június 15. Robert Dean Stethem²⁰ kivégzése vagy 1985. október 8. Leon Klinghoffer²¹ meggyilkolása).
- hosszas huzavona után egy harmadik fél (pl.: az állam, amelynek területén az eltérített repülőgép vesztegelt) meggyőzte a fáradó terroristákat, hogy semmiképpen nem nyerhetnek, akik ezt belátva elmenekültek az általuk hatalomba kerített repülőgépről (pl. 1988. április 25. Algír, a Kuwait Airways KU422-es járat elrablói).
- a harmadik fél visszautasítja az elkövetők követeléseinek teljesítését, de szabad elvonulást garantál, ha a cselekmény további folytatásától az elkövetők önként elállnak (pl. 1979. október 7. Valletta, Málta. Libyan Arab Airlines gépeltérítői). Ennek a lehetőségnek alapvető feltétele, hogy a bűncselekmény elkövetésének korábbi szakaszában más bűncselekmény nem történhet (túsok bántalmazása vagy súlyosabb.).

¹⁸ ETA – Euskadi Ta Askatasuna (Baszk Szülőföld – szó szerint: Apaföld – és Szabadság) – 1959-ben alakult, marxista-leninista ideológiát valló, Baszkföld és Navarra területek Spanyolországtól való elszakadásáért, szuverenitásáért és önrendelkezési jogáért küzdő félkatonai nacionalista szervezet, amely az ENSZ, az Európai Unió (e módon hazánk is), és az Amerikai Egyesült Államok egyaránt terrorszervezetként tart nyilván. (Forrás: **Némesis, Sacra**: „*Nuevas historias de nacionalistas vascos*” Jon Juaristi Editorial Espasa Calpe, Spanyolország (1999), ISBN 8 423 977 919., 143-145.o.)

¹⁹ IRA – (Provisional) Irish Republican Army – (Ideiglenes) Ír Köztársasági Hadsereg. 1969-ben (újra meg)alakult félkatonai szervezet, amelynek fő célkitűzése a Belfast központú Észak-Írország az Egyesült Királyságról történő lecsatolása, és az Ír Köztársasággal történő egyesülése, ezzel pedig a „nagy” Írország létrehozása. A szervezet nem csak Nagy-Britanniában vagy az Egyesült Államokban, hanem az Ír Köztársaság álláspontja szerint is terrorszervezet, az Észak-Írországgal történő nemzeti egyesülést tehát a Londonnal jó kapcsolatokat ápoló önálló Írország sem támogatja.

(Forrás: **MacCardle, Dorothy**: „*The Irish Republic*” Corgi, Egyesült Királyság (1968) ISBN 0 552 07862 X).

²⁰ **Robert Dean Stethem** (1961. november 17 – 1985. június 15.) amerikai állampolgár, az Egyesült Államok Haditengerészetének (US Navy) tengerészgyalogos-bűvárja, aki feladatellátásról visszatérőben a Trans World Airlines TW845-ös járata fedélzetén utazott. Az 1985. június 15-i túszejtés idején Bejrútban a repülőgép fedélzetén az elkövetők megkínózták és kivégezték. (Forrás: **Charters, David A.**: „*The Deadly Sin of Terrorism: Its Effect on Democracy, and Civil Liberty in Six Countries*” Greenwood Press, Egyesült Államok (1994), ISBN 0313289646., 176. o.)

²¹ **Leon Klinghoffer** (1916. szeptember 24 – 1985. október 8.) amerikai állampolgár, mozgássérült nyugdíjas, akit zsidó származása miatt tolókcocsijában lőttek le palesztin terroristák az eltérített Achille Lauro luxushajó fedélzetén.

(Forrás: 20-as számú lábjegyzet alatt idézett mű).

- A megfenyegetett állam (vagy annak felhatalmazása²²) alapján megkezdődik a bűncselekmény erőszakos felszámolása, amely a legtöbb esetben az elkövetők megsemmisítését eredményezi.

Természetesen az utolsó megoldást sohasem a terroristák választották, mi több: igyekeztek nem megvárni, amíg a tárgyalások kifutnak az időből. Ezekből az évekből ered a „jó szándékunk jeleként elengedünk...” kezdetű mondat, amely terrorelhárító körökben éppoly jól ismert szállóige volt, mint akciójuk első mondata: „...készek vagyunk meghalni...”, amely azért a legtöbb esetben szerencsére csak blöffnek bizonyult. Azt hiszem, lezárhatjuk tehát ezt a gondolatmenetet azzal, hogy az 1965-1995 közötti időszakban a legtöbb esetben a terroristák nem ölni akartak, hanem (túszaikon keresztül) valamely cél elérése rejtőzött cselekményeik mögött. Ha tehát lehetett, megkímélték túszaik életét, hogy mentsék a sajátjukat.

b). Sajnos az ezredforduló óta ezek az irányok megváltoztak. Hogy ez annak köszönhető-e, miszerint nyugati hatalmak jól felszerelt és kiképzett fegyveres elitjei muzulmán országokat szálltak meg (Afganisztán, Irak), vagy annak, hogy Izrael akarata ellenére új típusú ellenállókat nevelt ki (öngyilkos terroristák), széles körben vitatott. Mindenesetre a mai terrorizmusra elsősorban a megtorlás a jellemző, azaz az elkövetőnek nincs alkalmi követelése, sok esetben nincs túsz sem,²³ hanem egy korábban már megfogalmazott végső cél nevében felszólítás nélkül végrehajtja akcióját. Ez pedig megfosztja az eseményben érintett ártatlan civileket a túlélés legparányibb esélyétől is. Átírhatjuk az egykori Btk. 261. szakaszt, hiszen a mai, megtorló terrorizmus már nem intéz követelést állami szervhez vagy társadalmi szervezethez.

c). E mellett, az ezredfordulóval terroristák új generációja nőtt fel, akiket én a globalizáció gyermekeiként sokkal inkább *technoristák*-ként aposztrofálnék, hiszen a wi-fi-s²⁴ Internet, mint az információszerzés és -továbbítás új dimenziója, a mozgókép továbbítására is alkalmas mobiltelefon, a GPS²⁵, a hozzáférhető műholdas kapcsolatok (pl. kereskedelmi repülőjáratok valós idejű pontos útvonala és pillanatnyi tartózkodási helyük, stb.), vagy a különböző hacker-szoftverek, azaz a *technológia* minden mai jó és káros vívmánya mind-mind hozzáférhető és elérhető a terroristák számára is.

A fejezet rész rövid összegzéseként megállapíthatjuk, hogy a politikai, valamint az azt generáló társadalmi folyamatok változásával változik maga az államra ható terrorfenyegetések jellege is. Fejlődik az elkövetői réteg felkészültsége, a globalizáció egyébként nagyszerű vívmányai (pl. Internet) pedig a technikailag jól képzett, sok esetben felsőfokú végzettséggel bíró elkövetői csoportok rendelkezésére állva jelentősen kiszélesítik a konspirációs lehetőségeiket, ezzel párhuzamosan pedig megnehezítik az elhárító szervek felderítő munkáját és csökkentik a dekonspiráció veszélyét (pl. elterelő jellegű vagy hamis elektronikus bankátutalások, stb.).

²² Pl. idegen felségjelű légi jármű elleni jogellenes hatalomba kerítés esetén, ha az hazánkban van folyamatban (a jogellenes cselekmény Magyarországon kezdődött és az eseményben érintett légi jármű a magyar légteret nem hagyja el – nem száll fel. Vagy idegen légterben (repülőtéren) kezdeményezett jogellenes cselekményt követően a légi jármű technikai leszállást hajt végre magyar repülőtéren (fogytán az üzemanyag, stb.), esetleg ad abszurdum: az idegen felségjelű légi járművet hazánkba térítik el, stb.) az esetben a bűncselekmény erőszakos megszakítására hazánkban az érintett légi jármű üzemeltetője szerinti állam hozzájárulását (kvázi felhatalmazását) kell bírnia.

²³ Jelen esetben a túszok definíciója módosul, hiszen a repülőgép fedélzetén utazók nem sejtik, hogy veszélyben vannak. Az önmagát felrobbantó terrorista cselekménye előtt nem szed túszokat, hiszen megmenekülni sem akar és követelése sincsenek. A fedélzetén vele utazók az elkövető öngyilkos cselekményének nem csak áldozatai de politikai súlya is lesznek.

²⁴ Wi-Fi (**W**ireless **F**idelity) – kábel nélküli helyi hálózati csatlakozáslehetősége (pl. Internetre).

(Forrás: <http://en.wikipedia.org/wiki/Wi-Fi>)

²⁵ GPS (**G**lobal **P**ositioning **S**ystem) – műholdas tájékozódás alapján működő komplex helymeghatározó rendszer.

1.2. Történelmi áttekintés:

a polgári légi közlekedés ellen 2001. szeptember 11. előtt megvalósított akciók értékelése

A terrorizmus mint jelenség illetve elkövetési magatartás²⁶ a maga globalitásában – kis túlzással – definiálhatatlan fogalom. Mi, átlagemberek használjuk ugyan a kifejezést mind köznapi párbeszédünkben (*terror alatt tartja, terrorizálja*), mind pedig jogi értelemben (*terrorcselekményt követtek el*), noha a terrorcselekmény elkövetésének mai jogi értelmezése is meglehetősen bonyolult. Ennek ellenére Büntető Törvénykönyvünk²⁷ (Btk) 261. §-a, a terrorcselekményt, mint bűncselekményt már az 1980-as évek legelején is definiálta:

„(1) Aki mást személyi szabadságától megfoszt, vagy jelentős anyagi javakat kerít hatalmába, és a személy szabadon bocsátását, illetőleg a javak sértetlenül hagyását vagy visszaadását állami szervhez vagy társadalmi szervezethez intézett követelés teljesítésétől teszi függővé, büntetett követ el, és öt évtől tizenöt évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.”

Ha valaki *terrorizál* vagy valakit *terror alatt tartanak*, mindjárt két személy jelenik meg előttünk: a magatartást megvalósító (elkövető) fél és az azt elszenvedő alany. Az elkövető ebben az értelmezésben erőszakos cselekménnyel vagy azzal történő fenyegetéssel eléri, hogy a *terrorizálást* elszenvedő fél (általában ártatlan személy, de legalábbis nem azonos szintű ellenfél) az ellene vagy érdekeltsége ellen végrehajtott cselekmény, esetleg a kilátásba helyezett hátrányok hatására tesz vagy nem tesz valamit. Ezen akción-reakción alapuló cselekménysorban benne van az erőszakos magatartásforma (önmagában az azzal történő fenyegetés is annak minősül), valamint a másik oldalon benne van a félelem valakitől vagy valamitől, amely érzelmi motiváció gátolja a terrorizált személyt, vagy személyek csoportját (intézményt) a belátása(-uk) szerinti szabad cselekedetben. Walter Laqueur²⁸ 1999-ben közzétett tanulmányában²⁹ több mint 100 olyan magatartásformát gyűjtött össze, amely abszolút mértékben definiálható terrorizmusként, ám ennek a szemléletes gyűjteménynek mindössze két állandó eleme volt: az *erőszak* és az *erőszakkal való fenyegetés*.

Ennek alapján megkockáztatom, hogy a terrorizmus kifejezés közel áll egy olyan magatartásformához, amely ***politikai cél(ok) elérése érdekében foganatosított erőszak, vagy az azzal való fenyegetés hatására emberekben félelmet keltve, magához ragadja egy térben és időben jól körülhatárolható élethelyzet pillanatnyi irányítását, de legalábbis erre kísérletet tesz.***

Éppen azért, mert sokféleképpen definiálható, nem szabad abba a hibába esni, hogy a terrorizmust úgy általában azonosítjuk az iszlám-terrorizmussal (amely az általános értelemben vett terrorizmus csupán egyik jellemző válfaja), még kevésbé az arab világgal és annak állampolgáraival. A polgári légi közlekedés ellen megvalósított első (a mai fogalmaink szerint vett:) jogellenes cselekedet 1931. február 21-én történt a Pan American World Airways repülőgépének fedélzetén.

²⁶ Terrorcselekmény elkövetése.

²⁷ **Bodgál, Bodrogi, Erdősy, Fonyó, Gál, Gáspár, Kovács, Pintér, Wéber:** i.m. 346. o.

²⁸ **Walter Zeev Laqueur** (sz.: Breslau, Németország, a mai Wrocław, Lengyelország, 1921. május 26.), neves amerikai történész és politikai kommentátor, a *politikai erőszak*, a *gerilla-hadviselés* és a *terrorizmus* témaköreinek nemzetközileg elismert szakértője. (Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/Walter_Laqueur)

²⁹ *The New Terrorism : Fanaticism and the Arms of Mass Destruction*, (New York : Oxford University Press, 1999 ISBN 0-19-511816-2).

A postai szállítógépet perui forradalmárok kerítették hatalmukba és propaganda-kiadványokat szórtak le a gép fedélzetéről. Két évvel később történt a halálos áldozatokat szedő első jogellenes cselekmény, amikor 1933. március 28-án a brit Imperial Airways Brüsszel és London (Craydon) között közlekedő repülőgépe 1000 láb magasan a belga partok felett felrobbant. A fedélzeten tartózkodó 15 személy haláláért egy Albert Voss nevű személy volt a felelős, aki a repülőgép hátuljában felgyújtotta magát, s a tűz gyors elterjedésével a meggyengült szerkezeti elemek leszakadtak a repülőgépről, amely végül lezuhant. A történészek a mai napig vitatkoznak Voss öngyilkosságának kiváltó okán: egyesek szerint az elkövető egy visszaeső csempész volt, akit a londoni rendőrség az őrizetbevétel céljából már várt az érkezés repülőterén, mások szerint pedig kaszinós adósságai illetve magánéleti válsága váltotta ki a cselekményt. A kutatók következtetései azonban abban megegyeznek, hogy Voss egyéni akciója nem volt politikai indíttatású, így – noha a mai definícióink szerint ez a jogellenes cselekmények kategóriájába sorolható (hiszen eredményét tekintve szabotázs volt) – ám mindez a politikai motiváció híján megmaradt köztörvényes bűncselekménynek, semmiképpen sem értékelhető terrorcselekményként.

1940 és 1959 valamint 1959 és 1961 között a repülőgép eltérítések tekintetében egyfajta jellemző polarizáció volt megfigyelhető. 1940-59 között a kelet-európai elkövetők (menekülő disszidensek és politikai menedékjogért folyamodók, stb.), míg 1959-61 között a kubai disszidenshulám volt az átlagnál kiugróan magasabb. Az Egyesült Államokban megjelent az ún. „get-rich-quick!” (gazdagodj meg egycsapásra! – Sz.M.) típusú motiváció és rövid idő leforgása alatt született mindjárt hét biztosítási eset is.

Megítélésem szerint az ezekben az években megvalósított jogellenes hatalomba kerítések egyike sem tekinthető terrorcselekménynek. A disszidálási szándékkal eltérített repülőgépek azért nem, mert a „disszidálást”³⁰ – noha önmagában a cselekménynek politikai vonatkozása van – *az ország területének elhagyására vonatkozó jogszabályok megszegésével, vagy kijátszásával történő engedély nélküli külföldre távozásként*³¹ hazánkban önálló bűncselekményként értékelve (az állampolgárság elvesztésével) büntették. Az utóbbi (gazdagodj meg egycsapásra!) típusú cselekmények pedig azért nem, mert azok sem tartalmaztak politikai motivációt, azok nyereségvágyból elkövetett cselekmények voltak, mégha céljaik eléréséhez olyan elkövetési magatartás párosult is, amely elsősorban a terroristák *eszköztárában* megszokott. Fentiek miatt kutatásaim alapján kijelenthető, hogy a polgári légi közlekedést érintően 1968-ig nem volt olyan – a polgári repülés biztonságát érintő – klasszikus cselekmény, amelyet a jog mai definíciója szerint egyértelműen terrorcselekményként lehetne értékelni.

Mivel azonban 1961 és 1972 között mindösszesen 142 amerikai repülőgépet térítettek el kubai disszidensek, kezdtek napvilágot látni az amerikai biztonsági szervek első javaslatai, miszerint a személyzet megfelelő kiképzése sorsdöntő eszköz lehet a *légikalózkodás* (ők is ennek értékelték és nem terrorcselekménynek!) hatékony visszaszorítására hirdetett harcban. A személyzet tréningjének minden bizonnyal akkoriban legfontosabb eleme az volt, hogy meggyőződjenek arról: valóban fegyver van az elkövetőnél. A gyakorlatban ez a tétel hozta az első átütő sikert, amely egy csapásra redukálta a „tét nélküli” gépeltérítések számát. Ugyanakkor mindez – a repülésvédelmi szervek részéről is köztudottan – csak tüneti kezelésnek számított, hiszen az elsődleges cél az volt, hogy sem fegyver, sem annak látszó tárgya, sem bármi olyan, a repülés biztonságát potenciálisan veszélyeztető anyag, amellyel a repülőgép személyzete zsarolható vagy kényszeríthető ne juthasson fel a légi jármű fedélzetére.

³⁰ 1939. évi XIII. tv. Értelmében (Forrás: http://www.intakt.hu/cikkek05/cikk05_141.htm).

³¹ Forrás: http://www.intakt.hu/cikkek05/cikk05_141.htm

Mégis: a személyzet kiképzését már akkor is (szó szerint: sorsdöntően) fontosnak tartották. 1961 és 1969 között a Szövetségi Légügyi Hivatal (FAA) elnöki utasításra már dolgozott az új repülésbiztonsági tézisek kidolgozásán, amelynek alapját a fedélzeti biztonságpolitika (ún. onboard security) kidolgozásának elnöki³² utasítása képezte. E területen repülésvédelmi mérföldkő volt a Japánban, 1963. szeptember 14-én aláírt: A Légi Járművek Fedélzetén Elkövetett Bűncselekményekről és Egyéb Cselekményekről Szóló, ún. Tokiói Egyezmény, amelynek a polgári légi közlekedés biztonságának hatékonysága érdekében aláírt megállapításait hazánkban 1970. december 3-án ratifikálták, és 1971. március 3-án lépett érvénybe.³³ Ez volt az első olyan nemzetközi egyezmény, amely elítéli és jogellenes cselekménnyé nyilvánítja a légi jármű, valamint utasai ellen alkalmazott erőszakot. Ezen, Tokióban aláírt egyezményt hazánkban az 1971. évi 8. tvr.-tel hirdették ki, melynek alapján az egyezmény tartalma itthon jogforrássá vált. Ez időtájt, 1968-ban született a polgári légi közlekedés mindmáig egyik legsikeresebb fedélzeti biztonsági koncepciója, a Szövetségi Légi Marshall Szolgálat (Federal Air Marshal Service), röviden a FAMS, akkori nevén Égi Marshall (Sky Marshal) program, amely azóta nemzetközi méretűvé nőtte ki magát. 1971-ben, amikor Magyarországon a Tokiói Egyezmény paragrafusai érvénybe léptek, az Egyesült Államokban a Szövetségi Légügyi Hivatal (FAA) rendszerbe állította az első fémérzékeny röntgenberendezést, amely az akkoriban kibontakozófélben lévő Földi Biztonsági Átvilágítás (Ground Security Screening), röviden GSS programba illeszkedett. Azzal, hogy az Egyesült Államok vezetésével a világot (a nemzetközi polgári repülésvédelmi szférát) érdemben foglalkoztatni kezdte a földön szavatolt repülés biztonsága, éppen tíz évet nyertek, hiszen akkor még senki sem tudhatta, hogy az 1970-es esztendővel megkezdődik a terrorizmus, a nemzetközi polgári légi közlekedést veszélyeztető eseményeinek láncolata. Ezek a cselekmények olyan súlyosak voltak, hogy a mai napig történelmi súlyuk van mind a terrorizmust, mind a polgári repülésvédelmet feldolgozó szakanyagokban.

Az 1960-as évek vége, majd az 1970-es évek (1968-1979) terrorizmusa radikálisan különbözött a polgári (kereskedelmi) repülőgépek ellen a korábbi időszakokban (1945-1967) megkísérelt vagy végrehajtott jogellenes hatalomba kerítéseitől, hiszen míg korábban főképpen önös célok (disszidálás, nyereségvágy, stb.) motiválta az elkövetőket addig az 1970-es évektől már megjelentek a konkrét politikai célok elérése érdekében folytatott küzdelem elemei is. Ez időtájt kezdett kibontakozni az Izrael-ellenesség, amely a nemzetközi terrorcselekményekben, mint motiváció az elsők között megjelent és van jelen napjainkban is. Ilyen vontakozású, ismertebb cselekmények³⁴ voltak:

a). 1968. július 23-án a Népi Front Palesztina Felszabadításáért (PFLP)³⁵ négy aktivistája (akkor először és azóta is utoljára sikeresen) eltérítette az izraeli állami légitársaság, az EL AL Róma és Tel-Aviv között közlekedő repülőgépét. A járat Algírban szállt le, s ezzel megkezdődött a történelem eddigi leghosszabb, mintegy 42 napos túsdrámája.³⁶

³² A programot John Fitzgerald Kennedy (1917. május 29 – 1963. november 22.) elnök utasítására keztek, meg de halálát követően az Amerikai Egyesült Államok következő elnöke, Lyndon Baines Johnson (1908. augusztus 27 – 1973. január 22.) folytatta. (Források: http://en.wikipedia.org/wiki/John_F._Kennedy és http://en.wikipedia.org/wiki/Lyndon_B._Johnson).

³³ Forrás: <http://www.icao.int/icao/en/leb/Tokyo.pdf>

³⁴ Elsősorban a polgári légi közlekedés biztonságát érintő eseményeket listáztam, tisztségviselők elleni merényleteket, légitársaságok városi irodái elleni támadásokat e felsorolásban nem szerepeltetek.

³⁵ PFLP – Popular Front for the Liberation of Palestine. A Palesztin Felszabadítási Szervezet (PFSZ) gyökereiből 1967-ben kinőtt, George Habash vezette (akkor) bejrúti székhelyű palesztin terrorszervezet. A korábnál jóval moderáltabb politikai irányvonalat meghatározó mai, mérsékeltebb szervezet központja Ramallahban van.

(Forrás: **Rubinstein, Danny – Leon, Dan**: *“Mystery of Arafat”* Steerforth Press, Izrael (2005), ISBN 1 88 36 42 108., 10. o.

³⁶ Egyben az első hivatalosan is elismert, PFLP által elkövetett jogellenes hatalomba kerítés.

b). 1968. november 26-án a PFLP terroristái Athénben rálöttek egy felszállni készülő EL AL repülőgépre, amelynek során az egyik utas életét veszítette. A két terroristát ártalmatlanná tette az izraeli biztonsági szolgálat és rövid tárgyalást követően 14 illetve 17 év börtönbüntetést kaptak.

c). A fenti, Izrael államot ért erőszakos cselekményekre válaszul **1968. december 28-án** parlamenti felhatalmazással Jeruzsálem elit különítményt küldött a bejrúti repülőtérre azzal a paranccsal, hogy semmisítsenek meg minden ott fellelt arab felségjelű utasszállító repülőgépet. A parancs három fontos kitéfelt tartalmazott:

- csak üresen parkoló repülőgépet érhet támadás;
- emberi életben nem eshet kár;
- az akcióban részt vevők létesítményt nem támadhatnak.

Az „Ajándék” fedőnevű művelet tulajdonképpen egy kormányzati szinten megszervezett és végrehajtott megtorlóakció volt, amely határozott választ kívánt adni a korábbi hónapok több, izraeli lajstromjelű polgári repülőgépe ellen végrehajtott támadásra, valamint hathatós figyelmeztetés Libanonnak, hogy hosszú távon nem éri meg a terroristák állami szintű támogatása.³⁷ Az eredeti terv az volt, hogy izraeli ügynökök hatalmukba kerítenek arab államok légitársaságainak utasszállító repülőgépeit, ez azonban a maga abszurditásával rendkívül ingatag támogatottságra lelt az izraeli parlamentben. Fentiek miatt – meg mert talán inkább katonai, mint terrorista hadműveletnek tűnhet – döntöttek később az állami szinten elrendelt rombolás mellett. Ez az akció az állami terrorizmus eklatáns példája, amelyet Izrael Libanon ellen (pl. a bejrúti nemzetközi repülőtér rendszeresen érő izraeli tüzérségi tűz útján) 1987-ig rendszeresen alkalmazott.

d). Izrael fenti lépésére válaszul **1970. február 10-én** három PFLP terrorista lőfegyverekkel és gránátokkal felfegyverkezve EL AL utasokat támadott meg a müncheni Riem repülőtér autóbuzsán. A támadás során tüzharc alakult ki a helyi biztonsági erőkkel, amelynek során egy utas meghalt, további tizenegy pedig megsebesült.

e). **1970. július 22-én** – egy nap híján két évre a sikeres EL AL eltérítés évfordulóján – hat PFLP terrorista hatalmába kerítette az Olympic Airways, görög nemzeti légitársaság egyik repülőgépét. Cselekményükkel – túszaik életéért cserébe – sikerült kicsikarniuk hét társuk (mindegyikük légitársaság illetve polgári repülőgép utasai ellen követett el büntettet), köztük a sikertelen athéni akcióban résztvevő és elítélt *harcostársak* szabadon bocsátását.

f). **1970. szeptember 6-án** sikertelen jogellenes hatalomba kerítés történt az EL AL (Tel-Aviv –) Amszterdam – New York járata fedélzetén, amelynek sikertelensége azonban katalizátora lett további, Amszterdamból kiinduló – immáron minden szempontból sikeres – jogellenes hatalomba kerítéseknek.

g). **1976. június 27-én** az Air France (Tel-Avivból) Athénen keresztül Párizsba tartó repülőjáratát a palesztin PFLP EO³⁸ és a német RZ³⁹ terroristái eltérítették először a líbiai Bengáziba, majd az ugandai Entebbébe.

³⁷ Akkoriban a PFLP központja Bejrút volt, ahol a szervezet a mindenkori libanoni kormány védelmét élvezte.

³⁸ PFLP EO – Popular Front for the Liberation of Palestine External Operations (Külső Műveletek) csoportja.

³⁹ RZ – Revolutionäre Zellen (Forradalmi Sejtek). NSZK-beli baloldali terrorcsoport. Ha nem is a leghíresebb, azonban az elkövetett akcióik számát, a tagjainak letartóztatása számaival összevetve legalábbis az egyik leghatékonyabban működő terrorista hálózat volt az 1970-es években. A Szovjetunió felbomlásával a csoport is feloszlott, tagjai lassan visszaintegrálódtak a német társadalomba. (Forrás: **Stefan Aust: Der Baader Meinhof Komplex**, Spiegel-Goldmann, Németország (1998), ISBN 3442129532).

Ez volt a történelem első és a mai napig egyedülálló esete, amikor egy ország vezetője⁴⁰ (illetve hadsereg főparancsnoki szerepkörében a mögötte felsorakozott haderő) aktívan részt vett a terroristák támogatásában. Miután erre az izraeli titkosszolgálat rájött, elvetették korábbi kiszabadítási tervüket, amelynek végén az eredeti elképzelés szerint megadták volna magukat az ugandai katonáknak. A túszkiszabadítási művelet a „Villámcsapás Művelet” (Operation Thunderbolt) nevet kapta, amelynek során az izraeli Sareyet Matkal elit különítmény az Entebbe-i repülőtéren rövid fegyveres harc során sikeresen kiszabadította éssaját légihídján keresztül evakuálta a túszoikat. A műveletben életét veszítette 3 tús, meghaltak a terroristák, 45 ugandai katona, valamint a csoport parancsnoka Yonatan Netanyahu őrnagy (a későbbi izraeli miniszterelnök: Benjamin Netanyahu bátyja). Az ő emlékét őrzi a kiszabadítási akció később megváltoztatott fedőneve: Yonatan Művelet (Operation Yonatan), amely végül ezen a néven került be a köztudatba.

Időközben Izrael, mint kizárólagos célpont megszűnt: az Egyesült Államok is képbe került, főképpen közel-keleti politikája, illetve Izrael Állam stratégiai szövetségesként történő fellépése miatt. Ez indokolhatja azt, hogy az 1980-as években *jelentősen megnőtt az érdeklődés az amerikai célpontok ellen kivitelezhető támadások iránt*. Kivonatosan:

a). 1970. szeptember 6-án az izraeli EL AL repülőgép elleni sikertelen jogellenes hatalomba kerítés után a repülőgépről biztonsági okokból leparancsolt két terrorista ugyanott feljutott a Pan Am Amszterdam és New York között közlekedő menetrend szerinti járatára, amelyet Egyiptomba eltérített. A repülőgépet a kairói repülőtéren üresen felrobbantották.

b). 1970. szeptember 9-én a Trans World Airlines világkörüli járatát palesztin terroristák hatalmukba kerítették és a jordániai Zerqa támaszpontra (Dawsons Field) repültek vele, ahol három nappal később, két másik (egy brit és egy svájci repülőgép társaságában) üresen felrobbantották.

c). 1974. szeptember 8-án a Trans World Airlines Tel-Aviv – Athén – Róma – New York járata ellen szabotázsakciót hajtottak végre, amely 79 utasával és 9 főnyi személyzetével Kefalónia mellett belezuhant a Földközi-tengerbe és megsemmisült.

A fenti – nem a teljesség igényével összeállított – felsorolásból is jól látható, hogy az 1968-tól 1976-79-ig terjedő időszakban a terroristák – olykor nemzetközi szövetségre lépve egymással – elsősorban céljaik megvalósításának zálogaként *nyúltak* a polgári légi közlekedés biztonságát veszélyeztető cselekményekhez, mint az illetékes hatóságok által nehezen védhető kényszerítő eszközökhöz. Akcióik során voltak persze halálos áldozatok, de ezek (kevés kivételtől eltekintve) a maguk egyenkénti tragédiájukban sem képeztek olyan tömeges szerencsétlenséget, mint ami az elkövetkezendő évtizedet jellemezte. A terroristák tevékenységét, főképpen sikeres akcióikat nagymértékben segítette, hogy a nemzetközi repülőgépipar ekkor, az 1960-as, 1970-es években jelentette meg azon nagy befogadó képességgel bíró típuscsaládjait (Airbus A300, Boeing 747, McDonnell Douglas DC-10, Lockheed L1011 TriStar, stb.), amelyek szélestörzsű repülőgépként dupla számú utas felvételére voltak képesek. Ezáltal a potenciális túszoik száma gyakorlatilag megduplázódott, miközben sem a repülőterek nem voltak még igazán felkészülve ennyi utas egyszerre történő hatékony megszurására, illetve a nemzetközi repülésvédelem sem ápolt olyan szoros viszonyt a partnerszervezetekkel, mint az manapság jellemző.

⁴⁰ **Idi Amin** (1928. május 17 – 2003. augusztus 16.) – Uganda puccsal hatalomra került elnöke 1971 és 1976 között. (Forrás: **Szabó, Miklós**: „*Polgári repülőbalesetek és katasztrófák Vörös könyve (1960-1989)*” Alexandra Kiadó, Pécs (2006), ISBN 963 370 027 2., 186. o.)

További fontos különbségként értékelem az 1981-től 1990-ig tartó periódushoz képest, hogy az 1970-1980-as évek terrorakciói (legalábbis a polgári légi közlekedés terén) alapvetően politikai nyomásgyakorlás eszközei és nem megtorló jellegűek voltak. Sajnos az 1980-as éveket pedig elsősorban az utóbbi cselekmények jellemzik, amely törvénytörően együtt jár a tömegpusztítással.

a). 1982. augusztus 12-én bomba robbant a Pan Am Tokióból Honoluluba tartó járatának fedélzetén. Egy utas életét veszítette. Itt a cél már a pusztítás volt, fenyegetőzés vagy bármilyen jellegű politikai követelés már nem hagzott el.

b). 1985. június 14-én palesztin terroristák a Trans World Airlines Athénból Rómába tartó járatát Bejrútba, majd Algírba térítették, ezzel kezdetét vette a történelem eddigi második leghosszabb túsdrámája, amelynek során egy utas életét veszítette.

c). 1985. október 7-én az Abu Abbász⁴¹ vezette Palesztin Felszabadítási Front (PLF) terrorszervezet hatalmába kerítette az egyiptomi felségvízen, Alexandriából Port Saidba hajózó Achille Lauro luxushajót a Földközi-tengeren, mely akció során egy utas életét veszítette. Ez a cselekmény ugyan közvetlenül nem a polgári légi közlekedés biztonsága ellen irányult, mivel azonban ez volt a repülésvédelem történetének első olyan ismert esete, ahol vadászrepülőgépek beavatkoztak⁴² a polgári légi közlekedésbe, úgy gondoltam említésre érdemes.

d). 1986. április 2-án a Trans World Airlines Kairó – Róma – Athén járatán bomba robbant. Négy utas életét veszítette.

e). 1986. május 17-én Nezar Hindawi szíriai terrorista terhes ír feleségét használja „*balekként*”⁴³ az izraeli légitársaság New York – London – Tel-Aviv járatának felrobbantási kísérletére.

f). 1986. szeptember 5-én iszlám terroristák 22 utast meggyilkoltak és 150 főt megsebesítettek a Pan Am Bombay – Karacsi – Frankfurt – New York repülőjáratának fedélzetén, amikor a pakisztáni nagyvárosban az utasfelvételt bonyolító repülőgép fedélzetére feljutva tüzet nyitottak.

⁴¹ **Mohamed (Muhammad) Zaidan** (1948. december 10. – 2004. március 8.) a Palesztin Felszabadítási Front (PLF) nevű terrorszervezet létrehozója és Abu Abbász mozgalmi néven vezetője. Felelős az akkor 28 esztendőes Danny Haran és lányai: a 4 éves Einat és a 2 esztendőes Yael izraeli állampolgárok Nehariya-beli, 1979 áprilisi meggyilkolásáért, valamint műveleti irányítóként az Achille Lauro olasz luxushajó ellen 1985. október 7-én történt támadásért, melynek során meghalt egy zsidó származású amerikai állampolgár, Leon Klinghoffer. Izrael elfogatási parancsot adott ki ellene, de a Palesztin Nemzeti Tanács Végrehajtó Bizottsága küldöttjeként a palesztin-izraeli békefolyamatok előmozdítása, majd később folyamatos támogatása miatt a Gázai-övezeten belül szabad mozgást biztosítottak számára. Az önmagát egyre inkább a békefolyamatokban elkötelezett politikusként láttató és valóban egyre mérsékeltebb nézeteket valló Zaidan 1996-ban nyilvánosan bocsánatot kért az amerikai kormánytól és Leon Klinghoffer családjától az Achille Lauron történetek miatt, amit azonban a felek nem fogadtak el, így Zaidan ellen az amerikai elfogatóparancs továbbra is érvényben maradt. Később Irakban bujkált, de menekülés közben a Szíriába vezető úton 2003. április 15-én amerikai csapatok elfogták. Bagdadban halt meg amerikai fogságban, 2004. március 8-án. (Forrás: **Gerner, Deborah J.**: *One Land, Two Peoples: The conflict over Palestine (Dilemmas in World politics)*, Westview Press, USA, (1994.), ISBN 0813321808., 87.o.).

⁴² Leon Klinghoffer meggyilkolása nem derült ki azonnal, a terroristák még az áldozat feleségének sem árulták el, aki mindvégig abban a tudatban volt, hogy férjét csak elkülönítették. A javarészt amerikai nyugdíjasokból álló utazóközönség biztonságáért tárgyaló egyiptomi hatóságok a gyilkosságról nem tudva – amerikai felhatalmazással – szabad elvonulást biztosítottak a terroristáknak, akik az EgyptAir repülőgépén Tunisz felé menekültek. Az Achille Lauro (és utasai) hatósági átvételekor derült ki, hogy Leon Klinghoffert meggyilkolták, így az amerikai légierő olasz támaszpontonról felszálló F14-esei nemzetközi vizek felett beérték és Szicíliában leszállásra kényszerítették az egyiptomi Boeing 737-est, fedélzetén a terroristákkal, akiket az olasz hatóságok helyben őrizetbe vettek.

⁴³ Terrorcselekmények kontextusában a „balek” (dupe) egy ismert elkövetői kategória. Jelentése: civil személy (értsd nem terrorista), aki terroristák által történt megtevesztése miatt nincs tudatában annak, hogy önnön személye jelenléte vagy személyes tárgya (pl.: poggyásza) veszélyt jelent mások (pl.: utastársai) számára.

A fenti példatár⁴⁴ csak a jelentősebb ügyeket listázza, nem a teljesség igényével készült, miképpen számos egyéb, (pl. EL AL iroda ellen megvalósított) támadás sem került bele. Mindazonáltal jellemző az iszlám-terrorizmus eszköztárára, hogy leginkább a tömegpusztítást, illetve az azzal való fenyegetést részesíti előnyben, talán ez magyarázza, hogy minden más típusú aktivitásnál jellemzőbb a közlekedési járművek (főképpen repülőgépek) és utasaik elleni erőszak, amely jogellenes hatalomba kerítésekben vagy szabotázsakciókban nyilvánul meg leginkább.

Főképpen nyugatbarát külpolitikájuk miatt az 1980-as évek közepére tehető egyfajta újabb irányú polarizáció, amely előtérbe hozta egyes muzulmán országok (Egyiptom, Kuvait) légitársaságainak fenyegetettségét.

a). 1984. december 3-án a Hezbollah terroristái hatalmukba kerítették, majd Teheránba eltérítették a Kuwait Airways KU221-es, Kuvait-városból Dubain keresztül Karacsiba tartó járatát. Két amerikai állampolgárságú túszt: William Stanfordot és Charles Hegnát a fedélzeten meggyilkolták.

b). 1985. november 23-án két terrorista eltérítette az EgyptAir Athénból Kairóba tartó MS648-as járatát. A repülőgép külső burkolata a terroristák és a biztonsági őr között a fedélzeten kialakult tüzharc során megsérült, így a Boeing 737-es vészhelyzetet jelentve kényszerleszállást hajtott végre Vallettán, Málta fővárosában. A repülőgép egyiptomi kommandósok által történt, nem kellőképpen előkészített megrohamozása 59 áldozatot szedett.

c). 1988. április 5-én a Kuwait Airways KU422-es Bangkok és Kuvait-város között közlekedő repülőgépét a Hezbollah terroristái az iráni Mashadba, majd Larnacába, később Algírba eltérítették. A túszejtés során Cipruson meggyilkoltak két kuvaiti katonát (egyikük a királyi család tagja volt). Algírban később elmenekültek a repülőgépről.

Az iszlám-terrorizmus legjellemzőbb csoportjai az 1980-1990-es évekből és napjainkból: al-Kaida, Hamasz, Hawari-csoport, Hizb'allah (Hezbollah), a Palesztin Iszlám Dzsihád,⁴⁵ Népi Front Palesztina Felszabadításáért – Általános Parancsnokság (PFLP-GC), Palesztin Felszabadítási Front (PLF).

Bár a közvélemény (hibásan) rendszeresen azonosítja a terrorizmus az arab világbeli elkövetőkkel, ugyanilyen téves megítélés, hogy a terrorizmus eszköztárából a legradikálisabb cselekményt, az utasszállító repülőgép ellen elkövetett szabotázsakció minden esetben az iszlám terrorizmus számlájára írható. Sajnos alkalmazták, de nem csak ők. A történelem mai napig (áldozatait tekintve) legsúlyosabb, a polgári légi közlekedés ellen végrehajtott cselekménye indiai (szikh) elkövetői körhöz kötődik, amikor **1985. június 23-án** szabotázsakciót követtek el az Air-India Torontóból Montrealon, Londonon és Újdelhin keresztül Bombaybe tartó járatán. A repülőgép 307 utassal és 22 fős személyzetével az Ír-tenger felett robbant fel, úton London felé.

Ugyanakkor erre, az 1980-as évtizedre volt leginkább jellemző az ún. állami terrorizmus újjáéledése is, holott korábban csak az államilag támogatott terrorizmus volt közismert, főképpen Irán, Libanon, Líbia és Szíria terrorszervezeteket bújtató-támogató magatartásformáján keresztül. Az állami terrorizmust, (mint önállóan egy állam hatalmi-politikai közössége által kollektíven elkövetett bűncselekményt) nem ismeri a nemzetközi jog, lévén a jogalkotói közösség nem talált rá megfelelő és mindenki által elfogadható definíciót.

⁴⁴ Szabó, Miklós: „Jogellenes cselekmények Sárga könyve (1968-2004)”

Alexandra Kiadó, Pécs, (2007), ISBN 963 370 028 0.

⁴⁵ Egyes, az 1980-as években a Hezbollah által európai, közel-keleti és libanoni terrorakciók felmerült az Iszlám Dzsihád név, mint a Hezbollah az akciókért felelősséget vállaló szervezete. A fent említett szervezet nem azonos velük.

Fentiek miatt az állami terrorizmust talán úgy értelmezhetnénk, mint a terrorizmus elkövetési ismérveinek állami szervek által kitervelt (politikai megrendelés), továbbá valamely állami szerv irányítása alá tartozó egységek (pl. hírszerzés, vagy fedőszervei) által kivitelezett – a terrorcselekmények elkövetési magatartási elemeit magában hordozó – bűncselekményt.

Minden bizonnyal az alább hozott példákkal kapcsolatban sokan nem értenek majd egyet, elkülönült esetekként értelmezik, illetve egyes állami irányítás alá tartozó szervezetek elrendelő vezetőinek bűnös túlkapásaként értékelik majd, noha ismeretes, hogy a politikai megrendelések csaknem minden esetben a legmagasabb hatalmi szintről eredeztethetőek, más esetekben pedig a kollektív állami felelősség (parlamentari döntés) játszik szerepet. Úgy gondolom, hogy egy parlament végrehajtásra vonatkozó állásfoglalása, vagy egy politikai tanácsadói testület javaslata alapján hozott elnöki döntés maga az állam döntése, legfőképpen ha az előkészítéshez és a végrehajtáshoz állami, esetleg a hozzá kapcsolható szervezeteket (titkosszolgálatok, hadsereg, stb.) bíznak meg. Az állami terrorizmus legsúlyosabb ismertté (bizonyítottá) vált akciói az 1980-as években az alábbiak voltak.

a). 1986. április 15-én „Eldorádó Kanyon-művelet” fedőnév alatt az Egyesült Államok haditengerésze (US Navy) és légiereje (US Air Force) összehangolt támadást intézett a Líbiai Arab Köztársaság fővárosa ellen. A korahajnalban végrehajtott csapásmérés hivatalos célpontjai a Tripoli környéki líbiai tömegpusztító (vegyi-) fegyverüzemek voltak. E helyett a repülőgépek Moamer al-Kadhafi líbiai elnök palotáit, feltételezett tartózkodási helyét támadták, melyeket több találat is ért, megölve az elnök tizenöt esztendőes nevelt lányát és megsebesítve két fiát. Később az Egyesült Államok vezetését a sajtó azzal gyanúsította, hogy a támadáshullám egyfajta válaszcsoport volt a korábban az NSZK szórakozóhelyein, amerikai katonák ellen végrehajtott terrortámadásokra, amelyekkel kapcsolatban Líbia felelőssége bebizonyosodott.

b). 1987. november 29-én Burma partjai felett felrobbant a Korean Air társaság repülőgépe, amelynek eredményeképpen 104 utas és a repülőgép 11 fős személyzete életét veszítette. A széles körben folytatott nemzetközi vizsgálatok felszínre hozott bizonyítékai cáfolhatatlanná tették, hogy a KE858-as járat elleni szabotázsakció végrehajtására maga Kim Dzsong-il (a Koreai Népi Demokratikus Köztársaság mai elnöke) adott utasítást az észak-koreai hírszerzés két munkatársának azzal a stratégiai céllal, hogy erkölcsileg ellehetetlenítse, ezzel mintegy erőszakkal bojkottálja az 1988-as szöuli Olimpiát, amelyet Phenjan törekvései ellenére (a kettészakított ország között folyó sikertelen enyhülési folyamat eredményeképpen) Dél-Korea egyedül kívánt megrendezni.

c). 1988. december 21-én (kutatásaim szerint az *a*). pontban leírtak megtorlásoként) állami *megrendelésre* a líbiai titkosszolgálat két ügynöke szabotázsakciót hajtott végre az amerikai Pan Am társaság Londonból New Yorkba tartó járata ellen. A repülőgép a skóciai Lockerbie felett lezuhant, 270 ember életét követelve.

d). 1989. szeptember 19-én szintén állami parancsra a líbiai titkosszolgálat munkatársai szabotázsakciót hajtottak végre a francia UTA⁴⁶ társaság Csádból Franciaországba tartó repülőgépe ellen, amely a Ténéré-sivatag felett lezuhant és megsemmisült: 171 ember halt meg.

Forrás: <http://www.airdisaster.com/photos/uta772/2.shtml>

⁴⁶ UTA (Union de Transports Aériens). Franciaország legnagyobb független, magánkézben lévő egykori légitársasága, egyben az ország (az állami Air France után) második legnagyobb (tengerentúlra is repülő), illetve az összes európai légitársaság között a legnagyobb afrikai útvonalhálózattal rendelkező légi szállító. 1963 és 1990 között működött. 1990. január 12-én – az ország legnagyobb belföldi szállítójával: az Air Interrel együtt – beolvadt az Air France Csoportba. Forrás: **Doganis, Rigas:** *Flying Off Course: The Economics of International Airlines*. Routledge, Egyesült Államok (1991). ISBN 0415084393., 86. o.).

Nyilvánvalóan – legfőképpen a történelmi-politikai háttérrel ismerve – minden cselekmény önmagában külön-külön értékelendő, de a magam nézőpontjából a releváns pontokat mindegyik, fentebb felsorolt akcióban fellelve állami terrorcselekményként kell értékelnem azokat még akkor is, ha pl. az izraeli ellenagresszió egy része (a folyamatos fenyegetettség, valamint az ellenakciókban mindezek ellenére is az ártatlan életek lehetőség szerinti konzekvens megóvása miatt) érzelmileg talán emészthetőbb, de legalábbis magyarázható, védhető álláspontra épül.⁴⁷

Úgy gondolom, hogy miképpen jelentős erkölcsi veszteség nélkül egy nemzet titkosszolgálata sem használható fel terrorcselekmény elkövetésére, úgy természetesen sem egy ország hadereje sem. Mivel pedig a terrorizmus definiálásának egyetlen kísérletében sem láttam pontosan azonosítani a félelemkeltés célzottját, természetesnek veszem, hogy az erőszak alkalmazásával megfenyegetett fél nem csupán természetes személy lehet, hanem lehet az egy állam is. Ennél fogva – bár hitelt érdemlően az elkövető fél azonossága soha nem bizonyosodott be – a magam részéről terrorcselekményként értékelek minden békés, fegyvertelen polgári célpont ellen, nem hadművelleti területen indított szándékos támadást, így egy utasszállító repülőgépet ellen fogatosított akciót is. Hazánk az 1970-es évek közepén egy utasszállító repülőgépünk megtámadásával vált az állami terrorizmus áldozatai között érintetté:

1975. szeptember 30-án a MALÉV MA240-es számú járatát röviddel a bejrúti leszállás előtt a Földközi-tengeren rakétatalálat érte, melynek eredményeképpen a repülőgép a levegőben felrobbant és lezuhant. A járat 50 utasa és 10 főnyi személyzete odaveszett. Izraelnek mind politikai indítéka, mind fizikai lehetősége volt a repülőgép elleni támadásra, az alábbiak alapján:

- Izraeli Állam rossz szemmel nézte a Palesztin Felszabadítási Szervezet (PFSz) budapesti irodájának napokkal korábbi megnyitását (amellyel a Magyar Népköztársaság kvázi a szervezet létjogosultságát is indirekt módon elismerte);
- rossz szemmel nézte a ma már nehezen igazolható vagy cáfolható, mindazonáltal a szerző meggyőződése szerint valós, MALÉV kereskedelmi repülőjáratokkal bonyolított libanoni fegyverszállításokat, amelyeket a polgárháború sújtotta Bejrútban nyilvánvalóan nem Izraelbarát-szervezetek vettek át;
- rossz szemmel nézte a hazánkban regenerálódó terroristák és gyógykezelésüket élvező palesztin felszabadítási harcosok állami pártfogását;
- végül: oka volt feltételezni, hogy Faroug Kaddumi, Jasszer Arafat első helyettese és 49 fős palesztin vezetői delegációja a MA240-essel utazik vissza, Bejrúton keresztül.

Elsősorban az Egyesült Államok és a nyugateurópai országok között létrejött nemzetközi repülésvédelmi kooperáció illetve harmonizáció eredményeképpen az 1990-es években – legalábbis az euro-atlanti országokban – nagymértékben csökkent a polgári légi közlekedés elleni akciók száma. Voltak próbálkozások (pl. Ramzi Yousef⁴⁸ ügy), ezek azonban javarészt nem voltak sikeresek.

⁴⁷ Itt persze éppen nem a MALÉV repülőgépe elleni vélelmezett izraeli katonai támadást értem.

⁴⁸ **Ramzi Mohamed Yousef** – nagy valószínűséggel Pakisztánban született. Az amerikai hatóságok feltételezése szerint születéskori neve vélhetően Abdul Basit Mahmoud Abdul Karim lehet, közeli rokonságát szakértők a nyugat-pakisztáni Beludzsisztánból származtatják. Minden bizonnyal Kuvaitban nőtt fel. Tanulmányait is Kuvaitban folytatta, illetve később, az 1980-as évek derekán talán Nagy-Britanniában, a nyomok szerint a Swansea Felsőoktatási Intézmény falai között. Társaival 1995 tavaszán 12 amerikai utasszállító repülőgépet szimultán felrobbantását tervezte. A végrehajtás előkészületi fázisában társaival együtt dekonspirálódott. (Forrás: **Szabó, Miklós**: „Jogellenes cselekmények Sárگا könyve (1968-2004)” Alexandra Kiadó, Pécs, (2007), ISBN 963 370 028 0., 193-197. o.).

Ekkor úgy tűnt, hogy a polgári légi közlekedés elleni támadások súlypontja a végrehajtott cselekmények számát tekintve áttevődött az euro-atlanti zónán kívülre: főképpen a frissen felbomlott Szovjetunió utódállamaira, Délkelet-Ázsiába, valamint Törökországba. Nem véletlenül nem írtam „terrorista támadásokat”, hiszen ezen hirtelen megszorodott számú cselekmények döntő többségét disszidálási szándék (politikai menedékjog kérése) motiválta, leginkább a Független Államok Közössége (FÁK) és Kína területéről kiinduló akciók esetében nyugat-európai illetve hongkongi vagy tajvani kieroszakolt úticéllal.

Az 1990-es években – főképpen miután bebizonyosodott Líbia állami szerepe az amerikai és francia utasszállítók elleni szabotázsakciókban, ez által az észak-afrikai állam szigorú embargó alá került – a polgári légiközlekedést támadó terrorcselekmények állami megrendelése is jelentősen alábbhagytak. Tapasztalható volt egy rendkívül széles körben alkalmazott védelmi irányvonal, amely miatt rövid ideig a terrorelhárítás az 1990-es években lépéselőnybe került a terrorizmussal szemben. Ezek a következő tényezők voltak:

- a). **technológiai:** színes röntgenberendezések széleskörű alkalmazása, robbanóanyag-kereső detektorok rendszerbeállítása;
- b). **biztonságpolitikai:** új, nemzetközi repülésbiztonsági tézisek kidolgozása (pl. utas-poggyász összepárosítás, 100%-os feladott poggyász-átvilágítás, stb.), nemzetközi szintű egyeztetések, a kompatibilitásra történő törekvés, biztonsági intézkedések szabványosítása;
- c). **szakmai:** konferenciák, munkaértekezletek, közös nemzetközi képzések szervezése, együttműködési megállapodások, jogsegély, stb. kidolgozása.

Talán e két dolog: a nemzetközi szinten jelentősen megerősített védelmi rendszerek és technológiák széles körű alkalmazása, valamint az a nemzetközi összefogás, amelynek eredménye a terrorizmus elleni egyhangú fellépés keretein belül az állami terrorizmust megvalósító nemzetekkel szembeni szigorú gazdasági embargó elgondolkodásra készítette ezen országokat. Ennek eredményeképpen – mint fentebb említettem – érezhetően alábbhagytak a bizonyíthatóan állami kiindulóponttal jellemezhető terrorcselekmények. Ugyanakkor erősödött ezen országok félaktív (finanszírozza a szervezet működési költségeinek egy részét, támogatja a szervezet térhódítását, az állami hírközlő szervek teret adnak reklámoknak, toborzásnak, stb.) avagy passzív (eltűri az ország területén a kiképzőtáborok létrehozását és fenntartását) támogatása a terrorszervezetek irányában.

Ez általában azon országok vezetése által államilag megvalósított magatartásforma, amely nemzetek azonosulnak egyes terrorszervezetek célkitűzéseivel (pl. Libanon), vagy a terrorszervezet olyan állam érdekeltsége ellen tervez, esetleg hajt is végre akciót, amely az adott támogató ország szempontjából ellenséges országnak minősül (pl. Irán kontra Egyesült Államok). Kutatásaim szerint a bejrúti nemzetközi repülőtér éveken át tartó, rendszeres tűzértségi tűzzel történő folyamatos izraeli támadásával fenntartott (gyakorolt) állami terrorizmust maga Libanon gerjesztette azzal, hogy állami szinten támogatta azon terrorszervezetek működését, amelyek pedig az észak-izraeli lakosságot tartották folyamatos rettegésben a rendszeres rakétatámadásaikkal.

A terrorizmust támogató országok állami biztonsági szervei (pl. hírszerzés) a helyszínen, közvetlenül soha nem vesznek részt az akciókban, ám az mindenképpen feltételezhető, hogy az előkészítést titkosszolgálati információkkal támogatják.

Sok esetben a támogató állam kívülről pénzel külföldi (pl. Szíria, Líbia⁴⁹), vagy belülről támogat honi terrorszervezeteket (pl. Palesztina⁵⁰, Szudán), esetenként megszponzorál bizonyos akciókat, vagy magának a szervezetnek a fenntartási, esetleg rendkívüli költségeit (pl. tagtoborzás) anyagi javakkal segíti. Területén fenntart (Szudán) vagy eltűr (Egyiptom) kiképzőbázisokat, felkészítő tábort, államfőnek kijáró kormányőrizeti védelmet biztosít a szervezet egyes vezetői számára (Szudán: Oszama bin Laden esetében), de területén a szervezet tagjai is biztonságot élveznek (pl. Afganisztán⁵¹). Fegyverekkel, kommunikációs eszközökkel, raktárhelyiségek, búvóhelyek rendelkezésre bocsátásával, de akár a pillanatnyilag inaktív harcosoknak munkalehetőség biztosításával is kvázi aktívan biztosít széles körű általános, logisztikai és szállítási háttérrel, míg gyakorlatilag az akciók kitervelése, megszervezése és főképpen végrehajtása szempontjából passzívan a háttérben marad.

De ezt a kérdéskört sem szabad az arab világ kontra a zsidó állam „belügyeként” kezelni vagy értékelni. Mert bár Amerikai Egyesült Államok saját politikai értékrendje szempontjából listát készített a terrorizmust államilag támogató országokról, ugyanakkor a nemzetközi közvélemény magát Washingtonot is vádolja terrorszervezetek támogatásával főképpen Kubában, Nicaraguában, vagy Venezuelában, de e tekintetben figyelmet érdemlő lehet közelebbről megvizsgálni az USA 1980-as, a Szovjetunió ellenében az afgán mudzsahedeket támogató állami szerepvállalását is.

Következtetésképpen úgy gondolom két szempont lehet e fejezet zárásaként átgondolandó:

a). A repülésvédelmi rendszerek technológiai fejlődésében, az egyre szélesedő nemzetközi szakmai együttműködésben, valamint a bevált szabályozók és rezsimentézkedések szabványosításában beállt pozitív és hangsúlyos változások kedvezőtlenül hatottak a polgári légi közlekedést célpontként számontartó terrorszervezetek sikeres térnyerésére. Ugyanakkor sajnálatos módon a terrorszervezetek – lépést tartva a hírközléstechnika 1990-es években beállt meredek ívű fejlődésével (mobiltelefon, Internet, GPS megjelenése, stb.) – megtalálták a sebezhető és támadható pontokat, illetve rájöttek arra, hogy ideiglenesen lemondva az addig preferált légi közlekedés ellen indított támadásaikról, súlyos veszteséget, kárt tudnak okozni más, addig kevésbé védett területeken (hadihajók, nagykövetségek elleni támadás, stb.).

b). Nem vonható kétségbe, még csak nem is vitatható a terrorizmus ellen összehangoltan fellépő államok által közösen foganatosított büntetőintézkedések (pl. embargó, stb.) szükségessége és hatékonysága, ugyanakkor azt is látni kell, hogy ez legjobb esetben is csak csökkenti, meg nem szünteti csak más irányba tereli az ún. renegát államok terrorizmust támogató hozzáállását, magatartását.

⁴⁹ Utóbbi észak-afrikai ország 2006-ban *levásárolta* magát az Egyesült Államok „Terrorizmust Államilag Támogató Nemzetek” fekete listájáról, miután kifizette az amerikai Pan Am repülőgép ellen, 1988. december 21-én végrehajtott, 270 áldozatot követelő államilag megrendelt szabotázsakció hozzátartozójának a családonként felajánlott 10 millió dollárt. Líbia a pénz kifizetését három feltételhez kötötte: 1. Líbiával szembeni ENSZ embargó megszüntetése, 2. az Egyesült Államok Líbiával szemben foganatosított gazdasági korlátainak felfüggesztése, valamint 3. Líbia törlése a „Terrorizmust Államilag Támogató Nemzetek” listájáról, amely feltételeket az Egyesült Államok kormánya elfogadta. Washington illetően hozzáállását azért tartom elgondolkodtatónak, mert az egyezség nem egy új Líbia felajánlásán alapult, hanem ugyanaz az elnök által irányított vezetés tette meg, amely parancsot adott a Pan Am (és az UTA) repülőgépek megsemmisítésére, és amely elnök ellen az Amerikai Egyesült Államok (megítélésem szerint, mint ezt a korábban tett felsorolásomból is látható) akár közvetlen állami terrorizmus megvalósításával is küzdött (Tripoli terrorbombázása).

Forrás: **Marquise, Richard A.**: *Scotbom: Evidence and the Lockerbie Investigation*, Algora Publishing, Egyesült Államok, (2006) ISBN 0 875 864 503.

⁵⁰ A palesztin önrendelkezési hatalom állami hatóságnak betudható központi elemei.

⁵¹ Főképpen a korábbi, afganisztáni tálib rezsim idején.

2. fejezet

2.1 A nemzetközi közösség visszhangja a 2001. szeptember 11-i terrorcselekményt követően. Politikai és katonai válaszlépések

2.1.1 Afganisztán

Azt hiszem, a 2001 szeptember-októberre kialakult nemzetközi (biztonság-)politikai helyzetet nem kell ecsetelnem: túl közeli, túl drámai, túlságosan sok konfliktushoz kapcsolható, mindenki emlékszik. Amerika érzelmileg, Manhattan egyik negyede a gyakorlatban is romokban hevert, a szeptember 11-i terrortámadás miatt. Az áldozatok pontos létszámát ekkor még mindig nem tudják, számolják halottaikat, ahogy azok folyamatosan kerülnek elő a két, egykor hatalmas épületóriás romjainak hónapokig tartó eltakarítása közben. A világ – főleg Európa: a kontinensnyi szövetséges – csendben tekinget hol (közel-) kelet, hol nyugat felé: most mi lesz? Az amerikai diplomácia – főképpen a közvélemény egyre erőteljesebb nyomására – türelmetlenül várja a világszerte mindössze három nemzet (köztük Pakisztán!) által elismert afganisztáni tálib kormányzat döntését az időközben valószínűsített elkövetői csoport, az Al-Kaida vezetője: Oszama bin Laden⁵² elfogása és kiadatása ügyében.

Miközben Bush elnök a diplomácia *legcsípősebb ostorát pattogtatta* mondván: ha Afganisztán rejtegeti az elkövetőt, akkor az ország vezetése osztozni fog védelem sorsában,⁵³ addig *pár sarokkal odébb*, az amerikai katonai vezetés már meghozta a döntését és nekikezdett az Afganisztán megtámadásával kapcsolatos konkrét tervek előkészítésének. Ez idő alatt Európában felemás hangulat uralkodott: Nagy-Britannia Amerika mellett készült a háborúra, mert számára nem volt vitás: bemenni Afganisztánba. Franciaország, Németország, Olaszország és Spanyolország egymásra tekingetve igyekezett a kérdésben egyöntetű és határozott állásfoglalást elfoglalni, míg mi magyarok a Parlamentben *magunkkal* vitatkoztunk.

⁵² **Oszama bin Muhammad bin Awad bin Laden** (sz. 1957. március 10.) – jemeni apa és palesztin anya gyermeke, iszlamista militáns, milliárdos terrorista, az al-Kaida (arab: „A Támaszpont”) nevű terrorszervezet alapítója és jelenlegi vezetője, a nyugati világ első számú közellensége. Ötletadóként, szervezőként, műveleti irányítóként, finanszírozóként, valamint az elkövető szervezet vezetőjeként felelős:

- a New York-i World Trade Center ellen 1993. február 26-án elkövetett robbantásos terrorcselekményért (6 áldozat, 1042 sérült); Forrás: **Bergen, Peter**: „*Holy War, Inc.: Inside the Secret World of Osama bin Laden*” Free Press, Egyesült Államok (2001), ISBN 0 743 205 022

- a szaúdi Dhahran városának toronyépülete elleni 1996. június 25-én végrehajtott robbantásos terrorcselekményért (20 áldozat 372 sérült); Forrás: **Cohen, William S.**: „*Personal Accountability for Force Protection at Khobar Towers*” Egyesült Államok Védelmi Minisztériuma (1997), ASIN B 000 6QQ 04 I.

- az Amerikai Egyesült Államok Dar-es-Salaam-i (Tanzánia) és Nairobi (Kenya) nagykövetségei ellen, 1998. augusztus 7-én végrehajtott robbantásos terrorcselekményekért (213 áldozat, 4000 sebesült); Forrás: **Ferguson, Amanda**: „*Attack Against the U.S. Embassies in Kenya and Tanzania (Terrorist Attacks)*” Rosen Publishing Group (2002), ISBN 0 823 936 52 X.

- az Amerikai Haditengerészet USS Cole nevű rakétás rombolója ellen a Jemeni-öbölben, 2000. október 12-én végrehajtott öngyilkos merényletért (17 áldozat, 39 sérült); Forrás: **Burnett, Betty**: „*The Attack on USS Cole in Yemen on October 12, 2000*” Rosen Publishing Group (2003), ISBN 0 823 938 603.

- az Egyesült Államokat 2001. szeptember 11-én ért terrorhullámért (2974 ártatlan áldozat). Forrás: **Gunaratna, Rohan**: „*Inside al-Qaeda: Global Network of Terror*” Berkley Trade, Egyesült Államok (2003), ISBN 0 425 191 141.

⁵³ A tálib kormányzat sohasem cáfolta, hogy kapcsolatban áll Oszama bin Ladennel.

(Forrás: **Brisard, Wayne – Brisard, Jean-Charles – Madsen, Guillaume Dasquie**: „*Forbidden Truth: U.S. – Taliban Secret Oil Diplomacy, Saudi Arabia and the Failed Search for bin Laden*” Nation Books, Egyesült Államok (2002), ISBN 1560254149., 41. o.).

Végül minden nagy (és persze mellettük hazánk is) felsorakozott a koalíció mögé, így nem volt akadálya annak, hogy Bush elnök elmondhassa az azóta híressé vált mondatát: „*mindegy, hogy az ellenséget citáljuk a törvény elé, vagy elvisszük a törvényt ellenségeinkhez: igazság lesz!*”⁵⁴

És valóban, így lett: rekordgyorsaságú előkészítést követően, alig három héttel a terrortámadás után, 2001. október 7-én az Egyesült Államok terrorellenes háborújának előretolt bástyájaként az ún. „Tartós Szabadság Hadművelet”⁵⁵ zászlaja alatt az Egyesült Államok megtámadta a világ számára szalonképtelen és kényelmetlen tálib kormányzat vezette Afganisztánt. A hadművelet az amerikai és a brit légiereő bombázássorozatával kezdődött, melynek során repülőterről és repülőgép-hordozókról felszálló vadászbombázók és stratégiai bombázók képében bevetettek úgy csapásmérő egységeket, mint brit és amerikai rakétás rombolókról indított cirkálórakétákat is. A támadás első hullámát követően, a koalíciós erők szárazföldi csapatai az afgán ellenzéki erők⁵⁶ támogatásával, folyamatosan kényszerítették déli, majd keleti irányú meghátrálásra a tálib rezsim erőit. Ennek következményeképpen – miután az ország északi és középső tartományaiból (köztük a fővárosból: Kabulból is) kiűzték a tálib erőket – hirtelen befejeződött a hadművelet, amely ily módon a tálibok szellemi fővárosát, a délen található Kandahart már nem érintette. E módon a tálibok a mai napig viszonylagos zavartalanságban rendezhették erőiket és a Pakisztánba átmenekült tálibok folyamatos visszaszivárgásával erejük és befolyásuk az ország déli szektoraiban ugyanilyen folyamatosossággal nő, ami jelentős gondot eredményez az EU nemzetközi erőinek és a támogató nemzetek önálló Tartományi Újjáépítési Csoportja (PRT⁵⁷) déli tartományokba történő telepítésében.

Úgy gondolom – és a szeptember 11-i események idején a Közel-Keleten dolgozva akkor is úgy gondoltam! – hogy Afganisztán megtámadása sok mindent szolgálhat, de Oszama bin Laden elfogását a legkevésbé. Szolgálhatja az elmúlt évek új amerikai-brit fegyvertermékeinek kipróbálását, noha Lopakodókkal (Stealth) legyőzni egy afgán légvédelmet nem tartozik a bonyolultabb manőverek közé, legalábbis hadászatiul kevés a műveletben értékelhető tanulság. Ezért azon az állásponton vagyok, hogy logikusan gondolkodva, Afganisztán megtámadásának kettős szerepe lehetett: egyrészt a hatalmas, az USA közép- és hosszú távú politikája szempontjából stratégiai területen fekvő ország ellenőrzés alá vonásával Amerika újabb *tisztet tolhat előre Közép-Kelet sakkjáráján*.

Nézetem szerint – főképpen az 1990-ben katonailag meggyengített – Irak a 2001-es amerikai gondolkodás szerint megtehető lett volna egy Iránt féken tartó harapófogó egyik *pozájának*. Azt hiszem 1990-ben a dél-iraki repülési tilalom is ebben játszhatott szerepet, hiszen ha az ország déli területeire nem engedik be a honvédő iraki harci repülőgépeket, akkor ott nyugodtan, számottevő veszély nélkül, és főképpen: folyamatosan tevékenykedhetnek az iráni légteret pásztázó amerikai AWACS repülőgépek. Elméletem szerint tehát Afganisztán megtámadásának fő stratégiai oka Irán volt, hiszen ha a – világ számára amúgy is terhes – tálib kormányzatot úgy sikerül elzavarni, hogy közben a támogatott belső politikai erő létrehoz egy Amerika- (nyugat-)barát kabuli kormányzatot, akkor a hatalmas ország területén megnőhet (egy idő után legalábbis) az amerikai katonai jelenlét.

⁵⁴ Kivonat Bush elnök beszédéből: „/.../... *Whether we bring our enemies to justice or bring justice to our enemies, justice will be done.../.../*) Forrás: <http://archives.cnn.com/2001/US/09/20/gen.bush.transcript/>.

⁵⁵ Operation Enduring Freedom (OEF) – az Egyesült Államok, Afganisztán (a terrorizmus) elleni hadműveletének hivatalos neve. Forrás: **Lambeth, Benjamin S.**: „*Air Power Against Terror: America's Conduct of Operation Enduring Freedom*” Rand Corporation, Egyesült Államok (2002), ISBN 0 833 037 242., 2. o.).

⁵⁶ Afganisztán Megmentéséért Egyesült Iszlám Front (*Jabha-yi Muttahid-i Islami-yi Milli bara-yi Nijat-i Afghanistan*), amelynek a nyugati média az Afgán Északi Szövetség (Afghan Northern Alliance) nevet adta (ez hazánkban is honosodott), az Afganisztán Iszlám Állam (mint szervezet) által 1996-ban létrehozott katonai-politikai fegyveres szervezet, amely a közösen gyűlölt tálib rezsim ellen egyesítette az addig külön-külön harcoló törzseket és félkatonai fegyveres csoportokat. Forrás: **Tanner, Stephen**: „*Afghanistan: A Military History from Alexander the Great to the Fall of the Taliban*” Perseus Books Group (2003) ISBN 0306812339., 6. o.

⁵⁷ PRT – Provincial Reconstruction Team.

A perzsa ország ellenőrzés alá vonása északi irányból a moszkvai befolyás alatt álló Türkmenisztán, délről pedig az ekkortájt meglehetősen gyorsan hűlő szaúdi-amerikai kapcsolatok miatt volt aggályosan megvalósítható. Nem maradt más hátra, mint azt fentebb említettem: keleti és nyugati irányból harapófogóba zárni Iránt.

Visszatérve Afganisztán megtámadásának másik fő okához: az amerikai közvéleményhez, amely az Egyesült Államok sérthetlenségének megingathatatlan tudatában sokkos, csaknem kiszámíthatatlan érzelmi állapotban volt, egyre nagyobb politikai nyomást gyakorolva a Bush adminisztrációra, hogy lépjen, mert a sérelem, amely a nemzetet érte, megtorlásért kiált! Ezért gondolom, hogy egy olyan ország megtámadása, amely a katonai hírszerzés és persze a józanész kalkulációja szerint a győzelem és vereség tekintetében nem tartogat különösebb meglepetést, szelepként szolgálhat a közvélemény rövid távú lehiggasztására.

Ezzel kapcsolatban korábban kialakított (meglehetősen szkeptikus) álláspontomat akkor kezdtem el átgondolni, amikor az amúgy (a tálibok hatalomból való kiűzésétől eltekintve) általam legalábbis sikertelennek elkönyvelt, de a mai napig tartó afganisztáni hadművelet (OEF) mellett egy újabb, a nemzetközi terrorizmussal szembeni határozott katonai fellépés egy kézzelfoghatóbb fejezetét nyitották meg. 2002 januárjában az Egyesült Államok Csendes-óceáni Speciális Hadművelési Parancsnoksága (SOCPAC)⁵⁸ 1200 fős elit különítményt telepített a Fülöp-szigetek hadseregének támogatására, hogy a több mint 8000 kisebb-nagyobb szigetből álló megosztott ország terrorellenes harcában konkrét segítséget nyújtson. A Fülöp-szigetek délnyugati szigetei a helybeliek által is jól tudottan (és többnyire elfogadottan) muzulmán területek, ezek a szigetek az ázsiai kontinens, Malajzia legnyugatibb partvidékéhez esnek közel, de manilai közigazgatás alatt állnak. A Sulu szigetvilág legészakibb, Basilan nevű szigetén (önálló tartomány az országon belül, a Muzulmán Mindanao Autonóm Régió része⁵⁹) ismert terrorista tábor működik, valamint a tartományi székhely: Isabela City az Abu Syyaf Csoport (ASG) iszlám szeparatista terrorszervezet központja. Ez a szervezet 2001. május 27-én hívta fel magára a nemzetközi közvélemény figyelmét egy nemzetközi turistacsoport, a Fülöp-szigetek egyik tartományaként ismert Palawan-szigetéről történő kollektív elrablásával.⁶⁰ Az ASG az értekezés tervezetében korábban már említett Jemaah Islamiyah⁶¹ terrorszervezeten keresztül kötődik az al-Kaidához. A sikeres művelet a „Tartós Szabadság Hadművelet” (OEF) a nemzetközi terrorizmus ellen indított globális fellépése jegyében az OEF-P⁶² fedőnevet kapta.

Innentől kezdve az afganisztáni hadműveletet szakmai berkekben OEF-A kóddal kezdtem el fellelni. A sikeresnek mondható OEF-P műveletet 2002 októberében az OEF-HOA követte. A 150. Összhaderőnemi Alkalmi Harccsoport⁶³ és az Egyesült Államok speciális katonai erői közösen települtek az amerikai haditengerészet Dzsibutiban található Le Monier katonai bázisára, hogy humanitárius segítségnyújtással (illetve nyilván járőrözések útján, annak fegyveres fedezete támogatásával) megpróbálják elején venni a terrorcsoportok térségbeli szabad mozgásának.

⁵⁸ SOCPAC (United States Special Operation Command Pacific).

Forrás: **Clancy, Tom – Gresham, John:** „*Special Forces: A Guided Tour of U. S. Army Special Forces*” Berkley Trade, Egyesült Államok (2001), ISBN 0 425 172 686., 21. o.

⁵⁹ Autonomous Region in Muslim Mindanao (ARMM).

Forrás: **Milligan, Jeffrey Ayala:** „*Islamic Identity, Postcoloniality, and Educational Policy: Schooling and Ethno-Religious Conflict in the Southern Philippines*” Palmgrave MacMillan, Egyesült Államok (2005), ISBN 1 403 963 517., 20. o.

⁶⁰ 2001. május 27-én az Abu Syyaf Csoport 24 fegyverese a Dos Palmas Resort üdülőhelyen megtámadott, majd túszként Basilan-szigetére elhurcolt 14 fülöp-szigeteki és 3 amerikai állampolgárságú turistát.

Forrás: **Lance, Peter:** „*1000 Years of Revenge: International Terrorism and the FBI – The Untold Story*” Harper Paperbacks, Egyesült Államok (2004), ISBN 0 060 597 259., 313. o.

⁶¹ Korábban lásd az 56. oldalon.

⁶² Az OEF rövidítést már ismerik, a „P” minden bizonnyal a Fülöp-szigetek angol rövidítése (Philippines, The).

⁶³ Joint Task Force 150.

Az OEF-HOA⁶⁴ fedőnéven futó művelet ellenőrzése alá vonta a régió összes kikötőjét, és a hajókba történő berakodás, illetve az onnan történő kirakodás konzekvens ellenőrzésével akadályt állított a terrrorszervezetek szabad áruforgalmának is. Ezzel nem csak az illegális fegyverkereskedelmet gátolta, de a még fel nem derített kiképzőtáborok is utánpótlás nélkül maradtak. E mellett a térségben ezen speciális céllal állomásozó amerikai erők építőegységei iskolákat, orvosi rendelőket építettek, valamint kutakat ástak a helyi lakosság humanitárius megsegítésére.

Az ügy politikai vetületét tekintve, a Bush adminisztráció által 2001 őszén meghirdetett Terrorizmus Elleni Globális Háború (GwoT)⁶⁵ törekvésein belül a legnagyobb horderejű az OEF-TS, amely Afrika Száhel-övezetében tevékenykedett. Az OEF-HOA sikerein továbbhaladva Washington ugyanis elhatározta, hogy egyrészt földrajzilag még délebbre szorítja a terrorcsoportok működési területeit, másrészt pedig igyekszik elválni, vagy legalább ellenőrzés alatt tartani a közép-afrikai térség fegyver- és kábítószerútjait. Az OEF-TS⁶⁶ a Szahara Száhel-övezeti térségében működik, s miután a washingtoni kongresszus hatéves felhasználási kerettel megszavazott 500 millió dollárt az ún. Transz-Saharai Terrorellenes Kezdeményezés (TSTCI)⁶⁷ céljára, a művelet irányítását és végrehajtását teljes felelősséggel átvette az Egyesült Államok Szárazföldi Haderejének Afrikai Parancsnoksága (Africa Command).⁶⁸

Míndeközben folyt (a mai napig is folyik) az OEF-A afganisztáni művelete, amely időközben már kiábrándította az amerikai közvéleményt bin Laden elfogásának reményéből, hiszen főképpen azon – az amerikai propaganda szerint jelentős harci sikereknek beállított – *sziklabombázáson* túl (ahol inkább ártatlan falubeliek haltak meg, mint terroristák), Washington egy tapodtat sem került közelebb bin Ladenhez. Nem került közelebb – legalábbis az amerikai közvélemény nem tapasztalta, hogy szorul a hurok a terrorista vezető nyaka körül – annak ellenére nem, hogy a brit különleges erők hétről-hétre arról számoltak be, hogy *épphogy kihűlt* táborra leltek az átkutatott határ menti hegyek közt.

Összegzésképpen: az Amerikai Egyesült Államok és fő európai szövetségese: Nagy-Britannia vezette NATO-erők az Afganisztán ellen (mai napig) folytatott hadviseléssel – megítélésem szerint – meglehetősen felemás sikereket értek el. Kiűzték a hatalomból a tálib rezsimet, amely soha nem titkoltan süllyesztette Afganisztánt a terrorizmust támogató nemzetek sorába, ráadásul az ország vallási alapokon nyugvó módszeres: gazdasági, politikai, társadalmi és kulturális tönkretétele évtizedekre bezárta a kapukat az ország legcsekélyebb lehetősége elől, hogy legalább esélye legyen felzárkózni térségbeli szomszédjai szintjére. Helyette egy demokratikusnak mondott kormány működik, amely olyan gyenge és törékeny, hogy *hangja* és országos intézkedéseinek foganatja fővároson, Kabulon kívül alig hallható vagy tapasztalható. A csak elméletileg összezúzott, menekülésként az ország déli, Kandahár-környéki hegyvidékeibe visszahúzódott, csupán a hatalomból kiűtött, de támogatottságát tekintve újra egyre erősebb tálib vezetés, megtámogatva a Nyugat-Pakisztán baludzsisztáni területeiről visszaszivárgó hívekkel és támogatókkal, rendezni tűnik sorait, mi több: az északi Kunduz város környékén is megjelentek. Ez pedig a NATO részéről, visszaszorításuk érdekében egy újabb szükségszerű offenzíva vízióját vetítheti előre. 2007. szeptemberében magam is beutaztam az észak- és közép-afganisztáni területet, így a fentebb leírtakat saját tapasztalataim is alátámasztják.

⁶⁴ OEF-HOA – Horn of Africa (Afrika szarva). Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/Operation_Enduring_Freedom.

⁶⁵ GwoT – Global War on Terrorism. Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/Global_War_on_Terrorism.

⁶⁶ OEF-TS – Trans Sahara (Szaharán keresztül/i/).

Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/Operation_Enduring_Freedom_-_Trans_Sahara.

⁶⁷ TSTCI – Trans-Saharan Counterterrorism Initiative. A 2004 decemberében lejárt mandátumú, ún. *Pánszáhel* Kezdeményezés (Pan-Sahel Initiative – PSI) folytatásaként létrejött támogatási és műveleti rendszer. Célul tűzte ki az al-Kaida működéséhez leginkább közel álló észak- és közép-afrikai nemzetek: Algéria, Csád, Mali, Marokkó, Mauritánia, Niger, Nigéria és Szenegál támogatását a terrorizmus elleni harcban.

Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/Operation_Enduring_Freedom_-_Trans_Sahara.

⁶⁸ Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/Operation_Enduring_Freedom_-_Trans_Sahara.

2.1.2 Irak

Miután a koalíciós erők Afganisztánban nyomát sem lették bin Ladennek – és persze miután az Egyesült Államokat ért szeptember 11-i terrortámadásra Bagdad sajnálatának kifejezésével csak napokkal később, ráadásul meglehetősen udvariatlanul: *mindössze* külügyminiszteri szinten reagált – az Egyesült Államok és Nagy-Britannia megkezdte az Irak ellenes hadviselés előkészítését. Ez az Irak elleni sok ismeretlen elemet tartalmazó képlet persze nem ennyire direkt és egyszerű, ám mindennek ellenére meggyőződésem, hogy Irak megtámadása már az afganisztáni háború hajnalán napirendre került.

Ezt egyes vélemények szerint a brit hírszerzés azon – utólag tévesnek bizonyult – értesülése generálta, miszerint Irak nyerges-vontatókra épített tömegpusztító fegyverrendszer⁶⁹ fejlesztett. Mivel ugyancsak titkosszolgálati információk alapján a bagdadi kormányzat fel nem térképezett szálakkal kötődött az al-Kaida-hoz, fennállt a lehetősége annak, hogy az Irakban fejlesztett tömegpusztító fegyverek egyes variánsait állami segédlettel, laboratóriumokban módosítva átadják a terrrorszervezetnek további felhasználásra. Úgy gondolom, hogy a mai műholdas felderítés korában, amikor az egyes (renegát) országok állami megrendeléseit titkosszolgálati módszerekkel felügyelik, lehetetlen tömegpusztító fegyverek előállítása anélkül, hogy erről a világ nagyhatalmai még folyamatában ne értesüljenek.

A fentiek okán, bennem a kezdetektől fogva az a gyanú fogalmazódott meg, hogy a támadást megszervező erők, a tömegpusztító fegyverek iraki birtoklásával, valamint az állítólagos – közelebbről soha nem ismertetett – al-Kaida kötődés teóriájával csak indokot gyártottak a hadművelet megindításához. Bár az 1991 januári megregulázás érzelmileg elfogadható, mert ott a hadműveletek Kuvaitban kezdődtek, ebben a virágzó, békés, legitim és szuverén, a terrorizmust államilag nem támogató országban, amelynek Irak által 1990. augusztus 2-án kezdődő lerohanása a világ közvéleményét felháborította. Más kérdés, hogy (Izraelt nem számítva) a térség két legerősebb katonai hatalma: Irak és Irán hadászatiilag valahogy egyfajta egyensúlyban fejlődött a régióban és bármelyik meggyengítése az egész Közép-Kelet stratégiai egyensúlyát felboríthatja. Fel is borult: az iraki hadsereg szétzúzása olyan drasztikusra sikeredett (a Nemzeti Gárda csaknem teljes bedarálása, stb.), amely mellett az irak-iráni háború vége óta gyakorlatilag érintetlen iráni haderő változatlan méretű maradt, melynek csapásmérő képességén nem sokat rontott a perzsa ország ellen azóta bevezetett amerikai embargó. Meggyőződésem tehát, hogy ehhez a szintű iráni katonai-technológiai túlbujánzáshoz jelentős mértékben hozzájárult az addig viszonylagos egyensúlyt jelentő iraki haderő csaknem teljes szétzúzása.

Az iraki háború négy esztendejét végiggondolva fenntartom már 2003 tavaszán is a mostanival megegyező véleményemet, miszerint három alapvető dolog miatt nem szabadott volna Irakot megtámadni, illetve a közép-keleti ország területén az ott tapasztalt álló- illetve gerillaháborúba belemenni. Elsősorban, mert – persze nem szakemberként, hanem a világ válságövezeteit folyamatosan szem előtt tartó érdeklődőként – mindig tartottam az Irak és Irán közötti törékeny katonai egyensúly felborításától, ami ha megtörténik, károsan befolyásolja az egész térség katonai-politikai stabilitását. Másrészt azt sejtettem, hogy Irán szemmel tartása mellett (Afganisztán mellett a harapófogó másik *pofája*) az Egyesült Államok az iraki olajra is pályázik, ami akkor is egy ország saját olajkészletének katonai erőszakkal történő – ad abszurdum – elrablása a szememben, ha ezt Amerika bár árnyaltan, az iraki kitermelés „amerikai segédlettel” történő megvalósításával, illetve a nyersolaj amerikai érdekeltségű kereskedelmi és közvetítői cégek számára történő átjátszásával valósítja is meg.

⁶⁹ MWMD – **M**obile **W**eapons of **M**ass **D**estruction (Mozgó Tömegpusztító Fegyverek).

A harmadik indok, az ifjabb George Bush-féle gyermeki hozzáállás volt, amely mögött én – lehet, hogy rosszul – mindvégig a „befejezem, amit az apám nem vitt végig” érzése húzódott meg. Egy sejtés részéről, ami arról szólt, hogy Bush egyszer, s mindenkorra le akarja zárni az Amerika kontra Irak fejezetet. A közép-keleti régió sorsa pedig sok nemzetre ható globális világpolitika, amelyből nem jó, ha családi kérdést csinál valaki.

Az Irak elleni katonai fellépés lehetőségét Bush elnök már 2001 végén elhintette, és ez irányú fenti okfejtéssel – most így utólag látom – egyes elemzők is egyetértenek,⁷⁰ amikor kifejtik, hogy a Bush-Powell⁷¹ szövetség már 2001 második felétől próbálta a szenátuson keresztülpréselni az Irak megbüntetését szentesítő nemzeti felhatalmazást. Ekkor került napirendre Bagdad vontatókra szerelt tömegpusztító fegyverrendszere is. Időközben al-Zarqawi⁷² személyében maga az ördög is megjelent a színen, és felmerült, hogy személye kapocs lehet Bagdad és az al-Kaida között. Ennél fogva Washington Bush elnök tanácsadó testületével egy véleményen lévő csapata a 2001 végétől 2003 koratavaszáig terjedő időszakot azzal töltötte, hogy sulykolta a katonai megoldás szükségességét. 2003. február 5-én Colin Powell külügyminiszter az ENSZ Biztonsági Tanácsa előtt szemléltette a brit hírszerzés állítólagos információi alapján készített számítógép-grafikát a MWMD-ről. A rajzot orosz szakértők is megvizsgálták és értelmetlenségnek, kivitelezhetetlennek, gyakorlatilag technológiai non-szENSZnek tartották.⁷³

A világ – legfőképpen Európa – alapvetően ellenezte az Egyesült Államok iraki invázióját. Bagdad – érzésem szerint – ezt a szezlet próbálta meg befogni azzal, hogy folyamatosan blöffölve hergelte az amerikai kormányt, önnön katonai potenciálját – ad absurdum: védelmi képességét – jelentősen túlértékelve. Európa megkettőzte erőfeszítéseit, hogy a katonai konfliktust – amelyben nyilván a koalíciós erők oldalán: ha másért nem, a szövetségi rendszerben viselt kötelezettségeik folytán, mindenképpen részt kellett venniük – elkerülje. A megoldást kereső multilaterális rendszer csaknem minden résztvevője felismerte, hogy Irak kemény dió lesz, mert egy ellene viselt háború és az azt követő kaotikus események beláthatatlanok. Ezzel csaknem minden résztvevő számolt hiszen – főképpen belpolitikai indokokat szem előtt tartva – nem szívesen veszített volna katonákat külföldi hadszíntéren, mégoly nemes, a terrorizmus ellen hirdetett háború oltárán sem. Mindössze a két főszereplő: Amerikai és Irak nem látta ezt be. Az USA megkezdte a célra kiválasztott haderő mozgósítását, amelyet egy pontról már nem lehetett visszafordítani, míg Bagdad jócskán eltaktikázta magát, amikor az Egyesült Államokat úgy akarta országa megtámadásától távol tartani, hogy nem engedte be területére a Nemzetközi Atomenergia Ügynökség (IAEA)⁷⁴ ellenőreit, ezzel azt a látszatot keltve, miszerint *nem biztos, hogy nincs* területén tömegpusztító fegyver.

⁷⁰ Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/Rationale_for_the_Iraq_War.

⁷¹ **Colin Luther Powell** (sz. 1937. április 5.) – az Amerikai Egyesült Államok négycsillagos tábornoka, a Vezérkari Főnökök Egyesített Bizottságának elnöke, 2001 és 2005 között a Bush kormányzat külügyminisztere.

Forrás: **Lewis, Gregg & Deborah S:** „Colin Powell” Zonderkidz, Egyesült Államok (2002), ISBN 0 310 702 992., 12. o.

⁷² **Abu Musab al-Zarqawi** (1966. október 20 – 2006. június 7.) – jordániai születésű (a nevében: al-Zarqawi = „Zarqa mellől származó”) palesztin terrorista, aki Oszama bin Laden szövetségeseiként kiképző táborot vezetett Afganisztánban. Eredeti neve minden bizonnyal Ahmad Fadeel al-Nazal al-Khalayleh, aki főiskolai tanulmányait a philadelphiai római-katolikus Cabrini College magániskolában végezte. 1988-ban biotechnológiai szakon szerzett oklevelet. Az Egyesült Államok iraki háborúja idején, az al-Kaida (úgymond) iraki csoportja vezetőjeként, Bagdadban dolgozó külföldiek elrablásával, rajtuk keresztül az érintett kormányok (Egyesült Államok, Japán, Nagy-Britannia, stb.) megszarolásával, majd a tűzok kegyetlen kivégzésével (lefejezésével) *dolgozta be* magát a nemzetközi köztudatba. Hosszú hajsza – főképpen operatív felderítés – eredményeképpen 2006. június 7-én sikerült azonosítani azt, a Bagdadtól 50 kilométerre észak-keletre, Bakuba településen található, rejtkehelyként szolgáló házat, ahol Zarqawi a titkosszolgálatok értesülései szerint aznap megbeszélést tartott. A helyszínt amerikai F-16C típusú repülőgépek két darab, egyenként 230 kg-os (egy lézeres és egy GPS célravezetésű) precíziós bombával támadták, amely szilánkjaira zúzta a házat a benntartózkodókkal együtt, ahol Zarqawival és híveivel együtt életét veszítette fiatal felesége és gyermekük is. Forrás: <http://en.wikipedia.org/wiki/Zarqawi>.

⁷³ Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/Rationale_for_the_Iraq_War.

⁷⁴ IAEA – International Agency of Atomic Energy.

Talán arra apelláltak, hogy Irak már korábban bebizonyította: neki semmi nem drága, ha a gyűlölt ellenség a területére lép. Nem szabad elfelejtenünk az 1990-ben szándékosan felgyújtott olajkutakat, vagy a még korábbi, totális ökológiai katasztrófával fenyegető, a sivatag felgyújtását célzó iraki kezdeményezéseket.

A békés rendezés, a háború elkerülésének utolsó esélye az ENSZ 2002. november 8-án közzétett, 1441-es számú Határozatában rejlett, amely „utolsó lehetőségként felszólítja Irakot, hogy tegyen eleget leszerelési kötelezettségének” és engedje be területére az ENSZ teljes körű kutatási felhatalmazással bíró Megfigyelő, Felülvizsgálati és Ellenőrző Bizottságát (UNMOVIC),⁷⁵ valamint a Nemzetközi Atomenergia Ügynökséget. Irak – sokunk számára a meglepetése erejével – november 13-án eleget tett a felszólításnak és az UNMOVIC, együttműködésben a Nemzetközi Atomenergia Ügynökség embereivel, immáron szabadon vizsgálódhatott. A rendelkezésre álló egyhónapos vizsgálódás nem hozott Irak szempontjából elmarasztaló, az amerikai inváziós tervek szemszögéből pedig megerősítő eredményt.

Irak megtámadása, az Egyesült Államok Kongresszusának 2002. október 8-i felhatalmazása alapján,⁷⁶ 2003. április 20-án következett be.⁷⁷ Az általános nemzetközi megdöbbenést, miszerint a hadműveleteket egy demokratikus ország történelmében megengedhetetlen módon, az ENSZ Biztonsági Tanácsa felhatalmazása nélkül hajtották végre, viszonylag gyorsan feledtette és felváltotta a támadás valós időben történő élő közvetítésének „varázsa”. Az első napokban az amerikai-brit koalíciós haderő, mint kés a vajban, haladt előre: tulajdonképpen Bagdad határáig nem is találkoztak számottevő ellenállással, a rettegett Nemzeti Gárda pedig sehol! A leggyorsabb – a légi úton történő – utánpótlást Bagdad nemzetközi repülőterének gyors elfoglalásával biztosították. Ugyanakkor itt megtorpantak, mert az iraki főváros ellenőrzés alá vétele merőben különbözött az eddigi, nyílt terepen, lendületből történő haladással. Itt állóháborúra, merényletekre, szabotázsakciókra, tulajdonképpen utcáról-utcára való gerillaharcra kellett felkészülniük.

A kezdeti katonai sikereket politikailag erősen beárnyékolta a Központi Hírszerző Ügynökség (CIA)⁷⁸ és a Védelmi Hírszerző Ügynökség (DIA)⁷⁹ egybehangzó jelentése, miszerint a helyszíneken elvégzett vizsgálatok nem tudták érdemben megerősíteni sem az iraki tömegpusztító fegyverek jelenlétére, sem a – már menekülésben lévő – bagdadi kormánynak az al-Kaida terrorszervezethez való bármilyen kötődését. A helyszínen Dr. David A. Kay vezette nemzetközi kutatócsoport (ISG)⁸⁰ is hasonló eredménnyel járt. Ezzel egymással párhuzamosan 5 tekintélyes szervezet (közülük három civil, nemzetközi) cáfolta egybehangzóan az iraki tömegpusztító fegyverek létezésének teóriáját. Ennélfogva nem csak a brit hírszerzés légből kapott értesülései, hanem tulajdonképpen a hadjárat legitimitása is megkérdőjeleződtek. Az eredmény ismeretében Franciaország, Németország és Oroszország – az iraki háború elleni ad hoc politikai tömörülés zászlóvivői – újfent megfogalmazták határozott igényüket arra vonatkozóan, hogy az iraki rendezési ügyben az ENSZ-é legyen a központi szerep.⁸¹

⁷⁵ UNMOVIC – United Nations Monitoring, Verification and Inspection Commission

⁷⁶ Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/Abu_Musab_al-Zarqawi

⁷⁷ Ezért, a támadás megindítása miatt volt csak egy hónap vizsgálódási lehetősége a két szervezetnek. Biztos, hogy az Egyesült Államok vezetése várt ettől bármilyen eredményt?

⁷⁸ CIA – Central Intelligence Agency.

⁷⁹ DIA – Defense Intelligence Agency.

⁸⁰ ISG – Iraq Survey Group. Forrás: **Rogers, Paul**: „*Into the Long War: Oxford Research Group International Security Report 2006*” Pluto Press, Egyesült Államok (2006) ISBN 0 745 326 110., 10. o.

⁸¹ Forrás: <http://www.china.org.cn/english/features/61003.htm>.

Az Egyesült Államok ekkor elővette a „B” tervet: Szaddam Husszeinek kormányzatának emberjogi bűneit, valamint ebből következően Amerika eltökélt szándékát a demokrácia Irakban történő meghonosítására és megszilárdítására.⁸² Ez az érv már messze nem volt olyan meggyőző, amint az előzők, ráadásul a támadás mellett szóló hamisnak bizonyult, de legalábbis mindvégig bizonyíték nélkül maradt érvek alapvetően aláásták Washington hitelességét. A közvélemény egyre nagyobb százaléka tette voksát a háború mihamarabbi befejezése mellé, főképpen midőn az amerikai fegyveres erők veszteségei elérték, majd átlépték a lélektani ezres határértéket. De recsegett a koalíció is: Spanyolországban a 2004. március 11-i madridi terrortámadások gyakorlatilag megbuktatták a hatalmon lévő José María Aznar⁸³ kormányát, a tulajdonképpen napokkal később megszülető választási eredmények pedig a José Luis Rodríguez Zapatero-t⁸⁴ segítették a hatalomba, amely új kormány haladéktalanul kivonta a spanyol csapatokat Irakból. Ekkor kezdődött az a politikai időszak, amikor a széles nemzetközi koalíció kormányai egymás után megfogalmazták csapataik Irakban maradásának végső dátumát. 2003. május 1-jén – nyilván részint katonái lelkesítése, részben pedig a kivonásról hezitáló kormányok megnyugtatóként, az éppen hazatérő USS Lincoln repülőgép-hordozó fedélzetén George Bush elnök elmondta híres, drámai hangvételű – a nemzetközi médiában azóta csak a: „küldetés végrehajtva” néven aposztrofált – beszédét, amely a fő hadászati műveletek befejezéséről szólva tulajdonképpen hivatalosan lezárta az iraki háborút. Ám mint tudjuk: egy háborúnak sosem akkor van vége, amikor elfoglaltuk az ellenség utolsó bázisát, nem akkor, amikor elnökünk ezt egy repülőgép-hordozón bejelenti, vagy amikor a „küldetés végre lett hajtva”. Legfőképpen a közel-keletre áthurcolt fiatal amerikai és brit katonaelemek szempontjából nem! Egy háborúnak akkor van vége (a hadszíntéren legalábbis), amikor az utolsó biztosító katonával a fedélzetén, honi repülőtéren leszáll az utolsó csapatszállító repülőgép is. Csakhogy – ezzel a Bush-adminisztráció irányította amerikai háborús politika is tisztában volt – a feldúlt Irakot nem lehetett csak úgy sorsára hagyni, mert a nem létező kormányzat kontrollja hiányában a romokon megtelepedő terrorista csoportok túlélésével stratégiaileg rosszabbat tesznek a világnak, mintha az egészet el sem kezdték volna. A tengeren innen és a tengeren túl (tengerentúl) növekvő háborúellenesség, a Kongresszus egyre csökkenő támogatása, valamint a mára 3500 főt meghaladó amerikai veszteséglista egyre nehezebbé teszi az ottani nemzetközi katonai jelenlétet, noha a helyzet nem változott számottevően 2003 május 1-je óta.

2003. december 13-án szülőfaluja, Tikrit mellett egy földbeásott veremben amerikai csapatok megtalálták Irak egykori elnökét, a menekülő, bujkáló Szaddam Husszeint.⁸⁵ A nincstelenné vált, hatalmától és családjától megfosztott,⁸⁶ elhanyagolt állapotban lévő egykori uralkodót a Tikrit melletti amerikai bázisra szállították, ahol DNS vizsgálattal azonosították.

⁸² Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/Rationale_for_the_Iraq_War

⁸³ **José María Alfredo Aznar López** (sz. 1953. február 25.) – spanyol jobboldali politikus, 1996. május 5-től 2004. április 17-ig Spanyolország miniszterelnöke. (Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/Jos%C3%A9_Mar%C3%ADa_Aznar).

⁸⁴ **José Luis Rodríguez Zapatero** (sz. 1960. augusztus 4.) – spanyol baloldali politikus, Spanyolország 2004. március 14-e óta hivatalban lévő miniszterelnöke. (F.: http://en.wikipedia.org/wiki/Jos%C3%A9_Luis_Rodr%C3%ADguez_Zapatero).

⁸⁵ **Szaddam Husszein Abd al-Madzsíd al-Tikriti** (1937. április 28 – 2006. december 30.) – iraki politikus, 1979 és 2003 között az Iraki Főparancsnoki Tanács, valamint az ország elnöke. Bukását és elfogását követően több ország kétségbe vonta az új, nyugatbarát iraki kormány által indított, Szaddam és vezető társai ellen zajló per tárgyalásának fair lebonyolítását. A büntetőbíróóság népirtás vádjával kötél általi halálra ítélte, amely ítéletet 2006. december 30-án végrehajtották. (Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/Saddam_Hussein).

⁸⁶ Szaddam fiait: Udáj Szaddam Husszein al-Tikriti-t és Kuszáj Szaddam Husszein al-Tikriti-t, valamint unokáját, a 14 esztendőes Musztafa Kuszáj Husszein al-Tikriti-t 2003. június 22-én, négyórás tűzpárbajt követően ölte meg a likvidálásukra helikopteres és harci repülőgépes támogatással bevetett 200 fős amerikai elit harci csoport Moszul városában, egy villában. (Forrás: <http://www.counterpunch.org/thomas07302003.html>). A nyomravezető – minden bizonnyal a villa tulajdonosa – 30 millió dollár vérdíjban részesült, amerikai állampolgárságot kapott és az amerikai csapatok kimentették Irakból. (Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/Uday_Hussein).

A Husszein-családhoz közeli körök tagjaként ismert Nawaf al-Zeidan mindazonáltal nem árulhatta el Szaddam fiait megtorlás nélkül: 2004. június 5-én fegyveres férfiak egy gépkocsit ért támadásban meggyilkolták fivérét, Salah al-Zeidant. (Forrás: http://www.iol.co.za/index.php?click_id=123&art_id=qw1086431402502B262&set_id=1).

Innen rövidesen a bagdadi repülőtér melletti, szigorúan őrzött amerikai létesítménybe vitték, ahol 11 Baath-párti vezető sorsában osztozva, ő is itt töltötte az életéből hátralévő három évet.

Azóta is eltelt egy év, s az iraki háború – ha nem is ország az ország elleni harci cselekmények képében – de a mai napig is tart. Miképpen Afganisztánban újra nő a tálibok támogatottsága, úgy Irakban is az egyre nagyobb számú öngyilkos merénylők akcióin keresztül folyamatosan nő az ellenállás és a koalíciós seregek – innen kívülről legalábbis – tehetetlennek tűnnek. Egyfajta patthelyzet kialakulását látom, ahol már csak ideológiai síkon lehet egyetérteni a „*maradni kell!*” elvével. De meddig?

Washingtonban, 2007. szeptember 25-én alkalmam nyílt személyesen találkozni Peter Bergennel,⁸⁷ a CNN hírtélevízió terrorizmus-szakértőjével, aki megbeszélésünk során – disszertációm témájának ismeretében – ezen fejezetet figyelmet érdemlő szakmai elemzéssel egészítette ki. Az alábbiakkal lehet egyetérteni vagy sem, egy – az Egyesült Államokban – országszerte jól ismert CNN elemző véleményén keresztül röviden bepillantást nyerhetünk az amerikai nép – amely „Post Nine-Eleven Era” néven gyakorlatilag kettéosztotta legújabbkori történelmét – az al-Kaidával kapcsolatban kialakult véleményébe. Bergen szerint a szervezet (al-Kaida) nem marad fenn sokáig, az elkövetkező 10 esztendőben eltűnését prognosztizálja az alábbiak miatt:

- A szervezet az évek során – noha támogatója hullámzóan bár, de sok akadt – nem tudott igazán tömegmozgalommá (*mass movement*) válni;
- főképpen az iraki al-Kaida sejtek (de beszélhetünk itt az al-Kaidára kapcsolódott alszervezetek Balin, Jordániában, vagy Indonéziában elkövetett) akciói során egyre több muzulmán áldozatot szednek, e miatt a szervezet folyamatosan veszít a muzulmán világ eddig számára biztosított viszonylag homogén támogatottságából, ami előbb-utóbb a közvélemény elfordulását eredményezi majd;
- a szervezet stratégiaiilag nem taktikus: folyamatosan növeli ellenségei számát. Az Egyesült Államok után Izrael, Oroszország, illetve már több közel-keleti nemzet (Egyiptom, Pakisztán) kormányának megdöntése is szerepel programjában. Bergen szerint közvetett célként ez is – pl. Hoszni Mubarak egyiptomi kormányának gyengítése – megjelent a szeptember 11-i támadás során. Nem lehet hosszú távon sikeres egy olyan szervezet, amelynek *mindenki* az ellensége;
- nem biztos, hogy az al-Kaida hosszú távon hitelesen tudja a szegény muzulmán réteg képviselőtét (akár eszmei síkon is) ellátni egy milliárdossal (bin Laden) az élén. A szeptember 11-i támadássorozat egyik vezetője – Mohamed Atta – is (ahogy a csoportból többen is) tehetős családból származott.

A fent felsorolt okok – amelyek Bergen szerint a szervezet 10 éven belüli megszűnéséhez vezetnek majd – ellenére az al-Kaida továbbra is aktív, mi több: újraszerveződött. Új, eddig nem vagy csak elszigetelt esetként tapasztalt elemekkel gazdagítva kelléktárát (öngyilkos támadóik feltűntek Kasmírban és Szomáliában is) az elkövetkezendő 5 esztendőben a kontinensünkön már hatalmas de továbbra is egyre növekvő muzulmán közösségre támaszkodva sokkal inkább Európára lesz veszélyes, mint a szeptember 11-e utáni Amerika gyanakvóvá vált, ez által egyre (hatékonyabban) védekező állampolgáira.

⁸⁷ **Dr. Peter Bergen** (sz.: 1962. december 12.) – televíziós újságíró, a Johns Hopkins Egyetem professzor-jelöltje, a CNN terrorizmus-szakértője, számos sikerkönyv (pl.: „*Szent Háború Kft.*” – FreePress, USA (2001), ISBN 0 743 205 022, „*Oszama bin Laden, ahogy én ismerem*” – Free Press, USA (2006) ISBN 0 743 27892 5) szerzője.

2.2 Pakisztán: melyik oldalra teszi voksát, szolidaritását egy hivatalosan iszlám köztársaság, a terrorizmus elleni nemzetközi fellépés során? Van középút?

Pakisztán biztonságpolitikai szempontok alapján vizsgálva egy belpolitikailag meglehetősen instabil, számottevő nukleáris potenciállal bíró, forrongó, érzékeny de stratégiai térségben, felvilágosult politikai vezetés alatt álló, nyugatbarátnak tekintett, 150 milliós népességű muzulmán állam Dél-Ázsiában. Nem kétséges, hogy stratégiai területen fekszik úgy kereskedelmileg, mind politikailag, vagy pedig stratégiaileg. Területéről – keleti irányból – két *renegát* ország: Afganisztán és Irán is szemmel tartható. Ugyanakkor, éppen a térség rendkívüli instabilitására való tekintettel – hiszen a szomszédos, az országgal ellenséges viszonyban álló India is atomhatalom, miképpen a másik szomszéd, Irán szintén az lesz rövidesen – nagyon óvatosan kell Pakisztánt bevonni minden olyan nyugati kezdeményezésű projektbe, amely veszélyeztetheti a térség stabilitását.

A Pakisztáni Iszlám Köztársaság Dél-Ázsia és Közép-Kelet országa, földünk hatodik legnépesebb nemzete⁸⁸ (ezen adat alapján gyaníthatóan Indonézia után Pakisztán a Föld második legnépesebb muzulmán országa). E módon, megítélésem szerint Pakisztán stratégiai felértékelődése (a második legnagyobb muzulmán nemzetként) hatványozottan jelentkezik. Egy sok, széthúzó törzsből és rendkívüli belső feszültségektől terhelt ország politikai egyesítése, valamint szövetségessé kovácsolása a mai világban elképzelhetetlenül nagy stratégiai előny lenne. A két ügy: az egységesítés és a szövetségessé kovácsolás két, egymástól rendkívül elkülönült feladat, ráadásul az egységesítés kívülről szinte lehetetlen. A nyugati demokráciák – ha látható a horizonton ilyen, akkor – külső támogatással viszonylag könnyen hatalomra segíthetnek egy számukra baráti muzulmán kormányt. Ennek azonban rendkívüli kockázata lehet, hiszen önmagát a nyugati világ esküdt ellenségeként számon tartó ellenzéki erők széleskörű társadalmi támogatottsága nemcsak alapjelenség a muzulmán országokban, de az ilyen mozgalmak rendkívül magas népszerűségnek is örvendenek, amely a kormánnyal való éles szembenállás miatt súlyos belpolitikai válsággal is fenyeget.

A mintegy 803.940 km² területű Pakisztán szomszédjai: nyugatról Afganisztán és Irán, észak-keletről Kína, keletről India. Pakisztán stratégiai elhelyezkedését tovább erősíti 1046 kilométer hosszú partvonala, amely egyrészt kijáratot biztosít az Arab-tengeren keresztül az Indiai-óceánra, másrészt 200 tengeri mérföldes felségvizei lehetőséget adnak az óceán felőli biztonságos légi megközelítésre is. Ugyanakkor az ország számára jelentős probléma, hogy összesen 6774 kilométer hosszú szárazföldi határvonalából 2912 kilométeres hosszúságban (a leghosszabb határszakasszal) éppen az ellenségnek számító Indiával érintkeznek.⁸⁹ E mellett számottevő problémaforrás az Indiával kényszerből megosztott kasmíri terület, amelynek birtoklása nem csupán politikai ügy a két ország között. Ha ugyanis Kasmír teljes mértékben Indiához tartozna, akkor ezzel automatikusan megszűnne Pakisztán Kínával való területi szomszédsága. Az utóbbi két országot egyébként jószomszédi viszony és a folyamatosan egyre szorosabbra fűzött gazdasági kapcsolatok jellemzik. A Kasmír pakisztáni területén keresztülvezető szárazföldi köldökzsinór nem más, mint a világ legmagasabban fekvő nemzetközi országútja, az 1300 kilométer hosszan kanyargó *Karakoram Országút*⁹⁰, amely a kínai Hszinhüang tartomány Kasgár nevű városát az észak-pakisztáni Havéliánnal, a Karakorám hegyvonulaton átívelve köti össze.

⁸⁸ <http://en.wikipedia.org/wiki/Pakistan>

⁸⁹ Afganisztánnal 2430 km, Iránnal 909 km, míg Kínával 523 km. (Forrás: <http://en.wikipedia.org/wiki/Pakistan>).

⁹⁰ Forrás: **Bianca, Stefano:** „*Karakoram: Hidden Treasures in the Northern Areas of Pakistan*” Umberto Allemandi, Olaszország (2006) ISBN 8 842 213 306., 12. o.

A két ország közötti átkelőhely a 4693 méteres magasságban fekvő Kundzseráb-átjáró.⁹¹ 2006 novemberében Kína és Pakisztán szabadkereskedelmi megállapodást kötött, amelytől a szerződő felek a jelenlegi 4,2 milliárd dolláros kereskedelmi mérleg megtriplázását, 15 milliárdnyi forgalmat remélnek. Pakisztán éves jövedelmének nem elhanyagolható, mintegy 200 millió dolláros bevételét az ország fegyverexportja adja. Többnyire védelmi eszközöket illetve könnyű fegyverzetet ad el leginkább a Közel-Kelet és Délkelet-Ázsia országaiba. Folyamatosan fejlődő fegyveripara és az export növekedése miatt Pakisztán azt reméli, hogy a jelenlegi, évi 200 milliós bevétele 5 éven belül 500 millió dollárra nő majd.

A fentiek alapján – meg mert 1998 óta atomfegyver birtokosa – Pakisztán stratégiai szerepkörhöz jutott a Közép-Keleten, ahol a mérleg másik serpenyőjébe az ellenség, India (és persze annak atomarzenálja) került. Az ország 1972 januárjában kezdett bele nukleáris programja megvalósításába, miután az Indiával vívott 1971-es háborúban⁹² végleg elveszítette Kelet-Pakisztánt (a mai Bangladest). Az indiai-pakisztáni nukleáris versenyfutás 1974-ben kezdődött el, amikor India a „Mosolygó Buddha” műveleti néven megkezdte kísérleti atomrobbantásait. Kína – mint stratégiai szövetséges – főképpen a know-how rendelkezésre bocsátásában jelentős segítséget nyújtott Pakisztánnak, saját nukleáris fegyverzete kifejlesztésében. Mindeközben a dél-ázsiai ország szorosabbra fűzte kapcsolatait a világ csaknem minden országa külpolitikájában renegátként kezelt Koreai Népi Demokratikus Köztársasággal (Észak-Korea), amelynek eredményeképpen gyümölcsöző együttműködés született Phenjan és Iszlamabad között: Pakisztán cserébe az Észak-Koreától kapott nagy hatótávolságú No-Dhong harcászati rakétákért átadta Phenjannak az atomfegyverzet építésének kulcstechnológiáját, amiből – mint forrásország – Kína sem csinált ügyet, hiszen Észak-Korea a számára szövetséges országok között szerepel. 1998-ra Pakisztán is befejezte így 1999-ben Indiával együtt aláírta az ún. Lahore Egyezményt, a kísérleti atomrobbantások kölcsönös moratóriumát.

Pervez Musarraf⁹³ vezérkari főnök – mint az Pakisztánban már többször előfordult – katonai puccsal került hatalomra, 1999 októbere óta vezeti az országot. 2001. június 20. óta, mint Pakisztán elnöke vesz részt a nemzetközi politikában. Kormányzása óta az ország érezhetőbben közelebb került a nyugati platformhoz, de azt, hogy ennek a kölcsönös közeledésnek nagyon rövid időn belül eljön a szakítópróbája, senki nem gondolta volna.

⁹¹ Kunjerab Pass – a Karakorám-vonulaton, 4693 méter magasán fekvő határátkelő Pakisztán és Kína között. Stratégiai pont, mert közel fekszik a kasmír indiai megszállás alá eső területeihez. A Karakorám Országút legmagasabb pontja, egyben a világ legmagasabban fekvő határátkelőhelye. 1982-ben adták át, de a téli hónapokban jelentkező rendszeres hóakadályok miatt jelenleg csak május 1-től október 15-ig tart nyitva. A kínai és a pakisztáni kormány 2006 márciusában kelt megállapodása alapján 2006. június 1-től naponta közlekedik menetrend szerinti autóbuszjárat a pakisztáni Gilgit és a kínai Kasgár között. Ezzel újabb rekord született, hiszen ez a vonal innentől a világ legmagasabb útvonalán közlekedő (nemzetközi) menetrend szerinti buszjárat. E miatt az útvonal 600 kilométerén sávszélesítési munkálatok kezdődnek.

Forrás: **Bearden, Milton – Risen, James:** „*The Main Enemy: The Inside Story of the CIA's Final Showdown with the KGB*” Presidio Press, Egyesült Államok (2004) ISBN 0 345 472 500., 318. o.

⁹² Az ún. indo-pakisztáni háború, amely a bangladesi függetlenségi törekvésekkel szorosan összefonódva sok esetben, mint pakisztáni polgárháború ismert, 1971. december 3-16. között zajlott.

Forrás: **Roeder, Philip G. – Rothchild, Donald:** „*Sustainable Peace: Power and Democracy After Civil Wars*” Cornell University Press, Egyesült Államok (2005) ISBN 0 801 489 741., 187. o.

⁹³ **Pervez Musarraf** (sz. 1943. augusztus 10.) – pakisztáni tábornok, államférfi. 1999. október 12-én puccsal vette át a hatalmat az addigi, törvényesen megválasztott miniszterelnöktől, Mian Muhammad Nawaz Sariftól (sz. 1949. december 25.). 2001. június 20-án elnökké nyilvánította magát.

(Forrás: **Worth, Richard – Schlesinger, Arthur Meier:** „*Pervez Musharraf: (Modern World Leaders)*” Chelsea House Publications, Egyesült Királyság (2007), ISBN 0 791 092 64 X.

2001. szeptember 11-e után az Egyesült Államok ultimátumot intézett az általa sem elismert *Afganisztán Iszlám Emirátusa* tálib kormányának, a következő követelésekkel:

- adják ki az Egyesült Államoknak az Afganisztánban működő al-Kaida vezetőket;
- engedjenek szabadon minden, Afganisztánban fogva tartott külföldi állampolgárt, köztük az amerikaiakat is;
- védjék meg a külföldi újságírókat, diplomátákat és jószolgálati munkásokat (segélyszervezetek, alapítványok kiküldöttjeit);
- zárjanak be minden, Afganisztán területén működő terrorista kiképzőtábor, a terroristákat és támogatóikat pedig adják át az Egyesült Államoknak, valamint;
- tegyék lehetővé az Egyesült Államoknak minden egykori terrorista kiképzőtábor szabad bejárását, hogy ezzel azok bezárása igazolást nyerjen.

Afganisztán tálib vezetése azonban – minden bizonnyal időhúzás céljából – visszautasította a direkt párbeszédet Washingtonnal, mondván: egy világi kormány képviselőjével történő tárgyalás az iszlám meggyalázása lenne. A fentiek miatt közleményeiket pakisztáni nagykövetségükön keresztül tudatták. Szeptember 21-én visszautasították az Egyesült Államok ultimátumát, mondván: a rendelkezésükre álló információk nem bizonyítják Oszama bin Laden és a szeptember 11-én történtek közvetlen kapcsolatát. Másnap, szeptember 22-én a tálib rezsimet elismerő három nemzet közül az Egyesült Arab Emirátus és Szaúd-Arábia visszavonta az Afganisztáni hatalom legitim államvezetésként való elfogadását. Pakisztán maradt a világ egyetlen országa, amely – álláspontja változatlanul hagyásával – gyakorlatilag kiállt a tálibok mellett. Egyes források szerint vélelmezhető, hogy 2001. október 4-én a tálib vezetés felajánlotta Oszama bin Laden kiadatását Pakisztánnak, hogy ott az iszlám törvények, a Sária elvei mentén nemzetközi tárgyalás fedje fel a terroristavezérnek a szeptember 11-én történetekkel kapcsolatos valódi szerepét. Információim szerint Pakisztán ezt ismeretlen okból visszautasította.⁹⁴

Afganisztán megtámadása – véleményem szerint már az ultimátum megfogalmazása idején (ha nem előtte) – eldőlt, az Egyesült Államok pedig regionális szövetségest keresett hadjáratához, mert kapcsolata Szaúd-Arábiával ekkor éppen hűlőben volt annak ellenére, hogy az utóbbi muzulmán királyság, éppúgy szenvedője volt Oszama bin Laden terrorcselekményeinek, mint az USA.⁹⁵ Pakisztán megkeresése rendkívül érzékenyen érintette Iszlámabadot. Egyrészt, mert a közép-keleti ország egyike volt az Afganisztánt 1996 és 2001 között uraló tálib kormányt⁹⁶ elismerő, mindössze három nemzetnek⁹⁷, ráadásul az amerikai (és brit) csapatok légitámadásaival, valamint az Északi-Szövetség előretörésével elsöpört tálib kormány vezetőjeként ismert Mohamed Omar Mollah (Mullah)⁹⁸ a rendelkezésre álló információk szerint a mai napig Pakisztánban bújkál.⁹⁹

⁹⁴ Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/U.S._invasion_of_Afghanistan.

⁹⁵ Emlékezzünk az 1996. június 25-i, Dhahran-beli Khobar toronyépület elleni, üzemanyag-szállítóba rejtett pokolgépes támadásra. (Forrás: **Cohen, William S.**: „*Personal Accountability for Force Protection at Khobar Towers*” Egyesült Államok Védelmi Minisztériuma (1997), ASIN B 000 6QQ 04 I.).

⁹⁶ Az uralmon lévő tálib kormányzat az *Afganisztáni Iszlám Emirátusa* hivatalos nevet használta.

(Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/Taliban#International_relations).

⁹⁷ Az Egyesült Arab Emirátus és Szaúd-Arábia mellett, mindhárom ország kormánya segélyt is folyósított (kvázi) jelentősen hozzájárult a tálib hatalom megszilárdításához. (http://en.wikipedia.org/wiki/Taliban#International_relations).

⁹⁸ **Mohamed Omar Mollah** (sz. 1959.) – pastu származású ...de facto politikus, az Afganisztánt 1996-2001 között uraló tálib kormányzat önhatalmúan kikiáltott vezetője. Forrás: **Tremblay, Rodrigue**: „*The New American Empire*” Infinity Publishing, Egyesült Államok (2004) ISBN 0 741 418 878., 99. o.

⁹⁹ Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/Mohammed_Omar.

A másik ok, amely – ha volt rá idő – hezitálásra adott okot, miszerint éppen, a muzulmán világ által sok helyütt gyűlölt Egyesült Államoknak ad Pakisztán támogatást, ráadásul stratégiai repülőterei és légtere használati engedélye rendelkezésre bocsátásával mindjárt a segítségnyújtás lehető leghatékonyabb formájában, és a tetejébe mindezt annak ismeretében, hogy az USA megtámad egy erősen Pakisztán-közeli¹⁰⁰ pastu gyökerekkel rendelkező rendszer vezette iszlám országot.¹⁰¹ Nem egyszerű kérdés! Az Egyesült Államok is tudta ezt, ezért már magát az Afganisztán megtámadásához szükséges logisztikai, valamint repülőter-, illetve légtérhasználati engedélyre vonatkozó felkérését is úgy fogalmazta meg, hogy Pakisztánnak gyakorlatilag ne legyen erkölcsi lehetősége ellentmondani, amikor – nem is burkoltan – megfogalmazódott a „*most kiderül, ki a barát és ki nem*” kérdésköre. A 2001. szeptember 25-26-án Iszlámabadban tárgyaló amerikai és pakisztáni delegáció teljes mértékben egyetértett az Oszama bin Laden és szervezete katonai műveletekkel történő felszámolásában.¹⁰²

Pervez Musarraff szóvivője, Rashid Qureshi tábornok 2001. szeptember 26-án bejelentette, hogy „*a terrorizmus elleni harc kérdésében nincs véleménykülönbség Pakisztán és Amerika között*”, mégis a jelek szerint Pakisztán nagyon igyekezett különválasztani a terrorizmus elleni nemzetközi fellépést (amelynek részeseként állította be magát) és a tálib kormányzat elleni (szerintük: afgánellenes) NATO- (az ő szemükben persze: amerikai) fellépéshez nyújtandó segítséget.¹⁰³ A fentiek miatt kutyaszorítóba került pakisztáni kormányzat – Musarraffal az élen – kénytelen volt kiadni egy, az eddigieknél sokkal konkrétabb állásfoglalást, miszerint: „*Pakisztán nincs benne semmilyen, Afganisztán ellenes akciótervben, ugyanakkor erőfeszítéseink a terrorizmus szétzúzására irányulnak, bárhol legyen is az*”.¹⁰⁴

Az elnöki szóvivő által elmondottakat még aznap megerősítette Riaz Mohammed Khan, a pakisztáni külügyminisztérium szóvivője: „*Pakisztán eddig sem, a jövőben sem vesz részt semmilyen, Afganisztán, vagy az afgán nép elleni erőszakos fellépésben*”.¹⁰⁵ A fenti két gondolatsor és a Kevin Chilton¹⁰⁶ által vezetett amerikai delegáció szeptember 25-26-i tárgyalásainak eredményei között feszülő ellentmondás¹⁰⁷ szükség szerinti kimagyarázását az Egyesült Államok Pakisztánra bízva, a nyilatkozatokat nem kommentálta. Mindazonáltal, az kiszivárgott, hogy az Egyesült Államok – bízva Pakisztán józan belátásában – hírszerzési támogatást is kért Oszama bin Laden hollétével kapcsolatban. Afganisztán és Pakisztán meglehetősen hosszú, 2430 kilométeres szárazföldi határvonalal érintkezik és Iszlámabadnak sem lehet jó – miképpen erre az amerikai tárgyalók kellően rá is erősítettek – hogy egy ilyen hosszú határ mentén egy politikailag instabil szomszédja legyen. Az Egyesült Államok pedig ígéretet tett Pakisztánnak arra, hogy Oszama bin Laden táborai ellen csak a szükséges minimális katonai erőt veti be, amelyhez viszont nem nélkülözheti Pakisztán – főképpen a határtérségben található – katonai repülőtereit.

¹⁰⁰ A tálibok a pastu nemzetségből származnak, amely Nyugat-Pakisztán egyik jelentős kisebbsége.

¹⁰¹ A mintegy 41-45 millió főre tehető pastu kisebbség elsöprően legnagyobb közössége (kb. 28 millió fő) elsősorban Nyugat-Pakisztánban, Beludzsisztán tartomány és környékén él. (2005). (http://en.wikipedia.org/wiki/Pashtun_people).

¹⁰² US Pakistan in 'complete unanimity' in terror fight. USA Today / Nation, 2001. szeptember 26.

(Forrás: <http://www.usatoday.com/news/nation/2001/09/26/us-pakistan.htm>).

¹⁰³ Forrás: <http://www.usatoday.com/news/nation/2001/09/26/us-pakistan.htm>.

¹⁰⁴ Forrás: <http://www.usatoday.com/news/nation/2001/09/26/us-pakistan.htm#more>.

¹⁰⁵ Forrás: <http://www.usatoday.com/news/nation/2001/09/26/us-pakistan.htm#more>.

¹⁰⁶ **Kevin Patrick Chilton** (sz. 1954. november 3.) – amerikai asztronauta, az amerikai légierő altábornagya. 2001-ben a légierő dantártábornokaként, a(z Egyesült Államok) közel-keleti és dél-ázsiai stratégiai tervezése vezetőjeként a pakisztáni Iszlámabadban 2001. szeptember 25-26-i tárgyalások főtárgyalója, az amerikai delegáció vezetője.

(Források: <http://www.jsc.nasa.gov/Bios/htmlbios/chilton.html>, továbbá http://en.wikipedia.org/wiki/Kevin_P._Chilton és <http://www.usatoday.com/news/nation/2001/09/26/us-pakistan.htm#more>).

¹⁰⁷ Az ellentmondás annak a pakisztáni törekvésnek az eredménye – korábban utaltam rá – hogy törekedve a radikális belső ellenzék és Amerika között ügyesen lavírozni, Iszlámabad mindvégig igyekezett Afganisztán és Oszama bin Laden ügyét nem összekapcsolni, illetve külön kezelni az Afganisztánban létező terrorista kiképzőtáborok elleni fellépést a tálib kormánnyal történő nyílt szembekerüléssel.

És az érzelmi-elvi okok mellett éppen ezen repülőterek földrajzi helyzete volt az, amely Musarraff elnököt és tanácsadóit leginkább izgatta. Ezek ugyanis belpolitikailag ellenséges, de legalábbis ellenzéki, beludzsisztáni területen voltak. Ez a hatalmas, nyugat-pakisztáni tartomány minden tekintetben radikális ellenzéke (ellensége?) az iszlamabadi kormánynak. Földrajzilag egyrészt óriási területen fekszik,¹⁰⁸ másrészt demográfiailag, politikailag és stratégiailag olyan jelentős szerepet játszik, hogy az ország nevének (Pakisztán), „-sztán” végződését a *Balochistan* pastuk lakta vidékéről kapta.¹⁰⁹ A tartomány hatalmas területe és az Arab-tengerrel való hosszú partvidéke ellenére is az ország egyik leginkább elmaradott vidéke. A területtel, az ott fekvő hatalmas hegyek miatt szinte semmit nem tudnak kezdeni, a tartomány jelentős része kívül esik a bővíző és termékeny Indus-folyó völgyétől.

Iszlamabad sem törekszik a régió (legalább a többi tartományához való) feltétlenül gyors felzárkóztatására: Beludzsisztán valahogy Pakisztán számára éppolyan renegát terület, miképpen azt Egyiptomban tapasztaltam Kairó és a Sínai-félsziget, illetve Marokkóban Rabat és a nyugat-szaharai terület közigazgatási viszonyában. Mindamellet rendkívül fontos tényező, hogy Pakisztán, az atomfegyverei előállításához szükséges technológiát éppen Beludzsisztán hegyeinek jótékony takarásába telepítette. Ennek két oka volt: minél távolabbra az ellenség: India határaitól, másrészt pedig a kísérleti nukleáris robbantásoknak is ideális a hegyvidék illetve a hegyek gyomra. A nyugati szomszéd: Afganisztán pedig soha nem jelentett potenciális veszélyt ezekre a titkos erőművekre. Éppen a kísérleti robbantások miatt, reális veszélyt jelenthet azonban a Beludzsisztán tartomány jószerivel nyomorban élő népe, amely egyre sűrűsödő demonstrációival – olykor radikálisabb, törvénytelen eszközökkel¹¹⁰ – emeli fel, hallatja hangját.

Közben Oroszország is bejelentette, hogy e tekintetben az azonos szemléletű országokkal együtt,¹¹¹ a tálibok ellenében az Északi Szövetség erős támogatja.¹¹² Talán, mert Musarraff elnök felismerte, hogy belső ellenzéke nem lesz megbocsátóbb rendszerével szemben akkor sem, ha nekik kedvezve esetleg visszautasítaná az USA kérését, ráadásul külpolitikailag is hátrányból indulna az alig két éve átvett hatalom. Mindemellet esetleg közreműködhetne egy olyan háttérerő szétzúzásában, amely a beludzsisztáni forrongókat támogatva közvetett veszélyt jelenthet a nyugalomra épphogy berendezkedett Pakisztán rendjére és államhatalmi struktúrájára. Ezért, az Afganisztán területi integritására való hivatkozással Iszlamabad jogot formált arra, hogy külső erők segítségével biztosítsa szomszédja jövőjét. Így – bár rendkívül nehéz erkölcsi helyzetben – Musarraff elnök döntött, melynek értelmében a Pakisztáni Állami Bank befagyasztotta 27 olyan befektető számláját, amely csoportoknak terrorista sejtetekhez lehet közüik.¹¹³ E mellett hozzájárult az ország légtérének, repülőtereinek rendelkezésre bocsátásához, továbbá háttérrelátást biztosított az Afganisztánt támadó amerikai haditechnikának. A Pakisztánt kormányzó tábornok persze jól tudta, hogy ezzel óriási belső feszültség alá helyezi az országot és számíthat az elsősorban nyugat-pakisztáni tartományok közvéleményének legradikálisabb válaszlépéseire.

¹⁰⁸ Olyan hatalmas terület, hogy három országot is érint: Délkelet-Íránt (Szisztán és Beludzsisztán tartományok), a teljes dél-afganisztáni régió, valamint Pakisztán délnyugati része. (Forrás: <http://en.wikipedia.org/wiki/Baluchistan>). Mi most mindenesetre csak a terület pakisztáni régiójáról beszélünk.

¹⁰⁹ Bár tudvalevő: Kirgizisztán, Kazahsztán, Afganisztán, sőt törökül: Macaristan (Magyarország) kifejezésekben a „-sztán” országot jelent, s mégis... Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/Balochistan_%28Pakistan%29

¹¹⁰ Mint pl. a pakisztáni légitársaság PK554-es járatának eltérítése, amely ráadásul az ellenséges Indiába történő átrepülésével nem használt a két ország közötti feszült légkörnek. Forrás: Szabó, Miklós: „Jogellenes cselekmények Sárga könyve (1968-2004)” Alexandra Kiadó, Pécs, (2007), ISBN 9 633 700 280., 246. o., illetve <http://www.expressindia.com/ie/daily/19980525/14550474.html>

¹¹¹ India, Irán, Kirgízia, Tádzsikisztán, Üzbegisztán és később az Egyesült Államok is. (Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/Taliban#International_relations).

¹¹² Oroszország pl. fegyverekkel és munícióval. (<http://www.usatoday.com/news/nation/2001/09/26/us-pakistan.htm#more>).

¹¹³ Forrás: <http://www.usatoday.com/news/nation/2001/09/26/us-pakistan.htm#more>.

Ez volt hát Pakisztán, az afganisztáni – erősen kettős megítéltségű eredménnyel zárult – nemzetközi katonai hadműveletekben vállalt szerepének általam ismert politikai-döntéshozatali háttere. A legbosszantóbb, hogy ezek után sem derült ki pontosan a fejezetcímben megfogalmazott költői kérdés, miszerint barát vagy ellenség. Én úgy gondolom, hogy nem csak a dél-ázsiai régió, de az atomfegyverek helyi felhalmozása (az Irán¹¹⁴ – Pakisztán – India tengelyre gondolok) világviszonylatban is fenyegető, mert egy helyi viszály nyomán megindított nukleáris háború a mai léptékben nem maradhat regionális, annak globális környezeti hatásai lesznek. Ezért – szerintem – tekintsük és kezeljük Pakisztánt a terrorizmus és a radikalizmus ellen fellépő nemzetközi koalíció szövetségeseiként és próbáljunk meg előnyt kovácsolni abból a behozhatatlan előnyből, amelyet a világ második legnagyobb muzulmán közösségének vezetői a terrorizmus elleni összefogásra nekünk felajánlanak.

Ugyanakkor nem szabad elfelejteni, hogy csak Nagy-Britanniában mintegy 700.000 pakisztáni származású kisebbség él, hogy a szigetországban az egymilliós indiai közösség után a pakisztáni a második legnagyobb,¹¹⁵ amelynek tagjai mindkét, fentebb már kidolgozott londoni terrorcselekménybe belekeveredett. Ezért erősíteném feltétlen az európai-pakisztáni valós és konkrét titkosszolgálati együttműködés elmélyítését, az információk csatornáinak kitisztítását és folyamatos karbantartását.

¹¹⁴ A legfrissebb CIA adatok ismeretének birtokában (2007 november) Irán esetében inkább úgy fogalmaznék: „...vagy az arra tett korábbi kísérletek...”

¹¹⁵ Forrás: http://humanists.net/alisina/pakistnis_in_uk.htm.

3. fejezet

3.1. 2001. szeptember 11. után (Nemzetközi kitekintés)

Az előző fejezet zárásaként rávilágítottam arra, hogy a terrrorszervezetek nem feltétlenül ragaszkodnak a polgári légi közlekedést támadó akciókhoz, hiszen a megszigorított és széles körben kompatibilissé vált repülsvédelmi szabályozók aránytalanul megnövelték a dekonspiráció kockázatát, amely rezsimitézkeedéseket a 2001. szeptember 11-én végrehajtott akciósorozat tovább szigorított, jelentős mennyiségű új elemmel még szorosabbra húzva a védelmi rendszer hálóját. A többlépcsős repülsvédelmi szigorítások az alábbi területeken jelentkeztek:

a). Nemzetbiztonsági (törvényalkotási) szinten: új törvények vagy a régiek módosításai, kiegészítései láttak napvilágot, a történetek tanulságaihoz hozzáigazítva a repülsvédelmi szabályozásokat. Több esetben ez az adott ország honvédelmi törvényének kiegészítésével együtt járt, lehetővé téve súlyos esetekben a légierő a jogellenes cselekménybe történő beavatkozását. Az ez irányú módosítás példa nélküli a magyar jogrendszerben;

b). Technológiai szinten: a repülőgépek kabinajtájainak szilárdabbá tétele, kevlár illetve repeszálló anyagokkal történő megerősítése, kombinációs kódzár rendszeresítése a pilótakabin ajtajain;

c). Utasbiztonsági szinten: új utasbiztonsági szabályozók bevezetése

- az utas cipőjének levétele és (átvilágítással) önálló vizsgálati elemként történő szabványosítása az utasbiztonsági vizsgálatok során,
- gyújtóeszközök: öngyújtó, gyufa kézipoggyászban nem szállítható, fedélzetre nem vihető fel,
- manikűr-készletek (körömolló, stb.) kézipoggyászban nem szállítható, fedélzetre nem vihető fel,
- elektronikus eszközök bekapcsoltatása a vizsgálat során, stb.

d). Fedélzeti szinten: az utasok ellátmányának módosítása keretein belül a társaságok áttértek a műanyag evőeszköz-készletek alkalmazására.

e). Képzési szinten: az új típusú kihívásokra természetszerűleg nem csak a terrorcselekmény megelőzésére szakosodott utasbiztonsági szervezetek tagjait, de azt a réteget is fel kell készíteni, amely hivatásából adódóan a helyszínen lesz a terrorcselekmény elkövetésekor: a repülőgép személyzetét.

A 2001. szeptemberi támadás – ezt már sokszor, sokan leírták – a maga ördögi kiterveltségében és végrehajtásának minden korábbtól eltérő, szokatlan módja miatt alapvetően megváltoztatta a számításba vehető ellenintézkedések listáját, illetve azok végrehajtásának metodikáját. Hamar nyilvánvalóvá lett, hogy az akció látványosan sikeres végrehajtása azért következhetett be, mert a támadás a maga szervezetségében fennakadás nélkül átszivárgott az amerikai polgári légi közlekedés addig tökéletesnek hitt biztonsági szűrőin, amely alapvető nimbuszokat döntött le az Egyesült Államok repülsbiztonsága (egyáltalán: az amerikai állampolgárok állam általi védelme) terén, hiszen most először Egyesült Államok-beli állampolgárokat hazai földön ért súlyos agresszió. Röviddel az ocsúdást követően komoly változásokat eredményező védelmi rezsimitézkeedések láttak napvilágot. Ezek között talán a legfontosabb – amit beilleszthettem volna a fenti felsorolásba is – hogy az érintett felek (főképpen Washington) rájöttek: a nemzetközi terrorizmus ellen csak valós nemzetközi együttműködéssel lehet hatékonyan fellépni.

Az addigi *nemzetközi együttműködés* – ami szeptember 11-e előtt többnyire kimerült egyes titkosszolgálati értesülések időszakos kicserélésében, valamint egymás nemzetközi terrorelhárítási szemináriumaira történő kölcsönös udvariassági meghívásában – nyilvánvalóan kevésnek bizonyul a jövőben. Ennek felismerésén továbbhaladva, 2001 után nem csupán a repülőgépek kabinajtájainak megvasalásával, vagy a nemzetközi partnerszolgálatok szorosabbra fűzött szakmai konzultációiban, de az ismert elkövetői csoportok anyagi forrásai feletti szigorított nemzetközi ellenőrzéssel is fel kellett lépni, mégpedig hamar és meglehetősen hatékonysággal. Ennélfogva – kutatásaim szerint – 2001. szeptember 11-e után egy merőben új elem bukkant fel a terrorizmus ellen vívott többfrontos küzdelemben, nevezetesen addig a védelmi területen nem jegyzett, de legalábbis tradicionálisan a második vonalba tartozó civil szervezetek (bankok, GSM és Internet szolgáltatók) is beszálltak a terrorizmus elleni nemzetközi összefogásba. Az érintett védelmi szervezetek felismerték ugyanis, hogy fejlett hamisítási technológiával, valamint a klasszikus konspirációs elemek mégoly hatékony ötvözése mellett sem lehet hosszútávon sikeres egy csoport a kor mai modern, ugyanakkor lekövethető (ami számukra nem csak hátrány, de a dekonspiráció kockázatát lényegesen növelő tényező), technológiailag a felhasználó azonosítását és pillanatnyi pozícióját is meghatározó vívmányainak (GSM-telefon, e-Mail, Internetes bankátutalás, stb.) használata nélkül.

A fent említett nemzetközi összefogás mellett preventív intézkedésekkel igyekeztek megerősíteni a repülőterek utasbiztonsági védelmét, amely preventív intézkedésekkel kombinálva alkalmazott aktív védelmi rezsimek rendszerbeállítása összességében jelentősen meglágyította az utasszállító repülőgépek elleni újabb támadások előkészületeit. Talán éppen e miatt, a 2001. szeptember 11-e óta jegyzett hét jelentős terrorcselekmény (négy megvalósult, egy dekonspirálódott még az előkészületi fázisban) elkövetői köre az utasszállító repülőgépek elleni eddig bevált támadás helyett elsősorban más, alternatív tömegcélpontokat választott az akció elkövetésének helyszínéül. A szeptember 11-e óta napjainkig megvalósított vagy legalább az előkészület fázisáig eljutott, széleskörű publicitást nyert terrorcselekmények az alábbiak voltak.

3.1.1. Túszejtéses terrorcselekmény a Dubrovka Színházban

Moszkva, 2002. október 23-26.

Alig egy évvel szeptember 11-e után újabb nagyszabású, vadonatúj elkövetési elemeket tartalmazó terrorcselekmény történt: Movszár Barajev¹¹⁶ és Abu Bakar¹¹⁷ vezetésével 43, komoly fegyverzettel felszerelt csecsen férfi és nő a Speciális Küldetésű Iszlám Hadsereg¹¹⁸ nevében megszállta a teltházas moszkvai Dubrovka városrészben található színházat és túsul ejtett 763 ott tartózkodó civilt: nézőket, művészeket egyaránt.

¹¹⁶ **Movszár Barajev**, a korábban Szulejmanov mozgalmi néven ismert csecsen szeparatista, a helyi körökben hírhedt hadúr, Arbi Barajev unokaöccse. Arbi állítólag az orosz belső állambiztonsági szektor, a Szövetségi Biztonsági Szolgálat (FSZB – ФСБ – Федеральная Служба Безопасности) megfigyelése alatt állt, de 2001-es halálával Movszár *megörökölte* az 1996-ban alakult csecsen félkatonai terrorszervezet, a Speciális Küldetésű Iszlám Hadsereg (IPON – ИПОИ – Исламский Полк Особого Назначения) vezetői helyét. (Források: **Politkovszkaja, Anna**: „*Putin's Russia: Life in a Failing Democracy*” Holt Paperbacks, Egyesült Államok (2007), ISBN 0 805 082 506., 191. o., továbbá: **Litvinyenko, Alexander – Festyinszkij, Jurij**: „*Blowing up Russia: The Secret Plot to Bring Back KGB Terror*” Encounter Books, Egyesült Államok (2007), ISBN 1 594 032 017., 208. o., illetve **Shultz, Richard H. – Dew, Andrea J.**: „*Insurgents, Terrorists, and Militias: The Warriors of Contemporary Combats*” Columbia University Press, Egyesült Államok (2006), ISBN 0231129823., 135. o.

¹¹⁷ **Abu Bakar** (Bakr), mozgalmi név, arab jelentése „A Teve Gyermeke”, minden bizonnyal az első szunnita muzulmán kalifa Abu Bakr után. A terrorista vélhetően azonos **Khanpasha Terkibajev**vel.

(Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/Abu_Bakar).

¹¹⁸ Lásd: 116-os számú lábjegyzet!

Igaz, a támadást muzulmán szeparatisták követték el, az akció mégsem hozható összefüggésbe az iszlám-terrorizmus 2001-es USA-beli pusztításával. Ott ideológiai síkon folyt a harc: a World Trade Center és Pentagon elleni¹¹⁹ repülő-gépes támadásokat megtorlásnak szánták. Moszkvában Csecsenföld¹²⁰ elszakadásáért – azaz nagyon is konkrét célokért – küzdenek a mai napig. Nyilván a Dubrovka elleni akcióban benne volt Movszár Barajevnek a Kreml iránt érzett megtorlási vágya is, hiszen nagybátyja, Arbi Barajev is az orosz csapatok elleni, Groznij mellett található Alkhan-Kala településért folyó harcokban veszítette életét egy évvel korábban, 2001 júliusában. Mégis ez esetben tipikusan nacionalista-terrorizmusról beszélhetünk, amelynek kettős célja a félelem- és zavarkeltés volt, melynek megvalósítása útján reményeik szerint – a városi terrortól és fiaik csecsenföldi halálától sokat szenvedett orosz közvélemény nyomására – Csecsenia előbb-utóbb elnyeri függetlenségét. A fenti végső cél elérése érdekében a terroristák az orosz csapatok Csecsenföldről történő haladéktalan kivonását, valamint a Dagesztáni Háborúra¹²¹ adott gyors és hatékony moszkvai válasz, a Második Csecsen Háború¹²² befejezését követelték.

A folyamatban lévő túszejtést átélve több, éppen nem szem előtt lévő művész kisurrant a hátsó kijáraton, ők értesítették a rendőrséget is. Több, a színházban rekedt tús pedig mobiltelefonon tartotta a kapcsolatot a hatóság egyes szervezeteinek képviselőivel. Ők tájékoztatták a hatóságokat arról is, hogy a túszejtők (kiknek legalább a fele nő volt¹²³) lőfegyverek mellett kézigranátokkal is fel vannak szerelve, testükre robbanóanyagot erősítettek fel¹²⁴ és további robbanóanyagokat telepítettek a színház stratégiai pontjaira. Úgy gondolom, hogy az orosz terrorelhárító szervek már e ponton sejtették, hogy hagyományos tús szabadítási akció itt szóba sem kerülhet. Közben a bűncselekmény két vezetője videó-üzenetben megfogalmazta követeléseit.

¹¹⁹ A terroristák negyedik célpontját csak tippelni lehet, mert a repülőgép a pennsylvaniai Somerset település mellett lezuhant.

¹²⁰ **Csecsen Autonóm (Orosz Föderációs) Köztársaság.** Szövetségi tagállam az Északi-Kaukázusban. Területe 15.300 km², lakosainak száma 1.103.000 fő. Szomszédjai: északnyugaton Sztavropol Terület (Kraj) Autonóm (Orosz Föderációs) Köztársaság; északkelet-keleten a Dagesztáni Autonóm (Orosz Föderációs) Köztársaság; délen Grúzia; nyugaton pedig az Ingus Autonóm (Orosz Föderációs) Köztársaság, valamint az Észak-Oszétiai és Alánia Autonóm (Orosz Föderációs) Köztársaság. 1991-ben, a Szovjetunió széthullásával az egykori Csecsen-Ingus Szovjet Szocialista Köztársaság is kettészakadt: Ingusfüldi Köztársaságra (amely a Föderációban Oroszország részeként való bennmaradást proponálta) és az Icskéria Csecsen Köztársaságra, amely viszont az elszakadást, az ország függetlenné válását szorgalmazta. A véres Első Csecsen Háborút követően a föderáció kikiáltotta ugyan Oroszországtól való függetlenségét, ezt azonban csak egyetlen ország: Afganisztán tálib rezsimje ismerte el. Az orosz szövetségi kontrol a Második Csecsen Háború után állt helyre, amely ellen a csecsenek azóta is küzdenek. (Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/Chechen_Republic_of_Ichkeria).

¹²¹ A Dagesztáni Háború (orosz megközelítésből: a Dagesztánt ért csecsen invázió) 1999. augusztus 7-én kezdődött, amikor a Samil Baszajev (1965. január 14. – 2006. július 10.) és Ibn al-Khattab (1969 – 2002. március 20.) vezette Iszlám Nemzetközi Békfenntartó Brigád nevű félkatonai szervezet megszállta a szomszédos Dagesztáni Autonóm (Orosz Föderációs) Köztársaságot. A megszálló csecsen milícia sikereit segítette a Dagesztán Iszlám Shura nevű belső szeparatista lázadó csoport támogatása. Mindezek ellenére a csecseneket visszavonulásra, Dagesztán területéről történő kivonulásra kényszerítették, maga a művelet azonban a Második Csecsen Háború katalizátorává vált.

Forrás: **Oliker, Olga:** „*Russia's Chechen War 1994-2000 (Lessons from the Urban Combat)*” RAND Corporation, Egyesült Államok (2001), ISBN 0 833 029 983., 64. o., továbbá **al-Faruqi, Ismail R.:** „*Islam*” Amana Publications, Egyesült Államok (1994.), ISBN 0 915 957 213., 40. o.

¹²² A Második Csecsen Háború Oroszország Csecsenia ellen, 1999. augusztus 26-án indított hadjárata (hivatalosan a Dagesztáni Háborúra adott válaszlépésként) célja pedig Csecsenföld szeparatista régióinak ellenőrzés alá vonása volt.

Forrás: **German, Tracey C.:** „*Russia's Chechen War*” RoutledgeCurzon, Egyesült Államok (2003), ISBN 0 415 297 206.

¹²³ Új momentum a nacionalista – ezen belül is főképpen a csecsen – terrorizmus történetében, hogy a nők azonos súllyal vesznek részt terrorcselekményekben, mint a férfiak. Ezekről, a szakirodalomban leginkább „fekete özvegyként” aposztrofált elkövetői kategóriáról később, a „*Szabotázsakció orosz felségjelű utasszállító repülőgépek ellen*” című alfejezetben szövegek majd.

¹²⁴ A robbanóanyag nagy részéről (pl. a nők testére erősítettek mindegyikéről) utóbb kiderült, hogy élesnek álcázott hatástalan katonai gyakorló eszközök voltak, persze ezt akkor még nem lehetett tudni.

Az orosz média korábban tévesen felröppentette a hírt, miszerint a terroristák nagy összegű váltságdíjat követelnek túszaik életéért cserébe¹²⁵, ez azonban hamisnak bizonyult. Hogy tudatos volt-e a cselekményről a híradásokat aggodalommal figyelő orosz társadalom megtévesztése, az persze sohasem derül ki, miképpen az sem, hogy ezt a hírt az orosz média a helyi közvélemény érzelmi motiválására vagy megnyugtatására¹²⁶ adta-e ki tévesen. Az eredeti követelést tartalmazó közlemény így szólt:

„Minden nemzetnek megvan a maga önrendelkezési joga. Oroszország elvette ezt a jogot a csecsenektől és mi a mai napon vissza akarjuk szerezni ezt a jogunkat, Allah adományát, melyet más nemzetek is ugyanígy megkaptak Tőle. Megkaptuk Alláhtól a szabadság jogát, és a jogot, hogy kiválasszuk a sorsunkat beteljesítő utunkat. Az orosz megszállók azonban gyermekeink vérével árasztották el földünket. Sokáig vártunk az igazságos megoldásra. Az emberek nem ismerik az ártatlanokat, akik Csecsniában meghalnak: a sejkeket, a nőket, a gyermekeket és a védteleneket. Éppen ezért döntöttünk cselekedetünk mellett. Cselekedetünk a csecsen nép szabadságát célozza és mindegy hol halunk meg ezért. Ezért mi úgy döntöttünk, hogy itt halunk meg Moszkvában, és bűnösök százainak életét vesszük magunkkal. Ha mi meghalunk mások lépnek helyünkbe és követnek majd minket. Fivéreink és nővéreink készek Allah útján életüket áldozni, nemzetünk felszabadításáért. Nemzeti harcosaink meghaltak és egyesek azt mondták, hogy ők terroristák és bűnözők. De az igazság, hogy Oroszország az igazi bűnöző”. Eddig a közlemény.

(Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/Moscow_theater_hostage_crisis)

„Miután közöltük velük (értsd: a terroristákkal – SzM), hogy a csapatok visszavonása rendkívül hosszadalmas procedúra, ilyen rövid határidővel¹²⁷ teljesíthetetlen követelés, akkor előálltak azzal, hogy ez esetben Oroszország kezdje meg a csapatkivonást bármely csecsen területről, azt a bizonyos területet azonban nem nevezték meg, hogy honnan” – emlékszik vissza Szergej Jasztrzembszkij.¹²⁸

A fenti intermezzóból arra lehet következtetni, miszerint a túszejtők nem akartak feltétlenül mártírhalált halni, és bár a józan ész ennek ellentmondott, lelkükben valahol bízhattak akciójuk sikerében. Ezt támasztja alá legalábbis, hogy a túszejtés idején, vagy azt követően nem követtek el súlyos bűncselekményt, nem adtak nyomatékot követeléseiknek túsok bántalmazásával, vagy kivégzésével. Ez pedig – hogy a túszejtő meg akar-e halni (mártír akar-e lenni az övéi között) de legalábbis felkészült-e lelkileg arra, hogy meghaljon ha kell – megítélésem szerint kritikusan fontos momentuma lehet a tús szabadságadás akció felépítésének. Persze az sem igaz, hogy akiről a tárgyalások során azt feltételezzük, hogy a krízisből élve akar kikerülni, az nem kötöz magára éles robbanóanyagot. Ezt felelősen sohasem jelenthetjük ki. Mindazonáltal biztosra veszem, miszerint akiről feltételezhető, hogy nem akar mártír lenni (pl. biztosítékot követel a szabad elvonulásra), azzal szemben másképpen kell felépíteni a tús tárgyalási stratégiát, mint azzal szemben, akinek nincs veszítenivalója. Az előbbi esetben ugyanis lehet békés megoldás, az utóbbi esetben pedig aligha: itt a bűncselekmény kellőképpen előkészített erőszakos megszakítására történő felkészülésig, illetve figyelemelterelés céljából kell tárgyalással húzni az időt.

¹²⁵ Ha ez igaznak bizonyult volna, akkor vélhetően ez esetben nem áll meg a nacionalista-terrorizmus alapesete.

¹²⁶ Ha közlik az eredeti követelést – miszerint Oroszország haladéktalanul vonuljon ki a csecsen területekről – annak megvalósíthatatlanságát az orosz közvélemény jól tudva pánikba eshetnek azok, akiknek szerettei az esemény idején a helyszínen a *Dubrovka* és *Barejev fogságában* voltak.

¹²⁷ Amíg a túsokat biztosítékként fogva tartják.

¹²⁸ **Szergej Jasztrzembszkij**, politikai tanácsadó, Kreml, Moszkva, Oroszország.

(Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/Moscow_theater_hostage_crisis).

A dubrovkai terroristák sem gondolhatták komolyan, hogy Oroszország másnap megkezdi csapatainak a csecsen vidékekről történő kivonását, de tárgyalási alapnak talán jó volt ez, mint kiindulási pont. Ezért további követeléseik között szerepelt az a már jóval könnyebben teljesíthető feltétel, hogy az orosz hadsereg azonnali hatállyal szüntesse be a nehézfegyverzet (tüzérség) és a légielő bevetését a csecsen területek ellen, valamint az orosz elnök nyilvánosan jelentse be a csecsen háború befejezését. Ez utóbbi persze, már megint a teljesíthetetlen követelések közé sorolható, részben mert Vlagyimir Putyin¹²⁹ éppen a hidegháború végén eltűnt bipoláris világrend visszaállításán, Oroszország szuperhatalmi helyzetének ismételt előtérbe helyezésén fáradozik, a csecsen háború számára (az előtte álló nemzetközi politika sikeres megalapozása árnyékában legalábbis) pusztán egy belső, regionális válsághelyzet, amelyet előbb, vagy utóbb a csecsenek kifárasztásával Moszkva megold. Másrészt pedig Oroszország – miképpen egyetlen fenyegetett nemzet sem – engedheti meg magának, hogy a terrorizmus diktáljon, pl. bármely politikai kérdés egy teltházas Dubrovka Színházban dőljön el.

Moszkva nem engedhet csecsen ügyben. Ennek egyik oka az a gyűjtőszerep, amelyet Csecsenföld az elszakadással kapcsolatban eddig játszott, azaz ha Groznij megkapja Moszkvától a teljes autonómiát, akkor az beindíthatná az ez irányú törekvések hullámait olyan föderációs területeken is, amelyeknek az elszakadás ilyen vagy olyan okok miatt az első körben, a Szovjetunió 1991-es széthullásakor nem következett be. Ráadásul mindezt éppen a csecsenektől tanulva: ahol másképpen nem megy, ott a terrorizmus kényszerítő erejével. Márpedig a Kremlnek alapvető stratégiai érdeke fűződik ahhoz, hogy a mostani föderációs államok alkotta Oroszország egyben maradjon, Moszkva ellenőrző és elosztó szerepét a továbbiakban is meghagyva a hatalmas olaj-, földgáz- és egyéb nyersanyaglelőhelyek felett.

Edward Chow¹³⁰ írta *Orosz Csővezetékek: Vissza a Jövőbe?* című, 2004-ben megjelent tanulmányában¹³¹: „A szovjet hiedelem szerint egy ország gazdaságának egészsége, a nemzeti hatalom és ezen keresztül a világpolitikai befolyás mértéke egyenesen kapcsolható annak olaj és gáztermelési kapacitásához. És milyen ironikus, hogy a Szovjetunió világtermelési viszonylatban az 1980-as évek végén elérte olaj- és gáztermelésének csúcspontját,¹³² miképpen széthullásához is éppen gazdasági okok vezettek”.

A másik kardinális ok, amiért a Csecsen Köztársaság nem kaphat Moszkvától teljes függetlenséget, hogy a Közép-ázsiai Aszféron olajmező északi vezetéke éppen Csecsenföldön és Dagesztánon keresztül húzódik Novorosszijszk irányába. Amint Oroszország átengedi az olajvezeték ellenőrzését Groznijnak, bármikor megszarolhatóvá válik a vezeték, illetve az ellátás biztonságán keresztül. Újat építeni (ami kikerüli Csecsniát és Dagesztánt) pedig nem csak drága de felesleges is, mert ha *holnap* egy másik ország akar elszakadni... Ezért, vagy azért, Oroszország tehát nem engedhetett. Rövid időn belül az eredetileg belügyként kezelt válsághelyzet a legszélesebb nemzetközi botrányra nőtte ki magát, amelyben megítélésem szerint jelentős szerepet játszott az a fajta irányított propaganda is, miszerint a világ azért mégsem nézheti tétlenül, hogy mégoly nemes célok elérése érdekében is hadműveleti területet csináljanak egy színházból (és hol volt akkor még a beszélési iskola esete?).

¹²⁹ Vlagyimir Vlagyimirovics Putyin (sz. 1952. október 7.) – politikus, az Orosz Föderáció hivatalban lévő második elnöke. (Forrás: Baker, Peter – Glasser, Susan: *„Kremlin Rising: Vladimir Putin's Russia and the End of Revolution,* Potomac Books Inc., Egyesült Államok (2007), ISBN 1 597 971 227.

¹³⁰ Edward C. Chow, amerikai professzor, energiaipari szakértő, a Nemzetközi Béke Carnegie Alapítvány intézetének vendégelőadója. (Forrás: <http://www.carnegieendowment.org/pdf/files/chowarticle-jan04.pdf>).

¹³¹ Russian Pipelines – *Back to the Future?* (Forrás: <http://www.carnegieendowment.org/pdf/files/chowarticle-jan04.pdf>)

¹³² „Abban az időben, 12 millió hordós napi kitermeléssel (ebből 11 millió egyedül /a mai – SzM/ Oroszország területén) a Szovjetunió volt a világ legnagyobb olajtermelője. A fogyasztás csúcsa ez idő tájt napi 8 millió hordó felett volt a Szovjetunióban, ebből 5 millió hordó (a mai – SzM) Oroszország területén fogyott”. Idézet lásd: i.m. 27. o.).

Az ENSZ Biztonsági Tanácsa „a túsok azonnali és feltétel nélküli szabadon bocsátását” követelte, Mihail Gorbacsov pedig vállalta: ha igénylik közreműködését, közvetít. Moszkva felajánlotta a terroristáknak egy harmadik országba történő szabad elvonulást, ám ezzel az ajánlattal a túszejtők nem éltek, sőt miközben a Nemzetközi Vöröskereszt és az Orvosok Határok Nélkül (Medicins sans Frontières) nevű szervezetek képviselőinek jelenlétét követelték, rálóttek a Szövetségi Biztonsági Szolgálat egyik munkatársára, Konsztantyin Vasziljev ezredesre. A tárgyalások folytatódtak, amelybe folyamatosan kapcsolódtak be az orosz politikai és társadalmi élet jeles képviselői, köztük az azóta meggyilkolt Anna Politkovszkaja¹³³ is.

Ami a Dubrovka tús helyzetet illetve, azt ezen előzmények után meg kellett oldani, ez nem volt vitás. Sajnos azonban nem csak a túszejtés, a tússzabadítás formája is különleges volt, amely a mentőakciót morálisan a történelem egyik (ha nem a leg-) ellentmondásosabb kiszabadító műveleteként könyveltük el. 2002. október 26-án korahajnalban, egyes források szerint¹³⁴ módosított *Fentanyl*-ként azonosított altatógázt juttattak be kívülről a légkondicionáló rendszerbe, amelynek eredményeképpen a színházban csaknem mindenki – köztük a terroristák is – eszméletüket veszítették. Mivel a beporlasztott anesztetikum mennyiségét képtelenség volt célzott adagokban bejuttatni, sokan örökre elaludtak tőle, életüket veszítették. Miután a vaporizált gáz fél óra múlva hatni kezdett, az orosz különleges erők (OSNAZ) a Belügyminisztérium (MVD¹³⁵) Speciális Gyorsreagálású Egységei (SOBR)¹³⁶ támogatásával a tetőn és egyszerre minden lehetséges bejáraton keresztül behatoltak. Szórványos lövöldözéstől eltekintve stabil tűzharc nem alakult ki, a terroristák (és sajnos a túsok) csaknem mindegyike ellenállás képtelen, illetve önkívületi, vagy exitált állapotban hevert szanaszét.

Gyors ütemben megkezdődött az elkövetők azonosítása és elszeparálása a túsoktól, akiknek az épületből való kimentése szinte azonnal folyamatban volt. A még életben lévő, de válságos állapotban talált túsok életbemaradási esélyeit jelentősen csökkentette a tény, hogy a mentésben részt vevő orvosok nem tudtak sehonnan releváns információt szerezni az alkalmazott gáz összetétele tekintetében, így az ellenanyag sem hozhatott átütő sikert.

A Dubrovka Színház háromnapos túszdrámája 129 tús és 33 terrorista halálát eredményezte a felemásra sikeredett tússzabadítás napján vagy az azt követő egy hétben. A Moszkvai Egészségügyi Bizottság elnöke Dr. Andrej Szelcovszkij nem sokkal később arról tájékoztatta a sajtót, hogy a 162 személy halálát – egy kivételével – az akkor még ismeretlen összetételű gáz okozta.

¹³³ **Anna Sztjepanovna Politkovszkaja** (1958. augusztus 30 – 2006. október 7.) orosz újságíró és emberjogi aktivista. A Novaja Gazeta nevű orosz liberális lap munkatársaként Csecsenföldről szóló tudósításaival vált ismertté. Az oroszországi életről, közállapotokról szóló könyveiben a Putyin-adminisztráció éles bírálójaként több alkalommal írt kritikus hangvételű cikket. Lakása lépcsőházában lőtték agyon, minden kétséget kizáróan politikai megrendelésre.

Forrás: **Sixsmith, Martin**: „*The Litvinenko File: The Life and Death of a Russian Spy*” St. Martin’s Press, Egyesült Államok (2007), ISBN 0 312 376 685., 37. o.

¹³⁴ http://en.wikipedia.org/wiki/Moscow_theater_hostage_crisis

¹³⁵ МВД – Министерство Внутренних Дел. Forrás: **Henderson, Robert D’A.**: „*Brassey’s International Intelligence Yearbook 2002*” Potomac Books, Egyesült Államok (2001), ISBN 1 574 883 550., 14. o.

¹³⁶ СОБР – Специальные Отряды Быстрого Реагирования. Forrás: **Henderson, Robert D’A.**: „*Brassey’s International Intelligence Yearbook 2002*” Potomac Books, Egyesült Államok (2001), ISBN 1 574 883 550., 14. o.

3.1.2. A moszkvai földalattiban elkövetett robbantásos terrorcselekmények

3.1.2.1. Moszkva, 2004. február 6.

Oroszország fővárosa – és az egész ország – történelmében újabb páratlan terrorcselekmény történt ezen a napon: robbantás történt a moszkvai metró *Zámoszkvoréckája*¹³⁷ vonalán. Az akció kivitelezője a 21 esztendőes öngyilkos terrorista, Anzor Izsájev a potenciális áldozatok számát tekintve semmit nem bízott a véletlenre: a nála lévő pokolgép egy alagútban haladó metrókocsiban robbant, ráadásul a reggeli csúcsforgalom idején, helyi idő szerint 8.30 körül. A detonáció idején a szerelvény útban volt az Avtozavodszkája és a Páveleckája állomások között.

Az effajta terrortámadások általában két hullámban pusztítanak, ugyanis a robbanást túlélők menekítése egy metróalagútból – ellentétben a nyitottabb, hozzáférhetőbb metróállomással – annyira körülményes és nehézkes, hogy az akciót követő órákban minimum annyi súlyosan, vagy akár könnyebben sérült áldozat élete van a tüztől, a füsttől és a felgyülemlett mérges gázok terjedésétől közvetlen veszélyben, mint ahányan életüket veszítették a támadás első hullámában, a robbanásban. A moszkvai metróalagútban a szerelvény kettes számú kocsija robbant, megölve Izsájevet és vele 41 ártatlan utast. A pusztításban – noha több mint 250-en megsérültek – a második hullám potenciális áldozatait tekintve szerencsés körülmény, hogy a többi kocsiból menekülő utazóközönség nem esett pánikba.

A tragédia eseményeit a „Ma láttam a poklot”¹³⁸ címmel közreadott szemtanú-beszámolót elolvasva világosan kikövetkeztethető, hogy az utasok azért nem estek pánikba, mert nem gondolták, hogy terrortámadás áldozatai, sokkal inkább súlyos, de túlélhető üzemzavarra asszociáltak. Kapcsolatba tudtak lépni a motorkocsi vezetőjével, akitől megtudták, hogy visszafelé, az Avtozavodszkája (Autógyár) állomás felé menekülhetnek. A legtöbben nem rekedtek benn a kocsikban, mert a már gyakorlatilag nem létező második kocsi ellenére is az ajtók működtethetők voltak. A menekülő túlélők csak később szembesültek a valósággal: szándékosan akarták meggyilkolni őket.

3.1.2.2. Moszkva, 2004. augusztus 31.

Az elkövető tehát meghalt a támadásban, de cselekedete indítékára és az előkészítésben részt vevő társtettesekre csak egy újabb, még abban az évben, augusztus 31-én elkövetett metró elleni támadással kapcsolatban indított hajtóvadászat derített fényt. Ezen a napon bomba robbant a moszkvai metró egy másik, *Kaluga-Rigai*¹³⁹ vonalának Rigai (Rizsszkája) állomásánál. A két ügy elsőre nem mutatott hasonlóságot, mert két halovány párhuzamos vonáson kívül (ti. tömegközlekedési eszköz ellen elkövetett robbantásos terrorcselekmény, illetve a robbanás mindkét esetben egy megállóval a nagy, összekötő-körpályán haladó metróvonallal csatlakozó állomás környékén történt). De semmi több. A Rizsszkája megálló nem az amúgy kanyargó, sok egyéb földalatti állomással is érintett Moszkva-folyó alatt húzódott, ráadásul, a fél évvel korábbi robbantással ellentétben itt nem lent az alagútban (metrókocsiban), hanem fent, az állomás felszíni bejáratánál robbantottak. Nem volt tehát olyan releváns párhuzam, amely akár csak utalhatott volna az elkövetői kör azonosságára. Igaz nem tudni, hogy a pokolgépet magán hordozó, máig ismeretlen személyazonosságú női elkövető le akart-e jutni, miközben véletlenül beindította a szerkezetet.

¹³⁷ Замоскворецкая.

¹³⁸ „Today I saw hell” – Pravda on-line (<http://english.pravda.ru/society/2001/08/07/11993.html>).

¹³⁹ Калужско-Рижская

Sajnos a metróállomás felszíni lejárata övező tér tele volt ártatlan járókelőkkel: a robbanásban kilencen¹⁴⁰ meghaltak és harmincan megsebesültek. Mégis, érdekes módon a két cselekményért egy szervezet, az addig ismeretlen *Gazoton Murdas* nevű rebellis csecsen csoport vállalta a felelősséget „Ali, az Oroszlán” aláírással. Kiáltványukban deklarálták, hogy akciójuk méltó megemlékezés volt a korábban Groznij megszállásakor az orosz hadsereg által meggyilkolt csecsen polgárok halálának negyedik évfordulójára.

A nyomozás során megállapítást nyert, hogy a moszkvai két robbantásos terrorcselekményért két férfi tehető felelőssé: Maxim Panarjin és Tambi Hubijev,¹⁴¹ akiket 2006 májusában vettek őrizetbe, majd helyeztek előzetes letartóztatásba. Környezettanulmányuk felszínre hozta, hogy mindketten terrorista kiképző táborban kaptak előképzettséget, majd ezt követően csatlakoztak a szélsőséges csoporthoz. Kihallgatásuk során előadták, hogy az akció előkészületét, illetve magán a cselekmény elkövetését Murat Savajev irányította, aki a kaukázusi Kabardino-Balkária föderációs köztársaságból jött fel Moszkvába, ahol nem sokkal később törvényszéki bíróként helyezkedett el. Savajev az Igazságügy Minisztériumban betöltött vezető beosztását arra használta fel, hogy *védenceit* és azok bűncselekményeit eltussolja. Miután mindkét ügyben bizonyítást nyert szerepük, terrorizmus, emberölés, banditizmus, közokirat-hamisítás, valamint bűnszövetkezet létrehozásában bűnösnek mondták ki őket és egy moszkvai bíróság 2007. február 2-án mindhármukat életfogytig tartó szabadságvesztésre ítélte.¹⁴²

¹⁴⁰ A támadás utolsó áldozata, a mindössze 20 esztendőes Alekszej Beljajev 2004. szeptember 5-én a kórházban halt bele súlyos sérüléseibe. (Forrás: <http://www.themoscowtimes.com/stories/2004/09/07/012.html>).

¹⁴¹ Mindketten egy, az észak-kaukázusi Karacsajevó-Cserkesz Autonóm (Orosz Föderációs) Köztársaság területén működő terrorszervezet tagjai. (Forrás: <http://www.bakutoday.net/view.php?d=33043>).

¹⁴² Források: Pravda on-line (http://english.pravda.ru/society/stories/06-02-2007/87119-moscow_metro-0) és Baku Today .net (<http://www.bakutoday.net/view.php?d=33043>).

3.1.3. Robbantásos terrorcselekmény-sorozat a spanyol vasútvonalakon

3.1.3.1. Madrid, 2004. március 11.

Napra két és fél évvel a New York-it követően, ezen a kedd reggeli csúcsforgalomban negyedórán belül tíz, nagy erejű robbanás történt négy madridi vasúti szerelvényen. A robbanások mindössze három percében számos sorsdöntő dolog történt, amely örökre megváltoztatta az áldozatok családtagjainak életét (bár hogy ezen a reggelen özvegyek, vagy árvák lettek, akkor még nem tudhatták), de az ibériai közvélemény hozzáállását is napi dolgok tekintetében, amelyre – ha ilyesmi nem történik – nem is gondolunk. A bombák felrobbanásának három percében meghalt 181 ártatlan utas¹⁴³, a detonáció darabokra zúzott számos vasúti kocsit (a többi kisiklott), de ami még ennél is drámaibb: kipukkadt a spanyol közvélemény a tömegközlekedés biztonságába vetett hitének léggömbje, az állampolgárai biztonságát megóvni képes kormány illúziója, valamint Spanyolhon **külső** terrorizmustól mentes, nyugodt légkörébe vetett bizalma is.

Nyilván, sokkal kevésbé az orosz példa sikerén, mint inkább a polgári légi közlekedés elleni támadási lehetőségek beszűkültsége és a dekonspiráció más irányú támadásokkal szemben tapasztalt magasabb kockázata okán hajtották végre a szabotázsakciót földi tömegközlekedési járművek ellen. Itt – a moszkvaitól eltérően – felszíni tömegközlekedés volt a célpont: a Carcanías, a madridi konglomeráció ráhordó feladatot ellátó helyi érdekű vasútja. A több hullámban végrehajtott, összehangolt támadás eredményét tekintve, kiválóan alkalmassá vált a spanyol közvélemény – tömeges félelemkeltésen alapuló – demoralizálására és persze ezen keresztül a hatalmon lévő kormány tekintélyének aláásására, sőt megbuktatására.

A támadás 7.37 és 7.40 között történt az Alcalá de Henares állomásról kiinduló, vagy onnan már úton lévő négy szerelvény ellen. Az első pokolgép 7.37-kor robbant Atocha állomás közelében, a mozgó 21431-es számú vasúti szerelvény egyik kocsijában, majd ugyanott egy perc múlva további kettő.¹⁴⁴ A második robbanáshullám egy perccel később, 7.39-kor következett be: négy bomba robbant a Calle Téllez (Téllez utca) környezetében, mindössze 800 méterrel az Atocha állomástól, a 17305-ös számú szerelvényen.¹⁴⁵ Ugyanebben az időben, az El Pozo del Tío Raimundo állomásról kihúzó 21435-ös számú szerelvényen is felrobbant két pokolgép.¹⁴⁶ Az utolsó is ekkor robbant fel: a 21713-as számú szerelvény egyik kocsijában, a Santa Eugénia állomáson.¹⁴⁷ A halálos áldozatok mellett 2.051 fő szenvedett sérüléseket. Az emberi élet és testi épség ellen indított támadás olyan súlyos krízishelyzetet teremtett, hogy a megérkező rohammentő-alakulatoknak (SAMUR¹⁴⁸) a helyszínhez közeli Daoiz y Velarde sportszernyokban kellett vészhelyzeti tábort kórházat felállítani és beüzemelni, hogy a súlyosan sérültek állapotát legalább az elszállításához mihamarabb stabilizálni tudják.

¹⁴³ ...majd további 10 fő a kórházba szállítást követően. A március 11-i támadás áldozatainak végleges létszáma 191 ember, köztük a május 10-én született Nicolás Jiménez Morán nevű újszülött, aki két nappal születése után halt bele az édesanyja által elszenvedett sérülések szövödményeibe. Emlékükre az Atocha vasútállomáshoz közeli El Retiro Park, „Az Elmentek Erdeje” (*Bosque de los Ausentes*) nevű kegyhelyén 192 olaj- és ciprusfát ültettek (a 192. áldozat az április 3-i rajtaütésben elhunyt ügynök, a 42 esztendőes Francisco Javier Torrenteras Gadea, aki a Leganés akcióban halt meg – lásd következő oldal). Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/Casualties_of_the_11_March_2004_Madrid_bombings, továbbá http://en.wikipedia.org/wiki/Forest_of_the_Deported).

¹⁴⁴ 34 áldozat a helyszínen. (Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/Casualties_of_the_11_March_2004_Madrid_bombings).

¹⁴⁵ 64 áldozat a helyszínen. (Forrás: lásd: 144.sz. lábjegyzet).

¹⁴⁶ 67 áldozat a helyszínen. (Forrás: lásd: 144.sz. lábjegyzet).

¹⁴⁷ 16 áldozat a helyszínen. (Forrás: lásd: 144.sz. lábjegyzet).

¹⁴⁸ SAMUR (spanyol) – Servicio de Asistencia Municipal de Urgencia y Rescate

(Városi Sürgősségi Ellátó és Mentőszolgálat). Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/March_11,_2004_Madrid_attacks.

A 141 honi áldozat mellett további 17 ország¹⁴⁹ szenvedett el itt 50 fős pótolhatatlan veszteséget, de maga a cselekmény az áldozatok és sérültek számát tekintve (hogy az ügy politikai horderejét ne is említsük) Spanyolországban önmagában is rekordméretű pusztítást okozott. A legutolsó terrorcselekmény 21 áldozatot és 40 sérültet szedett a Hipercor üzletlánc barcelonai áruháza ellen 1987-ben megvalósított bombatámadásban.

Érdekes, hogy addig Madrid annyira érintetlen volt a külföldi szervezésű terrorcselekményektől, hogy fel sem merült más, csak az ETA baszk (belföldi) szervezet. Igaz: a baszkföld elszakadásáért évtizedek óta fegyveresen küzdő ETA felelős számos integrációpárti politikus, katona- és rendőrtábornok, valamint testőreik, kísérőik erőszakos haláláért, ugyanakkor a szervezet rendkívüli mértékben támaszkodik a spanyol közvélemény erkölcsi támogatására, így – noha több alkalommal terveztek, illetve helyeztek el stratégiai közlekedési útvonalak mentén robbanóanyagokat – a potenciális civil áldozatok védelme miatt mindig időben értesítették a rendőrséget a robbanóanyag elhelyezéséről és hagytak időt annak hatástalanítására is. Ezért a spanyol vizsgálati szervek a – „*de hiszen nincs más ellenségünk!*” alapján – először bevonták az ETA-t az elsőszámú gyanúsítottak körébe, bár a pusztítás konkrét számaival szembesülve hamar kezdték maguk sem hinni, hogy jó nyomon járnak. Ugyanakkor az elkövetés módját tekintve, az ilyen módszerekkel végrehajtott pusztítás elsősorban az iszlám-terrorizmusra jellemző. A madridi robbantás egyébként képletesen Európát is megrázta: az 1988-as Lockerbie-i támadás óta a legsúlyosabb terrorcselekmény, amelyet kontinensünkön elkövettek.

A rendőrségi beszámolók símaszkot viselő gyanúsítottokról beszélnek, akik az érintett időszakban fel- illetve leszálltak a vonatról. Hogy ezek az információk szemtanúk beszámolóin alapján születtek-e vagy esetleg az állomások biztonsági kameráinak rögzített képei árulkodnak-e, az sajnos számomra az anyag kutatásakor nem derült ki. Pedig fontos lenne, mert az bizonyos, hogy robbanóanyagok hátizsákba rejtve robbantak és a cselekmény nem öngyilkos akció volt. Akkor tehát azt valaki felvitte a szerelvények kocsijaiba, otthagyta, majd leszállt róla. Ez esetben azonban nem értem, hogy milyen szerepet kapott a sí-maszk, hiszen a közvetlen cél (a hátizsákok észrevétlen hátrahagyása) a logika szerint csak akkor elképzelhető, ha az elkövetők beleolvadnak utazótársaik környezetébe. Ez símaszkkal meglehetősen nehéz, magam legalábbis életszerűtlennek tartom. Azt sem értem, hogy a megfelelő állomásról leszállva az elkövetők miért nem használták menekülési eszközükként azt a Renault Kangoo típusú – rájuk nézve terhelő bizonyítékokkal (ujjlenyomatoktól hemzsegő, Koránversekkel teli magnószalag, detonátorok, mobiltelefonok, stb.) terhelt – dobozos autót, amellyel a helyszínt a bűncselekmény elkövetése előtt megközelítették. Azt ugyanis a rendőrség a cselekmény kiinduló állomásának, az Alcalá de Henaresnek a közelében megtalálták.

Bostonban, a szeptember 11-i támadás után a hatóságok ugyanígy felleltek egy Koránnal, repülőgép-vezetői kézikönyvvel az utasterében elhagyott Mitsubishi Lancer típusú személygépkocsit. Ott érhető volt az üzenet, amelyet a választott végzetükbe induló terroristák hátrahagytak: *mi követtük el!* De ott az akcióban minden konspirátor életét veszítette, így nem volt aki az autót elvigye a helyszínről. De itt? Rejtély. Ha egyetlen elkövető sem halt meg a vasúti kocsikban, akkor miért hagyták hátra az autót? Hiszen a fellelt Renault jelentősen megkönnyítette a hatóságoknak az elkövetők beazonosítását.

¹⁴⁹ Az áldozatok létszáma szerint: Románia (16 fő), Ecuador (6), Lengyelország és Bulgária (4-4), Peru (3), Dominikai Köztársaság, Honduras, Kolumbia, Marokkó és Ukrajna (2-2), illetve Bissau-Guinea, Brazília, Chile, Franciaország, Fülöp-szigetek, Kuba és Szenegál (1-1 fő). Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/March_11,_2004_Madrid_attacks.

3.1.3.2. Leganés, 2004. április 2.

Ezen a napon újabb terrorcselekmény elkövetését tervezték, ezúttal a Spanyol Gyorsvasút (AVE¹⁵⁰) vonalán, ezt azonban a rendőrség és a biztonsági alakulatok a vasúti sínekhez erősített pokolgép még időben történő hatástalanításával megghiúsították. Ezt követően került másnap, április 3-án látókörükbe a Madrid déli elővárosához tartozó Leganés település egyik apartmanja, ahol sikerült azonosítani a vélt elkövetőket és körülfárni a bázisukat. Az öt arab származású terrorista nem hagyta élve elfogni magát: a marokkói Jamal Ahmidan Zougam, Asri Rifat Anouar és Abdennabi Kounjaa valamint a tunéziai Sarhane Ben Abdelmajid Fakhet¹⁵¹ az esti ostrom megindításakor magára robbantotta a tárolt explozív anyagokat, amelynek eredményeképpen életét veszítette Francisco Javier Torrenteras Gadea, az akcióban részt vevő speciális különítmény egyik ügynöke és megsérült további 11 rendőr is. Mivel a „raktárban” tárolt robbanóanyag-készlet nem semmisült meg teljesen, az ott fellelt mintákat elemezve megállapítást nyert, hogy a Leganésben gyűjtött robbanóanyag összetevője megegyezik a március 11-én alkalmazottakéval. Fentiek alapján alapos a gyanú, hogy a Madrid belvárosában két héttel korábban elkövetett robbantásos terrorcselekményért is – végrehajtói szinten legalábbis – a fenti személyek tehetőek felelőssé. A Madridban végrehajtott és a Leganés mellett tervezett terrorcselekmények vonatkozásában az összeesküvők köre 29 főre terjedt ki, köztük marokkói, szíriai és algériai kapcsolatokkal. Az ügyben ártatlanul meggyanúsított, korábban a muzulmán hitre áttért amerikai ügyvédet, Brandon Mayfield¹⁵²-et szabadon bocsátották.

Az El País nevű spanyol lap 2007. január 4-én közölte, hogy a márciusi és áprilisi támadásokban szerepet játszó és azóta is szökésben lévő algériai Daoud Ouhmane lehetőséget keres a Spanyolországba történő, további akció elkövetése céljából történő visszatérésre. Az ügy tehát sajnos nincs lezárva.

¹⁵⁰ AVE (spanyol) – Alta Velocidad Española (Forrás: <http://en.wikipedia.org/wiki/AVE>).

¹⁵¹ Az ötödik gyanúsított személyazonossága nem ismert. Fakhet szerepéről a nyomozás későbbi szakaszában kiderült, hogy a március 11-i robbantássorozatban, mint helyszíni parancsnok vett részt.

(Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/Aftermath_of_the_11_March_2004_Madrid_train_bombings).

¹⁵² **Brandon Mayfield** (sz. 1966. július 15.) Oregon állam, Washington megyéjében praktizáló amerikai ügyvéd, akinek ujjlenyomatát állítólag megtalálták azon az utazótáskán, amelyről kiderült, hogy a Madridban használt robbanóanyagokat szállították. Mayfield – aki elhivatott igazságpártiként a kispénzüek ügyvédjeként vált ismertté – már korábban a terrorelhárítás látókörébe került, amikor 2003-ban felajánlotta Jeffrey Leon Battle, a Portlandi Hetek nevű szervezet egyik tagjának védelmét. Leon Battlet azért ítélték el, mert hat társával együtt Afganisztánba készült, hogy a tálibok oldalán harcoljon. 2004. május 6-án Mayfieldet előzetes letartóztatásba helyezték, de miután kiderült, hogy az FBI ujjnyomelemző programjának 100%-osnak kikiáltott pontossága jelen ügyben kudarcot vallott, szabadlábra helyezték. Ugyanis nem Mayfield (akiről igazolást nyert, hogy 11 évvel korábban járt utoljára Spanyolországban), hanem az algériai Daoud Ouhmane (az egyik ismert elkövető) ujjnyomatát találták meg a poggyászon

Forrás: **Leone, Richard C. – Anrig, Greg Jr.:** „*Liberty Under Attack: Reclaiming our Freedoms in a n Age of Terror*” Public Affairs, Egyesült Államok (2007), ISBN 1 586 484 788., 175. o.

3.1.4. Szabotázsakciók orosz felségjelzésű utasszállító repülőgépek ellen¹⁵³

Oroszország, 2004. augusztus 24.

Az Associated Press amerikai hírügynökség értesülései szerint két csecsen nő gyanúsítható az oroszországi szeptember 11-ért. Így aposztrofálható ugyanis az a keserű megállapítás, hogy New York, Washington és a pennsylvaniai Somerset után Oroszország földjén is robbanhatnak egyszerre repülőgépek. Igaz a motívum most más: itt nem vallási vagy politikai szembenállás, nem a nyugati társadalmi rend vagy a gyűlölt kapitalizmus ellen folyik a harc. Csecsenföld Oroszországtól való elszakadásaért küzdő szeparatista mozgalom az, amely ilyen akciókkal hallatja hangját. Az elmúlt időszakban már több olyan eszközhöz nyúltak, amely nem csupán a világ felháborodását váltotta ki, de a terrorelhárító egységeknek és a támadások bekövetkeztét megelőzni hivatott biztonsági szervezeteknek is komoly fejtörést okoz, mert mivel ilyen típusú akcióval korábban soha nem szembesültek, nincs rá kidolgozott prevenció. Az első ilyen – Oroszországot érintő – nagyszabású terrortámadás 2002. október 23-26 között történt a moszkvai Dubrovka Színházban, ahol nyilvánvalóvá lett, hogy miképpen lehet könnyűszerrel egyszerre 763 embert foglyul (kvázi túsul-) ejteni. Ezt követték az orosz repülőgépek ellen megvalósított szimultán szabotázsakciók, majd Beszlán, amellye még ebben a fejezetben foglalkozom majd. Az esettel kapcsolatban az alábbi tényeket összegezhetjük.

2004. augusztus 24-én helyi idő szerint 21.35-kor felszállt a Siberia Airlines (Сибирь) S7-1047-es, belföldi menetrend szerinti, Szocsiba induló Tu-154B-2-ese. A repülőgép fedélzetén 38 utas és 8 főnyi személyzet tartózkodott. Pontosan 40 perccel később, 22.15-kor felszállt a Volga Aviaexpress Tu-134A-3 típusú repülőgépe is. A G6-1303-as belföldi menetrend szerint járat 35 utassal és 9 főnyi személyzettel Volgográdba tartott. Újabb negyvenegy perccel később, helyi idő szerint 22.56-kor a Tu-134-es, Moszkvától 201 kilométernyire délre, Tula közigazgatási körzet Bucsalki településének határában felrobbant és lezuhant. Közben a tragikus eseményektől 800 kilométerrel délebbre, 1 óra 20 perces repülőidő elteltével az azonos irányban repülő Szibir Tu-154-es a fedélzeten kialakult jogellenes cselekményt jelzett az irányításnak. Azt nem tudni, hogy ez verbális közlés volt-e a személyzet részéről vagy az ilyenkor nemzetközileg szokásos kódkombináció jött le a gépről, mindenesetre volt ilyen jelzés, ez bizonyosnak látszik. Mire azonban az érintett hatóságok ellenőrizték volna az információt, a repülőgép Moszkvától 965 kilométernyire délre, három perccel a Volga Aviaexpress elvesztése után, helyi idő szerint 22.59-kor Rosztov igazgatási terület felett zuhanni kezdett és Gluboki településtől 8 kilométernyire becsapódott.

A repülőgépek jelei szinte azonos időben, három perc különbséggel tűntek el a légiforgalmi irányítás radarképernyőiről. Ez volt az a motívum, amely azonnal az összehangolt terrortámadás árnyékát vetítette előre. Minden olyan orosz illetékesnek, aki hivatalból tudomást szerzett a szinte egyszerre lezuhánó repülőgépekről, 2001. szeptember 11-e jutott eszébe. Mégsem történtek hasonló rezsimitézkedések mint anno Amerikában és Kanadában vagy éppen az Atlanti-óceán felett. Az előbb említett helyszíneken igen, Oroszországban azonban ismereteim szerint nem parancsoltak földre biztonsági okokból egyetlen más repülőgépet sem, amely Domodedovóról az esti órákban szállt fel és még a levegőben volt. Ha az eddig napvilágot látott információk helytállóak, akkor a Tu-154-es nem robbant darabokra, hanem a becsapódás helyszínén viszonylag homogén, összefüggő roncsmezőt alkotva zúzódott szét. A helyi mentőerők egyik helyszínen sem találtak túlélőt. Robbanóanyag-maradványt – mégpedig a csecsenek által gyakran alkalmazott RDX-et, másik nevén Hexogént – azonban sikerült azonosítani, mégpedig először a Tu-154-es roncsai között.

¹⁵³ Az ezen alfejezetként közölt anyag ha nem is teljes mértékben, de jelentősen megegyezik **Szabó Miklós: Jogellenes Cselekmények Sárga Könyve** (Alexandra Kiadó 2007. ISBN 963 370 028 0) címen megjelent 250 oldalas könyv, az ügyet feldolgozó tartalmi elemeivel.

Ettől a ponttól kezdve a nyomozás célirányossá vált, hiszen nem műszaki hibát vagy végzetes emberi mulasztást kerestek, hanem nyomokat. A repülőtéri vizsgálatokat követően több, független hírforrás¹⁵⁴ beszámol arról, hogy a feltételezett öngyilkos elkövetők csecsen nemzetiségű asszonyok voltak, akik két csecsen kísérőjükkel aznap este 19.45-kor érkeztek Mahacskalából Moszkvába. A Domodedovó repülőtéren azonban gyanúsnak tűntek és a biztonsági erők feltartóztatták őket. Elvették a négy fő útlevelét és további intézkedés céljából átadták a repülőtéri rendőrség egy (feltételezhetően azóta már azonosított) századosának, aki ismeretlen ok által vezérelve nem sokkal ez után szabadon engedte őket mégpedig anélkül, hogy ellenőrizte volna a náluk lévő kézitáskákat. A szabadon bocsátott terroristák ezt követően jegyet vásároltak a két szomorú sorsú járatra egy feketén árusító repülőtéri jegyüzértől Innentől az esemény ismeretes.

Legalábbis a végkifejlet. Repülésbiztonsági szempontból azonban még nincs vége. Hogy a Volga Tu-134-est felrobbantó elkövető pontosan miképpen úszta meg az utasbiztonsági vizsgálatot, az még homályos, noha biztos vagyok benne, hogy – miképpen a terminálon is szemet szűrték a biztonságiaknak – úgy az utasbiztonsági szolgálat is behatóbban ellenőrizte a csecsen nemzetiségű vagy annak látszó utasokat. Nem véletlen, hogy a csecsen utasokra – úgymond – vadásznak az orosz (főképpen fővárosi) repülőtereken és külön kikérdezésük, ellenőrzésük is mindennapos dolog arrafelé. Ugyanakkor bizonyosnak tűnik már most, hogy a check-in-ért és beszállításért felelős egyik Sibir Airlines alkalmazott – borraivaló fejében – egyszerűen átvezette az elkövetőt a szolgálati folyosókon, így az megkerülve a biztonsági rendszert, szűrés nélkül feljutott a Sibir Szocsiba induló Tu-154-esére. Eredetileg ugyan a jegyüzértől vásárolt repülőjegy egy másnap induló járatra szolgált volna, egy harmadik közvetítő azonban 34 dollárért elintézte a fenti Sibir alkalmazottnál, hogy az elkövető az aznapival utazhasson (persze az összehangolt támadás, a két repülőgép egyszerre történő megsemmisítése miatt). E módon az elkövető 2 perccel a beszállító kapuk zárása előtt kellett, hogy végigjusson a rendszeren, minden bizonnyal a 34 amerikai dollár ellenében vállalt *szolgáltatás* erre még kiterjedt.

Megnyugtató, mégis hamis biztonságérzetet kölcsönző érzés tudni, hogy Ferihegyen már 1997 óta látok detektoros kapukat a személyzet és a repülőtéri alkalmazottak által használt folyosókon ott, ahol az utasbiztonsági alaplak helyet üzemeltetik. Jó lenne biztosnak lenni abban, hogy a mindenkori utasbiztonsági szolgálat tisztában van munkája felelősségével. Meg kell állítania és a detektorral meg kell vizsgálnia a kulcsesomóval a zsebében siető kapitányt (esetleg egy annak látszó, *sokcsikos* egyenruhás személyt) vagy egy bilincset hordozó repülőtéri civil rendőrt, ha a rendszer – amelyik azért van ott, hogy ellenőrizzen – jelez. Hinnie kell abban, hogy azon a területen ő dönt és nem (az esetleg a kirúgásával fenyegetőző) repülőgép parancsnok (mert ilyen is volt). Ha ebben, a saját hivatása felelősségében nem hisz, akkor – a személyzeti folyosó oldaláról legalábbis – munkáját a konfliktuskerülés és nem a veszélyforrások tudatos kiszűrése fogja determinálni. Meg kell tehát állítani bárkit, ha becsörren (jelez) a rendszer. Ez a biztonság emberi oldala egyfelől. Másfelől (a detektor túloldaláról), hogy repülőtéri alkalmazottként nem viszünk be senkit az utasbiztonsági ellenőrzést megkerülve! Tudnunk kell, hogy most már nem elsősorban fém pisztolytól kell tartanunk, hanem likőrös üvegbe rejtett folyékony robbanóanyagtól, amelyre a fémdetektor úgymint néma marad. Ezért volt mindegy, hogy volt-e detektor a Domodedovó szolgálati folyosóján vagy sem, hiszen semmiképp nem reagált volna. Ha azonban az utas átmegy a szolgálaton – ahogy a többi utas is – akkor már nagyobb az esély, hogy megkérdezik a muzulmán elkövetőt (legalábbis feltűnik valakinek), hogy mit keres (szeszecital) üvege a kézitáskájában. Ahogy ezt észrevették és elkobozták a Schwechat repülőtéren is a Bécs–Bakun keresztül afganisztáni békeműveleti misszióba kiutazó rendőri kontingensünktől. Hiszen változik a világ, változnak az elkövetési módszerek is.

¹⁵⁴ Associated Press – AP és az orosz Interfax, mindkettő az orosz főügyész Vlagyimir Usztyinov nyilatkozatára hivatkozva. (Forrás: <http://edition.cnn.com/2004/WORLD/europe/09/15/russia.planecrash/>).

Ma már – szakmabeliként – jobban kell félnünk a tiltakozástól és a megtorlástól (öngyilkos merénylők, figyelmeztetés nélkül felrobbanó repülőgépek), mint a követelőző, valami konkrét cél megvalósítása érdekében fellépő terroristáktól (akik esetleg életben akarnak maradni a támadás után).

Az orosz főügyész elmondta, hogy az ügyben eddig összesen négy embert vettek őrizetbe: a krasznodari illetőségű repülőtéri jegyüzért, a Sibir Airlines alkalmazottat és két közvetítőt, akik az elkövetők járatokra történő feljutását a gyanú szerint olajozták. Igor Levityin közlekedési miniszter azóta hivatalosan is megerősítette: a laboratóriumi vizsgálatok a Tu-134-es utasterében is kimutatták robbanóanyag-maradványok jelenlétét és a Tu-154-esnek is az utaskabinja (valószínűleg a mosdó) robbant. Ez utóbbi információ jelzi, hogy öngyilkos merénylő volt az utasok között, aki meg sem próbált bejutni a pilótafülkébe.

A nagy pusztítással járó oroszországi terrorcselekmények kivitelezői közt egyre több a nő, akiket a közvélemény rendkívül találóan „fekete özvegynek” titulál. Az elnevezés utal a terrorista személyes indíttatására is, hiszen legtöbbször férjét, apját vagy fivérét veszítette el a csecsenföldi harcokban. Motiváltságuk, eltökéltségük pedig kikezdehetetlen, hiszen család nélkül maradván egy muzulmán nő sokkal inkább gyökértelessé válik, mint nyugat-európai sorstársaik. Nincs veszténivalójuk, gyakorlatilag megállíthatatlanok, akik motiváltságuk miatt rendkívüli veszélyt jelentenek Oroszország nemzetbiztonságára és állampolgáira egyaránt.

A terrortámadás hatására a Delta Airlines és az Aeroflot – melyek napi négy járatot bonyolítanak Moszkva és az Egyesült Államok több nagyvárosa között – jelentősen megszigorította az utasbiztonsági ellenőrzést, kimondottan robbanóanyagot keresve az utazásra jelentkezők kézipoggyászában. Ezzel párhuzamosan újabb átvilágító berendezéseket telepítettek a teheráru raktárba, hogy a poggyásztérbe felkerülő cargót is szűrjék.

Megjelent: „*Megakadályozhatták volna*” címmel az:

Aero Magazin VII. évfolyam, 1. számában (2005 január, 68-69. oldal), és az **Aviator – független nemzetközi repülési szaklap**, 40. számában (2005 március, 72-73. oldal).

3.1.5. Túszejtéses terrorcselekmény Észak-Oszétiában

Beszlán, 2004. szeptember 1.

Sajnálatos, a világ demokratikus érzelmű közvéleményének dühödt felháborodását kiváltó fegyveres csecsen akció gondoskodott ezen a napon arról, hogy bolygónk minden országában egyszerre megismerjék azt az Észak-Oszétiát¹⁵⁵, amely azt követően a Beszláni Túsdráma néven ismert terrorcselekmény helyszínévé szerezett kétes hírnevet a szakajtóban. Eddig – nyilván az iskolakezdés miatt – csak a tanulóknak volt szomorú szeptember 1-eje, a Kaukázus északi lejtőin található Beszlán nevű településnek azonban ez a dátum (2004. szeptember 1-je) egészen mást jelent majd a továbbiakban, miképpen a beszláni iskolák évenkénti őszi tanévnyitója is azóta tartalmaz egy szomorú ünnepi elemet, amelyet egyetlen más iskola sem a világon: az emlékezést.

2004. szeptember 1-jén Beszlán, a Komintern utcában található 1. számú Iskolájának 9.30-kor kezdődött tanévnyitójára rárontott egy 32 főből álló, felfegyverzett, fekete símászkot viselő különítmény, akik a rendőrségtől lopott GAZ-66 típusú teherautón és egy GAZ típusú kisbuszon érkeztek. A rajtaütés pillanatában a tanévnyitón megközelítőleg 1200 gyerek, szülő és tanár vett részt, akik közül 50 szerencsésnek sikerült a kezdeti káoszban elmenekülnie és a hatóságokat értesítenie annak ellenére, hogy az első, levegőbe lőtt sorozatokig a résztvevők többsége azt gondolta, hogy a helyi különleges erők gyakorlatát látják testközelből. A többségüket azonban a támadók lövések közepette beteretelték az iskola épületébe. Az elkövetők roppant mennyiségű fegyvert hoztak magukkal, többen közülük robbanószerrel preparált övet viseltek.

A csecsen nemzetiségű, valamint az ügyükkel (ezek szerint módszereikkel is) szimpatizáló külföldi¹⁵⁶ terroristákat Samil Baszájev¹⁵⁷ egyik *erősebbere*, az Ezredes¹⁵⁸ fedőnevű Ruszlán Tagirovics Hucsbarov vezette, mely szörnyű terrortámadás összesen 344 ártatlan áldozatot szedett, közöttük 186 gyermeket. Az első áldozat még a dráma legelején, Ruszlán Gapojev volt, aki felfegyverzett civilként a helyi rendőrség oldalán részt vett az első lövésváltásban, amely azt volt hivatott megakadályozni, hogy a túszejtők elbarikádozzák magukat. Úgy tűnik, hogy ebben a tűzharcban halt meg az elkövetők soraiból is az első.

¹⁵⁵ **Észak-Oszétia és Alánia Autonóm (Orosz Föderációs) Köztársaság** – Észak-kaukázusi szövetségi állam az Oroszországi Föderációban, közép-keleten. Területe 8000 km², lakosainak száma 710.000 fő. Szomszédjai észak-, északnyugat-, nyugaton a Kabardino-Balkar Autonóm (Orosz Föderációs) Köztársaság, északon Sztávropol Terület (Kraj) Autonóm (Orosz Föderációs) Köztársaság, északkelet-, keleten a Csecsen Autonóm (Orosz Föderációs) Köztársaság, kelet-, délkeleten az Ingus Autonóm (Orosz Föderációs) Köztársaság, illetve délkelet-, dél-, délnyugati irányból Grúzia (benne: Dél-Oszétia). Fővárosa Vlajyikavkáz. (Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/North_Ossetia-Alania).

¹⁵⁶ Oroszország szempontjából legalábbis. Az akcióban az elkövetők holttestének azonosítását követően kiderült, hogy számos nem csecsen, vagy ingus (pl. brit-algériai, kuvaiti, szaúd-arábiai, ukrán, stb.) is részt vett a terrortámadásban.

¹⁵⁷ **Samil Szalmanovics Baszájev** (1965. január 14 – 2006. július 10.) – a nemzetközileg el nem ismert Icskériai Csecsen Köztársaság szeparatista kormányának szintúgy el nem ismert elnökhelyettese, iszlamista gerillavezető, önmaga által is elismerten terrorista. Gerilla-hadviselést vezetett éveken keresztül Oroszország ellen, orosz nemzetiségű civilek elleni terrortámadásokkal igyekezve Moszkvát erőszakkal rábírní arra, hogy vonja vissza csapatait Csecsnia területéről. 1992-ben Abházia helyettes védelmi minisztere, 1999-ben pedig rövid ideig vezetője a Dagesztáni Iszlám Köztársaság nevű szeparatista szervezetnek. Icskériában (Csecsenföld része) hősként tisztelik, vezérőrnagyi rendfokozattal, valamint a két legmagasabb „állami” kitüntetéssel: a Nemzet Hőse és a Nemzet Elismerése medállal dekorálták. 2003-tól felvette az Abdallah Shamil Abu-Idris emír mozgalmi nevet és címet. Úgy halt, ahogyan élt: 2006. július 10-én Baszájev utasa volt azon személygépkocsik egyikének, amelyek egy házilag készített, szögesdrót-srapnelbombákat szállító Kamaz típusú teherautót kísérték. A teherautó Ingusföld Ekazsevo települése mellett gödörbe futott és a szállítmánya felrobbant, megölve a terrorista vezért és három társát. Bár csecsen értesülések tudni vélték, hogy Baszájev merénylet áldozata lett, ezt a teóriát azonban soha nem igazolták.

Forrás: **Murphy, Paul**: „*The Wolves of Islam: Russia and the Faces of Chechen Terror*” Potomac Books Inc., Egyesült Államok (2004), ISBN 1 574 888 307., 7. o.

¹⁵⁸ „Palkovnyik”.

Miután a terroristák a túsok legnagyobb részét bezsúfolták az iskola 10 x 25 méteres tornatermébe, egy női elkövető begyűjtette és magához vette a mobiltelefonokat, majd megfenyegette az amúgy is kétségbeesett túsokat, hogy akinél a *beszolgáltatást* követően mobilt talál, nem csak azt lövi le, hanem három további, találmra kiválasztott túszt is. Ezt követően ismertették a fő szabályokat: senki nem beszél, csak ha kérdezik. A krízis idején használatos nyelv az orosz.

De persze nincs az a kevés főből álló túsözösség, ahol a stressz ne domborítana ki valakiben áruó és valakiben mártír viselkedési jegyeket. Utóbbi típusú ember lehetett Ruszlan Betrozov (az egyik apa), aki miután a terroristák ismertették a szabályokat, ő kéretlenül felállt, fontoskodva nyugalomra intette sorstársait, majd – nem oroszul, miképpen azt a fegyverrel rendelkező agresszorok világosan meghagyták, hanem – helyi, oszétiai nyelven megismételte a szabályokat, mintha a terroristák által világosan elharsogottakat rajta kívül senki más nem értette volna meg. Az egyik terrorista odament és fejbe lőtte. Tragikus, barbár és embertelen cselekedet, mégis: annak ellenére, hogy én és rajtam kívül azok, akik még nem éltek át soha tús helyzetet, el sem tudjuk képzelni, hogy emberekben mi megy végbe ilyenkor, az ösztönprogram milyen személyiségbeli deformításokat okoz bennünk akut életveszély esetén, mégis: az életösztön által stresszhelyzetben írt programokat, viselkedési sémákat át kell gondolni alkalmazásuk (cselekvésünk) előtt, ha csak tehetjük.

Farkas István elmélete szerint, tús helyzetben a nyomatékként, vagy példa statualása céljából kivégzésre kijelölt személyek kiválasztása nem véletlenszerű. Nagy a valószínűsége annak, hogy azokat a túsokat fogják elsőként kivégezni, akik korábban valamivel felhívták magukra a figyelmet. Ezért Farkas István megközelítése szerint rendkívül fontos, mert életet menthet a túsok egyénekenkénti viselkedése. Ez megnyilvánul mind az általános, mind a verbális, mind pedig a metakommunikációs viselkedésünkben. Az általános viselkedésben két fő elem játszhat kiemelkedő szerepet az életben maradás esélyeinek növelése szempontjából (hogy vértanúként ne kerüljünk mindjárt az első körben kiválasztásra). Az egyik, hogy szóról-szóra pontosan betartsuk a túszejtők velünk szemben támasztott követelményeit. Azaz: ha tilos beszélni (ez egy általánosan előforduló alapkövetelmény), akkor nem sugdolozunk a mellettünk ülőnek. A másik pedig, hogy semmilyen formában és értelemben ne váljunk kirívóvá a többi tús közül. Azt mondják, hogy a lehetőség szerint érzelemmentes arc, a leszegett fej jó kezdés és ne provokáljuk őket azzal, hogy keressük a tekintetüket.¹⁵⁹ Farkas István szerint két típus hal meg elsőként: az erős és a gyenge. Az erős mert veszélyes, a gyenge mert idegesítő. Mivel mindezen két viselkedésforma erősen belecsúszik a verbális és a metakommunikációs szférába, ezért az ezekről vallottakat itt fejteném ki.

Az intelem, miszerint ha csak lehetséges ne hívjuk fel magunkra a terroristák figyelmét, kiterjed az életünkért vívott csendes harc minden területére. Aki leborul, zokog, lábat csókol és az életéért könyörög, az feladta. Feladta azzal, hogy magára haragította a terroristákat, akik ezen intermezzo nélkül is tisztában vannak önnön természetfeletti (isteni) hatalmukkal, hiszen életet adhatnak kegyelemmel és életet olthatnak ki – gyakorlatilag – bármikor. Ezt a típust majdnem biztos, hogy az elsők közt ölik meg. De ugyanilyen, a stressz által kidomborított viselkedésbeli anomáliák lehetnek az **áruolás** („terrorista úr, kérem szépen: a szertárszékényben láttam még elbújva embereket...ő róluk tudnak?”), a **felesleges hősködés** („azt hiszik ezek után megússzák? Itt fognak megdögleni mindannyian velünk együtt, a csecsen ügyüket meg lehúzzhatják a WC-n!”), az **összekacsintós, jópofáskodó bratyizás** („...aztán mihez kezdtek a váltságdíjjal srácok? Egy kis jachtos flörtölgetés a Karib-szigeteken, eh?...”). Ezek azok az arcok, akiket azonnal megjegyez a terrorista.

¹⁵⁹ A terrorista nyilván nem szereti, ha valaki vádlón néz rájuk, mert felidegesíti őket, hogy a számukra fontos cél eléréséhez vezető úttal valaki nem azonosul kellőképpen (hát persze, hogy nem, legutoljára a tús fog egyetérteni velük, de ezt hangsúlyozni életveszélyes foglalatosság). Azt sem szeretik (mint a kutyákból, belőlük is a zavartság agressziót vált ki), ha keménységünket villogtatjuk azzal, hogy álljuk a pillantásukat, mert ilyenkor kényszerűséget éreznek arra, hogy megmutassák (maguknak is): ők az erősebbek.

És ha nem azonnal akkor, ha eljön az ideje. Ruszlan Betrozov hibázott, mert életösztöne rossz viselkedési programot írt neki, amelyet ő ebben az extrém stresszhelyzetben átgondolatlanul végrehajtott. Felállt, holott ülni kellett volna, mint mindenki másnak. Beszélt, holott megmondták, hogy ez tilos. Ráadásul nem a megszabott nyelven, amit minden, helyszínen tartózkodó terrorista jól érthetett volna. Persze, hogy lelőtték!

Van azonban, amikor tehet az ember amit akar, viselkedhet akárhogy, egyszerűen a terroristák szempontjából nyomasztóan (feleslegesen) sok a túszt. Sajnos, az akció első napján így történt ez Beszlánban is: a terroristák kiválasztottak és a csoporttól elszeparáltak 15-20 fő férfi túszt (koruk és az elmondottak alapján a legerősebbeket, valószínűleg az ellenállás kockázatának minimalizálása végett) majd agyonlőtték őket. Egyetlen férfi, Aszlán Kudzajev élte túl, akinek az ösztönprogramja helyes menekülési irányt jelölt ki: kiugrott az ablakon. A terroristák lelketlenségére utal (amely így aligha váltja ki az ügyük iránti nemzetközi szimpátiát): amellet, hogy a kivégzettek holttestét a kiválasztásra nem került túszzal dobatták ki az ablakon, a gyerekekkel mosatták fel a vért a padlózatról.

Közbevetőleg: ezeket a lelketlenségeket hallva, látva, tudósítva, leírva: van egyáltalán aki ezek után szimpatizál az ügyükkel? Létezik valaki, aki ezek után odaáll és azt mondja: „igen, joguk van az önrendelkezéshez. És legyen Groznijban sok-sok színház, ahol nem Moszkva mondja majd meg, hogy milyen darabot játszanak! És legyen sok-sok általános iskola, amelynek éves tantervét nem Moszkvában állítják össze. És legyen Groznijban szép nagy nemzetközi repülőtér, ahova külföldiek ezrei érkeznek nyaralni, mert Csecsenföld igenis szép és biztonságos ország”...stb.

Van, akinek ilyenkor a színházról nem jut eszébe a Dubrovka, ahol 763 embert ejtettek túsul a csecsenek? Van, akinek ilyenkor az iskoláról nem jut eszébe Beszlán, ahol csecsen túszejtők a kisgyerekekkel mosatták fel apukáik véré a padlóról? Van, akinek a repülőtérrel nem az jut eszébe, hogy az orosz légitársaságok Moszkvából induló járatain csecsen asszonyok robbantják fel magukat? Azt hiszem, ez az a lelki-érzelmi háttér, amellyel viszont nekik kell szembesülniük, amely egykor talán rávezetheti a tisztos csecsen-ingus muzulmán polgárokat, hogy az ő kultúrájuk és céljaik védelmében lesöpörjék pozíciójából azt az önhatalmúlag népi vezetőnek kikiáltott köztörvényes bűnözői réteget, amely a fenti típusú akcióival többet árt a csecsen ügynek, mintha semmit nem tenne érte.

Visszatérve az eredeti témához: időközben egy meglehetősen szervezetlen, orosz rendőri erőkből és a helyi milícia tagjaiból *összeácsolt* kordon vette körül az iskolát. A gyűri célja kettős volt: részben elzárni a kitörési, esetleges menekülési útvonalat az elkövetők elöl, részben pedig megvédeni az iskolát (ezzel együtt a helyzetet, a reményt, a relatíve békés megoldás lehetőségét) a felfegyverzett szülőktől, rokonoktól, mert hiszen a kisiskolások elleni barbár erőszak híre hamar elterjedt Beszlánban és ez mégis csak egy kaukázusi köztársaság, ahol lereagálják a történeteket. A feldühödött tömeg tehát már úton volt. A terroristák vezetője közben kapcsolatba lépett a hatóságokkal, sajnos csak azzal a céllal, hogy megfenyegeesse őket. Kijelentették, hogy a tornatermet gyakorlatilag aláaknázták, így egy globális roham esetén magukra robbantják az egésztest. Az egyéni akciók ellen pedig szintén megvan az ellenszerük: minden megsebesített harcostársukért cserébe 20, halálos sebet szenvedett mártír életéért pedig 50 túszt gyilkolnak meg. De nem kímélték egymás életét sem: a beszámolók szerint a terroristák vezetői és a végrehajtók egyes tagjai között kialakult nyilvános vitát követően (miszerint a csoport egy része nem nézi jó szemmel a gyermekek bevonását az erőszakba) a „Palkovnyik”-nak¹⁶⁰ szólított vezető távirányítással kikapcsolta az időzítőt a korábban ellenvéleményt megfogalmazó terrorista nő által viselt övnek, amely így felrobbant. A detonációban a terroristanő mellett egy férfi túszejtő, továbbá több túszt halt meg.

¹⁶⁰ Alias: **Ruszlan Tagirovics Hucsbarov** (Forrás: **Phillips, Timothy**: „Beslan: The Tragedy of School No.1” Granta UK, Egyesült Királyság (2007), ISBN 1 862 079 277., 18. o.).

A háromnapos dráma első napja – a totális védelmi kudarc mellett – azzal a (túszok szempontjából egyébként irreleváns) politikai eredménnyel zárult, hogy Oroszország kérésére az ENSZ szeptember 1-jére összehívta a Biztonsági Tanács rendkívüli ülését, amely követelte „*a terrorcselekményben érintett összes túsz azonnali és feltétel nélküli szabadon bocsátását*”. George Bush¹⁶¹, az Amerikai Egyesült Államok elnöke közleményben fejezte ki együttérzését és kijelentette, hogy minden lehetséges eszközzel támogatja Moszkvát a cselekmény felszámolásában. Közben a terroristák a hatóságok tárgyalójaként Leonyid Rosált követelték, aki a Dubrovka ügyben már közvetített. Rosál azonnal a helyszínre érkezett és az orosz különleges szolgálatok támogatásával – amelyek még ekkor is hangsúlyozták, hogy békés megoldásra törekszenek – megkezdte a munkát.

A második nap rendkívül nyomasztó és baljós előjeleket sugárzott: az előző nap ablakon kidobált holttestek továbbra is ott heverték az utcán, mert a túszejtők senkit nem engedtek az épület közelébe. Ám, nem csak a holtakat nem engedték elszállítani: minden bizonnyal csapdától tartva, a nagyon is élő gyerekeknek sem engedtek be semmilyen ételt, italt, gyógyszert, stb. A hangulat rendkívül feszült volt, mert az időközben kijött képek megerősítették, hogy a terroristák valóban betechnikázták a tornacsarnokot. Persze, hogy működőképesek voltak-e vagy csak a blöff eszközeiként használták őket, azt kívülről valóban nem lehetett megállapítani, de tény, hogy a képek fejmagasságnál alig magasabban elhelyezett aknákat és házilag készített robbanóanyagokat mutattak a tornacsarnok és kosárlabda-palánkja közötti dróton kifeszítve. A robbanószerkeket pókhálószerűen drótok kötötték össze, mintha botlócsapda (tripwire) lenne az egész helyiség. Közben pedig adott rendszerességgel hatalmas robbanásokat lehetett belülről hallani, ami folyamatosan élezte a helyzetet.

Még a második nap releváns eseménylistájához tartozik, hogy a terroristák megfogalmazták hárompontos követeléseiket, amelyek közül az első kettő teljességgel teljesíthetetlennek bizonyult. Első helyen követelték, hogy Oroszország vonja ki csapatait Csecsenföldről, de mivel sem időpontot, sem egyéb feltételeket nem szabtak, úgy tűnt, mintha igazából ők sem gondolnák komolyan, mintha az első pont csak egy ürügy lenne, amely megadja cselekményük politikai súlyát. A követeléslista második pontja szintén abszurd és teljesíthetetlen volt: négy politikust követeltek az iskolába, köztük Észak-Oszétia korábbi elnökét Alekszander Dzaszohov-ot.¹⁶²

¹⁶¹ **George Walker Bush** (sz. 1946. július 6.) – amerikai republikánus politikus, Texas állam korábbi kormányzója. Jelenleg Amerikai Egyesült Államok 43. elnöke. Mandátuma 2000-ben kezdődött, majd 2004-ben – annak lejártával – újraválasztották. George Herbert Walker Bush (sz. 1924. június 12.), az Egyesült Államok 1989-1993 között hivatalban volt 41. elnökének legidősebb fia.

Források: **Naftali, Timothy – Schlesinger, Arthur M.**: „*George H.W. Bush: The American Presidents Series: The 41st President (1989-1993)*” Times Books, Egyesült Államok, (2007), ISBN 0 805 069 666 és **Draper, Robert**: „*Dead Certain: The Presidency of George W. Bush*” Free Press, Egyesült Államok (2007), ISBN 0 743 277 295.

¹⁶² **Dr. Alekszander Szergejevics Dzaszohov** (sz. 1934. április 3.) – oszétiai politikus, a politikatudományok doktora. Észak-Oszétia és Alánia Autonóm (Oroszországi Föderációs) Köztársaság nagy többséggel (76%) megválasztott elnöke 1998-2002, majd (56%) 2002-2005 között. 2005. május 31-én önként távozott a hatalomból, Taimuraz Mamsurovnak átadva a kormányrudat. Jelenleg az Oroszországi Föderáció észak-oszétiai képviselője.

Forrás: **Kilpadi, Pamela**: „*Islam and Tolerance in Wider Europe (Policy Perspectives)*” Open Society Intitute, Egyesült Államok, (2007), ISBN 1 891 385 526., 47. o.

Mellette a lista tartalmazta Ruszlán Ausev¹⁶³ személyében Ingusföld volt, Murat Zjazikov¹⁶⁴ személyében pedig jelenlegi elnökének, valamint Leonyid Rosal¹⁶⁵ gyermekorvos neveit is. A követelés teljesíthetlensége ellenére a Dubrovka Színházban már korábban közvetítő Rosal és az egykori államelnök, a fegyelmezett katona, Ausev azonnal a helyszínre utazott és beszállt a tárgyalásokba. Az első fordulóban Rosal tárgyalásai nem hozták meg a remélt sikert, s mert az élelem és víz nélkül maradt gyermekek állapota kritikusra fordult, Ausevre rendkívüli teher hárult. Délutánra mégis sikerült kialaknia 26 túszt, közte szoptató anyák és gyermekeik szabadulását. A megállapodásban ugyan szám szerint a valósánál több személy elengedését sikerült elérni, ugyanakkor a terroristák – számomra csak később megértett meggondolásból¹⁶⁶ – ragaszkodtak ahhoz, hogy egy anya csak egy gyermeket vihet, amelynek megfelelően (természetesen) több anya csak a csecsemőkorú gyermekét adta ki, ő maga bennmaradt a még túszt gyermeke mellett.

Miképpen az egész cselekmény, úgy óráról órára az aktuális helyzet is folyamatosan hullámozott az elfogadhatóan nyugodt és a kritikusan feszült végpontok között. Miután a helyzetben némi enyhülés volt érezhető, alig percekkel a túszt szabadon bocsátását követően, a terroristák RPG-7 típusú gránátvetőből kezdtek tüzelni a rendőri erőkre, amelyek a még bent lévő túszt biztonságára való bölcs belátással, a tüzet nem viszonozták.

Az ostrom másnap, szeptember hónap és a krízis harmadik napján kezdődött azt követően, hogy a túszejtők engedélyezték az orosz Katasztrófaügyi Minisztérium munkatársainak, hogy elszállítsák az iskola udvarán harmadik napja fekvő holttesteket. Minden más túszt helyzetben a terroristák illetén engedékenysége a feszültség oldásához vezetne, de Beszlán más volt. Itt a logika és a józan ész ezen a napon sem játszott szerepet. Miután a minisztérium munkatársai nekiálltak a holttestek összegyűjtéséhez, a terroristák tüzet nyitottak rájuk. Ketten azonnal meghaltak, a többieknek még időben sikerült fedezékbe húzódnuk. Ezt követően egy hatalmas robbanás rázta meg az épületet és elszabadult a pokol.¹⁶⁷

¹⁶³ **Ruszlán Szultanovics Ausev** (sz. 1954. október 29.) – kazah származású katonatiszt, a Szovjetunió Hőse, ingusföldi politikus. 1986. október 16-án Afganisztánban ezredparancsnokként súlyos sebesülést szenvedett. 1992-ben kinevezték az Ingusföldi Ideiglenes Hatóság élére. Egyetlen számottevő jelöltként, 1993. február 28-án megnyerte a kiírt ingusföldi elnökválasztást, majd két év múlva újraválasztották. 1993 decemberétől 2003 áprilisáig a Szövetségi Tanács tagja.

Forrás: **Litvinyenko, Alexander – Festyinszkij, Jurij**: „*Blowing up Russia: The Secret Plot to Bring Back KGB Terror*” Encounter Books, Egyesült Államok (2007), ISBN 1 594 032 017., 211. o.

¹⁶⁴ **Murat Magometovics Zjazikov** (sz. 1957. szeptember 10.) – kirgiz származású katonatiszt, politikus. 1990-ben Ingusföld Biztonsági Tanácsának tagja, 2002. május 23. óta Ingusföld elnöke. Vlagyimir Putyin közeli szövetségeseként ismert. (Forrás: **Kilpadi, Pamela**: „*Islam and Tolerance in Wider Europe (Policy Perspectives)*”

Open Society Intitute, Egyesült Államok, (2007), ISBN 1 891 385 526., 47. o.)

¹⁶⁵ **Leonyid Mihajlovics Rosal** (sz. 1933. április 27.) – orosz gyermekgyógyász, az Egészségügyi Világszervezet (WHO) szakértője, a Katasztrófa és Vészhelyzeti Orvosok Világszervezet nemzetközi tagszövetségének elnöke. Részt vett a moszkvai Dubrovka Színház és a beszláni iskola túszejtőivel való tárgyalássorozaton.

(Forrás: **Kilpadi, Pamela**: „*Islam and Tolerance in Wider Europe (Policy Perspectives)*”

Open Society Intitute, Egyesült Államok, (2007), ISBN 1 891 385 526., 47. o.)

¹⁶⁶ Az akció közvetlen célja volt minél több családnak veszteséget okozni. Részletesen lásd a következő oldalon, Nur-Pasi Kulajev vallomásában.

¹⁶⁷ Magát a detonációt többen, többféleképpen magyarázzák. Aszlámбек Aszlahánov, Putyin elnök tanácsadója szerint a robbanást nem szándékosan idézték elő: a felfüggesztett pokolgépek egyike lezuhant az *elengedett* ragasztószalagról és felrobbant. Mások arról számoltak be, hogy spontán tűzharccal robbant ki a felfegyverzett rokonok és a túszejtők között, amely helyzeten nem tudott a biztonsági gyűrű úrrá lenni. Ruszlán Ausev szerint magát a robbanást valóban véletlen váltotta ki, amikor az egyik túszejtő figyelmetlenül átboltott az indítóróton. Ezt követte a felfegyverzett rokonok ostroma, amely végül a tűzharccal teljes kiszélesedéséhez vezetett. Egyes vélemények szerint az orosz elnök, Vlagyimir Putyin személyesen adott parancsot gránátok olyan területre történő belövésére, ahol a biztonsági erők tudták, hogy házilag készített robbanóanyagokból építettek védelmet. Miután bebizonyosodott, hogy ezek nem robbantak fel, viszonylag nagy biztonsággal indítani lehetett a támadást. Más értesülések ezt a verziót cáfolva állítják, hogy a terroristák kezdték meg (a tárgyalók legnagyobb meglepetésére) a felfüggesztett robbanószerek felrobbantását, hogy ezzel támadásra provokálják a belügyi erőket. (Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/Beslan_hostage_crisis).

A túszszabadítási akció – ahogy azt a baljós előjelekből (szervezetlenség; egyre nehezebben féken tartható, felfegyverzett civil tömeg; kíméletlen, a békés megoldásra nem törekvő túszejtők; stb.) mind a kivitelezés, mind annak végeredménye szempontjából maga volt a pokol. Miután a biztonsági erők súlyos polgári és belső áldozatok árán felülkerekedtek a túszejtőkön és a többnyire sebesült terroristák védekezésképtelenek lettek, érkezett a támadás második hulláma, most a polgári erők oldaláról. A támadást a 32 túszejtőből négyen – sebesülésekkel – túléltek. Egyiküket a helyszínen verték agyon, a másikat hagyták elvérezni, mert a mentőalakulatok megtagadták az ellátását. A harmadikat a mentőautóból rángatták elő és lincseltek meg. A negyedik: a 24 éves Nur-Pasi Kulajev a káoszban felkapaszkodott az egyik mentőautó alvázára, ahol egy helyi polgár észrevette és előrángatták. Tulajdonképpen ő az egyetlen, aki a 32 fős támadó csapatból – még éppen élve – megúsza.

Kihallgatása során Kulajev az orosz hatóságokkal együttműködést tanúsított: holttesteik alapján nem csak a támadókat azonosította, hanem részletesen fel is tárta azt a rejtélyt, amely az eseten méltán felháborodott világot a támadás első napjától kezdődően foglalkoztatta: *miért pont egy iskola ellen?* Nos a támadás előkészítői és szellemi vezetői a maguk beteges gondolatmenete szerint, bizony sajnálatos módon, bántóan logikusan kalkuláltak. Az akció közvetlen célja észak-oszétiai keresztény gyermekek meggyilkolása útján a helyi muzulmán: csecsen és ingus lakosságra *ráhúzni* a bosszútól elvakult szülőket, családtagokat. Azaz: a csecsen függetlenné válás zászlaja alatt népe vezetője, Samil Baszajev és ideológiai partnerei komplett csecsen és ingus falvakat áldoztak volna be, hagyva, hogy az akcióban ártatlan muzulmánokat gyilkoljon halomra a gyásztól, elkeseredettségtől és bosszúvágytól elvakult hozzátartozók százainak felfegyverzett serege. Mivel nem volt kétségük a keresztény megtorlás súlyosságát illetően, a végső, közvetett cél egy súlyos kaukázusi háború kirobbantása volt.

A terrorcselekmény hátterében Samil Baszajev mellett meghúzódott ingus nemzetiségű helyettese, Magomet Jevlojev¹⁶⁸ is, aki biztonságpolitikai kontextusban, mint a 2004-es „Nazran-i Rajtaütés”¹⁶⁹ egyik helyszíni parancsnoka vált hírhedté. Mellettük ismert Abu Omar al-Szaif¹⁷⁰ és Abu Zaid¹⁷¹ aktív szerepe is. E két utóbbi szereplő közel-keleti származása arra engedett következtetni – ráadásul al-Szaifről már korábban tudni vélték, hogy közeli kapcsolatot ápol Osama bin Ladennel – hogy összekötők lehetnek a csecsen-ingus terroristák és az al-Kaida között.

¹⁶⁸ **Magomet „Magasz” Jevlojev** – ingus nemzetiségű terrorista, Samil Baszajev általános helyettese.

Forrás: **Barnaby, Frank**: „*The Future of Terror*” Granta Books, Egyesült Államok (2007), ISBN 1 862 078 718., 22. o.

¹⁶⁹ Nazran 125.000 fős város, 1990 és 2002 között Ingusföld fővárosa, a Nazran-i Rajtaütés helyszíne. 2004. június 22-én, a Baszajev-Jevlojev vezette 200-300 fős csecsen és ingus nemzetiségű fegyveres lázadó csoport nagyszabású orvtámadást intézett Nazran 15 hivatali épülete, valamint a Baku és Rosztov között vezető országút legalább három települése ellen. A rajtaütés csaknem 5 órán keresztül zajlott és a meglepetés erejére, a támadásra történt felkészülés jelentőségére jellemző, hogy míg a megtámadott biztonsági erők 65 főt, addig a támadók mindössze 2 főt veszítettek. A támadás során a terroristák meggyilkolták Abukar Kosztojev belügyminisztert, helyettesét Zjaudin Kotijevet, valamint számos főügyészt és tisztségviselőt, súlyos sebet ejtve ezzel az ingusföldi közigazgatáson. Az akcióban a támadók rendőrségi raktárakat és a Belügyminisztérium páncélautóját is elfoglalták, miközben a lövöldözés 25 polgári áldozata mellett, az ENSZ helyi munkatársa is életét vesztette. Az állami biztonsági szervek feltűnően aránytalan veszteségei miatt Vjacseszlav Tyikhomirov tábornok, a Belügyminisztérium erőinek parancsnoka lemondott. Forrás: **Sakwa, Richard**: „*Chechnya: From Past to Future*” Anthem Press, Egyesült Államok (2005), ISBN 1 843 311 658., 39. o.

¹⁷⁰ **Abu Omar al-Szaif** (1968 vagy 1969 – 2005 december) – születési nevén Muhammad bin Abdullah bin Saif al-Tamimi, szaúdi nemzetiségű terrorista. Tevékenységét Afganisztánban kezdte 1986-88-ban, majd egy időre eltűnt. 1996-ban került újra elő az észak-kaukázusi konfliktusban, ahol mindvégig a lázadók oldalán harcolt. 2005 decemberében Dagesztánban halt meg, minden bizonnyal az orosz biztonsági erőkkel vívott harcok során. Forrás: **Murphy, Paul**: „*The Wolves of Islam: Russia and the Faces of Chechen Terror*” Potomac Books Inc., Egyesült Államok (2004), ISBN 1 574 888 307., 44. o.

¹⁷¹ **Ahmad Nasser eid Abdullah al-Fadzri al-Azimi (Abu Zaid)** – kuvaiti származású szunnita, első generációs (szalafista) Jihad harcos, terrorista, gyaníthatóan al-Kaida tag. 2005. február 16-án ingusföldi rejtékhelyén felrobbantotta magát, miután az orosz különleges erők körbezárták. Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/Abu_Zaid.

Ugyanakkor – korábban utaltam már rá – elméletileg az elkövetők azonos vallási hovatartozásától eltekintve (valamint attól, hogy a két szervezet működésének központi terepei földrajzilag közel esnek egymáshoz, illetve ebből adódóan az Észak-Kaukázus elméletileg számba vehető menekülési, rejtőzési terepet kínálhat az al-Kaidának és vezetőinek) a két szervezetnek nincs köze egymáshoz és nincs is tudomásom olyan információról, amely arra utalna, hogy kapcsolatban állnának. Persze, nem állítom, hogy az üldözöttség, illetve annak ténye, miszerint mindkét szervezet nagyhatalmi státusú államgépezet ellen visel *gerillaháborút*, nem ébreszt szimpátiát egymás iránt, de – tudjuk – az iszlámterrorizmust megtestesítő al-Kaida is más célokért küzd és a szeparatista, nacionalista-terrorizmust megvalósító csecsenek (noha ők is javarészt muzulmánok) más ideológiai alapon harcolnak.

A beszláni iskola ellen 2004. szeptember 1-3. között elkövetett terrorcselekmény áldozati mérlege: meghalt 344 túszer, 8 rendőrt és civil, 2 minisztériumi alkalmazott, 11 fő a különleges erők munkatársai sorából és 31 terrorista. Összesen 396-an. Megsebesült: 30 kommandós és 700 érintett. A túszerhelyzet során (korábban említettem) az *Ezredes* által felrobbantott terroristanő azonosításakor kiderült, hogy nevezett Roza Nagajeva (akit addig a moszkvai metró Rigai állomásánál 2004. augusztus 31-én elkövetett öngyilkos robbantással gyanúsítottak), annak az Amnat Nagajevának a nővére, aki egy héttel korábban, 2004. augusztus 24-én felrobbantotta magát a moszkvai Domogyedovó repülőtérrel induló két, balsorsú orosz utasszállító egyikén.

3.1.6. A londoni tömegközlekedést érintő robbantásos terrorcselekmények

3.1.6.1. London, 2005. július 7.

A reggeli csúcsforgalom utolsó perceiben, 8.50-kor három pokolgép robbant a földalattiban, majd 9.47-kor még egy, a 30-as járatszámú emeletes busz egyik járművének felső fedélzetén. Bár ez csak az anyagmaradványok teljes begyűjtését követően derült ki, a metróban 39, az autóbuszban pedig 13 utas veszítette életét.

A támadások dátumszerű időzítésével kapcsolatban nem talákoztam olyan napvilágot látott értesüléssel, amely hitelt érdemlően választ adott volna arra a kérdésre, hogy *miért pont aznap*, július 7-én. Nem is hiszem, hogy bölcs dolog lenne feltétlenül összefüggést keresni a Nagy-Britanniában történt napi gazdasági-politikai rendezvények és egy terrorcselekmény elkövetési dátuma között. Mégis, talán az ügy súlya szempontjából nem teljesen érdektelen, hogy ezen a napon (vagy 1-2 nappal korábban) számos releváns gazdaság- és sportpolitikai program történt országszerte. Ilyen volt július 7-én a G8 országok¹⁷² 31. csúcsertekezletének első teljes napja.¹⁷³ A pokolgépes akció egy nappal azt követően történt, hogy a Nemzetközi Olimpiai Bizottság 2005. június 6-án Londont szavazta meg a 2012-es Olimpia hivatalos házigazdájává. Napra négy évvel korábbra, 2001. július 7-ére datálható a hírhedt *Bradfordi Rajtaütés*,¹⁷⁴ amelynek előzményeként az Anti-Náci Liga és a Nemzeti Front nevű szélsőjobboldali mozgalom aktivistái csaptak össze.¹⁷⁵ Itt a kapcsolódási pont elméletileg lehet az a – többtől eltérően kiugró számú – pakisztáni kisebbség, amely jelentős számú demonstrátorral mindvégig vezető szerepet játszott az összecsapásokban.¹⁷⁶

¹⁷² G8 országok – hivatalosan: (The) Group of Eight – (A) Nyolcak. A világ nyolc legfejlettebb országa kormányának politikai tömörülése. Tagjai: az Amerikai Egyesült Államok, Franciaország, Japán, Kanada, Nagy-Britannia, Németország, Olaszország és Oroszország, amely nemzetek éves össztermelésüket tekintve a világ gazdaságának mintegy 65%-át képviselik. Előző éves tevékenységük megvitatására, illetve a következő év gazdaságpolitikai tervének összeállítása céljából a kormányfők képviselőiben évente csúcsertekezletet tartanak, amelynek színhelye 2005-ben Skócia (Nagy-Britannia) volt. A csúcsertekezletekre rendszerint meghívást kap az Európai Bizottság is. (Forrás: **Hajnal, Peter I.**: „*The G8 System and the G20 (Global Finance)*” Ashgate Pub Co., Egyesült Királyság (2007), ISBN 0 754 645 509).

¹⁷³ Igaz: nem Londonban, hanem egy sokkal csendesebb helyen, a Hotel Gleneagles-ben, a skóciai Auchterarder-ben tartották. (Forrás: **Bayne, Nicholas**: „*Staying Together: The G8 Summit Confronts the 21st Century (G8 and Global Governance)*” Ashgate Publishing, Egyesült Államok (2005), ISBN 0 754 642 674., 7. o.).

¹⁷⁴ 2001. július 7-én, a korábbi ellentétek kicsúcsosodásaként West Yorkshire járás Bradford nevű településén a helyi muzulmánok közt elterjedt, hogy az újjászírt szervezet néhány vezetője az Upper Globe pub-ban tanácskozik. A hamarjában a helyszínen összegyűlt, megközelítőleg 500 – főképpen pakisztáni – muzulmán szabályosan ostrom alá vette a pub-ot: betörték az ablakokat és Molotov-koktélok dobáltak be a helyiségbe. A tűzvész elől menekülők útját a pub ajtaja elé vontatott és felgyújtott autóval zárták el. (Forrás: **Din, Ikhtlaq**: „*The New British: The Impact of Culture and Community on Young Pakistanis*” Ashgate Publishing, Egyesült Királyság (2006), ISBN 0 754 640 477., 120. o.).

¹⁷⁵ Miután Észak-Anglia etnikailag gazdag Burnley és Oldham településeim már napokkal korábban kisebbségi zavargások kezdődtek, a szélsőjobboldali Nemzeti Párt felvonulást szervezett, amelyet a helyi hatóságok nem engedélyeztek, ellentétben az Anti-Náci Liga ellentüntetési kérésével. A törvényes és törvénytelen rendezvények híveinek azonos helyszínen megtartott demonstrációja atrocitásokba torkollt, amelynek során megkéseltek egy muzulmán nemzetiségű fiataalt. Ez az esemény torkollt 2001. július 7-én az ún. *Bradfordi Rajtaütésbe*. (Forrás: **Din, Ikhtlaq**: „*The New British: The Impact of Culture and Community on Young Pakistanis*” Ashgate Publishing, Egyesült Királyság (2006), ISBN 0 754 640 477., 120. o.).

¹⁷⁶ Bradford városa a bevándorlók aránya tekintetében különleges pozíciót foglal el, lévén itt él a legnagyobb dél-ázsiai kisebbség. A város etnikai aránya: 78,3% fehér és 18,9% dél-ázsiai (2,8% egyéb, főképpen ír és lengyel). A dél-ázsiai kisebbség közül elsősorban, 68.000 fő a pakisztáni, 12.500 fő az indiai és mindössze 5000 fő bangladesi.

(Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/City_of_Bradford#Demographics).

Ezek az etno-politikai szempontból drámai és egyáltalán nem veszélytelen villongások azonban mélyen eltörpültek azon a 40 perc tragikus jelentőségéhez képest, amely 2005. július 7-én London városára várt. Az első bomba a londoni metró Liverpool Street megállóhelyéről az Aldgate állomás felé kiinduló Circle (sárga vonal) 204-es számú metrószerelvényének harmadik kocsijában, 90 méterre bent az alagútban robbant fel, azonnal megölve 7 utast és az elkövetőt. A detonáció erejére jellemző, hogy jelentős kárt okozott a szomszédos alagútban párhuzamosan közlekedő szerelvényben is.

Az öngyilkos akciót a 23 esztendőes **Shehzad Tanweer**, pakisztáni származású bevándorlók Bradfordban született gyermeke, brit állampolgár követte el. A második terrorista a 216-os számú szerelvény második kocsijában robbantotta fel magát, amikor az Edgware Road-i megállóhelyről a 4-es számú vágányról a szerelvény kiindult Paddigton felé. Ezen az állomáson négy vonal: a Hammersmith & City (rózsaszín), a Circle (sárga), a District (zöld), és a Bakerloo (barna) találkozik. A robbanás ereje a három további vágányon álló szerelvényt szintén elérte, ráadásul a detonációban leomlott az alagút válaszfala is. Itt 6 utas halt meg. Az akció elkövetője, a 31 éves **Mohammad Sidique Khan**, pakisztáni származású bevándorlók Leedsben született gyermeke, brit állampolgár volt. A harmadik detonáció 50 másodperccel később következett be a Piccadilly (sötétkék) vonal King's Cross (St. Pancras) és Russell Street állomások között közlekedő, 311-es számú szerelvényen, amely 450 méterre bent járt már az alagútban. A négy szimultán támadás közül a legpusztítóbb volt: 26 ártatlan személy életét követelte. Ezt a pokolgépet a szerelvény első kocsijának végében tartózkodó **Abdullah Shaheed Dzsamal (Jamal)**¹⁷⁷ robbantotta fel, súlyos áldozatokat szedve és károkat okozva a második kocsiban is.

Az akciót – természetesen – meglehetősen pánik, valamint alulszervezett mentési kezdeményezés követte. A pusztítás fokozott mértékének valószínűségét az akció előtt jelentősen megnövelte a több metróvonal találkozásánál kijelölt állomások célpontként történő kiválasztása, ez azonban a túlélők számára szerencsés fordulatként, a menekülés hatványozott lehetőségét is jelentette egyben, mert a csomóponti megállók jellemezte sokkal több metrókijárat elnyelte-elvezette a túlélők áradatát anélkül, hogy az életért folytatott eszeveszett menekülésben egymást agyontaposták volna. Egy viszonylag szűk terület hat metrókijáratán egyszerre kiözönlő tömeg azt sugallta (később rövid ideig a londoni Városi Földalatti Vasutak¹⁷⁸ vezetőségétől származó információk alapján, a hírügynökségi jelentések az első nap végéig azt erősítették), hogy hat helyen robbant bomba. Ezt a téves közlést később pontosították. Helyi idő szerint 9.19-kor (amikor a támadás első hullámának elültével az irányító központokban szembesültek a történetekkel), sárga riadót rendeltek el és a teljes hálózatot leállították, ezzel is segítve a mentést, illetve a további fel nem robbant (a védelmi szervek akkor még nem voltak tisztában az elkövetés öngyilkos módszerével, így további telepített robbanóanyag), vagy másodlagos robbanóeszközök utáni kutatást.

A szinte azonos időben bekövetkező három föld alatti robbantást követő viszonylag hosszú csend után 9.47-kor, alig egy tömbnyire a King's Crosstól, az Upper Woburn Square és a Tavistock Place sarkán, a piros lámpánál álló 30-as járatszámú emeletes busz felső fedélzetén felrobbant a negyedik pokolgép is. Elszomorító sorsszerűség, hogy a *double-deckeren* többen olyanok haltak meg, akik (miután szerencsésen megúszták a metrórobbantásokat), a mentés miatt lezárt földalatti közlekedés helyett alternatív útvonalat kerestek úti céljuk eléréséhez.¹⁷⁹

¹⁷⁷ Születéskori nevén: **Germaine Maurice Lindsay** (Forrás: **Emerson, Steven**: „*Jihad Incorporated: A Guide to Militant Islam in the U.S.*” Prometheus Books, Egyesült Államok (2006), ISBN 1 591 024 536., 221. o.).

¹⁷⁸ Metropolitan Underground Railways – a londoni metróhálózat hivatalos neve.

(Forrás: <http://hu.wikipedia.org/wiki/Metr%C3%B3>).

¹⁷⁹ Obituary: William Wise (Forrás: <http://news.bbc.co.uk/1/hi/england/london/4738131.stm>).

Ezeknek az embereknek a sorsát az elkövetők legfiatalabbika, az alig 18 esztendőös **Hasib Mir Hussain** pecsételte meg, igazolhatatlan cselekményével átírva 13 család további életmenetét. Az 52 polgár és turista életét kioltó¹⁸⁰ reggeli támadássorozat eredményeképpen a tömegközlekedés Londonban, valamint a mobil telekommunikációs szolgáltatás országszerte összeomlott egy napra. A rendőrség és a titkosszolgálat korábban soha nem látott intenzitással kezdett a nyomozásba, legfőképpen a további terrorhullámtól tartva, az eddigieknél sokkal intenzívebb megelőző-hírszerzési és nemzetközi partnerszolgálati együttműködéssel. Miután az elkövetők személyazonossága megállapítást nyert, intenzív és alapos környezettanulmányi munka vette kezdetét, hogy a vizsgálati szervek képet kapjanak az elkövetők motivációjáról. Íme egy rövid – a cselekmény elkövetésének időszakától visszamenőleg kimetszett – kivonat az elkövetők életrajzából, csak hogy érzékeltetni tudjam: ennek analógiáján (persze kis túlzással) bármikor, bárkiből lehet terrorista.

Shehzad Tanweer (1982. december 15 – 2005. július 7.)

Nagy-Britanniában, Bradfordban született, a pakisztáni Fejszálabadból (Faisalabad) származó szülők gyermekeként. Középiskolai tanulmányait Wortley-ben végezte, ahol osztálytársai szerint meglehetősen politikai visszafogottság jellemezte. Igazi sportember hírében állt, kiváló teljesítményt nyújtott a brit és a pakisztáni sportkultúrában oly’ fontos krikett játéokban, de a hármasugrás, a hosszútávfutás, a labdarúgás és a jiu-jitsu sportokat is eredményesen űzte. Úgy gondolnánk, hogy a sport valahol az emberi teljesítmény elismerése és a fair play körül kell, hogy központosítsa egy sportember nézet- és érzelmvilágát. A középiskola befejezését követően a Leeds Városi Egyetemen folytatta tanulmányait, ahol fő tárgyként a *sporttudományt* vette fel. Miután jó muzulmánként 2004-ben megtette szent zarándoklatát a szaúd-arábiai Mekkába, még ugyanazon évben az iszlámmal kapcsolatos tanulmányainak kiteljesítésére Pakisztánba utazott.¹⁸¹ Ennek a momentumnak a nyomán a brit titkosszolgálat felvette a kapcsolatot a pakisztáni partnerszervezettel, hogy kövessék le Tanweer és a vele utazók mozgását onnantól, hogy a Karacsi-i nemzetközi repülőtéren belépett a dél-ázsiai ország területére. A nyomozás ezen szakaszában nyert megállapítást, hogy Tanweer nem egyedült, hanem Mohammad Sidique Khan társaságában utazott el. Érdemes volt tehát felgöngyöltetni, hogy a két elkövető mikor és milyen körülmények között ismerte meg egymást.

Mohammad Sidique Khan (1974. október 20 – 2005. július 7.)

Nagy-Britanniában, Leedsben született pakisztáni szülők gyermekeként. Az angol nagyváros Beeston nevű külvárosában nőtt fel, a Dél-Leeds Középiskolában érettségizett. A nyomozás adatai szerint ebbe az iskolába járt később Hasib Hussain is, aki – mint az azóta ismeretes – a londoni emeletes busz felrobbantását hajtotta végre. Khan ezt követően a Leeds Városi Egyetemen folytatta tanulmányait, és minden bizonnyal itt ismerkedett meg Tanweer-rel is, hiszen – miképpen a napi életben – úgy az oktatási intézményekben (így az egyetemen is) hamar egymásra találnak az azonos társadalmi platformról érkező emberek, köztük a kisebbségi diákok is. Khan 2001-ben az egyetemen megismerkedett egy indiai bevándorló család ott dolgozó lányával, akit feleségül vett és akitől 2004 májusában Maryam néven lánygyermekük született. A férfi közben a Hillside általános iskolában vállalt munkát, frissen bevándorló családok gyermekeit korrepetálta. A fentiek tükrében megfajthetetlen számomra, hogy mi készíthet egy embert 2005 júniusában arra, hogy minden (családja számára legalábbis) előjel nélkül otthagyja alig egyéves kislányát, friss házasságát és új lakását.

¹⁸⁰ Egy kivétellel minden áldozat fotóját láttam, nevüket, származásukat, vallásukat és állampolgárságukat is kutattam. (Forrás: http://news.bbc.co.uk/1/shared/spl/hi/uk/05/london_blasts/victims/default.stm). A fenti információ birtokában kijelenthetem, hogy voltak köztük fehérek, feketék, közép-ázsiai és távol-keleti típusúak, de perzsa valamint óceániai rassz is, miképpen a támadásban meghaltak hindu, keresztény, muzulmán, és zsidó vallásúak egyaránt.

¹⁸¹ Az iszlám vallás és kultúra tudományos szintű történelmi tanulmányozása.

Ha családja nem is tapasztalta, Khan azért készült *feladata végrehajtására*: rendszeresen utazott Afganisztánba és Pakisztánba is, de az utólag rekonstruált nyomok alapján 2003. február 19-én Izraelben is megfordult. Mivel 2003. április 30-án, a tel-avivi Mike Bárjában, pakisztáni származású, brit állampolgárságú öngyilkos merénylők hajtották végre a két helyi halálát okozó robbantásos terrorcselekményt, a Maariv izraeli napilap állítása szerint Khan izraeli útja során segédkezett a terv pontosításában, azaz a bűncselekmény elkövetésével közvetve összefüggésbe hozható. Kár, hogy ez az értesülés nem látott hamarabb napvilágot! Az MI5¹⁸² látókörébe akkor került először, amikor a biztonsági szervek tudomást szereztek annak valószínűségéről, hogy Khan Indonéziában megfordult a Jemaah Islamiyah¹⁸³ terrorszervezet táborában is, ám ennek ellenére veszélytelennek ítélték mondván, hogy személye nem jelent szignifikáns biztonsági kockázatot. Tanweer és Khan 2004. november 19-én, Isztambul felől a török légitársaság TK1056-os számú járatával együtt érkeztek Karacsiba, ahonnan a Lahore melletti Muridke városba utaztak. A Jamia Manzoorul Islam iskolában találkoztak Hasib Hussainnal, aki a szaúdi légitársaság Rijád felől érkező SV714-es járatával már július 15-én megérkezett Pakisztánba. Elutazásukat 2005. február 8-án regisztrálták.

Hasib Mir Hussain (1986. szeptember 16. – 2005. július 7.)

Ő is Leeds-i születésű brit állampolgár, Beeston elővárosban nőtt fel. Általános iskolai tanulmányait Holbeckben végezte, majd 1998 szeptemberében a Dél-Leeds-i (korábban: Matthew Murray) középiskolába jelentkezett. Az előadásokon való rendszeres jelenléte ellenére 2003. július 2-án a tanárok nem tartották vizsgára bocsáthatónak. Alapvetően társasági emberként ismerték, tagja volt Holbeck Hornets nevű labdarúgó- és a helyi krikett csapatnak. Ebben az időszakban ismerkedhetett meg és köthetett barátságot Mohammed Khan-nal és Shehzad Tanweer-rel. A fiatal, megfelelő élettapasztalattal még nem rendelkező, hajlítható érzelmű-lelkületű, befolyásolható fiatalember nagyjából ekkor kezdett hirtelen a vallás felé fordulni. Hagyományos muszlim viseletet kezdett el hordani, szakállat növesztett és 2004-ben ő is elutazott Mekkába a muzulmánok szent zarándoklatára. Buzgó vallási életét rendszeresen Beestonban, a Stratford Street-i mecsetben gyakorolta, ahol rendszeresen találkozott a másik két későbbi elkövetővel.

Abdullah Shaheed Dzsamal (1985. szeptember 23. – 2005. július 7.)

A híradások és a terrorcselekmény krónikája azóta is **Germaine Maurice Lindsay**-ként, keresztény-evangélikus születési nevén említi. A négytagú csoport egyetlen, nem pakisztáni származású tagja, ráadásul az egyetlen, aki – noha brit állampolgár volt – a királyságon kívüli területen, Jamaicában született. Korán, alig 5 hónaposan szüleivel áttelepült Nagy-Britanniába. Gyermekkorra West Yorkshire megye Huddersfield nevű településéhez köti, ahol egyes források szerint erőszakos kábítószer terjesztőként ismerték.¹⁸⁴ Középiskolai tanulmányai is itt, a Rawthorpe-ban végezte, ahol állítólagos erőszakos természete ellenére „*csendes, kedves, okos*” gyermeknek ismerték meg.¹⁸⁵

¹⁸² MI5 – Military Intelligence /section 5/ (Katonai Hírszerzés 5-ös szekció). Hivatalosan: (a) Biztonsági Szolgálat. Az „M.I.” rövidítéssel ellentétben elsősorban belső (belföldi) felderítést és kémelhárítást végző brit titkosszolgálati ág.

¹⁸³ Jemaah Islamiyah (Iszlám Közösség) – a radikális Darul Islam (Iszlám Háza) nevű indonéz militáns terrorszervezet utódjaként, 1993-ban szerveződött délkelet-ázsiai félkatonai tömörülés. Célja Daulah Islamiyah néven egy önálló iszlám állam létrehozása Indonézia, Malajzia, a Fülöp-szigetek, Szingapúr és a Brunei Szultánátus bevonásával. Felelős a Bali üdülőhelyen, 2002. október 12-én végrehajtott, 202 áldozatot követelő pokolgépes merényletért. (Forrás: **Ahtisaari, Martti**: „*How the Jemaah Islamiyah Terrorist Network Operates: Indonesia Backgrounder*” Diane Publications Co., Egyesült Királyság (2003), ISBN 0 756 730 503.

¹⁸⁴ Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/Germaine_Lindsay

¹⁸⁵ Forrás: **Sapsted, David – Gardham, Duncan**: „*Lost Years of the Nice Boy Who Killed 25*” The Daily Telegraph, 2005. július 16. <http://www.telegraph.co.uk/news/main.jhtml?xml=/news/2005/07/16/nbomb216.xml&sSheet=/news/2005/07/16/ixnewstop.html>

Alig múlt tizenöt éves, amikor megtért az iszlám valláshoz. Itt kapta az Abdullah Shaheed Jamal muzulmán nevet is, amelyet cselekménye elkövetéséig megtartott, ezért név szerinti említésükkor az elkövetés idején használt neveket jeleztem. Később a közép-angliai Buckinghamshire járás Aylesbury helységében telepedett le, ahol megismerte majdani feleségét, Samantha Lewthwaite-et, aki iskolatársai, barátai hatására már korábban áttért az iszlám vallásra és felvette Sherafiyah muzulmán nevet. Első gyermekük 2004 áprilisában, a második pedig két hónappal Jamal öngyilkos merénylete után született. A terrorcselekmény elkövetése előtt nem sokkal azonban még továbbköltöztek Leeds elővárosába, Bradfordba. Itt Jamal rendszeresen lejárt a Hamara Youth Centerbe, ahol megismerkedett az intézményt rendszeresen látogató másik három elkövetővel. A kölcsönös szimpátia kölcsönös egymásra hatást szült és a fiatal emberek érzelmi élete lassan egymásba kapcsolódott a nyugati kultúra csírázó gyűlöletének alapjain. Jamal elhagyta korábbi barátait, új nézetvilágával új értékrend kezdett kibontakozni, amely radikalizmus lassan kiteljesedő extremizmusba csapott át, az al-Kaidát idéző retorikával.¹⁸⁶ Jamal esetleges pakisztáni útjáról (annak megerősítésével kapcsolatban, hogy járt-e társaival azonos időben a dél-ázsiai országban) nem leltem fel megbízható értesülést.

A másik három elkövető pakisztáni tartózkodását tüzetesen megvizsgálva azonban megállapítható, hogy az iszlám tanulmányok Jamia Manzoorul Islam iskolája – ahová hittudományuk pallérozására kiutaztak – szoros kapcsolatot ápol a Lashkar-e-Tayyaba¹⁸⁷ nevű betiltott pakisztáni iszlám csoporttal, amelynek pedig ismerten bejárása van az al-Kaida legfelsőbb körébe is. Bár az iskola tagadja, hogy Tanweer ott járt volna, az mindenesetre a vizsgálatok szerint valószínűsíthető, hogy Tanweer Fejzszálabadban találkozott Oszama Nazir-ral¹⁸⁸ és Zeeshan Siddiqi-vel, akik mindketten erős szálakkal kötődtek pakisztáni terrorcsoportokhoz. Az viszont a katari al-Jezeera televízióban 2005. szeptember 1-jén bemutatott videó alapján bizonyítottan tekinthető, hogy legalább Tanweer és Khan jártak a pakisztáni oldal kasmíri hegyvidékének egyik zugában található al-Kaida rejtkehelyen. Az itt készült *mártíri beszédükben* nyilatkoztak majdan elkövetendő tettek indítékáról is:

*„Hozzám hasonlóan ezek vesztettek el mindent, amiben eddig hittünk. (...) A maguk demokratikusan megválasztott kormányai atrocitásokat követnek el folyamatosan ellenünk, a világ számos pontján. A támogatásuk közvetlenül felelőssé teszi Önöket ebben. Háborúban állunk és én katona vagyok. Most Önök is megízlelik a helyzet realitását.”*¹⁸⁹

Tanweer mártír beszédéről írásos anyagot nem találtam, de később azt végighallgatva sokkal beszédesebbnek, fenyegetőbbnek és konkrétabbnak találtam, mind Khan-ét. Kivonat Tanweer (majdani akciójukat halála után nyilvánosságra hozandó) mártír beszédéből:

¹⁸⁶ Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/Germaine_Lindsay.

¹⁸⁷ Lashkar-e-Tayyaba (A Tiszták Hadserege) – a Markaz-ud-Dawa-wal-Irshad (MDI) nevű iszlám fundamentalista szervezet katonai szárnyaként, Hafez Mohammed Szaid (Saeed) szervezte 1990-től Afganisztán Kunar tartományában. Mára az egyik legjelentősebb dél-ázsiai iszlám militáns szervezetté nőtte ki magát, elsősorban kasmíri székhellyel. Végrehajtói rendszeres támadásokat intéztek elsősorban indiai célpontok ellen, de a Pervez Musharraf vezette kormány az Egyesült Államokkal való partneri kapcsolata Iszlamabad ellen hangolta a szervezetet, immáron (kormányzati szempontból legalábbis) belföldi (belső) ellenségként. A csoportot Ausztrália, az Egyesült Államok, India, Oroszország, valamint a Karacsi-i terrorcselekményekben játszott bizonyított szerepe után Pakisztán is terrorszervezetként tartja nyilván, és működését betiltotta. (Forrás: **Gannon, Kathy**: *I is for Infidel: From Holy War to Holy Terror: 18 Inside Afghanistan* Public Affairs, Egyesült Államok (2005), ISBN 1 586 483 129 , 168. o.).

¹⁸⁸ **Oszama Nazir** – pakisztáni terrorista, felelős a Murree és Taxila településeken keresztény templomok ellen 2002-ben végrehajtott, 5 személy életét kioltó támadásokért. 2004 novemberében a pakisztáni hatóságok Fejzszálabadban elfogták. A templomok elleni támadásban az Egyesült Államok hivatalosan is kérte Nazir kiadatását. Egyes források szerint kihallgatása során Nazir maga utalt arra, hogy 2004-ben találkozott Tanweer-rel. (Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/Osama_Nazir).

¹⁸⁹ Kivonat Mohammad Sidique Khan mártír-beszédéből (Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/Mohammad_Sidique_Khan).

„Amit most tapasztaltak, az csak a kezdete egy támadáshullámnak, amely erősebb és erősebb lesz mindaddig, amíg ki nem vonják csapataikat Afganisztánból és Irakból, és ameddig be nem fejezik Amerika és Izrael katonai és pénzügyi támogatását”.¹⁹⁰

A Londonban elkövetőkké összeállt négyfős csoport 2005. július 7-én beváltotta fenyegetését. A vizsgálatok szerint ezen a reggelen Khan, a Tanweer által pár nappal korábban bérelt piros Nissan Micra típusú személygépkocsival a Bedfordshire-beli Lutonba hajtott társait felvenni. Innen már együtt mentek Leeds Burley negyedébe, ahol Jamal a robbanóanyagokat tárolta. Felvették a hátizsákokat és visszahajtottak Lutonba, ahol az autót lezárták a helyi vasútállomás parkolójában. Ott az elkövetők felszálltak a Londonba tartó vonatra, amelynek végállomása a King's Cross pályaudvar. Ott váltak szét és a megbeszéltek szerint megkezdték az akciók végrehajtását.

Az autóbusz felrobbantása mind a célpontok homogenitását, mind a robbantás időzítését tekintve kilóg a sorból. Nem is szerepelt a tervben: Hasib Hussain-nek az eredetileg szabott célpont minden bizonnyal a londoni földalatti fekete színnel jelölt Északi Vonala (Northern Line) volt. Ez a vonal azonban technikai okok miatt egész nap¹⁹¹ zárva volt az utazó közönség elől. Hussain ekkor – valószínűleg további egyeztetés céljából – megkísérelte felhívni társait (ezt a mobilszolgáltató ellenőrizte), ám azok (pontos időzítéssel végrehajtva eredeti tervüket) ekkor már halottak voltak. A bekövetkezett katasztrófasorozat miatt a King's Cross megállóhelyet is érintő, eredetileg a Hackney Wick és a Marble Arch végállomások között közlekedő 30-as számú városi emeletes autóbusz menetvonalát a King's Crosstól elterelték. Euston megállóhely volt az utolsó, ahol az autóbusz az eredeti útvonalán közlekedett: itt szálltak fel sokan azon szerencsétlen sorsú utasok, akik megúszták a metrórobbantást, noha az események gyors menetébe belegondolva talán nem is voltak tisztában azzal, hogy mi is történt ott lent. Baj. Ezt talán tudták. Hogy Hussain mikor és hol szállt fel a buszra, azt nem tudni. Hátrahúzódott a busz végébe és a Tavistock Square lámpájánál felrobbantotta magát. Az autóbusz hátulja mind az alsó és felső szinten egyaránt megsemmisült. A busz eleje viszonylag ép maradt, ott sokan túléltek a robbanást.

A nyomozás során megállapítást nyert, hogy a pokolgép házilag készített robbanóanyagból készült, elkövetőnként megközelítőleg 4,5 kg aceton-peroxidból, amelyet a terroristák nagyvalószínűséggel a járművek padlózatán helyeztek el. E szörnyű büntett elkövetői – állampolgárságukat tekintve legalábbis – belföldi (belső) támadók voltak. Nem ún. *alvóügynökök*, akik évek alatt tisztes polgárként beépültek a társadalomba, s a rendszer részeként eredeti feladatukat nem feledve mindvégig arra vártak, hogy valaki *odaátról* majd egyszer *felébreszti* őket azzal, hogy eljött a támadás ideje. Ezek az emberek nem stratégiaileg telepített ügynökök voltak, hanem második generációs britek (angolok), akik az Egyesült Királyságban születtek, gyerekeskedtek, nőttek fel, a hatalmas pakisztáni kisebbség soraiban szocializálódtak, tanultak, dolgoztak, akiknek szülei tisztes és hasznos polgárai voltak a befogadó országnak. Ezen a ponton – úgy gondolom – súlyos csorbát szenvedett Nagy-Britannia addig elismert imidzse a (viszonylagos) békében egymás mellett élő népek olvasztótégelyének szerepkörével kapcsolatban. Valóban: a közelmúltban bekövetkezett politikai kézfogás régóta várt megtörténteig¹⁹² Észak-Írországból a katolikusok és protestánsok (fehér a fehér ellen), valamint Belfast olykor erőszakkal nyomatékkolt elszakadási törekvéseitől eltekintve (ahol szintén: fehér a fehér ellen) valóban nem voltak kiemelkedően súlyos bőrszín vagy vallás miatti tüntetések, összecsapások és atrocitások, mint az előfordult az utóbbi években Franciaországban, Németország (az egykori NDK területén), valamint akár Oroszországban, ahol színes bőrű diákokat gyilkoltak meg.

¹⁹⁰ Forrás: <http://www.youtube.com/watch?v=E7Va-CuaO9M>

¹⁹¹ Forrás: <http://www.answers.com/topic/7-july-2005-london-bombings>

¹⁹² 2007 márciusában megegyezés született az *unionista* katolikusok és a *nacionalista* protestánsok között Észak-Írország közös kormányzása ügyében. (Forrás: <http://www.iht.com/articles/ap/2007/03/07/europe/EU-POL-NIreland-Election.php>).

3.1.6.2. London, 2005. július 21.

A cselekmény felgöngyölítésével London és föld alatti tömegközlekedésének fenyegetettségi ügye azonban még messze nem zárult le. A nyomozás még felszínre sem hozta a bizonyítékokat, már igazolódni látszott Tanweer *prófécijára*: ők csak az első hullám lesznek. Napra két héttel a támadássorozatot követően, amikor még be sem fejeződött a terrorcselekmény okozta károk kijavítása, újabb négy elkövető tett kísérletet a tömegpusztításra.

Július 21-én a déli csúcsforgalomban négy pokolgép indítótöltete csettent el: három a londoni földalattiban és egy megint egy autóbuszban. A metró tömegpusztításra kiszemelt állomásai most a fekete színnel jelölt Északi Vonal (Northern Line) **Oval**, a világoskék Victoria Line **Warren Street**-i, illetve a rózsaszínnel jelölt Hammersmith & City Line **Shepherd's Bush** megállóhelyi voltak (az ábrán kék csillagokkal jelölve).

Természetesen a július 7-ével kapcsolatos mai ismereteink július 21-én még nem álltak rendelkezésre, ezért nem lenne helytálló azt feltételezni, hogy az Északi Vonal két héttel később azért vált célponttá, mert támadása az első hullámban meghiúsul, hiszen Hasib Hussain feladatát (amely, mint azt az első ízben leírtakkor is jeleztem: csak logikus feltételezés) akkor még a második hullám elkövetői nem tudhatták (még nem tartott ott a nyomozás). Ily módon persze azt sem, hogy a buszon történő pusztítás improvizáció volt, nem más. Minden bizonnyal le akarták másolni elődeik *hőstettét*, ezért a negyedik pokolgép indítótöltete a London Shoreditch negyedében közlekedő autóbuszban csettent el. Az ötödik robbantó (merthogy utóbb kiderült, ebben túl akartak tenni elődeiket: öten voltak) önként elállt a szándékától, bombáját annak felrobbantásának kísérlete nélkül elhagyta.¹⁹³

A terrorcselekmény kísérletének nem volt halálos áldozata, noha a Metropolitan Police (London város rendőrsége) tájékoztatása szerint a robbantási kísérletek helyszínei alapján súlyos pusztításra készültek az elkövetők. Mindazonáltal a robbanóanyagoknak csak a detonátorai indultak be, az impulzusok a fő tölteteket nem érték el. Ez utóbbi rendkívüli szerencse, az ügy megnyugtató felgöngyölítése szempontjából azonban súlyos hátrány, hogy sikertelen kísérletüket tapasztalva az elkövetők mind a négy esetben sikeresen elmenekültek a helyszínről. Voltak ugyan a nap további részében letartóztatások, ám maga a rendőrség ismerte be, hogy rossz nyomon indult el: az őrizetbe vetteknek nem volt semmilyen kapcsolatuk a bűncselekménnyel.¹⁹⁴ Ezt másnap azzal tetézte, hogy a Metropolitan Police egyik rendőre július 22-én fatális tévedésből a Stockwell metróállomás peronján agyonlőtte Jean Charles de Menezes,¹⁹⁵ Londonban élő brazil állampolgárságú villanyszerelőt, akit a metróhoz vezényelt éber biztonsági erők összekevertek az előző napi terrortámadás kísérletének egyik gyanúsítottjával. A rendőrség első közleménye szerint az áldozat pufi-dzsekijével hívta fel magára a biztonsági szervek figyelmét (júliust írunk! – Sz.M.). Állítólag igazoltatni akarták, ekkor menekülni kezdett: átugrott a jegykapukon és futásnak eredt lefelé a peronokhoz. Ha valóban ez történt volna – miképpen ezt a Metropolitan Police napokig állította – akkor egészen más lett volna a helyzet megítéltsége, hiszen ez esetben a többség érdekében nincs mérlegelési lehetőség.

¹⁹³ Forrás: Halibozek, Edward – Jones, Andy – Kovach, Gerald L.: „*The Corporate Security Professional's Handbook on Terrorism*” Butterworth-Heinemann, Egyesült Királyság, (2007), ISBN 0 750 682 574., 42. o.

¹⁹⁴ Bűncselekménnyel, merthogy a terrorcselekmény elkövetésének előkészülete és kísérlete önmagában is bűncselekmény. Legfeljebb az ötödik személynek a cselekménytől történt önkéntes elállása miatt korlátlanul enyhíthető a büntetése, hiszen a cselekménye sem emberéletben, sem testi épségben, sem vagyonban nem okozott kárt.

¹⁹⁵ **Jean Charles de Menezes** (1978. január 7 – 2005. július 22.) – brazil állampolgár, 2002-ben turistaként érkezett Londonba. Hogy tovább maradhasson diákvízumot vásárolt, amely azonban 2003 júniusában lejárt. Menezes Nagy-Britanniában maradt, ám annak ténye, hogy ezt nem hosszabbította meg, londoni tartózkodását illegálissá tette.

Forrás: Clements, Phil: „*Policing a Diverse Society*”

Oxford University Press, Egyesült Királyság (2006), ISBN 0 199 291 357., 86. o.

Nézetem szerint ugyanis, egy robbanószerrel felmálházott terroristát nem lehet pisztollyal semmire kényszeríteni, hacsak nem arra, hogy hamarabb indítsa a robbantást, mint tervezte. Az én elméletem szerint, ha a menekülő személy robbanóanyaggal felszerelt terrorista, akkor nem létezik olyan, miszerint fegyvert szegezve rákényszerítem, hogy álljon meg; lassan, óvatosan vegye le a hátizsákját, tegye maga mellé a földre és emelje fel a kezeit. Legfeljebb belátó együttműködést színlelve eljártassa, majd indítja a töltetet. Ez a kényszerítés csak ártatlan személy esetében működhet, de az adott helyzetben ki mondja meg, hogy ártatlan-e az illető, avagy sem, hiszen éppen ennek eldöntése végett vettem üldözőbe. A gyanúsán viselkedő személy (illetve cselekménye) megállítására az egyetlen mód, ha menekülés közben a lehető legtisztább helyen lelövöm, még mielőtt beér a peronra és az utasok között jön rá arra, hogy vége, zsákutcába került. Márpedig a júliusi metróröbntások idején metróröbntörök elöl menekülni (egy pufi-dzsekiben) bizony megítélésem szerint kimeríti a gyanús viselkedés ismérveit.

Am utólag kiderült, mert a rendőrség bocsánatkérés közepette beismerte: a villanszerelő – bár illegálisan tartózkodott Nagy-Britanniában – nem akart menekülni. A földalatti zártláncú kamerarendszere által előző napon a gyanúsítottokról készített fotókat kiadták metróröbntöröknek, akik a fotó alapján egyszerűen összekeverték Menezest valaki mással. Ráadásul nem is a metró területén hívta fel magára a figyelmet, mert az operatív figyelés rajta volt azóta, mióta elhagyta lakását. A titkosszolgálat ugyan nem véletlenül tartotta szoros ellenőrzés alatt a Scotia Street-i háztömböt, csak azt, hogy Menezes egy másik lakásból lépett ki, figyelmen kívül hagyták.¹⁹⁶

A lesújtó fiaskót követően újabb átmeneti nyomozási siker született: július 25-én a rendőrség a 21-i fotókon szereplő négy személyből két főt eredményesen azonosított, amelyet követően megindult a modern kori Nagy-Britannia legnagyobb hajtóvadászata Muktar Szaíd Ibrahim¹⁹⁷ és Jaszín Hasszán Omár¹⁹⁸ brit állampolgárok után. Omár Birmingham-beli, Heybarnes Road-on található rejtékére július 27-én tört rá a brit rendőrség. Sokkolóval tették ártalmatlanná, hogy amennyiben testére bombát szerelt, azt ne legyen lehetősége a rajtaütéskor felrobbantani. Az Ibrahimot hajtó rendészeti szervek már korábban felkeltették a brit média figyelmét, így a sajtó folyamatosan a rendőrség mögött tevékenykedve rögzítette, ahogy őrizetbe veszik Nagy-Britannia akkori egyes számú közellenségeit. Ennek megfelelően ott voltak és vették, amikor két nappal később, július 29-én a rendőrség rátört Ibrahim lakására. A behatolás során alkalmazott könnygáz miatt két, csaknem meztelen férfi rohant ki az erkélyre: Ibrahim és lakótársa, Ramzi Mohammed. Utóbbi azonos azzal a férfival, akinek fotóját az Északi Vonal zártláncú kamerája az Oval állomásnál rögzítette, így mindketten előzetes letartóztatásba kerültek.

¹⁹⁶ Forrás: **Halibozek, Edward – Jones, Andy – Kovacich, Gerald L.**: „*The Corporate Security Professional's Handbook on Terrorism*” Butterworth-Heinemann, Egyesült Királyság, (2007), ISBN 0 750 682 574., 42. o.

¹⁹⁷ **Mukhtar Said Ibrahim** (sz. 1977) – Eritrea-i származású brit állampolgár, a 2005. július 21-i terrortámadás-kísérlet egyik gyanúsítottja. Nagy-Britanniába 1990-ben érkezett, mint politikai menedékjogot kérők gyermeke. A család kérelmét 1992-ben kedvezően bírálták el. Ibrahim 2003 novemberében folyamodott brit állampolgárságért, amelyet 2004 szeptemberében, azaz nem egészen egy évvel cselekménye elkövetését megelőzően megkapott. Az eddigi vizsgálatok alapján a 26-os számú londoni autóbuszon kísérelte meg felrobbantani magát.

Forrás: **Rejali, Darius**: „*Torture and Democracy*”

Princeton University Press, Egyesült Államok (2007), ISBN 0 691 114 226., 459.o.

¹⁹⁸ **Jaszín Hasszán Omár** (sz. 1980) – szomáliai állampolgár, a 2005. július 21-i terrortámadás-kísérlet egyik gyanúsítottja. Nagy-Britanniába 1990-ben érkezett, mint politikai menedékjogot kérők gyermeke. Omár a brit hatóságoktól 2000-ben ún. ILR státust kapott (speciális brit bevándorlási státus, az „Indefinite Leave to Remain” kifejezésből, amely korlátlan ideig szóló tartózkodási, munkavállalási és/vagy továbbtanulási engedélyt tesz lehetővé). Az eddigi vizsgálatok alapján a londoni földalatti Victoria vonalán közlekedő szerelvény Warren Street és az Oxford Circus állomások között közlekedő metrókocsijában kísérelte meg felrobbantani magát.

(Forrás: **Barnaby, Frank**: „*The Future of Terror*” Granta Books, Egyesült Államok (2007), ISBN 1 862 078 718., 135. o.).

Minden bizonnyal a vallomásuk alapján, a brit titkosszolgálat bemérte a negyedik gyanúsított, Husszein Oszmán mobiltelefonját, amely Róma mellől küldött jeleket az olaszországi átjátszóállomásoknak. A gyors és hatékony titkosszolgálati együttműködés eredményeképpen Husszein Oszmánra még július 29-én 40 olasz rendőr tört rá, és nagybátyja házában elfogták.

Kihallgatása során tagadta, hogy bármilyen kapcsolatban lenne az al-Kaidával és elmondta, hogy a hátizsákokban liszt volt, csak a detonátor volt igazi, hogy felhívja a figyelmet az iraki háború koalíciós erők által véghezvitt pusztítására. Nem akart gyilkolni, ellenzi a háborút, számos erőszakellenes felvonuláson részt vett már, de senki nem hallotta meg a szavaikat. Ezért fordult a londoni metróban végrehajtott „figyelemfelhívó” akcióhoz. Jelenleg mindannyian (beleértve Oszmán feleségét is, aki részt vett az előkészítésben), letartóztatásban vannak, a brit biztonsági szervek pedig gyűjtik a bizonyítékokat.

Az új budapesti 4-es számú metró építésénél (illetve persze a régebbi vonalak jelentős átépítéssel járó felújításánál is) – noha hazánkban súlyos tömegkatasztrófa szerencsére a magyar földalatti közlekedés 111 éves fennállása alatt még nem történt – azért nem ártana nem csak a technikai-, vagy az emberi mulasztás miatt bekövetkezett balesetek mentési lehetőségeire gondolni. Úgy gondolom, a tervezésbe bele kellene építeni a robbantásos terrorcselekmények két állomás között rekedt utasainak mentési lehetőségeinek kiszélesítését, valamint alternatív és biztonságos vész-menekülési útvonalak kialakítását is, amelyről a szerelvényben vetítés útján szerezhetnek tudomást az utazók.

3.1.7. Szabotázsakció kísérlete amerikai utasszállító repülőgépek ellen

London, 2006. augusztus

Az eseményt több forrás, mint a *2006-os Transz-atlanti Összeesküvést* ismeri,¹⁹⁹ noha maga a bűncselekmény szerencsére nem következett be. Mint arra az értekezés-tervezet bevezetőjében már utaltam, ez a cselekmény nem az első próbálkozás volt – bár való igaz – a végrehajtók Ramzi Yousef vezette első hulláma idáig nem jutott, mint ahol a mostanit lefülelték. Ők 1994-ben egy banális hibán csúsztak el, amely csodás szerencseként egyrészt leleplezte az összeesküvést, másrészt megmentette több ezer ember, a felrobbantásra szánt 12, egyenként 250-350 utas szállítására alkalmas repülőgép potenciális áldozatainak életét. Arról nem beszélve, hogy ezt az elkövetési módszert is bevezette a fenyegetettség potenciális irányai közé. Ugyanakkor sajnos azt is hozzá kell tennünk, hogy a leleplezésüket lehetővé tevő titkosszolgálati bravúr és a nyomozási, együttműködési siker ellenére minden bizonnyal nem az utolsó, hiszen a terroristák szempontjából az ötlet kiváló – maga a várható pusztítás, az azt világszerte követő pánik és káosz, továbbá az utazások elhalasztásából származó perspektivikus hátrányok, a turizmus globális összeomlásának lehetősége, stb. tekintetében legalábbis – meghatározóan hatékony támadás a nyugati világrend ellen. Ahhoz azonban, hogy teljesen átlássuk az összefüggéseket, úgy gondolom hasznos feleleveníteni a cselekmény kulcsfigurája: Ramzi Yousef 1994-es tevékenységét.

1994. december 11-én a Philippines Airlines PR434-es, Manila–Tokió menetrend szerinti járata, 273 utassal és 20 főnyi személyzettel a fedélzetén, a Csendes-óceán felett, 9.440 méter magasságban vészhelyzetet jelentett. Elérhető távolságban egyetlen repülőtér, az Okinawa Légítámaszpont volt, ahol a repülőgép a fedélzetén bekövetkezett robbanást követő egy órán belül sikeres kényszerleszállást hajtott végre. A megszaggatott géptörzsön tatóngó, kifelé tölcseresedő, csaknem 0,5 m²-es lék, a romba döntött ülésorok, a törzs külső és belső burkolatáról, valamint az utastér kabinburkolatáról származó azonosított robbanási nyomok nem hagytak kétséget afelől, hogy a detonáció – amely Haruki Ikegami, 24 esztendő japán üzletember²⁰⁰ életét követelte – nem műszaki hiba, hanem emberi kéz alkotta és emberi elme akarata szerint működtetett eszköz következménye. A 434-es járatot tehát szabotázsakció érte, ez nem lehetett vitás.

Ugyanakkor a legnagyobb tévedés az akció megítélését illetően az volt, hogy sokáig mindenki azt hitte: a Boeing 747-es és utasai elleni támadás egy sikertelen terrorcselekmény volt. Holott – amit akkor senki nem tudott még – a cselekmény egy nagyon is sikeres teszt volt. Maga a támadás ugyanis nem a Philippines gép vagy bármely utasa ellen irányult, hanem tizenkét amerikai óriásgép ellen, amelyek majd különböző távol-keleti repülőterekről²⁰¹ indulnak csendes-óceáni, interkontinentális újtukra az Amerikai Egyesült Államok nyugati partvidéke felé. A légitársaságok, az utasok száma és személye, az útvonal mindegy volt, hiszen az akció *politikai síkon* folyt. A támadássorozat komplex célja egyrészt egyfajta tiltakozás volt az Egyesült Államok közel-keleti – ezen belül is izraeli-palesztin – külpolitikája ellen, másrészt a *világ csendőre* szerepben tetszelgő Amerika sebezhetőségének bebizonyítása volt azzal, hogy szimultán 12 nagybefogadó-képességű óriásgépet robbantanak fel, egyenként (gépenként) több mint 250 utassal a fedélzetükön.

¹⁹⁹ http://en.wikipedia.org/wiki/2006_transatlantic_aircraft_plot

²⁰⁰ Ipari varrógépeket gyártó cége nevében tárgyalt Cebuban, onnan volt hazaúton Tokió felé. A szerencsétlen sorsú utas éppen azon a helyen ült a gép jobboldalán, amely alá az elkövető a mikrobombát elhelyezte. A kiszakított géptörzsön keresztül az utast félig kiszippantotta a légnyomáskülönbség a szabadba, amely traumát nem élte túl. Sokan megsérültek a környezetében ülők közül is.

²⁰¹ Bangkok, Hongkong, Manila, Szingapúr, Tajpej, Tokió és Szöul. (Forrás: **Hoffman, Bruce**: „*Inside Terrorism*” Columbia University Press, Egyesült Királyság (2006), ISBN 0 231 126 999., 283. o.).

A kiválasztott repülőgépek mindössze két dologban egyeztek meg: mindegyik amerikai felségjelű volt²⁰², illetve mindegyik leszállást tervezett valahol, mielőtt nekivágna a hatalmas, csendes-óceáni útnak. Ezen *köztes megállóhelyeken* tervezte a repülőgépeket elhagyni az, az egyelőre virtuális végrehajtói csoport, miután az időzített pokolgépet majdan elrejtí a fedélzeten. A robbantáshoz alkalmazott vegyszer egy újonnan kikísérletezett folyékony vegyi anyag volt, amelyet a nitroglicerín és a nitrobenzín egyes alkotóelemeinek kiszámolt arányából lehetett kikeverni. A terv és a kivitelezés koordinálása Ramzi Mohamed Yousef palesztin-szimpatizáns elkövető fejében született meg, aki rendkívüli szellemi potenciállal bíró, húszas éveinek közepén járó fiatalember volt. A Fülöp-szigeteken Yousef maga mellé vette két megbízható bajtársát: az afgán nemzetiségű Wali Kahn Amin Shah-ot²⁰³, az időzítő-szerkezetek specialistáját, illetve Abdul Hakim Murad-ot, aki már régóta Yousef hűséges követője volt. Magát a robbanóanyagot – saját bevallása szerint – Yousef fedezte fel, ám pusztító erejével maga sem volt tisztában. Ennélfogva úgy döntöttek, hogy mielőtt a repülőgépekre telepítik, tesztelik a pokolgépeket: mire is képes új kémiai komponensük.

Az első lépcső egy zsúfolt manilai mozi volt: a Greenbelt, ahol magát a határfokot ellenőrizték, valamint azt, hogy sikerül-e a sötétben, nyilvános helyen összeszerelni és a szék alá rejteni a szerkezetet. A csomagot Wali Khan 1994. december 1-jén helyezte el a moziban és úgy állította be az ADEC karórából általa átalakított időzítőt, hogy az a következő előadás idején lépjen működésbe. Magát a detonációt és a lángoló mozit Wali Khan a helyszín közelében, biztos távoból nézte végig, miközben mobilon tájékoztatta Yousefet az eredményről. Halálos áldozatok nem voltak, de a detonációt követő tűzvész sok súlyos sérültet eredményezett.

Az első teszt *siker*es volt tehát, ám Yousef valamiért nem bízott a moziban időzítőként használt ADEC karórában, ezért úgy döntött, hogy még egy *hatástanulmányra* lesz szükség, ahol a detonációt egy Casio karórából átalakított időzítő késlelteti majd. Wali Khan *ennek* megfelelően megkezdte egy Casio óra átalakítását: a folyékony robbanóvegyületet az óra tokjába rejtette, a csatlakozó kábeleket pedig úgy helyezték el, hogy azok az utolsó pillanatban (pl.: a köztes leszállóhelyre történő megérkezést követően, a gép elhagyása előtt) is hozzáilleszthetőek legyenek a szerkezethez. Mivel az áramkör zárását maga az óraszerkezet látta el, így Yousef – mondhatjuk – semmi kockázatot nem vállalt, amikor december 10-én Manilában felszállt a Philippines, Cebun keresztül Tokióba tartó járatára. A körülmények ideálisak voltak. A Boeing 747-esen – befogadó kapacitásához mérten – viszonylag kevesen utaztak. Az Arnaldo Forlani álnéven utazó Yousef a 35F helyet kapta, amit rögtön a felszállást követően otthagytott és *kézipoggyászával* együtt átült a 26K-ra, amelynek környékén nem voltak utasok. Miután a mosdóban összeszerelte a szerkezetet, az időzítőt négyórás késleltetésre állította be, majd az élesített eszközt elrejtette az ülése alatti mentőmellény mögé. Ezt követően a leszállás előtt átült egy harmadik helyre, a repülőgép utolsó ülésorainak egyikébe. A Boeing 747-es leszállt Cebuban, ahol Forlani (Yousef) 26 tranzitutas egyikeként kiszállt.

²⁰² Az érintett járatok: **1. United Airlines UA80** – Szingapúr – Hongkong, onnan **UA806** Hongkong – San Francisco, **2. Northwest Airlines NW30** – Manila – Szöul – Los Angeles, **3. Delta Air Lines DL59** – Portland – Szöul – Tajpej – Bangkok (itt az elkövető minden bizonnyal Szöulban szállt volna fel a repülőgépre, majd az élesítést követően a közbelső Tajpejben leszállóhelyen kiszállt volna. A járat a Tajpej – Bangkok útvonalon robbant volna). **3. Northwest Airlines NW6** – Manila – Tokió – Honolulu, **4. United Airlines UA807** – San Francisco – Szöul – Manila (az elkövető Szöulban szállt volna fel, a repülőgép pedig a visszaúton, a Manilából történő felszállást követően robbant volna), **5. United Airlines** – Los Angeles – Hongkong – Szingapúr, majd onnan a bomba a visszaúton, Szingapúrból Hongkongba menet robbant volna. **6. United Airlines** – Tajpej, Tokió – San Francisco, **7. United Airlines** – Szöul – Tajpej – Honolulu, **8. United Airlines** – Bangkok – Tajpej – San Francisco, **9. Northwest Airlines** – Hongkong – Tokió – Portland, valamint **10. United Airlines** – Hongkong – Tokió – Los Angeles. (Forrás: **Hoffman, Bruce**: „*Inside Terrorism*” Columbia University Press, Egyesült Királyság (206), ISBN 0 231 126 999., 283. o.).

²⁰³ Afganisztáni veterán, Oszama bin Laden fegyvertársa a szovjetek ellen vívott háborúban. Álnevei alapján ismeretes, mint Osama Turkestani, Osama Ashmurray és Grabi Ibrahim Hahsen is. Érzelmi kötődése az al-Kaidához közismert, személyes tagsága vitatott.

Nem sokkal később a repülőgép, a Philipppines Írországból bérelt Boeing 747-283B típusú Jumbója felszállt Cebuból és Tokió felé vette az irányt. A robbanás helyi idő szerint 11.45-kor következett be, amikor a 747-es a 31-es repülési szinten²⁰⁴ hajózott, az Okinawához közeli, Minami Daito-sziget felett. Ha minden úgy marad, ahogy volt Yousef kiszállásakor, akkor minden bizonnyal nincs áldozat. A Cebuban beszálló utasok azonban jelentősen átrendezték a repülőgép telítettségét, és a korábbi üres helyek megteltek. Amennyiben a szabotázsakció megsemmisíti a Boeing 747-est, ez a katasztrófa – a maga 292 halálos áldozatával – a repülés történetének nyolcadik legsúlyosabb tragédiája lett volna, megelőzve az Iran Air A300B2-203-asát, amelyet az USS Vincennes repülőgéphordozóról lőtt le az amerikai haditengerészet a Perzsa-öböl felett 1988. július 3-án.

Szerencsére nem így történt, noha a robbanás ereje – bár nem semmisítette meg a repülőgépet – kifejezetten meglepte Yousefet, aki csak az időzítő-szerkezetet akarta tesztelni, és nem akart kárt tenni a Jumbóban, illetve utasaiban²⁰⁵. A vizsgálat során a sérült 747-es minden négyzetcentiméterét gondosan átvizsgálták és megtalálták a Casio óra, valamint a 9 Voltos elem darabjait. A vegyszeti vizsgálatok a roncsok felületén, valamint a mentómellényből a robbanás hatására kirepült és megrepedt széndioxidtartályon nitroglicerint és nitrocellulóz maradványait mutatta ki. Ugyanakkor gyújtószerkezetet sohasem találtak.

A második *siker* kísérletet követően, Yousef és társai előtt szabaddá vált az út, és nekiláttak fő tervük megvalósításának. Az akció részleteit véglegesítendő Yousef – aki ide Nadzsi Awaita Haddad marokkói állampolgár fedésében jelentkezett be – és Murad december 24-én a Manila külvárosában található Dona Jozefa apartman 603-as szobájában találkoztak. A vegyszerek *bekeverése* folyamatban volt, Murad már a Casio órákat is megvásárolta. Khan közben bejelentkezett a Royal Palm hotelbe, ahol várta Yousef hívását az akció megkezdésére. Ekkor történt az a hiba, amely egy rossz mozdulatot követően, egyfajta láncolatot elindítva romba döntötte terveiket, megmentett több ezer potenciális civil áldozatot, fényt derített egy korábbi súlyos terrortámadás részleteire, és rács mögé juttatott három, bármely nemzet társadalmára, vagy állampolgáira komoly veszélyt jelentő terroristát.

Az eseménysor a Dona Jozefa apartmanban indult 1995. január 5-én. Yousef a kísérlet során helytelenül adagolta az egyik vegyszert, amelytől sűrű füst öntötte el az apartmant és környékét. A szomszédok riasztották a tűzoltókat és a rendőrséget, akik percekkel a bejelentést követően a helyszínre érkeztek. Yousef elmenekült, de közben két stratégiai hibát is vétett: egyrészt a helyszínen hagyta Muradot magyarázkodni, másrészt az apartmanban felejtette laptopját a tervekkel, a helyszínekkel, az időpontokkal, a célpontokkal, a robbanóanyagokra és időzítő-szerkezetekre vonatkozó leírásokkal, egyszerűen egy számítógép terhelő bizonyítékok garmadjával masszívan megpakolt merevlemezét. A helyszínre érkező tűzoltóknak Murad nem tudott elfogadható magyarázatot adni az apartmanban fellelt robbanóanyagok mennyiségét illetően, úgyhogy a tűzoltók a rendőrség megérkezéséig ott tartották. A rendőrség azonnal őrizetbe vette Muradot és megkezdte a helyiség átkutatását, ami nem maradt eredménytelen: megtalálták Yousef laptopját, Murad a robbanó-vegyületekkel kapcsolatos jegyzetfüzetét, lefoglalták a Casio órákat és a kémiai anyagokat. Muradot *bevitték*, elzárták a külvilágtól, közben figyeltették a 603-as apartman környékét. Yousef még aznap megszökött Manilából, ahonnan a pakisztáni Karacsiba repült.

²⁰⁴ 31-es repülési szint = 31.000 láb, azaz megközelítőleg 9500 méteres STD magasság (1013,25 hPa szerint).

²⁰⁵ Ezért a Philipppines gépen az amerikai célpontok ellen bevetni tervezett robbanóanyag mennyiségének 10%-át használta.

A fülöp-szigeteki rendőrség Yousef laptopjában megtalálta korábbi identitásait, így a terrorista összes álneve²⁰⁶ figyelőlistára került. Fentiek miatt nevezett az országba történő újbóli belépési kísérlete nem maradhatott többé titokban. Közben január 11-én Wali Khan – rendkívül meggondolatlanul – visszamerészkedett az apartman környékére, ahol a rendőrség elfogta. Zsebében megtalálták a Casio órák időzítővé történő átalakításához mellékelt vázlatot, valamint felleltek nála egy ilyen szerkezetet eredetben is. Ilyenformán Khan még csak tagadni sem tudta közvetlen részvételét, annál is inkább, mert maga az időzítő-szerkezet pontosan megegyezett a 603-as apartmanban fellelt időzítőkkal, illetve az ott megtalált és lefoglalt időzítőket megvizsgálva megállapítást nyert, hogy azok mindegyikét a Khannál talált szakrajz alapján alakították át. Bár a hatóságoknak tudniuk kellett, hogy veszélyes terroristát fogtak (legalábbis komoly akciókra történt előkészületet szakítottak félbe), négy nappal később, január 12-én Wali Khan mégis meg tudott szökni az őrizetből. Időközben Ramzi Yousef nagy erővel dolgozott Murad kiszabadításán.

Yousefet – amellett, hogy okos, képzett és elszánt is volt – rendkívüli balszerencse kísérte mondhatni minden akciója, vagy annak előkészítése során. 1993 nyarán megbízást vállalt a Sipah-e-Sahaba szervezettől Benazir Bhutto pakisztáni miniszterelnök-asszony elleni merényletre. Ebben a munkában hozta össze a sors Muraddal, akivel a robbantásos akciót a pokolgép telepítésével a helyszínen elő is készítették, csak hogy a miniszterelnöki rezidencia környékén felfigyeltek rájuk a helyi biztonsági erők, ezért az előkészületeket megszakítva azonnal fel kellett szívódni. A szerkezet – hatásából ítélve csak az indítótöltet – a sietség közben felrobbant, megsebesítve Yousefet, aki épp hogy felépült abból a súlyos autóbalesetből, amelyet egy évvel korábban egyik bajtársa, Mohammed Szalameh okozott.

1994-ben Délkelet-Ázsiába utazott, ahol Izrael Állam bangkoki nagykövetségét akarta felrobbantani. A célobjektum megközelítésekor teherautójuk karambolozott egy motorossal, így a két merénylő sebtiben megint visszavonulni kényszerült a helyszín és a robbanóanyag hátrahagyásával. Yousef itt nem kockáztatott többet, visszavonult Pakisztánba, ahol újabb nagyszabású ötlettel állt elő: kitalálta, hogy játékautókba rejtett robbanóanyagot juttat fel az amerikai Northwest és United Airlines Bangkokból induló járataira. E célból beszervezte Istaique Parkert, egy Pakisztánban élő dél-afrikai muzulmánt, aki elutazott Thaiföldre Youseffel a pokolgépeket összeszerelni, viszont a repülőtéren begyulladt és az akciótól visszalépve megtagadta a becsekkelést, így ez a támadás is elmaradt. Parker – mint utóbb kiderült – nem csak gyáva, de áruló is volt. Megneszelve, hogy Yousef nyomravezetői díja elérte a 2 millió dollárt, felkereste az Egyesült Államok Iszlambadi nagykövetségét, ahol informátornak jelentkezett.²⁰⁷

Yousef utolsó baklövése az volt, hogy a „Felszabadítási Hadsereg Ötödik Zászlóalja” nevében fenyegetést intézett a Fülöp-szigetek kormányához, további terrorcselekményeket kilátásba helyezve arra az esetre, ha Muradot nem engedik szabadon. A pakisztáni titkosszolgálat 1995. február 7-én – alig egy hónappal sikeres elmenekülését követően – Iszlámábádban rajtaütött a Su-Casa vendégházon, ahol elfogta és őrizetbe vette Yousefet, miután egy szervezési kísérletet követően az egyik alany rávezette a hatóságokat. Lakásán a házkutatás nem várt eredményt hozott. Az ott fellelt bizonyítékok kétségtelenné tették, hogy Ramzi Yousefnek köze volt a New York-i World Trade Center északi toronyépülete ellen 1993. február 26-án végrehajtott pokolgépes merénylethez, melynek hat halálos áldozata és több száz súlyos sebesültje volt.

²⁰⁶ Úgy mint: Nadzsi (Najy) Awaita Haddad, Dr. Paul Vijay, Adam Sali, Adam Adel Ali, Adam Khan Baluch, Dr. Adel Sabah, Dr. Richard Smith, Azan Muhammed, Adam Ali Qasim, Arnaldo Forlani, Muhammad Ali Baloch, Adam Baloch, Kamal Ibrahim, Abraham Kamal, Khuram Khan. (Forrás: **Reeve, Simon:** „The New Jackals: Ramzi Yousef, Osama bin Laden and the Future of Terrorism” Carlton Books Limited, Egyesült Államok, (1999), ISBN 0 233 996 184.,

²⁰⁷ Forrás: **Szabó, Miklós:** *Jogellenes cselekmények Sárga könyve (1968-2004)* Alexandra Kiadó, Pécs, (2007), ISBN 9 633 700 280., 196. o.

Ezt nemcsak az a tény támasztotta alá, hogy megtalálták a merényletért felelősséget vállaló levelet, hanem az Amerikai Egyesült Államok kormányát korábban megfenyegető felhívásokat is az „*Ötödik Zászlóalj*” nevében küldték. Innentől kezdve az Amerikai Egyesült Államok rendészeti szerveinek hivatalos bevonása elkerülhetetlenné vált. Az amerikai biztonsági szervek amúgy is elérhető távolságban tartózkodtak, mert a Yousef által Manilában felejtett laptop tanúsága szerint a célpontok amerikai felségjelű utasszállítók voltak, fedélzetükön javarészt amerikai állampolgárokkal, illetve olyan idegen állampolgárokkal, akiknek biztonságát – a repülőgép fedélzetén, mint amerikai felségterületen – az Egyesült Államok hivatott szavatolni. Manila tehát az idő tájt hemzsegett az amerikai ügynököktől. A megállapodás a három ország között hamar létrejött, hiszen a *nagy fiaskót*, Khan január 12-i sikeres elmenekülését követően Murad fogva tartása kényelmetlenné vált a fülöp-szigeteki rendőrség számára, ráadásul Pakisztán is szabadulni akart Youseftól. Így Yousefet és Muradot a pakisztáni hatóságok csendben kiadták az Egyesült Államok Titkosszolgálatának²⁰⁸ ügynökeinek, míg Khan még mindig szökésben volt.

Yousef az amerikai vizsgálati fogságban rendkívül bőbeszédű volt, leplezetlen, őszinte büszkeséggel mesélt terveiről, a sikeresen végrehajtott akciókról, valamint a technikai eszközök működésének részleteiről. Itt derült fény arra is, hogy a Philippines repülőgép fedélzetén miért nem találtak gyújtószerkezetet. Yousef elmondta, hogy miután a manilai moziban ragyogóan működött az általa kikísérletezett, házilag készített gyújtószerkezet, így hagyományosra nem volt szükség a PR434-es járaton. Elmondta, hogy a Casio órát – amely átalakítását követően időzítőként működött – úgy kötötte össze a robbantási impulzushoz energiatápot biztosító 9V-os elemmel, hogy közéjük iktatott egy búrjától óvatosan megszabadított, ám egyébként sértetlen izzót. Az izzószál környékére kis mennyiségű nitrocellulózt helyezett. Innentől kezdve zárt folyamattá vált a láncreakció: az óraszerkezet – amelyet ébresztésre állítottak (alarm-funkció) – a megfelelő időben továbbítja (átengedi) a 9V-os elem impulzusát az izzó felé. Az izzószál felizzik és a mellette elhelyezett nitrocellulóz begyullad. Ez, a pillanatok alatt lejátszódó kémiai folyamat gyújtja be a fő töltetet. „*Büszkén vállalom, hogy terrorista vagyok, míg az amerikai kormány ellen küzdhetek!*” – jelentette ki Yousef a bíróság előtt, akiről a tárgyalását vezető Kevin Duffy bíró, mint a *Gonosz egyik apostoláról* beszélt, még mielőtt az ügyész (valós) életfogytig tartó szabadságvesztési kérelmét jóváhagyta volna.

1995. december 12-én – összehangolt nemzetközi titkosszolgálati munka eredményeképpen – Malajziában elfogták Wali Khan-t is. 1997. november 12-én New Yorkban, a már elfogott Ramzi Yousefet és szökésben lévő társát Abdul Rhamah Yasint, a World Trade Center ellen 1993. február 26-án végrehajtott robbantásos terrorcselekmény minden vádpontjában bűnösnek találta és mondta ki a bíróság. A trió a Colorado állambeli Florence szuperbiztos börtönében ül és ott is marad, amíg él. Oszama bin Laden egy 1997-es interjúban tagadta ugyan, hogy ismeri Yousefet, de mint érdekesség kiemelhető, hogy nevezett (Yousef) nagybátyja: Kálid Sejk Mohamed (Khalid Sheikh Mohammed) tagja volt az Amerika ellen végrehajtott 2001. szeptember 11-i terrortámadásnak.

A manilai Greenbelt diszkó-, illetve a Fülöp-szigeteki repülőgép-robbantás és Yousefék lebukása óta 12-13 év eltelt. S noha nem került szóba, nincs kétségem afelől, hogy Ramzi Yousef történetéből okulva, ötletét továbbfejlesztve vitte tovább a pusztítás gondolatát az a pakisztáni származású brit állampolgárságú csoport, amely elhatározta, hogy felrobbant tíz, Nagy-Britanniából induló transzatlanti repülőjáratot.

²⁰⁸ US Secret Service.

Utólag bejelentett nemzetközi titkosszolgálati együttműködés eredményeképpen a brit hatóságok 2006. augusztus 10-én egy tervezett, éjszakai rajtaütés során Londonban, Birminghamban, valamint a Temze Völgyében őrizetbe vettek 24 brit állampolgárságú személyt – javarészt fiatalkorúakat – akik alaposan gyanúsíthatóak a fenti terrorcselekmény előkészületeivel. Bűncselekményük elkövetését folyékony robbanóanyag-eleggyel tervezték végrehajtani, amelynek ténye a mai napig tartó nyomot hagyott a polgári repülés-biztonságon.

1986-ig a polgári repülés ellen elkövetett szabotázsakciókra általában a könnyen formázható szilárd (plasztik) robbanóanyag volt a jellemző. Miután azonban az EL AL repülőgépe ellen tervezett 1986 májusi akció (Hindawi-ügy) meghiúsult, a kiemelten veszélyeztetett repülőtereken korábban, a kevésbé veszélyeztetetteken folyamatosan, 1988-ig felzárkózva elterjedt a színes átvilágító-berendezések használata, amely organikus és nem organikus felületek bizonyos színárnyalati kódolás útján történő megjelenítésével rendkívül megnehezítette ezen plasztik robbanóanyagok jogellenes alkalmazását, a dekonspiráció túlságosan magas kockázata kiküszöbölésével. Nem is nagyon tudok akkoriban sikeres *plasztikkisérletről*. Alig egy évvel az első színes átvilágító-berendezések 1986-os megjelenését követően, az észak-koreai állami terrorizmus utasításának végrehajtói: Kim Sung-il és Kim Hyon-hui 1987. november 29-én már egy egészen új típusú, likőrös üvegbe rejtett folyékony robbanóanyagot használt a Korean Air repülőgép elleni szabotázsakcióban. A folyékony robbanóanyag három óriási előnyt élvez a plasztikhoz képest: egyrészt jóval könnyebb álcázni, így (elméletileg) a fedélzetre is felvihető, illetve nem kész, hanem *komponens-robbanóanyag*, amely a különböző álcázási megoldásokkal üvegben a fedélzetre juttatva az utolsó pillanatban is *bekeverhető*. Azonban kétségkívül a legnagyobb előnye, hogy összetevői a kereskedelmi forgalomban szabadon (engedélyhez nem kötötten), korlátozás nélküli mennyiségben megvásárolhatóak.

A (The) New York Times amerikai napilap értesülése szerint a jelenlegi elkövetők a brit Lucozade nevű sport- és energiatal-család termékeinek flakonjait tervezték felhasználni, abba töltötték volna át a minden bizonnyal peroxid-bázisú, megfestett, zselés robbanóanyagot²⁰⁹ oly módon, hogy a palackok alját preparálták volna meg. E módon az eredeti tartalom felső harmadának meghagyásával, az alsó kétharmad észrevétlen kicserélésével a kupakos palack teteje sértetlennek tűnt, maga a piros színű ital pedig felbontatlannak.

A 2006. augusztus 10-én őrizetbe vett 24 gyanúsítottból hatot rövidesen elengedtek, mert előzetes letartóztatásukat nem találták kellőképpen megalapozottnak. A rejtkehelyként használt konspirációs lakásokban fellelt elsődleges bizonyítékok alapján a visszatartott 19 főből 17 ellen napokon belül vádat emeltek *emberölés megvalósítására tett összeesküvés, terrorcselekmény elkövetésére tett előkészület*, illetve (főképpen az élettársak esetében) a *terrorcselekmény előkészületének a hatóságok elől való eltitkolása* bűncselekmények megvalósításáért. További hét személyt Pakisztánban vett őrizetbe a helyi partnerszolgálat. Noha a letartóztatás során a gyanúsítottaknál ugyan nem találtak megvásárolt repülőjegyeket, ám a korábbi internetes böngészéseiket rekonstruálva kiderült, hogy a célpont az American, a Continental, a(z) United Airlines, valamint a British Airways járatai voltak.²¹⁰

²⁰⁹ A Szövetségi Nyomozó Iroda (FBI) és a Nemzetbiztonsági Hivatal (DHS) egybehangzó állítása szerint mindössze kétfajta peroxid-bázisú folyékony robbanóanyag jöhet ilyen akcióknál szóba: a triaceton-triperoxid (TATP) és a hexametilén-triperoxid diamin (HMTD). A fenti intézmények szakértői szerint, ezek az anyagok nagyon labilisak: érzékenyek a hőre, rázkódásra, de még a súrlódásra is. Ugyanakkor szakavatott terrorista számára könnyen kezelhető, mert a robbanási folyamat egyszerűen indítható lánggal, elektromos impulzussal, esetleg házi készítésű detonátorral is. (Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/2006_transatlantic_aircraft_plot).

²¹⁰ **American Airlines – London (Heathrowról):** Boston, Chicago, Los Angeles, Miami, és New York felé. **British Airways – London (Heathrowról):** Boston, Chicago, Los Angeles, Miami, Newark, New York, San Francisco és Washington. **London (Gatwickről):** Orlando. **Continental Airlines – London (Gatwickről):** Newark és Cleveland, valamint **United Airlines – London (Heathrowról):** Chicago, Los Angeles, New York, San Francisco és Washington. (Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/2006_transatlantic_aircraft_plot).

A támadás tervezett időpontja – egyes források szerint – 2006. augusztus 16. lett volna, ami ugyan még nem bizonyított, abban azonban minden érintett szakszolgálat felelős szakértője egyetért, hogy a támadás a rajtaütéstől számított egy héten belül bekövetkezett volna.²¹¹

A pakisztáni és a brit szolgálatok közötti együttműködés eredményeképpen az összeesküvés – titkosszolgálati eszközök és módszerek alkalmazásával történő – felgöngyölítése már hónapok óta folyt, ám az egyik, fedésben a gyanúsítottak belső körében tevékenykedő brit titkosszolgálati munkatárs jelezte, hogy nem lehet tovább várni a beavatkozással, mert a csoport a „go now”²¹² rövid üzenetben megkapta a támadási parancsot.²¹³ A gyanúsítottak (illetve a terrorcselekmény elkövetésének előkészítése büntette²¹⁴ tekintetében már minden bizonnyal beszélhetünk *elkövetőkről*) vezetői közül többen pakisztáni származású, de már Nagy-Britanniában született brit állampolgárok, a végrehajtók között azonban legalább három nem muzulmán van, akiknek azonban letartóztatásuk idején már folyamatban volt a keleti vallásra való áttérésük hivatalos procedúrája. Nagy-Britannia tehát ez esetben ismét belső ellenséggel, honi állampolgárokkal nézett szembe és a csoport kemény magja jelen esetben is egy pakisztáni csoport, az a kisebbség, amely a Nagy-Britannia területén legalisan letelepedett és állampolgárságot kapott etnikumok létszámát tekintve elsőprően a legnagyobb. És a korábbi, hasonló cselekmények körülményeivel párhuzamosan itt is a második, a már brit földön született és ott szocializálódott generáció az, amelyik a nyugati típusú gondolkodás ellen ilyen radikális módon lázad úgy, hogy semmilyen bizonyított formában nem élvezték cselekményük szülői háttértámogatását.

Az elkövetők adatait áttekintve két szembevetendő dolog azonnal megállapítható: az egyik, hogy a bűncselekmény (illetve a megelőző rajtaütés) időpontjában a 19 fő előzetes letartóztatásban maradt gyanúsított legidősebb tagja sem múlt el 29 esztendő, a teljes csapat átlagéletkora pedig 23 év. Érdekes dolog arra visszagondolni, hogy a mi generációnk mit csinált 23 évesen, illetve anno, amikor mi 23 évesek voltunk, akkor hány évesek voltak az akkori terroristák. Ne higgyék, hogy tréfának, sokkal inkább komoly költői kérdésnek szánom: ha ez így megy tovább, ha bármely radikális nézetek miatt az emberi élet ily’ semmibevétele ilyen gyorsan megjelenik az egyre fiatalabb elkövetőkben, akkor rövid időn belül számolhatunk a gyermekterroristákkal, valamint elgondolkozhatunk azon, hogy miképpen kezdjük meg a „veszélyeztetett réteg” még anyaméhen belüli, embrionális időszakban történő átképzését. A másik szembevetendő tényező – ha túljutunk a gyanúsítottak kor adatain – hogy bizony létezik a belső (saját állampolgárságú) terrorizmusnak egy annál hatványozottan veszélyesebb *hajtása*: a (ha lehet így fogalmazni) *legbelsőbb* terrorista. Ez az elkövetői kör az, amelyik a legnagyobb veszélyt jelenti, mert a megtámadott terület szempontjából bennfentesnek számít. Márpedig egyikük – repülőtéren alkalmazottként – 24 órás, a Heathrow repülőtér minden biztonsági zónájára érvényes belépővel rendelkezett.²¹⁵

Közben a rendőrség különleges egységei megszállták a brit repülőtereket, teljes ostromzár alá véve a repülőtérről vezető utakat, valamint átvitt értelemben magukat a járatokra várakozókat is. A járatok 75-90%-át törölték, a felszállási engedély birtokában lévő járatok utasai azonban nem vihettek fel semmilyen kézipoggyászt a fedélzetre, aminek csak a légitársaságok utaskísérői örültek: egy gonddal kevesebb.

²¹¹ Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/2006_transatlantic_aircraft_plot

²¹² Go now: induljatok (átvitt értelemben: csináljátok) most! (http://en.wikipedia.org/wiki/2006_transatlantic_aircraft_plot).

²¹³ Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/2006_transatlantic_aircraft_plot.

²¹⁴ Btk. 261 § (3).

²¹⁵ **Amin Asmin Tariq** (sz. 1983. június 7.) – 2006 márciusa óta az indiai Jet Airways londoni alkalmazottja.

(Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/2006_transatlantic_aircraft_plot_suspects)

A MALÉV Londonból éppen akkor hazainduló járata (egyike a kevés kivételezettnek) soha addig nem tapasztalt gyors beszállítást produkált, mert a kézipoggyász nélkül a fedélzetre lépő utasok csak megjelentek az ajtóban, zsörtölődve leültek a helyükre és bekapcsolták magukat, amely jelentősen lerövidítette a csomagok mozgatása, le-felpakolása miatti rendszeres körülményeskedést. Az utaskísérők soha addig és azóta sem tapasztalt kényelemmel szolgálta ki az utazókat, akik – mivel üres volt a fejük feletti zárható kalaptartó – a Budapestre vezető úton sem álltak fel poggyászaikból kivenni-betenni, e miatt a járat szerveze nyugodtabb és akadály mentesebb volt, minden addiginál.

Az augusztus 10-i rajtaütés világosan érezte a világgal, miszerint nem kell terrorcselekmény ahhoz, hogy a világ kereskedelmi repülőmenetrendje gyakorlatilag össze-omoljon. Íme néhány aznapra jellemző számadat.

London Heathrow: délutánig több mint 610 járatot töröltek, az Egyesült Államok felé egyetlen járat sem szállhatott fel. Az európai és belföldi beérkező járatokat átirányították. A British Airways több mint 200, a Heathrow-ról felszállni készülő járatát – köztük az európaiakat is – törölték. Az Air France, az olasz Alitalia, a spanyol Iberia, a skandináv SAS, valamint az ír Aer Lingus összes Londonba tartó járatát törölte. A tumultusban álltak a Londonból kivezető utak, köztük a forgalmas M4-es is. Nagy-Britannia fővárosa a közlekedés összeomlásától fuldoklott, a város megbénult. A Nemzetközi Vörös Kereszt munkatársait a terminálokra irányították, hogy segítséget nyújtsanak a repülőtéren rekedt ezreknek.

London Gatwick: délutánig 135 járatot töröltek. A British Airways bejelentette összes belföldi járatának törlését, közben a legnagyobb európai fapados: az easyJet felfüggesztette 50 járatát. Óriási torlódás az M23-as autópályán, szabadnapos rendőröket vezényelnek vissza a szolgálatba. London a szükségállapot képét mutatja.

London Stanstead: még itt a legjobb a helyzet, az easyJet összes járata mellett további 90 járatot töröltek, de a repülőtér működik, az elengedett repülőjáratok átlag háromórás késéssel szállnak fel. A rossz hír, hogy a Stanstead környéki utakra is súlyos késésekkel kezd kihatni az összlondoni ostromállapot.

London Luton: a legtöbb járatot törölték, közte az easyJet összes járatát.

Csatorna-alagút: megerősítik a rendőri védelmet Folkestone és Ashford településeknél. Ezen a délutánon a szokásos átlagnál 5000 átkelőjeggyel több fogy.

Manchester Ringway: 47 járatot töröltek, ám itt legalább – ha több órás késéssel is de – 15, biztonságosnak vélt amerikai járat felszállhatott. Figyelemreméltó bátorságnak tartom Manchester viszonylag könnyedebb hozzáállását, hiszen ebben a hatalmas iparvárosban olyan létszámban él pakisztáni kisebbség, hogy napi nonstop repülőjárat van Manchester és Karacsi között.

Közben több európai országból: Belgiumból, Görögországból, Hollandiából, Németországból, valamint Izraelből nem szállnak fel a repülőgépek az Egyesül Királyság célállomásai felé. Olaszország felhívja állampolgárai figyelmét, hogy ha csak tehetik, tartózkodjanak a Nagy-Britanniába történő elutazástól. Majd Skóciára is átterjed a biztonsági láz: Glasgowban 30, Edinburghben 25, Aberdeenben 18, Ivernessben 4 és Prestwickben 3 járatot, azaz összesen 80 járatot töröltek. Emellett a hatóságok fokozták a biztonsági szintet, így hosszú sorok bénították a repülőterek környékét.

Azon a szomorú tényen túl, miszerint 4000 ember meghalt volna, ha a terrorakció révbe ér, azt hiszem, a fenti szám adatok tükrében a megvalósult terrorcselekmény okozta káosz nem mutatott volna sokkal lehangolóbb képet. A magyar média még aznap beszámolt a történetekről és felhívta a Ferihegyről utazni készülőköt arra, hogy a Londonban bevezetett, szigorított utasbiztonsági szabványt a magyar hatóságok európai gyakorlatnak ismerik el, ennélfogva másnaptól Budapesten is ezt követik: a fedélzetre kézipoggyász nem vihető fel, csak a repülésbiztonsági szolgálat által biztosított áttetsző nylonzacskóban a legszükségesebbek. Elektronikai eszközök, laptop, folyadékok, babyételek, kozmetikumok kizárva!

4. fejezet

4.1. Merre tart a magyar polgári légi közlekedés védelme?

4.1.1. Hazánk repülésvédelmének fő vonala: A PREVENCIÓ

Magyarország jelenleg négy nyilvános (közforgalmi)²¹⁶ és öt nyilvános, nemzetközi²¹⁷ repülőtérrel rendelkezik. Közülük legnagyobb ma Ferihegy, amely 1950. május 7-i átadása óta a legnagyobb forgalmat biztosító légi kikötőnk. 2006 márciusára Ferihegy éves utasforgalma elérte a 8.174.000 főt,²¹⁸ amely csaknem a duplája az öt évvel korábbi, 2001-ben mért 4.594.000 fős utasforgalmi mennyiségnek.²¹⁹ Tájékozódásképpen mellékelem a tárgykörben fellelt táblázatot.

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005^[16]</u>	<u>2006^[17]</u>
Utasforgalom (fő)	4.594.875	4.482.695	5.022.538	6.456.983	8.063.620	8.266.700
Teherforgalom (tonna)	45.211	46.476	50.546	60.460	73.033	88.188
Gépmozgás (darab)	87.166	77.941	88.471	111.753	126.359	126.947

Forrás: http://hu.wikipedia.org/wiki/Ferihegyi_rep%C3%BCI%C5%91t%C3%A9r
(Letöltve: 2007. július 6.)

Egy ország nemzetközi repülőtere nem csak az első vizuális élmény, amelyet az adott országról egy beutazó, vagy tranzitáló külföldi turista, sportoló, üzletember, politikus, vagy akár uralkodó első benyomásként gyűjthet, de – sajnos, mint ezt az 1990-es évek viszonylagos csendje után az utóbbi esztendőkből sokszerűen tapasztalhattuk – egyben szörnyű bűncselekmények kiinduló- avagy célpontja is lehet. És bár – fentebb említettem – hazánk öt nemzetközi repülőtérrel is rendelkezik, a hatalmas járat- és utasmennyiség²²⁰ potenciálisan inkább ide, a nagyforgalmú Ferihegyre vonzza a terroristákat, mint azon kisebb repülőterekre, ahol ritkább esemény egy-egy nemzetközi járat kiszolgálása.²²¹ Úgy gondolom, hogy a terroristák jobban kötődnek egy olyan kiinduló-állomáshoz, ahol a járatok nagy száma és a mindennapos, jelentős utasmennyiségben matematikailag nagyobb az észrevétlen átcuszás esélye, mint egy Sármelléken, ahol legjobb esetben is heti rendszerességgel érkeznek nagy nemzetközi utasszállítók. Mindazonáltal persze sem ez, sem az nem elhanyagolható, legfőképpen nem egymás rovására! Ugyanakkor tudnunk kell, hogy vannak a védelmi folyamatban konstans értékek. Ilyen a védelmi célú kiadásokra adott idő alatt rendelkezésre bocsátott fejlesztési forrás, illetve a védendő objektum normál üzletmenetéből fakadó folyamatos forgalomnövekedés is. Ezek növekedése pedig nem arányos, azaz a forgalom folyamatos növekedése magával kellene, hogy húzza a megnövekedett utasforgalom biztonságára fordított forrás mértékét is! Ha ez nem történik meg, akkor az valami rovására megy majd. Leginkább a biztonságra.

²¹⁶ Fertőszentmiklós, Nyíregyháza, Siófok-Kiliti és Szeged.

(Forrás: http://hu.wikipedia.org/wiki/Magyarorsz%C3%A1g_rep%C3%BCI%C5%91tereinek_list%C3%A1ja).

²¹⁷ Budapest – Ferihegy mellett: Debrecen, Győr-Pér, Pécs-Pogány, valamint Sármellék.

(Forrás: http://hu.wikipedia.org/wiki/Ferihegyi_rep%C3%BCI%C5%91t%C3%A9r).

²¹⁸ Forrás: http://www.bud.hu/szamok_adatok

²¹⁹ Forrás: http://hu.wikipedia.org/wiki/Ferihegyi_rep%C3%BCI%C5%91t%C3%A9r

²²⁰ A nagy mennyiségben történő kevésbé feltűnő jelenlét.

²²¹ Mindazonáltal nem lebecsülendő a kisebb nemzetközi repülőterek terrorveszélyeztetettségének reális esélye!

Nézzük a problémát Ferihegy esetében konkrétan: a védelmi fejlesztésekre (adott idő kifizetésre) szánt költségvetés állandó, egy bizonyos keretösszeg. Mindez független a forrás mennyiségétől, illetve attól, hogy a biztonsági szektornak a fejlesztésekre szánt pénzeit leginkább a MALÉV – mint hazánk nemzeti légitársasága – és a Ferihegy repülőtér mindenkori üzemeltetője (jelen pillanatban: a HOCHTIEF AirPort Konzorcium) csatornáin folyik be. Ugyanakkor Ferihegy utasforgalma 2001. (szeptember 11.) óta csaknem megduplázódott, miképpen a teherforgalom is. A repülőtér utasterhelése 2006-ban csak az előző évhez képest 22,5%-kal nőtt. Ferihegy – főképpen a hazánkban robbanásszerűen beindult fapadosforgalom miatt – 2007-re eljutott az évi 8.300.000 feletti utaslétszámhoz,²²² amely – egy nagyon friss adatot rögzítve – csak május hónapban (és ez még nem a nyári főszezon, vagy a koraőszi *last minute* időszak!) 736.000 utast kezelt, ami 10.938 gépmozgással párosult.²²³ Ferihegyre jelenleg 50-60 külföldi légitársaság jár legalább heti rendszerességgel, közülük majdnem egyharmad fapados.

Stewart Wingate, a Budapest Airport vezérigazgatója nyilatkozta (2005): *“(…) Továbbra is azon fogunk dolgozni, hogy még több légitársaságot, járatot és utast vonzzunk Budapestre, és hogy a Budapest Airport Közép-Európa legsikeresebb repülőtere legyen.”*²²⁴ Tapasztalataim szerint azonban a sikeresség túlnyomórészt nemcsak minőségi, de mennyiségi fejlesztések (expanzió) kérdése is. Csak az lehet a legsikeresebbek egyike, aki az egyik legnagyobb hub²²⁵ is egyben. Csakhogy ezekhez a kihívásokhoz biztonságilag is alkalmazkodni kell, mert három légitársaság utasait ugyanolyan biztonságban kell tudni a repülőgép fedélzetén, mint egyét. De ötvenháromét is! **Dr. Reinhard Kalenda**, a Budapest Airport új vezérigazgatója (2006): *„Fejleszteni, bővíteni fogjuk a ferihegyi járatokat, aktívan együttműködve a légitársaságokkal és a turisztikai ipar kulcsszereplőivel annak érdekében, hogy még több légitársaságot, még több szolgáltatást, még több utast hozzunk Budapestre, hogy Ferihegyet Közép- és Kelet-Európa egyik legsikeresebb repülőterévé tegyük, és erősítsük a régióban betöltött forgalmi csomóponti szerepét.”*²²⁶

Hogy felmérjem: Ferihegy mennyire lehet képes biztonság tekintetében megfelelni a fentebb leírt adatok és fejlődés támasztotta követelményeknek, 2006. október 18-án (tehát a meghíúsított londoni merényleteket követően) 15 pontos kérdéskört intéztem Böcs Bálint úrhoz, a Budapest Airport Zrt. Utasbiztonsági Osztálya vezetőjéhez, aki meghívott a repülőtér zárt, üzemi területére. Munkatársa, Buczkó István kíséretében kimerítő, egyben megnyugtató válaszokat kaptam kérdéseimre, de az utasbiztonsági alapmunkahelyeken elsőkézből szerezhettem saját tapasztalatot ezen a rendkívül nehéz, ráadásul a monotonia és a megszokás – mint fő ellenség – nyomása alatt is felelősségteljes munkafolyamatról. Mivel a 15 pontos kérdéskört célirányosan, a polgári repülésbiztonság magyarországi helyzetével kapcsolatban állítottam össze, javasolom a kérdések pontról-pontra történő áttekintését.

²²² Pontos számaikat tekintve az utasforgalmi adatok forrásonként némileg eltérőek lehetnek, ám nagyságrendileg azonosak.

²²³ Forrás: http://www.bud.hu/sajtoszoba/kozlemlenyek/?article_hid=1589.

²²⁴ Forrás: http://www.bud.hu/sajtoszoba/kozlemlenyek/?article_hid=1542.

²²⁵ Repülésügyi szakkifejezés, ebben az értelemben: nemzetközi utas és logisztikai elosztócsomópont.

²²⁶ Forrás: http://www.bud.hu/sajtoszoba/kozlemlenyek/?article_hid=1589.

Kérdések

I. Az utasbiztonsági szolgálatról.

1. A Ferihegy repülőterein feladatot ellátó utasbiztonsági szolgálat pontos neve, strukturális tagozódása, létszáma.
2. Mióta látja el a feladatát, milyen jogszabályi felhatalmazással?
3. Az utasbiztonsági szolgálat felépítése, belső strukturáltsága.
4. Milyen képesítéssel lehet valaki utasbiztonsági ellenőr?
5. Van-e lehetőség rendszeres szakmai továbbképzésekre, szinten tartó tréningekre? Ha igen milyen témakörökben? Ezek hazai vagy külföldi kurzusok?
6. Hány alaplomunkahely működik az egyes terminálokon?

7. Percben mennyi az az idő, amelyet egy-egy munkatárs a monitorok előtt váltás nélkül eltölt, órában mennyi az az idő, amelyet naponta (egy műszakban)? Véleményük szerint ez az idő ideális vagy több, mint kellene?
8. Főképpen rendészeti előélettel vagy civilként keresik-e meg Önöket munkavállalók?

II. A biztonsági garanciákról.

9. Módosult-e a védelmi rendszer felépítése 2001. szeptember 11-e után, s ha igen, miben?
10. Módosult-e a védelmi rendszer az augusztus végén, a londoni repülőtéren felderített terrorcselekmények elkövetési kísérlete óta, s ha igen miben?
11. Valóban beépül-e januártól a manuális ruházatvizsgálás a védelmi rendszerbe? Milyen irányú hatékonyságnövekedést várnak a szigorított vizsgálatról (mit találnak, amit eddig nem tudtak kimutatni?).
12. A biztonsági vizsgálat ma alkalmazott párhuzamos elemei:

a). utas: detektorkapu alkalmazása (utas átvilágítás), kézipoggyász átvilágítása, fémkereső kézi detektor alkalmazása, stb.

Mennyiben kompatibilis az Önök által alkalmazott metodika a nagy nyugati repülőterekkel, például Londonnal, ahol a cipő levétele kötelező, ahol a fedélzetre felvitt laptopot külön átvilágítás céljából ki kell venni mind a kézipoggyászból, mind pedig a laptop hordtáskájából, merthogy ezt Ferihegyen nem tapasztaltam. Ez a fajta eljárásbeli különbség magyarázható-e a Londonhoz képest relatíve kevesebb utassal (azaz egy utas átvizsgálására fajlagosan több idő jut) vagy esetleg a nálunk alkalmazott technológia magasabb fokával?

b). feladott poggyász: 100%-os poggyászátvilágítás, EDS alkalmazása, utas-poggyász párosítás, stb. Működik-e? Alkalmazunk-e perifériális eszközöket, mint pl.: a nyomáskamra?

13. Vannak-e az EL AL mellett más védett járatok is? (Transz-atlanti járatok, Delta, stb.).

III. Általános adatok.

14. Ferihegy repülőtér éves utasforgalma (terminálonkénti bontásban), az utasbiztonsági szolgálat által kiszolgált járatok száma napi / havi / éves bontásban.
15. Mi az utasok véleménye a szigorításokkal kapcsolatban?

Hazánkban a polgári repülés védelmét az **1995. évi XCVII. törvény, a légi közlekedésről, egységes szerkezetben a végrehajtásáról szóló 141/1995. (XI.30.) Korm. rendelettel** szabályozza.²²⁷ Ezen belül a légi közlekedés védelmét – amely a fentebb hivatkozott törvény 67. § (1) bekezdése alapján: „(...) a légi közlekedés elleni jogellenes cselekmények megelőzése és a jogellenes cselekmények felszámolása (tekintetében – Sz.M.) a repülőterekre, a légtérben tartózkodó személyszállítást és áru fuvarozást végző légi járművekre, a földi kiszolgáló és karbantartó szervezetekre, a földön telepített légi navigációs berendezésekre és a légi közlekedésben részt vevő személyekre terjed ki (...)” – a **Hatodik rész** taglalja.

A 24/1990. (IX.5.) BM rendelet 1. § (1) bekezdése alapján „A Budapesti (Ferihegyi) Nemzetközi Repülőtéren (...) repülőtéri székhellyel a nemzetközi és a belföldi polgári repülés jogellenes cselekmények elleni védelmével kapcsolatos biztonsági feladatok meghatározására, ellátására és koordinálására” az ORFK Rendészeti Biztonsági Szolgálat főosztály jogállású alárendelt szerveként 1990-ben megalakult a Repülőtéri Biztonsági Főigazgatóság (RBF).²²⁸ A fent hivatkozott BM rendelet 2. § (1) bekezdése értelmében az RBF fő feladatai az alábbiak voltak:

„**a).** a repülőtér nyilvános közforgalom számára megnyitott területeinek és a repülőtéri belső parkolók, valamint a repülőteret határoló kerítéssel bezárt területek rendőri ellenőrzése, a közrend fenntartása;

b). a jegykezelési, a vámkezelési és a tranzit-területek fegyveres biztosítása;

c). a Magyar Köztársaság területére be nem léptetett utasok biztonságának tranzit-területen való biztosítása;

d). a közforgalmú utas- és áruszállítást végző repülőgépek személyzetének, utasainak, a vámterületre belépő és onnan kilépő személyeknek, csomagjaiknak, ruházatának, - a légitársaságok által az utazás általános szerződési feltételeként előírt – utasbiztonsági ellenőrzésének fegyveres biztosítása és felügyelete;

e). az olyan utas nélküli csomagok és postai küldemények biztonsági ellenőrzésének fegyveres biztosítása és felügyelete, amelyek utasokat is szállító közforgalmú repülőgépen kerülnek szállításra;

f). a repülőtér és a repülés biztonságát veszélyeztető erőszakos cselekmények megelőzése, szükség esetén a megerősített biztosítás elrendelése, valamint az Egyezmény alapján készült, külön tervben meghatározott rendkívüli biztonsági intézkedések és korlátozások elrendelése és foganatosítása;

g). bekövetkezett erőszakos cselekmény esetén az elsődleges intézkedések bevezetése, különösen: az elkövetőkkel való tárgyalások megkezdése és halaszthatatlan esetben a fegyveres beavatkozás;

h). a tűzserészeti feladatok irányítása, továbbá a repülőtéren jelentkező, a Rendőrség hatáskörébe tartozó tűzserészeti feladatok ellátása;

i). a repülőtéri belépők kiadásának ellenőrzése;

j). a kijelölt repülőtéri objektumok és légiszállítmányok biztonsági őrzését végző polgári fegyveres őrség szakfelügyelete – ezen belül: az őrzés biztonsági rendszerének, a szolgálat tervezése és szervezése rendjének meghatározása – és a jogellenes cselekmény bekövetkezése esetén az irányítása;

k). más belföldi közforgalmú repülőtéren működő rendőri biztonsági szervek szakirányítása;

l). a nemzetközi polgári repülés jogellenes cselekmények elleni védelmében együttműködő szervek biztonsági tevékenységének összehangolása;

m). az Egyezményből adódó egyéb feladatok ellátása;

²²⁷ A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. tv.-t **legutóbb** módosította a **2007. évi XLV. törvény** a közlekedéssel összefüggő egyes törvények módosításáról. A 144/1995. (XI. 30.) Korm. rendeletet (Vhr.) módosította **2007. július 1-i hatállyal**: a 168/2007. (VI. 28.) Korm. rendelet, egyes kormányrendeleteknek a Nemzeti Közlekedési Hatósággal összefüggő módosításáról.

²²⁸ 1998-tól Repülőtéri Biztonsági Szolgálat (RBSz), amelynek a szerző 1993-tól 2000-ig volt tagja.

n). a polgári légi közlekedés védelmének szabályairól, a Légi közlekedés Védelmi Bizottság jogköréről, feladatáról és működési rendjéről szóló 10/2004. (IV.27.) Korm. rendeletben a rendőrség számára meghatározottak – illetékességi területén történő – végrehajtása;

o). bűnüldözési feladatok ellátása;

p). a légi közlekedés védelme érdekében ellenőrzés alá vonható munkavállalók köréről szóló 50/2003 (XII.18.) BM rendeletben meghatározott feladatok végrehajtása.”

Mindazonáltal – miképpen a Repülőtéri Biztonsági Főigazgatóság is egyre formálódott (mára: Szolgálat) – úgy egyes feladatok kiestek tevékenységi köréből, melyek közül – megítélésem szerint – az utasbiztonsági feladatok végrehajtásának polgári cégnek történő átadása volt a repülőtéri rendőrség feladatrendszerét érintő a legdrámaibb, legnagyobb horderejű változás. Az akkori RBF-től a 104/2004. (IV.27.) számú Korm. rendelet rendelkezése alapján 1999-ben vette át az utasbiztonsági feladatok végrehajtását a repülőtér üzemeltetője. Azóta, Ferihegy repülőtér-komplexum négy terminálján²²⁹ összesen 16 utasbiztonsági szolgálat tevékenykedik az alábbi megoszlásban:

1).	Terminál 1	3 alapmunkahely;
2).	Terminál 1 szolgálati átjáró	1 munkaállomás;
3).	GAT	1 munkaállomás;
4).	Terminál 2A	4 alapmunkahely;
5).	Terminál 2A tranzitfolyosó	2 munkaállomás;
6).	Terminál 2B	4 alapmunkahely;
7).	Terminál 2B tranzitfolyosó	1 munkaállomás.

A váltásokat a szolgálatvezetők irányítják, csoportvezetőiken keresztül. Az alapszintű ún. tour-rendszerben, 12 órás váltásokkal dolgoznak: a nappali műszak reggel 7-től 19-ig, az éjszakai pedig értelemszerűen lefedi a nyitva maradt időszakot. A szolgálat megerősítéseként ún. „kétnapozó” csoport is működik: ők a zsúfolt nappali műszakban dolgoznak 12 órát, majd 2 nap pihenő. A feladatvégrehajtás hatékonysága, a szolgálat munkatársainak ébersége utasok ezreinek életét, biztonságát befolyásolja naponta, ezért fontos a monotónia-mentes, kipihent feladatellátás. Ennek érdekében – a hazai gyakorlat szerint – a 20 perces röntgenzési (screener) munkavégzést „pihentetésül” egy 40 perc manuális csomagátvizsgálási munkafázis követi. Ez a *rotációs* munkavégzés – amely egyébként nagyjából megfelel a nyugat-európai gyakorlatnak – nem csak a monitort figyelő szem kémelésével igyekszik az éberséget megőrizni, hanem a munkafázis ülőből állóba (mozgóba) történő, időszakonkénti átváltásával fizikailag pihentetőbb is, mint egyfolytában azonos helyen ülni és nézni a monitort. Műszakonként az adott váltás tagjai így 12x20 percet ülnek a monitor előtt, ami elviselhető és a munkavégzés precizitása szempontjából is kielégítő.

Utasbiztonsági alkalmazottnak érettséggel és alapszintű angol nyelvismerettel lehet jelentkezni, 3 hónap próbaidőre. Az utasbiztonsági ellenőrzést végző személyek e feladatra történő felkészítésének és vizsgáztatásának rendjéről szóló 1/2005. (I.12.) BM rendelet szabályozza részben az utasbiztonsági felkészítő belső alaptanfolyamot – amely háromhetes elméleti és egyhónapos gyakorlati képzésből áll – részben pedig a folyamatos továbbképzéseket is, amelyek EU-szabvány szerinti kurzusai javarészt Magyarországon valósulnak meg. Az RBF (később: RBSz) alkalmazottjaként már 1999-ben azt tapasztaltam, hogy az 1990-es évek második felére Ferihegy repülőtér utas- és cargo-biztonsági technikai felkészültsége (hangsúlyozom: az alkalmazott technika, és nem a repülőtér külső, fizikai védelme tekintetében) nagyjából megfelelt a nyugat-európai szabványoknak.

²²⁹ Ferihegy 1, 2A, 2B, valamint a magán- és testületi célú kereskedelmi repülőforgalmat bonyolító GAT (General Aviation) terminál.

Akkori megítélésem szerint, repülőterünk védelmi rendszere kompatibilis volt Nyugat-Európa bármely hasonló forgalmat bonyolító, hasonló fenyegetettségi szintre besorolt repülőterével. Korszerű, Heimann típusú robbanóanyag-kereső automata rendszerrel (EDS)²³⁰ megerősített poggyászatvilágító berendezéseink voltak (vannak), amelyeket korábban – átlagos fenyegetettségű – járatok esetén 10-40%-os, később pedig az európai repülésbiztonsági normáknak megfelelően 100%-os poggyászatvilágítást végeztek. Mára a feladott poggyászok 100%-a keresztülhalad az EDS-rendszeren. Amennyiben a feladott poggyászból nem egyértelműen azonosítható egy tárgy, akkor az utast lekísérik a poggyászosztályozóba, ahol az utasbiztonsági szolgálat, a rendőrség repülésvédelmi szervei (pl. tűzszerészek), valamint a Vám- és Pénzügyőrség képviselőit ellátó alkalmazott jelenlétében a poggyászt felnyitják és manuálisan átvizsgálják. Ugyanez a helyzet (persze: a poggyász tulajdonosa nélkül), ha valaki utazásra jelentkezik az adott járatra, poggyászat feladja a gépre, de bármilyen oknál fogva maga az utas nem jelenik meg a beszállásnál. Éppen ezért van – hogy ellenőrizetlenül poggyász utas nélkül ne repülhessen – a beszállásnál az utasszámlálás (ezért tépik le ott, közvetlenül a beszállás előtt) a beszállókártya nagyobbik részét. Az utast az ellenőrnek átadott beszállókártyával név szerint, az útlevél segítségével azonosítják, majd a beszállókártyát egy pillanatra behelyezik egy olvasóba, amely regisztrálja az utas nevét és továbbküldi azt a poggyászosztályozóba. Az utasnak – aki ezen kapu után, közvetlenül a repülőgép ajtajához vezető zárt csőben²³¹ már nem tud WC-ben, stb. eltűnni – immáron betárolható a feladott poggyásza a repülőgép rakodóterébe. Ezt hívják utas-poggyász párosítási (PBM)²³² eljárásnak. Az Air-India 1985. június 23-i katasztrófája után kezdték ezt elméletben kidolgozni, amely folyamatot a Pan Am 1988. december 21-i Lockerbie katasztrófája jelentősen meggyorsított. Ez a gyakorlat azonban – amely kombinálva a 100%-os poggyászatvilágítással, az utasbiztonsági rendszerek folyamatos technológiai fejlesztéseivel, valamint a szigorító belső rezsimentézkedésekkel²³³ eddig jól, megbízhatóan működött – a mai, megtorló típusú, öngyilkos-merényletek korában lehet, hogy idővel megint nem lesz elegendő. Az utasbiztonsági átvilágító rendszer Ferihegyen alkalmazott típusai a kor legmagasabb szintjének megfelelő technikai vívmányok.



I. Amennyiben a fémkereső kapu jelez, a 3-as számú kezelő kézi detektorral megvizsgálja az utast és ruházatátvizsgálást foganatosít. Ezt követően az utas megy tovább az anyagmaradvány-vizsgáló detektorkapuzhoz (4). Jelzés esetén az eljárás megegyezik a 3-as állomásával. Az 5-ös számmal jelzett munkatárs a kézipoggyászt átvilágító rendszer analízis eredményét ellenőrzi.

I. A korszerű utasbiztonsági szolgálat alapmunkahelye. Hat fő, hat munkafeladat.

I. üdvözlözi az utast, segít a kézipoggyász ideális elhelyezésében, figyel a felső ruházat (szükség esetén a cipő) levételére, átadja az utasnak fémtárgyai (óra, ékszerek, telefon, kulcs, aprópénz, stb.) elhelyezésére szolgáló tálcát. Átírányítja az utast a fémkereső detektorkapuzhoz, míg a poggyász megy a maga útján, amelynek tartalmát a monitor előtt ülő munkatárs (2) ellenőrzi.

Illusztráció: Airport International

III. A 6-os számú személy az utasbiztonsági vizsgálat utolsó eleme: segít az átvilágító-kamrából előjövő csomagok szortírozásában, szükség esetén beüzemelteti az elektromos berendezéseket vagy manuális poggyász-átvizsgálást foganatosít.

²³⁰ EDS – Explosive Detection System (Rohbanóanyag-kereső Rendszer).

²³¹ Utashíd.

²³² PBM – Passenger-Baggage Matching.

²³³ Pl. az üzemi területre belépőkártyával rendelkezőket is átvilágítják, stb.

Gyakorlatilag minden visszakereshető rajta: nem csak a „látott” képeket tárolja, de mivel kezelőszemélyzetének minden tagja csak saját kódja beütésével kezdheti meg a munkát, a rendszer azt az információt is tárolja, hogy a műszakon belül pontosan mikor, ki ült a monitor előtt. A fejlett technológiának köszönhetően az egy utasra vetített idő – ha nincs biztonsági fennakadás (felfedés, stb.) – alig haladja meg az egyperces időtartamot. Több ilyen utasbiztonsági alaplakóhely egy terminálon történő párhuzamos üzemeltetése pedig jelentősen csökkentheti a megnövekedett biztonsági igények miatti várakozási-sorban állási holtidőt, igaz: ez pénz kérdése, de szakmailag mindenképpen kifizetődőnek látszik.

A légitársaságok – veszélyeztetettségi szinttől függően – különböző módszereket alkalmaznak az utasok és poggyászaik ellenőrzésére, különbözőképpen reagálva ezzel az őket érintő biztonsági kihívásokra. A tel-avivi repülőtéri hatóságok kitalálták – nem is teljesen alaptalanul – hogy jelentős mértékben növelhető a poggyászbiztonság, ha a feladott poggyászokat nyomáskamrában ellenőrzik. A fenti eljárás speciális kamrában (pressure chamber) a földön szimulálja a repüléskori nyomásértékeket, pontosan úgy, ahogy a poggyászok azt a repülőgép csomagterében 10.000 méter magasan majd érzékelik. Ha valamelyik poggyászba nyomásérzékeny (pl. higanykapcsolós) detonátort rejtettek, az még a földön kiold, így a repülőgép és utasai nem kerülnek veszélybe. Mivel azonban az eljárás nem csak időigényes, de meglehetősen körülményes²³⁴ is, az EL AL okos ajánlattal állt elő: meghirdette a 24 órás check-in-t. Ennek lényege, hogy aki legalább 24 órával a normális check-in előtt felkeresi készre pakolt, feladásra váró poggyászával a társaságot azzal, hogy a poggyászt a nyomáskamra-vizsgálatok céljából a hatóság rendelkezésére bocsátja, annak másnap jelentősen megkönnyítik a járatra történő jelentkezését. Előnye, hogy feladott poggyász nélkül jóval könnyebb az utazás napján a terminálon történő mozgás, maga a check-in procedúra is egyszerűbb, gyorsabb az EL AL által alkalmazott utasinterjú illetve a biztonsági vizsgálat jelentősen lerövidül, ráadásul a poggyász (ha a vizsgálatok eredménye negatív) biztos, hogy felkerült a repülőgépre. Hátránya, hogy ehhez Tel-Aviv környékén kell lakni, mert a repülőtérre két alkalommal kell kimenni; két, egymást követő napon.

Bár szilárd véleményem, hogy Ferihegy elméleti terror-fenyegetettsége semmiben nem marad el a többi európai főváros repülőterének fenyegetettségi szintjétől, nyilvánvaló, hogy nem az ezen érv feletti józan belátás, sokkal inkább Európai Unió kötelezettségeink miatt, a terrorvédelmi kérdéskörök jó részében hazánk kompatibilis az EU-átlaggal. Ennek a politikai törekvésnek megfelelően, 2006. november 6-ától az Európai Bizottság utasítására, minden EU-tagállamban egységes szigorítások léptek életbe részben az utazási szabályok, részben pedig az utasbiztonsági ellenőrzések tekintetében. Ily módon a „*légi közlekedés-védelem minimumának közös követelményeként*”²³⁵ a fenti dátumtól kezdve a kézipoggyászban a fedélzetre felvitt termékek köre jelentősen leszűkült. A folyékony (komponens-) robbanóanyagok kiküszöbölése végett az utasok fejenként – összességében – 1 liter folyadékot²³⁶ vihetnek fel, amelyet egy áttetsző, zárható nylonzacskóba kell helyezniük. Ezt a zacskót – amelyről 2006. december 6-tól az utasoknak kell gondoskodniuk – be kell mutatniuk az utasbiztonsági vizsgálaton. A zacskóban egyetlen, a folyadékokat tartalmazó tárolóedény, vagy tégely sem lehet nagyobb 100 milliliteresnél. A rendelkezés érinti az emberi fogyasztásra alkalmas italok (pl. ásványvíz, üdítőitalok, alkohol tartalmú italok, energiatalok, joghurt, stb. – lásd lábjegyzet!) a repülőtéren kívülről történő behozatalát is, függetlenül attól, hogy a terméket előzőleg felbontották-e vagy sem.

²³⁴ A poggyászt a vizsgálatra terminálon kívülre, de üzemi területen el kell szállítani. Mi lesz a tulajdonossal, utána hol találják meg, hogyan azonosítják, stb.

²³⁵ <http://index.hu/politika/bulvar/pogy1031p/>

²³⁶ **Folyadékok köre ezen értelmezésben:** aeroszolos és golyós dezodorok, csokoládékrémek, egyéb krémek, italok, habok, kenhető sajtok, zselék, folyékony ajakrúzsok, folyadékos maszkok, folyékony állapotú keverékek, testápolók, olajak, paszták, mogyoróvaj, parfümök, spray-k, levesek, szörpök-szirupok, víz, joghurt és minden egyéb hasonló. (Forrás: http://www.bud.hu/sajtoszoba/kozlemenyek/?article_hid=1324&prk=75691862).

Mivel a repülőtér tranzitterületén található vámmentes üzletek repülésbiztonsági szempontból nem képeznek kockázati tényezőt, az utasbiztonsági szolgálatok ellenőrzése utáni vámszabadterületen a Duty Free boltokban a kereskedelmi korlátozás mértékéig szabadon vásárolható bármilyen ital. Ezeket különösebb korlátozás nélkül, átlátszó nylonzacskóban fel lehet vinni a fedélzetre, ám átszálló utasként – ha a terméket útközben nem fogyasztottuk el – meg kell őrizni a blokkot, mert a tranzitrepülőtéren újabb biztonsági vizsgálat vár ránk a másik járatra történő felszállás előtt, ahol igazolnunk kell, hogy a kérdéses terméket a másik repülőtér „steril” területén, a vámmentes (*megbízható*) üzletben vásároltuk.

Amennyiben a kiinduló állomás repülőterének vámmentes üzletében ajándékba vásárolunk italt vagy kozmetikai (utasbiztonsági korlátozás alá eső) terméket, az a legjobb ha a vásárláskor az üzletben lezáratjuk a zacskót, ezzel is igazolva, hogy a terméket ott vettük. Mindenesetre, sokan kritizálják a dolog hatékonyságát, a folyadékállagú termékekkel szembeni túlzott szigorításokat egyesek tisztán kereskedelempolitikai döntésként értékelik, amellyel jelentősen megnövelhető a vámmentes üzletek bevétele. A többség csendben beletörődik, mondván: ha a hatóságok nincsenek olyan detektor technológiájának birtokában, amely megbízhatóan, minden kétséget kizáróan felismeri a robbanóanyagot annak halmazállapotától függetlenül, addig inkább őt is korlátozzák, de nyugodtabban repül, hogy ez a szabályozás mindenkire vonatkozik.

Ugyanakkor figyelemfelkeltőnek tartom: a 2006. augusztus 10-i, nagy port kavart londoni repülésbiztonsági felfedéseket követő komoly utasbiztonsági szigorításokkal ellentétben, nem érzékeltem Ferihegyen a külső repülésbiztonsági rezsim-intézkedések látványos változását. A 2-es terminálokhoz befelé vezető úton létesített ellenőrző-áteresztő ponton nem tapasztaltam szigorúbb ellenőrzést, mint korábban. Mi több: napszaktól függetlenül rendszeresen megfordulok a repülőtér nyilvános területein, de ezen alkalmakkor nem csak gépjármű-ellenőrzéssel nem találkoztam, de autót leállító rendőrrel sem, miképpen sem a terminálok parkolóiban, sem pedig az utasterminálok csarnokaiban nem tapasztaltam a járőri jelenlét megerősítését. Ugyanakkor, rendkívül fontosnak tartom (értekezésem szinopszisában is külön kérdéskörként kezeltem) a bevezető útvonalon történő szűrés (nem csak EL AL időszakban!), valamint az utasterminál fokozott, demonstratív védelmét. Ugyanis, hiába biztosítanak a terminálon (ha vannak egyáltalán) civil ruhás rendőrök, maga egy támadás ellen irányuló prevenció nem valósul meg, ha a védelem megerősített bástyaival a terepszemléző potenciális elkövetők sincsenek tisztában, mert *nagy titkolózásunkban* nem észlelik védelmünk megerősített elemeit. Fontosnak tartanám ezért az elrettentés taktikáját az utasterminálokon ÉS a repülőtér utasépületének külső peremein is foganatosítani, mert lehet, hogy a védelmi szervek folyamatos (ha nem is a legerősebb, de mindenképpen egyfajta demonstratív) készenléti jelenléte elriasztó hatású lenne.

Mint azok elszenvedője, magam is tisztában vagyok a rendőrség napi problémáival, amelyek mostanra a politikai szintet is elérték. Tapasztalom a Belügyminisztérium tavaly, gyakorlatilag egyik pillanatról a másikra történő megszüntetésének súlyát, valamint az azóta állandósult bizonytalanságot, a lebegtetést, s mindezen tényezők rendkívül káros morális és szakmai hatásait. Érzékelhető az elbizonytalanodó állomány és magam sem tudom a megoldó képletet sok kérdésre. Hazánk rendészeti állománya nagyjából egy időben kezdte a nemzetközi békeműveleti misszókban történő szerepvállalást, az 1992-es kambodzsai művelettel. Az akkor 27-35 éves állomány – mára több békeműveleti misszióval a háta mögött – (legalábbis a szolgálati évek tekintetében) a nyugdíjkorhatár környékén jár (25 év). Látszólag nem ide tartozik, de mégis: a módosított nyugdíjtörvény miatt – pusztán megélhetési meggondolásból – 2007 végén egyszerre fog nyugállományba vonulni egy nagyszámú, angolul kiemelkedő szinten beszélő, jelentős nemzetközi tapasztalattal felvértezett egykori békefenntartói réteg, természetesen magával víve nemzetközi szakmai kapcsolatrendszerét is.

Igaz, hogy a következő (második *békefenntartói*) generáció is már ott van mögöttük, közülük többen már voltak két misszióban is, ám a hirtelen jött nyugdíjaztatási döntéskényszer miatt nem maradt idő az új generáció megnyugtató felkészítésére, ami a későbbiek folyamán súlyosan visszaüthet. Amely miatt én úgy gondolom, hogy ez szervesen kötődik a témakörhöz, az azon tény, miszerint a békeműveletekhez hasonlóan, hazánkban a terrorizmus is nagyjából ez időben kezdett megjelenni.²³⁷ A rendőrség terrorellenes tevékenységére – a mostani kapkodós, elhamarkodott, politikai szándék által vezérelt szakmai(nak nem nevezhető) döntéseket szülő időkben²³⁸ főképpen – rendkívüli aggodalommal tekintek.

A magam nézőpontjából úgy látom én ezt a rendszert, mint egy rossz időjárási körülmények között épített házat, amelynek (hogy a munkások ne ázzanak) előbb húzták fel a tetőszerkezetét, s csak utána a falakat, amely magát a tetőszerkezet lenne hivatott megtartani. Mert sok egyéb mellett, a Belügyminisztérium 2006 júniusában, gyakorlatilag tollvonással, két hét alatt történt megszüntetése meglehetősen zavarba ejtő helyzetbe hozta a biztonsági szervek terrorellhárító erőit. Erre rakódott rá a szeptember-októberi eseménysorozat, amely egyáltalán nem tűnik lefutottnak, folytatása várható. Szeptemberben a média egy része döntésképtelen, inkompetens rendőrségről beszélt, amely nem volt képes megmenteni az MTV-székházat a rombolástól. Októbertől napjainkig a brutális fellépésről, a nem kellő szakmaisággal és a szükséges minimumon túl alkalmazott erőszakról, később pedig a túlságosan hatékony, nem humánus rendőri eszközök használata elleni tiltakozástól volt hangos a média. És mindemellett megmaradtak a főképpen pénzügyi problémák is.

A fejezet összegzéseképpen egy kérdés fogalmazódik meg: merre tovább? Ezt a költői kérdést persze CSAK rendészeti aspektusból kérdezem, mert a terrorizmus megy tovább a maga által kiválasztott, de megítélésem szerint javarészt az adott országok biztonsági környezete által kijelölt úton. A terrorizmus Magyarországra történő áttérjedését ezért úgy gondolom, hogy bizonyos részben mi magunk határozzuk meg, legalábbis védekezésképtelenségünk vagy védelmi bástyáink szemmel látható megrogyásával mi magunk jelöljük ki.

²³⁷ Emlékezzünk az Oroszországból Izraelbe kitelepülő orosz zsidó utazók elleni, 1991. december 23-i robbantásos terrorcselekményre!

²³⁸ Percekkel ez előtti hír: a mai napon (2007. július 13.) *indoklás nélkül* felmentették Surányi Péter r. őrnagyot, a legendás iraki rendészeti különítmény vezetőjét Terrorellhárító Szolgálat parancsnoki beosztásából. Biztos, hogy jó ez nekünk?

5. fejezet

5.1 Végkövetkeztetések

Úgy gondolom, hogy értekezésem – azon keresztül, hogy igyekezett új szemlélet lencséjén keresztül, egyéni megközelítéssel feldolgozni és láttatni az elmúlt évek terrorizmusa, s főképpen a 2001. szeptember 11-től datált új időszámításának jelentősebb mérföldköveit, majd ezzel szembeállítva hazánk jelenlegi felkészültségét ezekre a kihívásokra – alkalmas lehet arra, hogy sikerüljön egy más látószögből is értékelni a terrorizmus elleni harcban elfoglalt pillanatnyi helyzetünket – különös tekintettel a repülésvédelmet érintő kérdésekre. Az anyag kidolgozásakor folyamatosan felszínre került szakmai tanulságok – melyeket disszertációm fejezetenkénti összegzései átfogó esszenciájának tartok – az alábbi (megítélésem szerint átgondolásra alkalmas) következtetéseket mosta ki:

Korábban megjelent publikációmban utaltam már arra, hogy a „nemzetközi terrorizmus tekintetében Magyarország nem célsország” illetve a „hazánk terrorfenyegetettsége elenyésző” nézőpont – megítélésem szerint – nem lehet helytálló. „Gijs de Vries, az EU terrorellenes főmegbízottja szerint a terror veszéllyel minden európai országnak szembe kell néznie, nem zárható ki, hogy Európa bármely pontja nagyobb támadás célpontjává válhat.”²³⁹ – amely idézetet kiegészítenék azzal, hogy megítélésem szerint bármilyen szintű terrortámadás célpontja lehet **bármely európai ország bármely érdekeltisége**, a nagyvilágban **bárhol**.

És nem csak azért nem lehet helytálló, mert korábban Jemen, Kenya, Oroszország, Spanyolország vagy Tanzánia sem gondolták célsországnak magukat. Az Egyesült Államok kelet-afrikai²⁴⁰ nagykövetségei ellen 1998. augusztus 7-én megvalósított szabotázsakciók, továbbá Madrid 2004. március 11-i példája – úgy gondolom – markánsan rávilágított arra, hogy a terrorizmus a célpont kiválasztásának tekintetében általában a leggyengébb ellenállás felé billen (fordul) el. Ez magyarázza, hogy bin Laden végrehajtó csoportjai 1998-ban nem az Egyesült Államok *politikailag jóval harsányabb* hatást kiváltó londoni, vagy párizsi (vagy bármely európai) nagykövetségeinek egyikét támadta, mert azokat nagyon szigorúan védték. Minden bizonnyal a kenyai és tanzániai követségeket is védték egy bizonyos szinten, de azt hiszem Washington is abban a (tév)hitben ringatta magát, hogy elég a politikailag fontos pontok intenzív védelme. Végrehajtották a terrorcselekményeket és szinte rögtön utána megszülettek a védelmi rendszerben beállt változások is. Tavaly, valamint az idej esztendőben lehetőségem nyílt összehasonlítani az Egyesült Államok párizsi és rabati nagykövetségei külső védelmi rendszerét, és bizony nem találtam számottevő különbséget a kettő között.

Úgy érzem azonban, hogy a(z) egyelőre még csak) körülöttünk zajló nagyvilági terroresemények azzal, hogy közvetlenül nem érintenek²⁴¹ bennünket, stratégiaileg ellustítanak, elaltatják önvédelmi reflexeinket és áltatjuk magunkat mondván, hogy terrorcselekményeket csak a **nagyok** ellen érdemes és fognak elkövetni (a „*mivelünk ez nem történhet meg!*” tipikus esete). De elgondolkodtunk-e már azon, hogy a madridi robbantások megtámadott célsországa, Spanyolország **nagynak** számít-e és ha igen, akkor vajon miben **nagy**? Abban, hogy nemzeti szinten megosztottan ugyan, mégis kormányzati döntési szinten bátran kiállva a szövetséges Egyesült Államok oldalán, részt vállalt az iraki rendezésben?

²³⁹ Tatar Attila t.ú. vezérőrnagy: „A nemzetközi terrorizmus elleni küzdelem repülésbiztonsági és katasztrófavédelmi aspektusai”, 28. o. (Forrás: <http://www.zmne.hu/dokisk/hadtud/Tatar2.pdf>).

²⁴⁰ Dar-es-Salaam, Tanzánia és Nairobi, Kenya.

²⁴¹ Maximum egyes nemzetközi repülésbiztonsági szabályozások átvételében, ez azonban EU tagállamként kötelező érvényű.

Mert ennek analógiáján mi is! Ráadásul Spanyolország a Madridot ért terrorcselekmények hatására (még ha a José Zapatero vezette új kormány által kezdeményezetten is²⁴²), bizony kivonult Irakból. Mi meg éppen *csomagolunk* visszafelé, miközben a láthatóan újraerősödő tálibkörnyezet ellenére, Afganisztánban is erősítjük a magyar jelenlétet.

Nem állítom persze, hogy ez önmagában baj, hogy elítélendő végre kiállni elveink és szövetségeseink mellett annak ellenére, hogy jól tudom: Nagy Richárd²⁴³ mellett lesznek ennek még további magyar áldozatai is. De akkor számolnunk kell egyes iszlám körök rosszallásával és az ezzel járó potenciális veszélyekkel! Tegyük valamit (legalább gondolkodjunk el!) a lehetséges védelmi megoldások tekintetében, amely messze nem biztos, hogy hatékony lesz az első nekifutásra, ám annál mindenképpen hatékonyabb, mint hogy képtelen álomvilágban ringatjuk magunkat és a közvéleményt (az előbbi a veszélyesebb!), miszerint nincs hazánkban külső terror-fenyegettség.

Mi az a körülmény, amely megnyugtató biztosítékot adhat nekünk – NATO tagállamnak – arra, hogy az Irakban NATO-műveletet végrehajtó koalíciós haderő szövetségi területén (pl. Miskolcon vagy akár a Moszkva-téren), stratégiai célpont ellen (pl. Pakson), vagy közvetlenül NATO érdekeltsgű objektum ellen (majdan a Zengőn vagy a Tubesen) nem követnek el iszlám csoportok vagy azok hazánkban, esetleg Bosznia-Hercegovinában szerveződött helyi szövetségesei szabotázsakciót? Én egyetlen ilyen körülményt ismerek, de az hazánkban – éppen a fenyegetettség érzése hiányában – sajnos csak elméleti: felépíteni a magunk aktív védelmi rendszerét. Felhozni a nemzetközi szabványra (azon belül is a legfenyegetettebb államok szintjére) a terrorizmus elleni védelmi rezsimeket. Ferihegyen látok erre bimbózdó kezdeményezést. Példa erre a külső üzemi területen a közelmúltban megépített fizikai akadály (kerítés) felépítése, amely végre a gyakorlatba beágyazottan is hirdeti, hogy a Ferihegy repülőtér stratégiai védelmén dolgozó szakemberek komolyan számításba vették a belső fenyegetettség lehetőségét is.

Fentiek alapján az anyaggal kapcsolatban az alábbi végkövetkeztetéseket vonom le:

1. kiemelkedő jelentőségűnek tartom a „*technorizmus*” látványos előretörését, hiszen a globalizáció fejlődésével a mai kor terroristái már készség szinten alkalmazzák mindazon technikai vívmányokat, amelyek megfelelő szintű ismerete részben a konspirációt erősíti, azaz nehezíti a felderítés prevencióban elért sikereit, illetve szabadabb mozgásteret kínál az elkövetőknek cselekményük sikeres végrehajtásához. A terrortámadás bekövetkeztével a továbbiakban már nem cél az elkövető szervezet háttérben maradása, így az alkalmazott konspiráció ezt követően már csak a lebonyolítás technikai részleteit fedi le (pl.: donorszervezetek, forrásátadások útvonala, politikai és taktikai irányítók személyazonossága, stb.) főképpen a jövőbeni sikeres akciók védelme érdekében. Fontosnak tartom tehát megismételni az első fejezetben összegzett azon gondolatsort, miszerint a politikai, valamint az azt generáló társadalmi folyamatok változásával változik maga az államra ható terrorfenyegetések jellege is.

²⁴² Amely kormányváltásban megítélésem szerint közvetve jelentős szerepe volt a terrorcselekménynek, hiszen a José Zapatero által vezetett ellenzék mindig ellenezte a spanyol katonák iraki részvételét.

(Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/Aftermath_of_the_11_March_2004_Madrid_train_bombings).

²⁴³ **Nagy Richárd** (1977 – 2004. június 17.) szakaszvezető, posztumusz hadnagy. Kötelessége teljesítése során Irakban, Hillahtól 70 kilométerre hősi halált halt, amikor a koalíciós ukrán táborba tartó magyar vízszállító konvojt útszélre telepített és felrobbantott bombatámadás érte. (Forrás: <http://www.nol.hu/cikk/340111>).

2. A polgári repülésvédelemben tapasztalható szabványosítás eddig kiváló eredményt hozott. További harmonizáció és közös (regionális) válságkezelési gyakorlatok tovább csökkenthetik a terroristák térnyerését a kereskedelmi célú repülés veszélyeztetésében, ugyanakkor újabb, kevésbé védett célpontokat jelöl ki.
3. A terrorizmust támogató közel- és közép-keleti, valamint dél-ázsiai államok régiójában található Pakisztán, amely a világ második legnépesebb muzulmán országaként a terrorizmushoz való mindenkori viszonya úgy geopolitikailag, mint stratégiaileg meghatározó lehet a térségre nézve. Pakisztán e felfogásban kettős megítéltség alá eső ország. A jelenlegi – Pervez Musarraff vezette – politikai elit hivatalosan terrorizmus-ellenes, nyugatbarátnak számító, nukleáris (ezt se felejtjük el) regionális középhatalom. Ugyanakkor az is látható, hogy miközben cselekményével a Musarraff rezsim ellen tüntető, de áldozatokat nem szedő repülőgép-eltérítőt felakasztják, addig Pakisztán nyugati felében tömegesen és háborítatlanul élnek és szervezkednek a népiertást követően amerikai katonai segítséggel a hatalomból, illetve a szomszédos Afganisztánból kiűzött tálib terroristák, akik Afganisztánba hatalomváltóként történő visszatérésüket szabadon fontolgathatják. Tanúi vagyunk az Iszlambád központú ország titkosszolgálatának a nyugati partnerekkel történő gyümölcsöző együttműködésének, melynek eredményeképpen sok terroristát azonosítottak illetve adtak ki országoknak. Kiket még éppen időben (Ramzi Yousef), kiket pedig már későn derítettek fel (Shaheed Tanweer és társai). Ugyanakkor az ellenzéki Benazir Bhutto mostanra már merénylet áldozata lett, és Pervez Musharraff erőskezü politikája is gyengülni látszik.
4. Sajnos e mellett még rosszabb hír lehet, hogy amennyiben a koalíció fegyvereseit az egyre erősödő otthoni ellenállás miatt egy hosszabb átmenet nélkül visszavezénylik a mára rendkívül Amerika-ellenessé váló Irakból, akkor szerintem az ellenőrzés alól kivont Bagdad lesz a világ terrorhálózatának fókuszpontja, szemléletesebben fogalmazva: tenyésztégelye. Ezen a ponton pedig megítélésem szerint az Amerika- és Izrael-ellenesség lehet a Damaszkusz – Teherán – Bagdad-tengely egymásra találásának legszorosabb és sajnos legerősebb elixírje.
5. Egyre problémásabbá válhat a nyugati országokban egzisztenciára lelt és letelepedett harmadik-világbeliek második-harmadik generációja. Azok, akiknek generációjából mostanában az elkövetők nagy számban kikerülnek. Márpedig – miképpen a legeltető és termőterületek csökkenésével, az éhínség elől menekülők – hullámokban növekszik a legális és illegális bevándorlók száma, úgy nő a merítés lehetősége is belőlük, miképpen ezzel a potenciális terroristák száma is.
6. A nemzetközi kitekintéssel foglalkozó fejezetben megvizsgáltuk a 2001. szeptember 11. utáni súlyosabb terrorcselekményeket, mellyel kapcsolatban arra a végkövetkeztetésre juthatunk, hogy a terrorizmus a célpontkiválasztás tekintetében a könnyebb elhajlás elve mentén mozog. Ezt igazolva látom részben a cselekmények konkrét helyszíneinek kiválasztásában (földi illetve föld alatti tömegközlekedési eszközök az eddigi légi eszközök helyett, illetve egyéb tömeghelyszínek kiválasztásában is: pl. iskola, színház, stb.), továbbá részben pedig a tágabb helyszínek kiválasztásának kérdésében is, ahol Beszlán, Domogyedovó, Leganés, London, Madrid, Moszkva, stb. helyszínek korábban kimaradtak a klasszikus célpontok listájáról. Ebben látom annak az aggodalomnak az igazolását, miszerint mi magunk is célország lehetünk, ez megítélésem szerint csak idő kérdése.

5.2 Ajánlások

A polgári repülésvédelemben eltöltött több éves gyakorlati tapasztalatom, valamint az azóta hobbimmá vált amatőr repülésbiztonsági gyűjtőmunkám eredményeképpen javaslataimat úgy összegezném, hogy a hazai előrelépést hárompontos fejlesztési területen tudom elképzelni. Ezek a:

5.2.1. Személyi;

5.2.2. Technikai és a

5.2.3. Stratégiai területek.

5.2.1. Személyi fejlesztési területek

2002-ben megkeresett John Maczko kanadai repülésügyi szakember, nemzetközi menedzser – aki korábban az American Airlines, jelenleg a British Airways biztonsági szekciójában tevékenykedik – hogy repülésvédelmi területen szerzett tapasztalataimat a projektjében kamatoztassam. Mr. Maczko repülésbiztonsági programja az ún. „megbízható utas” (reliable passenger) ötletének megalkotásán alapult. Ez az utaskategória – amely az eredeti elképzelés alapján korlátlanul bővíthető – olyan (a programra önszántukból jelentkező) rendszeres utazókat tömörít, akik speciális szakértelmük révén (pl. orvos, pilóta, stb.) repülésbiztonsági szempontból releváns állományt képezhetnek. Az elgondolás lényege, hogy bizonyos (később említésre kerülő) kényelmi előnyökért cserébe, az utasok részt vesznek egy rövid, párórás-egynapos speciális felkészítésen, amely egyrészt bemutatja nekik a program célkitűzéseit, másrészt felkészíti őket a „megbízható utas” feladataira.

A Mr. Maczko által kitalált utaskategória eredeti célja az volt, hogy repülésbiztonsági aspektusokat figyelembe véve, a járat kabinszemélyzete a fedélzeten tudjon olyan együttműködőket, akikre adott krízishelyzetben számíthatnak. Ez jó a légitársaságnak, mert a járatainak minden ülőhelyét fizető utasnak eladva, nem kell költenie állandó, hivatásos kísérőkre. Jó a „megbízható utasnak” is, mert a felajánlott szolgáltatásért cserébe, bizonyos előnyökhöz juthat, és természetesen jó az utazóközönségnek is, mert – bár tudtán kívül – biztonságosabban utazik. Ennek a projektnek nagy előnye, hogy mind a teljes utazóközönséget (globális), mind annak egyes tagjait fenyegető (egyéni: pl. egészségügyi) válsághelyzetben jól alkalmazható.

Nem akarok nagyon másfelé mutató szakirányba elmozdulni, de a Singapore Airlines ultra-nagy hatótávolságú²⁴⁴ járatainak 2004-es beindítása után a „megbízható utas” kategóriája – kimondatlanul, mondhatni: látenszen – felértékelődött, s (nézzék meg a lábjegyzetet!) ez bizony hazánkat is érinti. A szingapúri társaság Los Angelesbe vagy Newarkba leszállás nélkül repülő járatai egyhuzamban 16-18 órát tartózkodnak a levegőben, amelynek a „megbízható utas” – mint repülésbiztonsági plusz, mint kategória – szempontjából kettős jelentősége van. Az egyik, hogy egyes szakorvosok összecsendő aggodalma szerint egy ilyen hosszú non-stop repülőút jelentősen megnövelheti a trombózisok kialakulásának veszélyét az utazóközönség között, amely szükségessé teheti az állandó orvosi jelenlétet az ultra-nagy hatótávolságú járatokon.

²⁴⁴ 10.000 kilométeres, vagy 13 óra feletti non-stop repülések távolsága. A világ jelenlegi leghosszabb non-stop kereskedelmi repülése a Szingapúr – Newark a hagyományos, ún. nagy-köríves pályán haladva: 16.600 km, visszafelé a poláris útvonalon: 15.700 km. A világ jelenlegi legnagyobb non-stop hatótávolságú repülései elsősorban Délkelet-Ázsiához kötődnek (Thai Airways: Bangkok – New York, Cathay Pacific: Hongkong – New York, Continental Airlines: Newark – Hongkong). (Forrás: http://en.wikipedia.org/wiki/Non-stop_flight). Ide sorolható a MALEV: Budapest – Kumamoto és Fukosima – Budapest járata is, amely a fentiekhez hasonlóan 13 óra feletti non-stop repüléssel érhető el.

A másik szempont, hogy pl. a Singapore Airlines esetében – amely az eredetileg a 316 utas szállítására alkalmas²⁴⁵ Airbus 340-500-assal teljesíti a távolságot – utasüléseinek 15-20%-ától meg kellett szabadulnia az e járatot teljesítő repülőgépein. A 181 férőhelyesre *ritkított* gépen kereskedelempolitikailag is rendkívül fontos, hogy minden ülésen fizető utas utazzon.

A „megbízható utas” bevezetésének három sarokponti elemcsoportját definiálom:

- 5.2.1.1. Azonosítás és technológia;**
- 5.2.1.2. Teljes körű kompatibilitás és globális hozzáférhetőség;**
- 5.2.1.3. Önkéntesség és felkészítés.**

5.2.1.1. Azonosítás és technológia

Rendkívül fontos, hogy a „megbízható utas” a check-in idején azonosítani tudja magát. Napjainkban a nemzetközi közokiratok (útlevelek, vízumok) egyre elterjedtebben alkalmazzák az ún. biometrikus²⁴⁶ technológiát. Javaslom, ragadjuk meg a rendelkezésünkre álló technológiai lehetőségeinket: rögzítsük ezen utasok személyi és biometrikus adatait, majd vigyük fel egy folyamatosan bővülő és karbantartott, védett központi adatbázisba. Fontos, hogy adatai tartalmazzák a „megbízható utas” (a többi utashoz viszonyított) különleges (én inkább úgy fogalmaznék: /repülésbiztonsági szempontból/ RELEVÁNS) szaktudását (pl. orvos: belgyógyász, vagy kereskedelmi pilóta: első tiszt, Boeing 737-600-as típusosztály, stb.). Javaslom ezen utasok elkülönített check-in-jét, ahol egy biometrikus (pl. ujjnyom) azonosítást követően a check-in speciális jelcsomagot küld a járat supervisorán keresztül a kabinszemélyzetnek. Itt speciális kóddal jelzik, hogy a járatra „megbízható utas” (orvos: traumatológus) jelentkezett, akinek a ...36K... helyre szóló beszállókártyát osztották ki. Mindezen diszkrét procedúra után a járat vezető légiutas-kísérője egy percen belül tudomást szerez arról, hogy a repülőgépen, a 36K helyen egy traumatológus utazik majd. Amennyiben a járaton rosszul lenne egy utas, a légikísérők a földön kapott információik alapján azonnal tudják majd, hogy szakember van a gépen és azt is, hogy pontosan hol ül. Értékes percek nyerhetnek így és a bajba került utas túlélési esélyei is jelentősen megnövelhetők.

A külön (gyorsabb) check-in folyamat mellett a „megbízható utasok” közösségének gyarapítására ösztönző lehet a szabad repülőjegyhez gyűjtött bónuszpontok extra pontokkal való megtámogatása, vagy a kiindulási repülőterek VIP-váróinak használatára biztosított, korlátozott fogyasztást lehetővé tévő jogosultság is. A technológiai kérdéskör egyértelmű: a „megbízható utas” azonosításához megkerülhetetlen a szélessávú, védett Internetes vonal. Az viszont minden repülőtéren, de legalább a nemzetközi terminálokon feltétlenül szükséges. Itt jelentkezik be az utas, és itt teremt kapcsolatot a check-in-es a védett adatbázissal.

5.2.1.2. Teljes körű kompatibilitás és globális hozzáférhetőség

Érdekesnek tartom, hogy a világ legelterjedtebb kommunikációs eszköze: a mobiltelefon nem tartozik a globális-kompatibilitással bíró technikai vívmányok közé. Az Egyesült Államokban nem használható az európai frekvencián üzemelő GSM telefon, Japánban pedig egyik sem.

²⁴⁵ Klasszikus, háromosztályos elrendezésben (első-, business.- és turistaosztályos kialakítással).

Forrás: <http://www.airliners.net/info/stats.main?id=28>.

²⁴⁶ „A biometrikus azonosítás lényege, hogy tulajdonosa fiziológiai jellemzőit (az arcot, a szívdarvánnyáránya, vagy az ujjlenyomatok mintázatát) rögzíti digitálisan”. (Forrás: <http://www.sg.hu/cikk.php?cid=46870>).

Márpedig a fentebb leírt minimum-követelményeket mindenütt *hozni kell* ahhoz, hogy valaki Pápua Új-Guinea fővárosában, Borokóban ugyanúgy felszállhasson „megbízható utasként” egy nemzetközi járatra Sydney felé, mint mondjuk Londonból New Yorkba. E területen nem elég a szimpla Internetkapcsolat, a vonalnak gyorsnak (széles sáv) és biztonságosnak (védettség) kell lennie.

5.2.1.3. Önkéntesség és felkészítés

Fontos, hogy a „megbízható utas” önkéntes alapon vállalja, hogy szükség esetén segítséget nyújt, de erről a felajánlásáról bármikor, indoklás nélkül, akár ideiglenes jelleggel le is mondhat. Mert van ilyen: valaki aznap rendkívül fáradt, egy kiadós alvást tervez a repülőgépen és nem akarja, hogy bármivel is zavarják. Ilyenkor nincs más teendője, mint beáll a check-in-nél a „hagyományos” utasok sorába és kiszolgálásánál nem említi, hogy „megbízható utas”. Ennek megfelelően az azonosítási procedúra is elmarad és a személyzet nem kap jelzést jelenlétéről: releváns kiléte látens marad.

Összefoglalva: az utas minden egyes útja során a helyszínen dönt arról, hogy „megbízható utas” lesz-e aznap, vagy sem. Nincs más dolga, mint beállni a „megbízható utasok” külön check-in pultjához, ahol személyazonosságát azonosítják (vagy megy a hagyományos pulthoz, anonim utasként). A „megbízható utas” felkészítése nem több egy napnál. A képzés első órájában tájékoztatást kap a program szükségességéről és feltételeiről. A kurzus második eleme a repülőgép vészhelyzeti rendszereinek ismerete (vészkijáratok nyitási mechanikája, oxigénmaszk helyes alkalmazása, menekülő-útvonalak; orvosok esetében: a repülőgépen elhelyezett sürgősségi táskák tartalma, eszközeinek, valamint a defibrillátor alkalmazása, stb.). A képzés harmadik eleme a mentés, a légiutas-kísérőknek a vészhelyzetek során nyújtott segítség. Ez utóbbi valódi kényszerhelyzetben ügyis leginkább arra koncentrálódik, hogy mindenki mentse magát, s már önmagában az is segítség, ha a „megbízható utas” menekülőképessé marad, esetleg segít másoknak, és nem akadályozza a kabinszemélyzet összehangolt munkáját. Ezért a jelentkezőket lélektanilag is fel kell készíteni egyes veszélyhelyzetekre, amelynek során szükségessé válhat a pánikhelyzet megelőzése.

„Megbízható utas” elméletileg bárki lehet, aki nem követett el erőszakos bűncselekményt és nem áll egyetlen légitársaság tiltólistáján sem, azaz repülésbiztonságilag feddhetetlen. Ugyanakkor – mint minden, a társadalom nagy részétől elszeparált csoportokhoz – egyes bűnözői körök a „megbízható utasok” köréhez is megkísérelhetnek csatlakozni a hatóság, illetve az ellenőrzési rendszerek megtévesztésének kísérletével. Ez is indokolja a csoport naprakész adatbázissal és biometrikus azonosítással való védelmét.

„Megbízható utas” a repülésvédelemben

John Maczko elgondolását elsősorban a repülésbiztonságra, a technikai eredetű vagy emberi hibára visszavezethető problémákra, illetve egészségügyi vészhelyzetre alapozta, amelynek kétségkívül rendkívüli a jelentősége, én azonban repülésvédelmi múltammal kísérletet tennék ennek kiegészítésére.

1999. május 21-én egy nemzetközi repülésbiztonsági konferenciáról, Brüsszelből hazatérőben kollégámmal – fizető utasként – pontosan ilyen szituációba kerültünk. Miközben a hazaúthoz a check-in-hez álltunk sorba, Mazalin Károly, a MALÉV akkori brüsszeli állomásvezetője valahogy kiderítette, hogy *repülőtéri rendőrök* vagyunk. Irodájába kísért bennünket, ahol diszkrétan felkért arra bennünket, hogy legyünk a légitársaság segítségére és – két kommandós közreműködésével – kitoloncolási eljárás keretén belül kísérjünk vissza Budapestre két veszélyes albán állampolgárt. A házaspár veszélyessége nem elsősorban erőszakosságukban, sokkal inkább folyamatosan meg-megnyilvánuló szökési kísérleteikben rejlett.

Többszöri kitoloncolásuk során annyiszor és olyan változatos formában kíséreltek megszökni, hogy utasként történő visszaküldésük Budapestre szóba sem jöhetett, mert fennállt az elméleti veszélye annak, hogy a pár mindent megtesz azért, hogy ne jusson vissza Magyarországon keresztül Tiranába. A magyar légitársaság ezért fegyveres kíséretet kért, akik – két civil ruhás kommandós képében – a Budapest – Brüsszel járatnál már úton voltak, mi pedig ezzel a géppel mentünk volna haza. Mivel a rendőr – szükség esetén köteles szolgálatba helyezni magát – mi is így tettünk és természetesen vállaltuk a segítségnyújtást. Útban Budapest felé elgondolkodtam azon, hogy más, rendszeresen utazó kollégáim is vállalhatnának ilyen felügyeleti feladatot. Persze, ennek a státusnak a jogi háttéré (intézkedési keretek, stb.) a feladat összetettsége révén lelkiismeretes áttekintést és kidolgozást igényel.

John Maczko elgondolása ötletet adott az eredeti gondolat továbbfejlesztéséhez. Ily módon rendvédelmi-rendészeti szakterületen tevékenykedő (aktív vagy nyugdíjas) utasokkal (katona, rendőr, határőr, pénzügyőr, büntetés-végrehajtásban dolgozó, kriminológus, pszichológus, túsztárgyaló, stb.) folyamatosan bővíthető a „megbízható utasok” köre. A repülésvédelmi (RV) „megbízható utas” feladatát elsősorban két alaptevékenységben látom. Az egyik a kísérésben való passzív segítség. Ennek lényege, hogy a kitoloncolt személy kísérésének végrehajtása a normál rendben történik azzal a kivétellel, miszerint a feladatot végrehajtó kísérőket tájékoztatják, hogy szükség esetén van a fedélzeten segítségük. A „megbízható utasok” check-in-jénél utazásra jelentkező személyt természetesen tájékoztatják arról, hogy a járaton kísérés folyik és arról is, hogy szükség szerint számíthatnak támogatására. Miképpen annak idején bennünket is, a „megbízható utasokat” is utastársaiknál hamarabb fel kell kísérni a repülőgép fedélzetére, ahol be kell mutatni a kísérést végző hivatásosoknak. Így létrejön a személyes kapcsolatfelvétel, mely által a kísérők azonosítják potenciális segítőtőiket, s azt is tudni fogják, hogy hol ülnek. Ha erre lehetőség nyílik, szakmailag indokolt a két „megbízható utast” a kísérők közelébe, velük egy sorba ültetni.

A másik „felhasználási terület” a fentiekben említettekénél aktívabb, a „renitens utas” (unruly passenger) biztonsági kategória, az 1990-es évek végére tehető sajnálatos előretörésével. A nagy és ultra nagy hatótávolságú repülőjáratok egyes utasokban előhozhatnak látens szorongást a repüléstől, amelyet sok esetben szeszitalal tompítanak. Persze, nem feltétlenül kell a mértéktelen fedélzeti italozást fiziológiai okokra visszavezetni, sokan unaloműzésből isznak a repülőúton. Sajnos a tapasztalatok alapján ezt a tendenciát nem befolyásolja a fedélzeten kínált italok mennyisége, mert sokan kézipoggyászukban kívülről hozott italokat csempésznek fel a fedélzetre, amelynek az utasbiztonsági ellenőrzés sem vethet gátat.²⁴⁷ Az órákon keresztül – az ember számára nem természetes – cirka 2500 méteres magasságnak megfelelő légnyomáson történő szeszital-fogyasztás az utas számára (eleinte legalábbis) kellemes, ugyanakkor a kabinszemélyzet és az utastársak szempontjából sokszor kellemetlen irányban befolyásolja a tudati állapotot. Azaz: ugyanaz az alkoholemennyiség a repülőgép túlnyomásos utasterében hamarabb és hosszabb távon hat, mint normális környezetben. A nem természetes körülmények között a szervezetbe bevitt túlzott alkoholemennyiség könnyen agresszív viselkedést szülhet, amely viszont közvetlen hatással lehet a repülés biztonságára.

Természetesen a repülés biztonságának szavatolása normál esetben (prevenció) nem az utazóközönség dolga, ám ha az a fedélzeten (pl. renitens utas miatt) veszélybe kerül, a kabinszemélyzet irányításával (pl. felkérésre) az utasok fontos szerepet játszhatnak a veszélyhelyzet megszüntetésében.

²⁴⁷ Az utasbiztonsági ellenőrzés csak a repülőtéren kívülről hozott italok felvitelét akadályozhatja meg, a Duty Free boltokban a kereskedelmi korlátozás mértékéig bármikor vásárolhat, ezt követően pedig nincs ellenőrzés, hogy azt a repülőgépen – a tiltás ellenére – felbontja-e.

Ilyen helyzetekre lehetne – megfelelő jogi alapot követően – igénybe venni azon, rendészeti szakterületeken dolgozó (vagy onnan nyugállományba vonult) utasok segítségét, akik korábbi hivatásuk során tapasztalatot szereztek már a korlátozott beszámítási képességgel rendelkező személyek megfékezésében. Ebben lehetne a kabinszemélyzet támasza a „megbízható utas”, aki ellátná a repülés biztonságát veszélyeztető utastárs felügyeletét, a hatóságoknak történő átadásáig. Ugyanakkor, e területen nem győzöm hangsúlyozni a precíz szabályozottság és jogi háttér elkerülhetetlen szükségességét.

A „megbízható utas” persze nem csak „békeidőben”, egy kontrollált krízishelyzet során tud segítséget nyújtani (pl. kitoloncolási eljárás foganatosítása a fedélzeten, vagy körözött bűnöző visszakísérése, stb., amiről az esetek legtöbbször az utasok tudomást sem szereznek), hanem éles, nem ellenőrzés alatt tartott válsághelyzet során is (pl. terrorista cselekmény), amely már egy kiemelt probléma. Mindazonáltal meggyőződésem, hogy feltétlenül hasznos lehet, ha a kabinszemélyzet tud arról, hogy az orvos mellett (aki szükség szerint elsősegélyt tud nyújtani) van a fedélzeten az utasok között pszichológus és/vagy rendészeti szakember. Utóbbi (vagy pl. egy katona) – megítélésem szerint – abban tud „megbízható utasként” hasznos lenni, hogy jól megfigyelve a terroristák fegyvereit, egy esetleges idő előtti szabadulás esetén hasznos információkkal szolgálhat a taktikai csoportnak a támadás előtt, a fedélzeten felvonultatott vagy fenyegetésre szánt fegyverek és robbanóanyagok valódiságát, illetve típusait illetően.

5.2.2. Technikai fejlesztési területek

5.2.2.1. Utas tájékoztatás

Fontosnak tartom önálló, repülésvédelmi Internetes honlap létrehozását és napi frissítéseken alapuló üzemeltetését, melyen keresztül az utazóközönség 24 órás, on-line értesülést szerezhet a legfrissebb repülésbiztonsági és repülésvédelmi védelmi szabályozókról, korlátozásokról, hírekről. A honlap elérhetőségét célszerű lenne a repülőársaság saját, Internetes honlapján, magán a repülőjegyen, valamint a fedélzeti utas-tájékoztatóban és a fedélzeti magazinban is közzétenni.

5.2.2.2. Zártláncú televíziós rendszer (CCTV²⁴⁸)

a). A meglévő zártláncú monitorrendszer és az azt értékelő diszpécser szolgálat kiegészítése belső, a repülőtér forgalmi területét is érintő nagyfelbontású, zoomolható hálózattal, különös tekintettel az induló feladott poggyász épületen belüli teljes útvonalára.

b). A repülőtér nyílt területét figyelő nagyfelbontású kamerarendszer rendszám-tábla-felismerővel és leolvasóval, továbbá számítógépes elemzésre alkalmas szoftverrel történő összekapcsolása. A 2001. szeptember 11-én végrehajtott terrorcselekményt követő vizsgálat rámutatott, hogy az elkövetők által a parkolóban hagyott gépkocsi (amellyel a bűncselekmény elkövetésének napján a repülőtérre érkeztek) a terrorcselekményt megelőző héten több alkalommal is terepszemlézett a repülőtéren, mert a videó többször rögzítette a rendszámot. A digitális technológia korát éljük, megítélésem szerint szükség lenne tehát egy olyan felismerő szoftver kifejlesztésére, amely meghatározott paraméterek beállítása alapján figyelmezteti a rendszer supervisor-át arra, hogy az észlelt rendszám az adott héten pl. harmadik alkalommal látszik a repülőtér biztonsági kameráján.

²⁴⁸ CCTV – Close-circuit Television (System)

A preventív védelem elemeként a diszpécser a rendszámot a megszabott hivatali útvonalon, de a legrövidebb időn belül leadná egy koordinátornak, aki a rendszám alapján az on-line nyilvántartásban az alábbiakat ellenőrizné:

- i). a jelzett rendszám a felvételen látható gépjárműhöz tartozik-e;
- ii). a jelzett rendszám nem áll-e körözés alatt;
- iii). nem jelentették-e be a rendszám vagy a gépjármű eltulajdonítását;
- iv). a rendszám és a gépjármű nem taxi, vagy valamely turisztikai intézmény (pl. szálloda) üzemeltetési körébe tartozik, ahol a mindennapi munkavégzésből adódóan a gépjármű rendszeresen előfordulhat (hetente, vagy naponta akár többször is) a repülőtéren.

Úgy gondolom, hogy a polgári légi közlekedés biztonsága mindenképpen megér ennyit: amennyiben ugyanis a vizsgálatok olyan eredményt hoznak, amelyet nyílt, vagy operatív eszközök és módszerek alkalmazásával érdemes ellenőrizni, akkor más, súlyos bűncselekményekre is fény derülhet, amelyek a repülőtérről esetleg semmi köze, mégis az ügy megnyugtató tisztázása vagy felgöngyölítése a bűncselekményekkel szembeni globális elhárítást erősítik.

5.2.3. Stratégiai fejlesztési területek

5.2.3.1. Kereskedelempolitikai lépések

- a). a tranzitban található vámmentes üzletek szüntessék meg a szárazelemek árusítását;
- b). vonjanak ki a vámmentes üzletek általi árusításból minden olyan terméket, amelyek alakja potenciális lehetőséget nyújt az utasok és a személyzet megtévesztésére, majd az azon keresztül történő fenyegetésre. Egyes termékek a repülőgép fedélzetén történő egymáshoz rögzítése azt a megtévesztést keltheti, hogy a fenyegetésre felhasznált anyag veszélyes (pl. bombának látszó tárgy).

„ (...) Mint utóbb kiderült: fegyvertelenek voltak. A feltételezett robbanószerkezet egyes elemeit – mint önmagában ártalmatlannak tűnő alkatrészeket (pl. fax-zsinór, szigetelőszalag) – részben magukkal hozták, részben pedig a vallettai repülőtér vámmentes üzletében vásárolták össze (cigaretta, henger alakú dezodor, stb.). Ezeket az összetevőket a repülőgépen felépítve (pl. 8 doboz cigaretta és henger spray-k egymáshoz ragasztása, abból egy zsinórt elemekhez átvezetve) valóban ijesztő eredményt kaphattak. Az eszköz működőképességét a jogellenes cselekmény idején persze lehetetlen ellenőrizni, és nem is szabad, hiszen elég a tragédiához, ha egy-egy hozzáértő utas elbagatelizálja a házilag kreált eszközt. Persze ilyenkor utólag mindig felmerül mintegy tanulságként egyfajta igény, hogy lám mi minden veszélyes eszköz legálisan beszerezhető bármelyik nemzetközi repülőtér tranzitjában üzemelő duty free-ben. Igaz, én mégis azt hiszem, hogy valahol azért húzni kell egy határt, hiszen gyakorlatilag ezek az eszközök önmagukban nem veszélyesek, kvázi nemcsak hogy bárhol beszerezhetők a városban is, de a repülőgépre való felvitelük sem tiltott.²⁴⁹ Megvásárlásuk tehát legális, külsőleg történő átalakításuk ütközik csak jogszabályba, amint mindenki által nyilvánvalóvá válik, hogy mire is hasonlít az átalakítás eredménye.(...)”²⁵⁰

²⁴⁹ A hivatkozott anyagot 2004-ben írtam, azóta sok minden körülmény megváltozott (ezzel kapcsolatban kialakult szemléletem egyes elemei is).

²⁵⁰ Ilyen eset utoljára 1997. június 9-én történt az Air Malta Valletta – Isztambul járatán történt, amelyet Kölnbe térítettek. (Forrás: Szabó Miklós – Jogellenes Cselekmények Sárga Könyve – Alexandra Kiadó, kiadás alatt).

5.2.3.2. Repülésbiztonsági teendők

a). A repülésbiztonsági szakszolgálatok igyekezzenek kiszűrni és ne engedélyezzenek kézipoggyászban a fedélzetre felvinni semmilyen olyan – akár önmagában ártalmatlannak tetsző – terméket (pl. elektromos eszközök zsinórjai, szigetelőszalag stb.), amelyek alakja potenciális lehetőséget nyújt az utasok és a személyzet megtévesztésére, majd az azon keresztül történő fenyegetésre. Egyes termékek a repülőgép fedélzetén történő egymáshoz rögzítése azt a gyanút keltheti, hogy a fenyegetésre felhasznált anyag veszélyes (pl. bombának látszó tárgy).

b). Tapasztalatom szerint az utasbiztonsági vizsgálatok az ismert események miatt ugyan alaposabbak lettek, de az utasok repülőtérré történő kiérkezésének minimalizált időpontja nem változott.

Az azonos idő alatt, azonos létszámú utason elvégzett behatóbb utasbiztonsági vizsgálat – megítélésem szerint – a korábbival összehasonlíthatatlanul nagyobb fizikai terhet ró a vizsgálatot végzőkre, akik így munkaidejük minden percében a mennyiségi és a minőségi kényszer folyamatos ütközésének súlya alatt könnyben hibázhatnak. Fentiek kockázatának csökkentése céljából javasolom a repülőtérré történő kiérkezés minimum időpontjainak arányosan 1 órával történő megnövelését.²⁵¹ Az elképzelés maximális hatékonyságának elérése végett fontosnak tartom, hogy a terminálon várakozó utasokat irányítottan kezeljék (szólítsák) a check-in pultokhoz, majd innentől fogva folyamatosan, szervezeten haladjanak (*vezessék* őket) át egészen az utasbiztonsági vizsgálatig, illetve onnan a tranzitba. A rendszernek a nagyobb fokú átláthatóság mellett nagy előnye, hogy az azonos célállomás felé utazásra jelentkező, meghatározott, jól körülhatárolható és zárláncú megfigyelőrendszerrel lefedett területen az utasokról – később bekövetkezett jogellenes cselekmény esetén utólag – értékelhető videó-felvétel és fotó készülhet.

c). A feladott poggyászok útvonalát az épülettől a repülőgépig végig biztonsági őrizet (kíséret) alatt kell tartani, még a repülőgép rakterébe történő elhelyezés idején is, egészen a rakodótér ajtajának bezárásáig. E tekintetben a rakodást végző repülőtéri civil alkalmazott (rakodó), vagy a foglalkoztatását végző intézmény (kft.) nem minősül megbízható ellenőrző egységnek.

d). A repülőgépek mosdóinak és az alkalmasnak vélt búvóhelyek (pl. hátsó kalaptartók, vagy a fedélzeti szórakoztatórendszer elhelyezési területének) minden felszállás előtti, veszélyt jelentő eszközök (pl. fegyverek) felfedése céljából történő biztonsági ellenőrzése.

e). A repülőgép fedélzetén munkaköréből adódóan két járat teljesítése közötti időszakban tevékenykedők (pl. takarítószemélyzet, catering, stb.) rendszeres és visszatérő ellenőrzése, a belső fenyegetettség minimalizálása céljából.

5.2.3.3. Külső, megbízható közreműködők bevonása

Noha tisztában vagyok ez irányú gondolataim eretnokségével, mégis megkockáztatom, mert hiszem, hogy használható, mi több: kivitelezhető, rendkívül fontos felvetés lehet. A 2001. szeptember 11-i terrorcselekményt követően az Amerikai Egyesült Államok nemzetközi együttműködési hajlandósága drámaian megnőtt, miután ráébredt önnön sebezhetőségére, valamint arra a tényre, hogy nem rendelkezik hatékony ellenszerrel további, hasonló cselekmények megelőzésére.

²⁵¹ ...amely véleményem nyilván nem fog találkozni az utazóközönség széles rétegének egyetértésével, ezért tartom kiemelt fontosságúnak kimerítő tájékoztatásukat az utasbiztonsági módszerekben bevezetett kényszerű változtatásokról, amelyek a terrorizmus visszaszorítása – mint fő cél – mellett közvetlenül az utasok biztonságát szolgálják.

Bevett a terrorizmus elleni kollektív fellépés cselekvési tervébe olyan civil szervezeteket is, amelyek jelenléte a nemzetközi biztonságpolitikában addig periférikus volt, inkább azonban nem is létezett. Egyszeriben bankok, mobiltelefon- és Internet-szolgáltatók érezhették valós súlyukat a nemzetközi biztonságpolitikában, hiszen egy csapásra felértékelődött támogatásuk nélkül sem a nemzetközi pénzáttalások, sem a világhálón történő virtuális, vagy a határátkelőhelyek között történő nagyon is valós mozgások nem voltak ellenőrzés alá vonhatóak. Ennek a *civilesítésnek* az analógiája gondolkodtatott el, hogy vajon tisztában van-e a repülőtéri védelmi rendszer vezetése azzal, hogy a repülőtér forgalmát kívülről, közterületről figyelő, jegyzetelő, fényképező amatőr érdeklődők és repülőbarátok (röviden, gyűjtőnéven: szpotterek) miért rendre ugyanazonokon a helyeken gyűlnek össze? Nos azért, mert hobbijukhoz, a minőségi fotózáshoz a repülőtérnek éppen azon pontja(i) az ideális(ak). Egyrészt a fény, másrészt a fel- vagy leszálló repülőgép szpotterhez viszonyított pozíciója, illetve a megfelelő távolság miatt is (tipikusan ilyen a 13R pályaküszöb melletti külső, közterület).

Sajnos azonban a nem ilyen békés szándékkal érkező, potenciális terrorista is hamar megtalálja ezeket a pontokat (ahonnan a fény, a repülőgép pozíciója, valamint a célpont megfelelő távolsága) ideális lehet a támadásra. Igaz, neki eggyel több szempontra kell figyelnie: a menekülési lehetőségekre. És éppen ez az, ahol egy kis irányított stratégiával, kölcsönös előnyökkel talán fel lehetne használni a szpottereket, a repülőterekre fizetés nélkül is éberren vigyázó lelkes, szervezett és megbízható társadalmát. *Éberen vigyáznak*, mert ahonnan *eddig* (a repülőtér biztonságának homályos hivatkozásával) elzavarták őket, ott *most* legálisan tartózkodhatnak, tehát vigyáznak, hogy a hatóság vissza ne vonja nehezen megszerzett engedélyüket. *Lelkesek*, mert a repülőtér kerítése mellett hobbijuknak hódolhatnak, immáron legálisan, nem fél szemmel a rájuk nézve fenyegető fegyveres őrseget (járőrszolgálatot) kutatva. *Szervezett és megbízható* csapat, mert egymást jól ismerő emberekből áll, akik azonnal felismerik az idegent maguk között. Interneten és mobiltelefonon tartják egymással és a repülőtéren kialakított ismeretségi rendszerükkel a kapcsolatot, hiszen mindig naprakészek kell legyenek a számukra érdekes érkező járat vonatkozásában. Sokan közülük repülőtéri alkalmazottak!

Úgy gondolom, hogy jelentősen megnehezítené a legálissá válása miatt állandósuló szpotteri jelenlét a repülőtér környékén sötét szándékkal terepszemlélő személy dolgát, ha szembesül azzal, hogy az előkészítésre, a feladat végrehajtására, a rejtőzködésre, esetleg a menekülésre legalkalmasabb helyek állandóan foglaltak, legalábbis sok a fényképezőgéppel felszerelt szemtanú, akiknek feltűnhet illegális, nem a környezetbe illő tevékenysége, netán még fotót is készíthetnek róla. Át kellene gondolni, hogy egy rendkívül olcsó barter-szerződéssel – miszerint a repülőtér külső területének bizonyos pontjain engedélyezzük a szpotterek jelenlétét (ha hatékonyan dolgoznak, havonta egyszer még a repülőtér forgalmi területére is túrát szervezhetünk nekik, hadd fotózzanak az apronon) – amennyiben cserébe elvégeznek egy általunk szervezett kétnapos felkészítést (mire kell odafigyelni, mi a teendő, ha...stb.). A lehetőséget átgondolva magam megszervezhetőnek tartom nyilvántartásukat, fényképes azonosítóval történő ellátásukat, rendszeres ellenőrzésüket és beszámoltatásukat. Ezért javaslom a fenti célkitűzés alapos és megfontolt átgondolását, továbbá felelős döntést abban, hogy ne az ártalmatlan szpotterek fényképezőgép-lencsési elé emeljünk falakat, hanem ha ők is készek az együttműködésre, akkor a mi szemellenzőink falait bontsuk le, és ha kell éppen az ő segítségükkel azokra vadásszunk, akik valóban veszélyt jelenthetnek a polgári légi közlekedés biztonságára.

6. fejezet

Új tudományos eredmények, hasznosítási javaslatok

6.1 Új tudományos eredmények

1. **Összefüggést** kerestem és **tártam fel a terrorizmus** – ismereteim és reményeim szerint Magyarországon **elsőként – a polgári repülésvédelem** jelentős mértékű szigorítása utáni új **fordulatáról** (értsd: a terrorizmus nem egyenlő a polgári repülésbiztonság elleni támadásokkal) és az így tapasztalt „elhajlás elve” alapján ezt **rávetítettem hazánk** – megítélésem szerint: a valóshoz közeli, de legalábbis általam realisabbnak tartott – **terrorfenyegetettségére**.
2. A vizsgált időszak terror- és a polgári repülés ellen végrehajtott terrorcselekményeiből, illetve - kísérleteiből, valamint az e területen felhalmozott személyes gyakorlati és nemzetközi tapasztalataimból levonható, új szempontok alapján **konkrét és elodázhatatlan javaslatrendszer** **fogalmaztam meg** a polgári repülésvédelem terén megvalósítandó személyi, **technológiai és üzemeltetés-stratégiai fejlesztések vonatkozásában**.
3. A légi közlekedésben rendkívül szűk körben, még csak alapelméleti jelleggel felmerült „megbízható utas” ötletét egyfajta **védelmi intézkedésként konkrét javaslatot fogalmaztam meg azt a repülésvédelemre adaptálva**, illetve a „megbízható (együttműködő) partnerek” **bázisának kiszélesítésére** („szpotterek”).

6.2 Hasznosítási területek és javaslatok

Képzés, képzés és megint csak képzés! Azt hiszem a terrorizmus elleni harc hatékonyságának erősítése érdekében pusztán a szemléletváltás (t.i. hazánk potenciális veszélyeztetettségének realisabb felfogása) nem elég. Akkor is van elég tennivaló, ha ennek az értekezésnek egyetlen ajánlását sem fogadják el. E téren a legfontosabb – úgy gondolom – a **felkészítés kiszélesítése**. Az Igazságügyi és Rendészeti Minisztérium Nemzetközi Oktatási Központja évek óta kiemelt hatékonysággal foglalkozik egymásra épülő képzési modulok szervezésével és lebonyolításával. Ilyen a háromhetes békefenntartási alapképzés, valamint az arra ráépülő kéthetes célfelkészítés és speciális misszós ismeretek. Mivel intézményünk évek óta nyitva áll civil képzések befogadására is, úgy gondolom pusztán egyeztetés kérdése lenne a terrorizmus elleni küzdelemmel kapcsolatos képzéseket is intézményünkbe hozni. Kiváló a kapcsolatunk a terrorelhárítás prominens vezetőivel, de a hazai és nemzetközi szakoktatói kapcsolatrendszerünk, valamint hozzáértő, tapasztalt szervezőgárdánk is garancia a magas szintű oktatás megvalósítására. Akár önálló alosztály foglalkozhatna a polgári repülésvédelmi oktatások szervezésével, illetve a nemzetközi kapcsolattartással is. E sorok írásakor még annak sem látom elvi akadályát, hogy – együttműködésben a MALÉV Zrt-vel – intézményünk adjon helyet a „megbízható utasok” (pl. havi rendszerességgel) végrehajtott képzésének is.

Felhasznált irodalom

Mivel igyekeztem értekezésemet saját nézőpontból megvilágítani, valamint figyelembe véve az anyag komplex megközelítését, az elkészítéskor nem támaszkodhattam jól- vagy kevésbé ismert bázisanyagra, mert *az általam fontosnak vélt központi szempontok szerint elkészített anyaggal nem találkoztam*. Mindazonáltal adataim pontosításához, az ún. keresztellenőrzésekhez (crosscheck), valamint az eseményekkel kapcsolatos (szakmai, politikai, társadalmi, történelmi, stb.) háttér megismeréséhez jelentős számban használtam fel forrásirodalmat. Ezek listáját e helyen teszem közzé.

Hazai könyvek, kiadványok

B. Fizil Éva (felelős szerkesztő); **Dr. Kratochwill, Balázs** (felelős kiadó): *Officina Képes Világatlasz*
Magyar Könyvklub, Budapest (1996), ISBN 963 548 436 4
Dr. Berkesi, György; Dr. Julis, Mihály; Dr. Kiss, Zsigmond; Dr. Kónya, István; Dr. Rábóczki, Ede: *Magyar Büntetőjog*
HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest (1995), ISBN 963 8213 14 0
Dr. Gál, Andor; Dr. Gáspár, Gyula; Dr. Kovács, Lajos; Dr. Pintér, Jenő; Dr. Wéber, Gyula,
Dr. Bodgál Zoltán, Dr. Bodrogi Károly, Dr. Erdősy Emil, Dr. Fonyó Antal: *Magyar Büntetőjog különös rész*
BM Könyvkiadó, 1981.

Külföldi forrás irodalom (hívószavak szerint)

21 July 2005 London Bombing **Halibozeck, Edward – Jones, Andy – Kovacich, Gerald L.:** *The Corporate Security Professional's Handbook on Terrorism*
Butterworth-Heinemann, Egyesült Királyság, (2007), ISBN 0 750 682 574., 42. o.

Abu Omar al-Saif **Murphy, Paul:** *The Wolves of Islam: Russia and the Faces of Chechen Terror*
Potomac Books Inc., Egyesült Államok (2004), ISBN 1 574 888 307., 44. o.

Aldo Moro **Drake, Richard:** *The Aldo Moro Murder Case.*
Harvard University Press, Egyesült Államok (1996) ISBN 0 674 014 812

Alexander Dzasokhov **Kilpadi, Pamela:** *Islam and Tolerance in Wider Europe (Policy Perspectives)*
Open Society Intitute, Egyesült Államok, (2007), ISBN 1 891 385 526., 47. o.

Anna Politkovskaya **Sixsmith, Martin:** *The Litvinenko File: The Life and Death of a Russian Spy*
St. Martin's Press, Egyesült Államok (2007), ISBN 0 312 376 685., 37. o.

Arbi Baraev **Litvinyenko, Alekszander – Festyinszkij, Jurij:** *Blowing up Russia: The Secret Plot to Bring Back KGB Terror*
Encounter Books, Egyesült Államok (2007), ISBN 1 594 032 017., 208. o.,

ARMM **Milligan, Jeffrey Ayala:** *Islamic Identity, Postcoloniality, and Educational Policy: Schooling and Ethno-Religious Conflict in the Southern Philippines*
Palmgrave MacMillan, Egyesült Államok (2005), ISBN 1 403 963 517., 20. o.

Bradford Riot **Din, Ikhlaj:** *The New British: The Impact of Culture and Community on Young Pakistanis*
Ashgate Publishing, Egyesült Királyság (2006), ISBN 0 754 640 477., 120. o.

Brandon Mayfield **Leone, Richard C. – Anrig, Greg Jr.:** *Liberty Under Attack: Reclaiming our Freedoms in a n Age of Terror*
Public Affairs, Egyesült Államok (2007), ISBN 1 586 484 788., 175. o.

- Brigate Rosse** **Bocca, Giorgio:** *il Terrorismo Italiano 1970/1978*
Milano, Rizzoli, 1978
- Chechen War** **German, Tracey C.:** *Russia's Chechen War*
RoutledgeCurzon, Egyesült Államok (2003), ISBN 0 415 297 206.
- Colin Luther Powell** **Lewis, Gregg & Deborah S.:** *Colin Powell*
Zonderkidz, Egyesült Államok (2002), ISBN 0 310 702 992., 12. o.
- Dagestan War** **Oliker, Olga:** *Russia's Chechen War 1994-2000 (Lessons from the Urban Combat)*
RAND Corporation, Egyesült Államok (2001), ISBN 0 833 029 983., 64. o.
- ETA** **Némesis, Sacra:** *Nuevas historias de nacionalistas vascos*
Jon Juaristi Editorial Espasa Calpe, Spanyolország (1999), ISBN 8 423 977 919., 143-145.o.
- G8** **Hajnal, Peter I.:** *The G8 System and the G20 (Global Finance)*
Ashgate Publishing Co., Egyesült Királyság (2007), ISBN 0 754 645 509
- G8 Summit** **Bayne, Nicholas:** *Staying Together: The G8 Summit Confronts the 21st Century (G8 and Global Governance)*
Ashgate Publishing, Egyesült Királyság (2005), ISBN 0 754 642 674., 7. o.
- George Walker Bush** **Naftali, Timothy – Schlesinger, Arthur M.:** *George H.W. Bush: The American Presidents Series: The 41st President (1989-1993)*
Times Books, Egyesült Államok, (2007), ISBN 0 805 069 666.
Draper, Robert: *Dead Certain: The Presidency of George W. Bush*
Free Press, Egyesült Államok (2007), ISBN 0 743 277 295
- Germaine M. Lindsay** **Emerson, Steven:** *Jihad Incorporated: A Guide to Militant Islam in the U.S.*
Prometheus Books, Egyesült Államok (2006), ISBN 1 591 024 536., 221. o.
- Grey Wolves** **Björgö, Tore** (szerk.): *The Double Standard: The Turkish State and Racist Violence (Chapter 13) in Racism in Europe*
ISBN 0 312 124 090
- Hanns-Martin Schleyer** **Augustus, Clarence:** *Understanding Terrorism: Challenges, Perspectives and Issues*
Sage Publications Inc., Egyesült Államok (2006), ISBN 1 412 927 226., 242. o.
- ibn al-Khattab** **al-Faruqi, Ismail R.:** *Islam*
Amana Publications, Egyesült Államok (1994), ISBN 0 915 957 213., 40. o.
- Idi Amin** **Szabó, Miklós:** *Polgári repülőbalesetek és katasztrófák Vörös könyve (1960-1989)*
Alexandra Kiadó, Pécs (2006), ISBN 9 633 700 272., 186. o.
- Indo-Pakistani War** **Roeder, Philip G. – Rothchild, Donald:** *Sustainable Peace: Power and Democracy After Civil Wars*
Cornell University Press, Egyesült Államok (2005) ISBN 0 801 489 741., 187. o.
- IRA** **MacCardle, Dorothy:** *The Irish Republic*
Corgi, Egyesült Királyság (1968) ISBN 0 552 07862 X
- Iraq Survey Group (ISG)** **Rogers, Paul:** *Into the Long War: Oxford Research Group International Security Report 2006*
Pluto Press, Egyesült Államok (2006) ISBN 0 745 326 110., 10. o.
- Jean Ch. de Menezes** **Clements, Phil:** *Policing a Diverse Society*
Oxford University Press, Egyesült Királyság (2006), ISBN 0 199 291 357., 86. o.
- Jeemah Islamiyah** **Ahtisaari, Martti:** *How the Jemaah Islamiyah Terrorist Network Operates: Indonesia Backgrounder*
Diane Publications Co., Egyesült Királyság (2003), ISBN 0 756 730 503
- Karakoram Highway** **Bianca, Stefano:** *Karakoram: Hidden Treasures in the Northern Areas of Pakistan*
Umberto Allemandi, Olaszország (2006) ISBN 8 842 213 306., 12. o.
- Khobar Towers** **Cohen, William S.:** *Personal Accountability for Force Protection at Khobar Towers*
Department of Defense (1997), ASIN B0006QQ04I.

- Kunjerab Pass** **Bearden, Milton – Risen, James:** *The Main Enemy: The Inside Story of the CIA's Final Showdown with the KGB*
Presidio Press, Egyesült Államok (2004) ISBN 0 345 472 500., 318. o.
- Lashkar-e-Tayyaba** **Gannon, Kathy:** *I is for Infidel: From Holy War to Holy Terror: 18 Inside Afghanistan*
Public Affairs, Egyesült Államok (2005), ISBN 1 586 483 129 , 168. o.
- Leonid Roshal** **Kilpadi, Pamela:** *Islam and Tolerance in Wider Europe (Policy Perspectives)*
Open Society Intitute, Egyesült Államok, (2007), ISBN 1 891 385 526., 47. o.).
- Magomet Yevloyev** **Barnaby, Frank:** *The Future of Terror*
Granta Books, Egyesült Államok (2007), ISBN 1 862 078 718., 22. o .
- Mohamed Zaidan** **Gerner, Deborah J.:** *One Land, Two Peoples: The conflict over Palestine (Dilemmas in World politics)*
Westview Press, USA, (1994)., ISBN 0813321808., 87.o.
- Movsar Baraev** **Politkovszkája, Anna:** *Putin's Russia: Life in a Failing Democracy*
Holt Paperbacks, Egyesült Államok (2007), ISBN 0 805 082 506., 191. o.,
- Mukhtar Said Ibrahim** **Rejali, Darius:** *Torture and Democracy*
Princeton University Press, Egyesült Államok (2007), ISBN 0 691 114 226., 459.o.
- Murat Zjazikov** **Kilpadi, Pamela:** *Islam and Tolerance in Wider Europe (Policy Perspectives)*
Open Society Intitute, Egyesült Államok, (2007), ISBN 1 891 385 526., 47. o.).
- MVD, SOBR** **Henderson, Robert D'A.:** *Brassey's International Intelligence Yearbook 2002*
Potomac Books, Egyesült Államok (2001), ISBN 1 574 883 550., 14. o.
- Nazran Raid** **Sakwa, Richard:** *Chechnya: From Past to Future*
Anthem Press, Egyesült Államok (2005), ISBN 1 843 311 658., 39. o.
- Northern Alliance** **Tanner, Stephen:** *Afghanistan: A Military History from Alexander the Great to the Fall of the Taliban*
Perseus Books Group (2003) ISBN 0306812339., 6. o.
- OEF** **Lambeth, Benjamin S.:** *Air Power Against Terror: America's Conduct of Operation Enduring Freedom*
Rand Corporation, Egyesült Államok (2002), ISBN 0 833 037 242., 2. o.
- Omar Mollah** **Tremblay, Rodrigue:** *The New American Empire*
Infinity Publishing, Egyesült Államok (2004) ISBN 0 741 418 878., 99. o.
- Operation Bojinka** **Hoffman, Bruce:** *Inside Terrorism*
Columbia University Press, Egyesült Királyság (206), ISBN 0 231 126 999., 283. o.
- Pan Am 103 (Lockerbie)** **Marquise, Richard A.:** *Scotbom: Evidence and the Lockerbie Investigation*
Algora Publishing, Egyesült Államok, (2006) ISBN 0875864503
- Pervez Musharraf** **Worth, Richard – Schlesinger, Arthur Meier:** *Pervez Musharraf: (Modern World Leaders)*
Chelsea House Publications, Egyesült Királyság (2007), ISBN 0 791 092 64 X.
- PFLP** **Rubinstein, Danny – Leon, Dan:** *Mystery of Arafat*
Steerforth Press, Izrael (2005), ISBN 1 88 36 42 108., 10. o.
- Philippines kidnaping** **Lance, Peter:** *1000 Years of Revenge: International Terrorism and the FBI – The Untold Story*
Harper Paperbacks, Egyesült Államok (2004), ISBN 0 060 597 259., 313. o.
- Ramzi Yousef** **Reeve, Simon:** „*The New Jackals: Ramzi Yousef, Osama bin Laden and the Future of Terrorism*”
Carlton Books Limited, Egyesült Államok, (1999), ISBN 0 233 996 184

- Red Army Fraction** **Townshend, Charles:** *Terrorism, A Very Short Introduction*
Oxford University Press, Egyesült Királyság (2002), ISBN 0 192 801 686
Szabó, Miklós: *Előzmények, háttér, áttekintés a szeptember 11-i terrortámadással kapcsolatban*
Belügyi Szemle, Belügyminisztérium, Budapest, (2002) 6-7., ISSN 1218-8956., 234. o.
Szabó, Miklós: *Jogellenes cselekmények Sárga könyve (1968-2004)*
Alexandra Kiadó, Pécs, (2007), ISBN 9 633 700 280., 246. o.
- Revolutionäre Zellen** **Stefan Aust:** *Der Baader Meinhof Komplex*
Spiegel-Goldmann, Németország (1998), ISBN 3 442 129 532.
- Robert Dean Stethem** **Charters, David A.:** *The Deadly Sin of Terrorism: Its Effect on Democracy, and Civil Liberty in Six Countries*
Greenwood Press, Egyesült Államok (1994), ISBN 0313289646., 176. o.
- Ruslan Khuchbarov** **Phillips, Timothy:** *Beslan: The Tragedy of School No.1*
Granta UK, Egyesült Királyság (2007), ISBN 1 862 079 277., 18. o.).
- Shamil Basayev** **Murphy, Paul:** *The Wolves of Islam: Russia and the Faces of Chechen Terror*
Potomac Books Inc., Egyesült Államok (2004), ISBN 1 574 888 307., 7. o.
- SOCPAC** **Clancy, Tom – Gresham, John:** *Special Forces: A Guided Tour of U. S. Army Special Forces*
Berkley Trade, Egyesült Államok (2001), ISBN 0 425 172 686., 21. o.
- SPIR** **Shultz, Richard H. – Dew, Andrea J.:** *Insurgents, Terrorists, and Militias: The Warriors of Contemporary Combats*
Columbia University Press, Egyesült Államok (2006), ISBN 0231129823., 135. o.
- Taliban** **Brisard, Wayne – Brisard, Jean-Charles – Madsen, Guillaume Dasquie:** *Forbidden Truth: U.S. – Taliban Secret Oil Diplomacy, Saudi Arabia and the Failed Search for bin Laden*
Nation Books, Egyesült Államok (2002), ISBN 1560254149., 41. o.)
- U.S. Embassy bombings** **Ferguson, Amanda:** *Attack Against the U.S. Embassies in Kenya and Tanzania (Terrorist Attacks)*
Rosen Publishing Group (2002), ISBN 0 823 936 52 X.
- UTA** **Doganis, Rigas:** *Flying Off Course: The Economics of International Airlines*
Routledge, Egyesült Államok (1991). ISBN 0415084393., 86. o.
- Vladimir Putin** **Baker, Peter – Glasser, Susan:** *Kremlin Rising: Vladimir Putin's Russia and the End of Revolution,,*
Potomac Books Inc., Egyesült Államok (2007), ISBN 1 597 971 227.
- WTC bombing 1993** **Bergen, Peter:** *Holy War, Inc.: Inside the Secret World of Osama bin Laden*
Free Press, Egyesült Államok (2001), ISBN 0743205022
- WTC bombing 2001** **Gunaratna, Rohan:** *Inside al-Qaeda: Global Network of Terror*
Berkley Trade, Egyesült Államok (2003), ISBN 0 425 191 141
- Yasin Hassan Omar** **Barnaby, Frank:** *The Future of Terror*
Granta Books, Egyesült Államok (2007), ISBN 1 862 078 718., 135. o.

Újságok, folyóiratok kapcsolódó és felhasznált cikkei (szerzők szerint)

- Baker, Gerard**
„The first step towards defeating the terrorists: stop blaming ourselves” (The Times, London, 2006. augusztus 11. 21. o.)
- Bates, Stephen**
„Concern and relief mixed with fear and cynicism” (The Guardian, London, 2006. augusztus 11. 5. o.)
- Baum, Philip**
„Latest threats provide spur for technological advances” (The Times, London, 2006. augusztus 11. 11. o.)
- Bowcott, Owen**
„Copycat plot” (The Guardian, London, 2006. augusztus 11. 3. o.)
- Brid, Steve; Jenkins, Russell**
„Calm is shattered by dawn raids on sleepy suburbs” (The Times, London, 2006. augusztus 11. 6-7. o.)
- Burkeman, Oliver**
„Officials see plot as worst threat since 9/11” (The Guardian, London, 2006. augusztus 11. 7. o.)
- Clark, Andrew**
„Further restrictions may follow five years of tough measures” (The Guardian, London, 2006. augusztus 11. 9. o.)
- Clarke, Michael**
„Here’s why jihadis just love to fly” (The Times, London, 2006. augusztus 11. 21. o.)
- Elliott, Valerie**
„Travellers face struggle for compensation or insurance” (The Times, London, 2006. augusztus 11. 13. o.)
- Evans, Michael; Kennedy, Dominic; Macintyre, Ben**
„At 11pm came the phone call that will reshape the future” (The Times, London, 2006. augusztus 11. 8. o.)
- Henderson, Mark**
„Liquids make explosive mix” (The Times, London, 2006. augusztus 11. 9. o.)
- Hoyle, Ben**
„We must show it’s a few bad people” (The Times, London, 2006. augusztus 11. 14. o.)
- Hussain, Zahid**
„Islamabad claims credit for London swoop” (The Times, London, 2006. augusztus 11. 15. o.)
- Laville, Sandra; Norton-Taylor, Richard**
„A plot to commit murder on an unimaginable scale” (The Guardian, London, 2006. augusztus 11. főcím)
- Lewis, Paul**
„Anger, frustration and chaos as hundreds of flights are cancelled” (The Guardian, London, 2006. augusztus 11. 8. o.)
- Maddox, Bronwen**
„Route to attack that leads from Pakistan” (The Times, London, 2006. augusztus 11. 15. o.)
- Milmo, Dan; Clark, Andrew**
„Airlines facing higher costs fear for passengers’ patience and morale” (The Guardian, London, 2006. augusztus 11. 9. o.)
- Norton-Taylor, Richard; Laville, Sandra; Dodd, Vikram**
„Months of monitoring exposed fine details of plot” (The Guardian, London, 2006. augusztus 11. 2-3. o.)
- Power, Alan**
kronológia (The Guardian, London, 2006. augusztus 11. 6-7. o.)
- Ramesh, Randeep**
„Religious schools back in spotlight” (The Guardian, London, 2006. augusztus 11. 5. o.)

Renderson, James

„Chemical compounds most likely to be chosen by would-be bombers” (The Guardian, London, 2006. augusztus 11. 3. o.)

Robertson, David; Hasell, Nick

„British Airways value drops by £220m as it counts cost of alert” (The Times, London, 2006. augusztus 11. 16. o.)

Sherman, Jill

„Muslims in despair as they prepare for more bad publicity” (The Times, London, 2006. augusztus 11. 14. o.)

Webster, Ben; Lister, Sam; Jameson, Angela

„On-board ban will change face of air security” (The Times, London, 2006. augusztus 11. 11. o.)

Webster, Philip; O'Neill, Sean; Tandler, Stewart

„We have disrupted a plan to commit mass murder” (The Times, London, 2006. augusztus 11. 1-3. o.)

Whitaker, Brian

„EL-AL's strict security model” (The Guardian, London, 2006. augusztus 11. 9. o.)

Whitworth, Damian; Woolcock, Nicola; Bhat, Devika; Richards, Jonathan; Philip, Catherine; Browne, Anthony

„Bewildered and scared, crowds filled busiest airport in the World” (The Times, London, 2006. augusztus 11. 4-5. o.)

Wintour, Patrick

„Blair forewarned Bush of terror threat to US airlines” (The Guardian, London, 2006. augusztus 11. 6-7. o.)

Wycombe, High

„Arrest of 'normal' neighbours shocks residents” (The Guardian, London, 2006. augusztus 11. 4. o.)

Internet (hívószavak szerint)

„1998 United States embassy bombings”

http://en.wikipedia.org/wiki/1998_U.S._embassy_bombings

„2001 September 11 attacks”

http://en.wikipedia.org/wiki/September_11%2C_2001_attacks

„2002 Bali bombings”

http://en.wikipedia.org/wiki/2002_Bali_bombing

„2006 Transatlantic aircraft plot”

http://en.wikipedia.org/wiki/2006_transatlantic_aircraft_plot

„2006 transatlantic aircraft plot suspect”

http://en.wikipedia.org/wiki/2006_transatlantic_aircraft_plot_suspects

„21 July 2005 London bombings”

http://en.wikipedia.org/wiki/21_July_2005_London_bombings

„A légierő feladatai a légi forgalom biztonságának fenntartásában”

<http://www.zmne.hu/dokisk/hadtud/Peto.pdf>

„A londoni terrortámadás hatása a biztonsági világgörnyezetre”

<http://www.zmne.hu/dokisk/hadtud/Szabo.pdf>

„A nemzetközi terrorizmus elleni küzdelem repülésbiztonsági és katasztrófavédelmi aspektusai”

<http://www.zmne.hu/dokisk/hadtud/Tatar2.pdf>

„Abdi Ipekci”

http://en.wikipedia.org/wiki/Abdi_%C4%B0pek%C3%A7i

„Abu Bakr”

http://en.wikipedia.org/wiki/Abu_Bakar

„Abu Sayyaf Group”

http://en.wikipedia.org/wiki/Abu_Sayyaf

„Abu Zaid”

http://en.wikipedia.org/wiki/Abu_Zaid

„Achille Lauro”

http://www.palestinefacts.org/pf_1967to1991_achille_lauro.php

„Afghanistan map”

http://www.lib.utexas.edu/maps/middle_east_and_asia/afghanistan_rel86.jpg

„Aftermath of the 11 March 2004 Madrid train bombings”

http://en.wikipedia.org/wiki/Aftermath_of_the_11_March_2004_Madrid_train_bombings

„Ahmed Bouchiki”

http://en.wikipedia.org/wiki/Ahmed_Bouchiki

„Airport technology.com – Gilardoni”

<http://www.airport-technology.com/contractors/security/gilardoni/>

„Airport technology.com – Smiths”

<http://www.airport-technology.com/contractors/security/smiths-detection/>

„Amin Asmin Tariq”

http://en.wikipedia.org/wiki/Amin_Asmin_Tariq

„Anti-nuke Baluchis hijack Pak plane”

<http://www.expressindia.com/ie/daily/19980525/14550474.html>

„AVE”

<http://en.wikipedia.org/wiki/AVE>

„Awad Hamed al-Bandar”	http://en.wikipedia.org/wiki/Awad_Hamed_al-Bandar
„Az EU is szállna a légi utasok szekálásába”	http://ahirek.hu/hirek/fe3b9cbe1a14f7.html
	http://www.origo.hu/itthon/20070705-adatbazist-hozna-letre-a-beutazo-legiutasokrol-az-europai-unio.html
„Baluchistan”	http://en.wikipedia.org/wiki/Baluchistan
	http://en.wikipedia.org/wiki/Balochistan_%28Pakistan%29
„Barzan Ibrahim”	http://en.wikipedia.org/wiki/Barzan_Ibrahim
„Ben Gurion airport authority case study”	http://www.eds.com/services/casestudies/bgaa.aspx
„Biometrikus útlevelek”	http://www.sg.hu/cikk.php?cid=46870
„Bobby Seale”	http://en.wikipedia.org/wiki/Bobby_Seale
„’Bribe’ got bomber on Russian Jet”	http://edition.cnn.com/2004/WORLD/europe/09/15/russia.planecrash/
„Budapest airport”	http://www.bud.hu/szamok_adatok
	http://www.bud.hu/sajtoszoba/kozlemenyek/?article_hid=1589
	http://www.bud.hu/sajtoszoba/kozlemenyek/?article_hid=1542
„Budapesti metró”	http://hu.wikipedia.org/wiki/Metr%C3%B3
„Cabrini College”	http://en.wikipedia.org/wiki/Cabrini_College
„Case study”	http://www.eds.com/services/casestudies/downloads/bgaa.pdf
„Casualties of the Madrid bombings”	http://en.wikipedia.org/wiki/Casualties_of_the_11_March_2004_Madrid_bombings
„CDFE”	http://en.wikipedia.org/wiki/Center_for_the_Defense_of_Free_Enterprise
„Chechnia”	http://en.wikipedia.org/wiki/Chechen_Republic_of_Ichkeria
„Death toll rises in Rizhskaya Metro bombing”	http://www.themoscowtimes.com/stories/2004/09/07/012.html
„Disszidálás – jogértelmezés”	http://www.intakt.hu/cikkek05/cikk05_141.htm
„EDS”	http://www.airport-int.com/categories/xray-security/securitynet-the-shape-of-things-to-come.asp
„Edward C. Chow – Russian Pipelines: Back to the Future?”	http://www.carnegieendowment.org/pdf/files/chowarticle-jan04.pdf
„Faisalabad, Pakistan”	http://en.wikipedia.org/wiki/Faisalabad
„FAM program”	http://en.wikipedia.org/wiki/Federal_Air_Marshal_Service
„Ferihegy repülőtér története”	http://hu.wikipedia.org/wiki/Ferihegyi_rep%C3%BC1%C5%91t%C3%A9r
„Forest of the Departed”	http://en.wikipedia.org/wiki/Forest_of_the_Departed
„France, Germany, Russia call for UN central role in postwar Iraq”	http://www.china.org.cn/english/features/61003.htm
„George Habash”	http://en.wikipedia.org/wiki/George_Habash
„Google Earth”	www.erath.com
„Gulf war”	http://en.wikipedia.org/wiki/Gulf_War
„Hasib Hussain”	http://en.wikipedia.org/wiki/Hasib_Hussain
„Homeland Defense Stocks”	www.investorideas.com
„Hosszabb sorok Ferihegyen”	http://index.hu/politika/bulvar/pogy1031p/
„How far it is?”	http://www.indo.com/cgi-bin/dist/place1=@173770?place2=Tokyo%2C+Japan
„Huey Newton”	http://en.wikipedia.org/wiki/Huey_P._Newton
„Human rights in Saddam Hussein’s Iraq”	http://en.wikipedia.org/wiki/Human_rights_in_Saddam_Hussein%27s_Iraq
„ILR”	http://en.wikipedia.org/wiki/Indefinite_leave_to_remain
„Invasion of Afghanistan”	http://en.wikipedia.org/wiki/U.S._invasion_of_Afghanistan
„ISG”	http://en.wikipedia.org/wiki/Iraq_Survey_Group
„Iraqi complicity int he World Trade Center bombing and beyond”	http://www.meib.org/articles/0106_ir1.htm
„Islamic studies”	http://en.wikipedia.org/wiki/Islamic_studies
„John F. Kennedy”	http://en.wikipedia.org/wiki/John_F._Kennedy

„José Luis Rodríguez Zapatero”	http://en.wikipedia.org/wiki/Jos%C3%A9_Luis_Rodr%C3%ADguez_Zapatero
„José María Aznar”	http://en.wikipedia.org/wiki/Jos%C3%A9_Mar%C3%ADa_Aznar
„Kevin Chilton”	http://www.jsc.nasa.gov/Bios/htmlbios/chilton.html
„Kevin P. Chilton”	http://en.wikipedia.org/wiki/Kevin_P._Chilton
„Killing Mustapha Hussein – Death of a child, birth of a legend?”	http://www.counterpunch.org/thomas07302003.html
„Le Monier”	http://en.wikipedia.org/wiki/Camp_Le_Monier
„London bombings timeline”	http://en.wikipedia.org/wiki/July_2005_London_bombings
„Lost years of the 'nice boy' who killed 25”	http://www.telegraph.co.uk/news/main.jhtml?xml=/news/2005/07/16/nbomb216.xml&sSheet=/news/2005/07/16/ixnewstop.html
„London Underground”	http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/colourmap.pdf
„Lyndon B. Johnson”	http://en.wikipedia.org/wiki/Lyndon_B._Johnson
„Maariv”	http://en.wikipedia.org/wiki/Maariv
„Madrasa”	http://en.wikipedia.org/wiki/Madrasa
„Madrid remembers terror victims”	http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/europe/4795914.stm
„Madrid terror attack”	http://en.wikipedia.org/wiki/March_11,_2004_Madrid_attacks
„Magyarország repülőtereinek listája”	http://hu.wikipedia.org/wiki/Magyarorsz%C3%A1g_rep%C3%BC1%C5%91tereinek_list%C3%A1ja
„Maps of the Middle East region”	http://www.lib.utexas.edu/maps/middle_east.html
„Mario Moretti”	http://en.wikipedia.org/wiki/Mario_Moretti
„Meeting the airport security challenge”	http://www.dot.gov/affairs/airportsec.htm
„Mehmet Ali Ağca”	Lucy Komisar: <i>The Assassins of a Pope</i> (Albion Monitor: http://www.monitor.net/monitor/9703b/turkeycia-sidebar.html).
„MI5”	http://en.wikipedia.org/wiki/MI5
„MI5 judged bomber 'no threat’	http://en.wikipedia.org/wiki/MI_numbers
„Middle East map”	http://www.timesonline.co.uk/tol/news/uk/article545011.ece
„Mission Accomplished”	http://www.lib.utexas.edu/maps/middle_east_and_asia/middle_east_ref04.jpg
„Mohammad Siddique Khan”	http://en.wikipedia.org/wiki/Mission_Accomplished
„Moscow 2002 hostage crises”	http://en.wikipedia.org/wiki/Mohammad_Sidique_Khan
„Moscow honors victims of metro explosion that killed 42 three years ago”	http://www.youtube.com/watch?v=NQU740rlCzY
„Moscow Metro Network”	http://en.wikipedia.org/wiki/Moscow_theater_hostage_crisis
„Moscow theatre crises”	http://english.pravda.ru/society/stories/06-02-2007/87119-moscow_metro-0
„Munich Massacre”	http://en.wikipedia.org/wiki/Moscow_Metro
„Mukhabarat”	http://en.wikipedia.org/wiki/Moscow_theater_hostage_crisis
„Mustapha Qusay Hussein”	http://en.wikipedia.org/wiki/Munich_massacre
„Nagy Richárd”	http://en.wikipedia.org/wiki/Iraqi_Intelligence_Service
„Nationalist terrorism”	http://en.wikipedia.org/wiki/Mustapha_Hussein
„Nawaz Sharif”	http://www.nol.hu/cikk/340111
„Nazran”	http://en.wikipedia.org/wiki/Nationalist_terrorism
„Nezar Hindawi”	http://en.wikipedia.org/wiki/Nawaz_Sharif
„Non stop flights”	http://en.wikipedia.org/wiki/Nazran
	http://news.bbc.co.uk/1/hi/uk/3440979.stm
	http://en.wikipedia.org/wiki/Non-stop_flight

- „Northern Ireland votes on who should lead Catholic-Protestant administration” <http://www.ihf.com/articles/ap/2007/03/07/europe/EU-POL-NIreland-Election.php>
- „Northern Ossetia” http://en.wikipedia.org/wiki/North_Ossetia-Alania
- „Obituary: William Wise” <http://news.bbc.co.uk/1/hi/england/london/4738131.stm>
- „Operation Gift” <http://www.jewishvirtuallibrary.org/jsource/Terrorism/gift.html>
- „Operation Trans-Sahara” <http://www1.idf.il/DOVER/site/mainpage.asp?clr=1&sl=EN&id=5&docid=23040>
- „Opposition to Afghanistan war” http://en.wikipedia.org/wiki/Operation_Enduring_Freedom_-_Trans_Sahara
- „Osama Nazir” http://en.wikipedia.org/wiki/Opposition_to_the_2001_Afghanistan_War
- „Osman Hussein” http://en.wikipedia.org/wiki/Osama_Nazir
- „Oval” http://en.wikipedia.org/wiki/Osman_Hussein
- „Pakistan” http://en.wikipedia.org/wiki/Oval_tube_station
- „Pakistan nuclear weapons” <http://en.wikipedia.org/wiki/Pakistan>
- „Pakistani muslims in UK” http://en.wikipedia.org/wiki/Pakistan_and_weapons_of_mass_destruction
- „Palawan” http://humanists.net/alisina/pakistnis_in_uk.htm
- „Pan Am Lockerbie UTA” <http://en.wikipedia.org/wiki/Palawan>
- „Pashun people” http://en.wikipedia.org/wiki/Pan_Am_Flight_103
- „Peter Lorenz” http://en.wikipedia.org/wiki/Pashtun_people
- „PFLP-GC” http://en.wikipedia.org/wiki/Peter_Lorenz
- „Pipeline Politics: Oil, the Taliban and the Political Balance of Central Asia” http://en.wikipedia.org/wiki/Popular_Front_for_the_Liberation_of_Palestine_-_General_Command
- „Political developments in Northern Ireland since February 2007” <http://www.worldpress.org/specials/pp/front.htm>
- „Qusay Hussein” <http://www.parliament.uk/commons/lib/research/notes/snpc-04291.pdf>
- „Ramzi Mohammed” http://en.wikipedia.org/wiki/Qusay_Hussein
- „Rapiscan systems” http://en.wikipedia.org/wiki/Ramzi_Mohammed
- „Rapiscan systems – cargo” <http://www.airport-int.com/categories/airport-security/secure-1000-deployment.asp>
- „Rationale for the Iraq war” <http://www.airport-int.com/categories/vehicle-inspection-products/airport-container-inspection.asp>
- „Red Brigades” http://en.wikipedia.org/wiki/Rationale_for_the_Iraq_War
- „Revenge for betraying Saddam’s sons” http://en.wikipedia.org/wiki/Red_Brigades
- „Robert Mathews” http://www.iol.co.za/index.php?click_id=123&art_id=qw1086431402502B262&set_id=1
- „Ron Arnold” http://en.wikipedia.org/wiki/Robert_Jay_Mathews
- „Ryanair” http://en.wikipedia.org/wiki/Ron_Arnold
- „Saddam Hussein” http://www.bud.hu/sajtoszoba/kozlemenyek/?article_hid=1542
- „Sarin-gas” http://en.wikipedia.org/wiki/Saddam_Hussein
- „Sarin gas attack ont he Tokyo subway” <http://en.wikipedia.org/wiki/Sarin>
- „Search intensifies for Philippines kidnappers” http://en.wikipedia.org/wiki/Sarin_gas_attack_on_the_Tokyo_subway
- „Second Chechen War” <http://archives.cnn.com/2001/WORLD/asiapcf/southeast/05/27/philippines.kidnap.03/index.html>
- „Shehzad Tanweer” http://en.wikipedia.org/wiki/Second_Chechen_War
- „Shepherd’s Bush” http://en.wikipedia.org/wiki/Shehzad_Tanweer
- „Shining Path” <http://www.youtube.com/watch?v=E7Va-CuaO9M>
- „Siegfried Buback” http://en.wikipedia.org/wiki/Shepherd%27s_Bush_tube_station_%28Hammersmith_and_City_Line%29
- „Singapore Airlines launch New York” http://en.wikipedia.org/wiki/Shining_Path
- „Suicide bombers’ ordinary lives” <http://www.timesonline.co.uk/tol/news/world/europe/article1371272.ece>
- „Suicide bombers’ ordinary lives” <http://www.spiegel.de/politik/deutschland/0,1518,478615,00.html>
- „Suicide bombers’ ordinary lives” <http://www.usatoday.com/travel/news/2003/10/15-singapore-usa.htm>
- „Suicide bombers’ ordinary lives” http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/4678837.stm

„Taliban”	http://en.wikipedia.org/wiki/Taliban
„Taliban international relations”	http://en.wikipedia.org/wiki/Taliban#International_relations
„Terror in Moscow”	http://www.thenation.com/doc/20021118/editors2
„Terrorist Attack London”	http://www.cold-war-crisis.de/wbboard/thread.php?threadid=867&boardid=27
„Terrorist Attack Moscow Metro”	http://english.pravda.ru/accidents/21/96/382/11987_metro.html
„The New York Times on the web – Pakistan”	http://www.m-w.com/cgi-bin/nytmaps.pl?pakistan
„Threat video in Spain flat rubble”	http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/3613775.stm
„Three get life in prison for Moscow subway bombings”	http://www.bakutoday.net/view.php?d=33043
„Timeline of the 2006 transatlantic aircraft plot”	http://en.wikipedia.org/wiki/Timeline_of_the_2006_transatlantic_aircraft_plot#August_10
„Today I saw Hell”	http://english.pravda.ru/society/2001/08/07/11993.html
„Tokyo Convention”	http://www.icao.int/icao/en/leb/Tokyo.pdf
„Transcript of President Bush's address”	http://archives.cnn.com/2001/US/09/20/gen.bush.transcript/
„Uday Hussein”	http://en.wikipedia.org/wiki/Uday_Hussein
„Unite Islamic Front for the Salvation of Afghanistan”	http://en.wikipedia.org/wiki/Afghan_Northern_Alliance
„United States Special Operation Command”	http://en.wikipedia.org/wiki/United_States_Special_Operations_Command
„US Pakistan in complete unanimity in terror fight”	http://www.usatoday.com/news/nation/2001/09/26/us-pakistan.htm
„USS Cole bombing”	http://en.wikipedia.org/wiki/USS_Cole_bombing
„UTA 772”	http://www.airdisaster.com/photos/uta772/2.shtml
„Victims of the bombings”	http://news.bbc.co.uk/1/shared/spl/hi/uk/05/london_blasts/victims/default.stm
„Walter Laqueur”	http://en.wikipedia.org/wiki/Walter_Laqueur
„War crimes”	http://www.warcrimes.info/shop/html/modules.php?name=News&file=print&sid=93
„War in Afghanistan”	http://en.wikipedia.org/wiki/U.S._invasion_of_Afghanistan
„Warren Street”	http://en.wikipedia.org/wiki/Warren_Street_tube_station
„Wi-Fi”	http://en.wikipedia.org/wiki/Wi-Fi
„World Trade Center bombing”	http://en.wikipedia.org/wiki/World_Trade_Center_bombing
„Why was northern line suspended 7 july 2005”	http://www.answers.com/topic/7-july-2005-london-bombings
„Yasin Hassan Omar”	http://en.wikipedia.org/wiki/Yasin_Hassan_Omar

Ajánlott idegen nyelvű irodalom (szerzők szerint):

- Abbas, Tahir** *Islamic Political Radicalism: A European Perspective*
Edinburgh University Press, Egyesült Királyság (2007), ISBN 0 748 625 283
- Barton, Greg** *Indonesia's Struggle: Jemaah Islamiyah and the Soul of Islam*
University of New South Wales, Ausztrália (2005), ISBN 0 868 407 593
- Baumann, Bommi** *How it all Began: A Personal Account of a West Germany Urban Guerilla*
Arsenal Pulp Press, Egyesült Királyság, (1977), ISBN 0 889 780 455
- Becker, Jillian** *Hitler's Children: The Story of the Baader-Meinhof Terrorist Gang*
Diane Pub & Co., Egyesült Királyság, (1998), ISBN 0 788 154 729
- Bergen, Peter** *The Osama bin Laden I Know: An Oral History of al-Qaeda's Leader*
Free Press, Egyesült Államok (2006), ISBN 0 743 278 925
- Bodansky, Yossef** *Secret History of the Iraq War*
Harper, Egyesült Államok (2004), ISBN 0 060 736 798
- Bodansky, Jossef & Saxton, Jim** *The High Cost of Peace: How Washington's Middle East Policy Left America Vulnerable to Terrorism*
Prima Lifestyles, Egyesült Államok (2002), ISBN 0 761 535 799
- Borel, Mark Eden** *Student Resistance: A History of the Unruly Subject*
Routledge, Egyesült Államok (2001), ISBN 0 415 926 246
- Carter, Jimmy** *Peace Not Apartheid*
Simon & Schuster, Egyesült Államok (2007), ISBN 0 743 285 034
- Chasey, William C.** *Pan Am 103: The Lockerbie Cover-Up*
Global Insights Publications, Egyesült Államok (1995), ISBN 0 964 010 410
- Chomsky, Noam** *Hegemony or Survival: America's Quest for Global Dominance (American Empire Project)*
Holt Paperbacks, Egyesült Államok (2004), ISBN 0 805 076 883
- Cohen, Eliot A.** *Obligations of Leadership: The Khobar Towers bombing and its Aftermath*
Paul H. Nitze School of Advanced International Studies, Johns Hopkins University (1997), ASIN B0006R7OIS
- Coll, Steve** *Ghost Wars: The Secret History of the CIA, Afghanistan, and bin Laden, from the Soviet Invasion to September 10, 2001*
Penguin, Egyesült Államok (2004), ISBN 0 143 034 669
- Crews, Robert D. & Tarzi, Amin** *The Taliban and the Crisis in Afghanistan*
Harvard University Press, Egyesült Államok (2008), ISBN 0 674 026 90 X
- Dorman, Shawn** *Inside the U.S. Embassy: How the Foreign Service Works for America*
American Foreign Service Association (2003), ISBN 0 964 948 826
- Dunlop, John B. & Jensen, Donald N.** *The 2002 Dubrovka and 2004 Beslan Hostage Crises: A Critique of Russian of Russian Counter-Terrorism*
Ibidem-Verlag, Egyesült Államok (2006), ISBN 3 898 216 08 X
- Evangelista, Matthew** *The Chechen Wars: Will Russia Go the Way of the Soviet Union?*
Brookings Institution Press, Egyesült Államok (2003), ISBN 0 815 724 993
- Ferguson, Ian** *Cover Up of Convenience: The Hidden Scandal of Lockerbie*
Mainstream Publishing Company, Egyesült Államok (2001), ISBN 1 840 183 896
- Gevorkian, Natalia & Timakova, Natalia & Putin, Vladimir V. & Koleshnikov, A. V. & Fitzpatrick, Catherine A.** *First Person*
Amazon Reminders Account, Egyesült Államok (2000), ISBN 1 586 480 189

- Giraldo, Jeanne K.** *Terrorism Financing and State Responses: A Comparative Perspectives*
Stanford University Press, Egyesült Királyság (2007), ISBN 0 804 755 655
- Giustozzi, Antonio** *Koran, Kalashnikov and Laptop: The Neo-Taliban Insurgency in Afghanistan*
Columbia University Press, Egyesült Államok (2007), ISBN 0 231 700 091
- Griffin, Nicholas** *Caucasus: Mountain Men and Holy Wars*
Thomas Dunne Books (2003), ISBN 0 312 308 531
- Gutierrez, Eric & Borrás, Saturnino M., Jr.** *Moro Conflict: Landlessness and Misdirected State Policies*
East-West Center Washington, Egyesült Államok (2004), ISBN 1 932 728 147
- Hiro, Dilip** *Sharing the Promised Land: A Tale of the Israelis and Palestinians*
Interlink Publishing Group, Egyesült Államok (1999), ISBN 1 566 563 194
- Hounam, Peter & Simpson, John:** *„Operation Cyanide: How the Bombing of USS Liberty Nearly Caused World War III”*
Vision, Egyesült Államok (2003), ISBN 1 904 132 197.
- Jalali, Ali Ahmad** *Afghan Guerilla Warfare: Int he Words of the Mujahideen Fighters*
Zenith Press, Egyesült Államok (2001), ISBN 0 760 313 229
- Kaldor, Mary** *Global Civil Society: An Answer to War*
Polity, Egyesült Államok (2003), ISBN 0 745 627 587
- King, John** *Karakoram Highway*
Lonely Planet, Egyesült Államok (1998) ISBN 0 864 425 317
- Kleveman, Lutz** *The New Great Game: Blood and Oil in Central Asia*
Atlantic Monthly Press, Egyesült Államok (2003), ISBN 0 871 139 065
- Lansford, Lynn Milburn** *Beslan: Shattered Innocence*
BookSurge Publishing, Egyesült Államok (2006), ISBN 1 419 639 951
- Mearsheimer, John J. & Walt, Stephen M.** *The Israel Lobby & U.S. Foreign Policy*
Farrar, Straus & Giroux, Egyesült Államok, (2007), ISBN 0 374 177 724
- Musharraf, Pervez** *In the Line of Fire: A Memoir*
Free Press, Egyesült Államok (2006), ISBN 0 743 283 449
- Nojumi, Neamatollah** *The Rise of the Taliban in Afghanistan: Mass Mobilization, Civil War and the Future of the Region*
Palgrave Macmillan, Egyesült Államok (2002), ISBN 0 312 295 847
- Patel, Eboo** *Acts of Faith: The Story of an American Muslim, The Struggle for a Soul of a Generation*
Beacon Press, Egyesült Államok (2007), ISBN 0 807 077 267
- Piontkovsky, Andrei** *Another Look into Putin's Soul*
Hudson Institute, Egyesült Államok (2006), ISBN 1 558 131 515
- Poole, John H. & Smith, Ray L. & Leahy, Mike** *Dragon Days*
Posterity Press, Egyesült Államok (2007), ISBN 0 963 869 54 X
- Powell, Colin Luther & Persico, Joseph** *My American Journey*
Ballantine Books, Egyesült Államok (1996), ISBN 0 345 407 288
- Primakov, Yevgeniy & Kissinger, Henry** *A World Challenged: Fighting Terrorism in the Twenty First Century*
Brookings Institution Press, Egyesült Államok (2004), ISBN 0 815 771 940
- Proll, Astrid** *Baader Meinhof: Pictures on the Run 67-77*
Scalo Publishers, Egyesült Államok (1998), ISBN 3 931 141 845
- Rashid, Ahmed:** *Taliban: Militant Islam, Oil and Fundamentalism in Central Asia*
Yale University Press, Egyesült Államok (2001) ISBN 0 300 089 023

- Reagan, Ronald** *The Reagan Diaries*
HarperCollins, Egyesült Államok (2007), ISBN 0 060 876 00 X
- Reveron, Derek S. & Murer, Jeffrey** *Flashpoints in the War on Terrorism*
Routledge, Egyesült Államok (2006), ISBN 0 415 954 916
- Richardson, Louise** *The Roots of Terrorism (Democracy and Terrorism)*
Routledge, Egyesült Államok (2006), ISBN 0 415 954 38 X
- Rosenthal, Donna** *The Israelis: Ordinary People in an Extraordinary Land*
Free Press, Egyesült Államok (2003) ISBN 0 684 869 721
- Sageman, Marc** *Unmasking Terror: A Global Review of Terrorist Activities*
Jamestown Foundation, Egyesült Államok (2007), ISBN 0 967 500 966
- Streissguth, Thomas** *Vladimir Putin (Biography)*
First Avenue Edition, Egyesült Államok (2005), ISBN 0 822 596 30 X
- Turner, Allan** *The Christian & War*
Allnita Press, Egyesült Államok (2006), ISBN 0 977 735 001
- Wallis, Rodney** *Lockerbie: The Story and the Lessons*
Praeger Publishers, Egyesült Államok (2000), ASIN B 000 PY3 F44
- Ziegler, John J.** *From Beirut to Khobar Towers: Improving the Combating Terrorism Program*
Air Command & Staff College, Air University (1998), ASIN B 000 6RR RVW

Publikációk:**könyvek, cikkek, tanulmányok, elemzések
1993-2006****I. Megjelent könyvek**

1. ***Polgári Repülőbalesetek és Katasztrófák Fekete Könyve (1990-2002)***
236 oldalas, keménykötésű könyv a SYCA kiadó gondozásában.
Megjelent 3.000 példányban 2002. december 2-án.
ISBN 963 86262 4 0
2. ***Polgári Repülőbalesetek és Katasztrófák Vörös Könyve (1960-2004)***
690 oldalas, keménykötésű könyv az Alexandra kiadó gondozásában.
Megjelent 2006. december 6-án.
ISBN 963 370 027 2
3. ***Jogellenes cselekmények Sárga könyve (1968-2004)***
256 oldalas, keménykötésű könyv az Alexandra kiadó gondozásában.
Megjelent 2007. december 5-én.
ISBN 963 370 028 0

II. Megjelent cikkek, tanulmányok, szakelemzések

1. ***„Phnom Penh – Pochentong International (Kambodzsa)”***
(Kelet-ázsiai repülőterek I. rész)
(**Repülőtéri Magazin**, 1993/05., 1993. május 28., 16. oldal)
2. ***„U-Tapao International (Thaiföld)”***
(Kelet-ázsiai repülőterek II. rész)
(**Repülőtéri Magazin**, 1993/08., 1993. augusztus 16., 22. oldal)
3. ***„Pemba (Mozambik)”***
(Afrika déli repülőterei)
(**Repülőtéri Magazin**, 1994/8., 1994. augusztus 15., 26. oldal)
4. ***„Terrorizmus a polgári légi közlekedésben”***
(Átfogó elemzés – Terrorizmus, polgári repülésbiztonság)
(**Belügyi Szemle**, 1999/12. szám, 1999 december, 132. oldal)
5. ***„Az ejtőernyős géprablás”***
(Esettanulmány a Northwest Airlines repülőgépének 1971. november 24-i jogellenes hatalomba kerítéséről)
(**Aero Magazin**, 2000/4., 2000 április, 64. oldal)

6. **„Tragédia Lockerbie felett”**
(Esettanulmány a Pan Am repülőgépe ellen 1988. december 21-én elkövetett szabotázsakcióról)
(**Aero Magazin**, 2000/6., 2000 június, 62. oldal – független szerzőtárs: Háy György)

7. **„Leszállás Mogadishuban”**
(Esettanulmány a Lufthansa repülőgépének 1977. október 18-i jogellenes hatalomba kerítéséről)
(**Hadtudomány**, 2000/04., 2000 december, 124. oldal)

8. **„Egy hónap távlatából”**
(Esettanulmány a 2001. szeptember 11-i New Yorkot és Washingtonot ért terrortámadásról)
(**Honvéd Altiszti Folyóirat**, XIII./4. szám, 2001 november, 23. oldal)

9. **„Zárszámadás 2000”**
(A 2000-es esztendő repülőgép balesetei, katasztrófái - összefoglaló)
(**Magyar Szárnyak**, XXIX./29. szám, 2001. 188-191. oldal)

10. **„Entebbe ostroma”**
(Esettanulmány az Air France 1976. június 27-én Entebbébe térített járatáról)
(**Hadtudomány**, 2002/01., 2002 március, 94-99. oldal)

11. **„A SriLankan flotta pusztulása”**
(Esettanulmány a 2001. július 24-i colomboi Bandaranaike repülőtér elleni terrortámadásról)
(**Honvéd Altiszti Folyóirat**, XIV./1. szám, 2002 január, 16-18. oldal)

12. **„A libanoni légiflotta elpusztítása”**
(Esettanulmány az izraeli hadsereg 1968. december 28-i katonai megtorlóakciója Bejrútban)
(**Honvéd Altiszti Folyóirat**, XIV./2. szám, 2002 május, 14-20. oldal)

13. **„Élethelyzetek...” („Rendhagyó beszámoló egy nemzetközi kontingens kultúrközi tapasztalatairól”)**
(Egyetemi tanulmány a Sínai-félszigeten szerzett nemzetközi kulturális tapasztalatokról)
(**Humán Szemle**, XVIII. évfolyam 2. szám, 2002/2, 81-96. oldal)

14. **„Újabb Fekete Szeptember”**
(Átfogó elemzés – New York, Washington, Somerset 2001. szeptember 11.)
(**Belügyi Szemle**, 2002/6-7. szám, 2002 augusztus, 215-238. oldal)

15. **„Dawsons Field – volt egy sikertelen géprablás is”**
(Esettanulmány az 1970. szeptemberében végrehajtott repülőgép-eltérítési láncról.)
(**Honvéd Altiszti Folyóirat**, XIV./4. szám, 2002 november, 27-32. oldal)

16. **„A Trans World Airlines (TWA) elleni terrorcselekmények a 80-as években – I. rész”**
(Az 1985. június 18-án végrehajtott TWA repülőgép-eltérítés esettanulmánya)
(**Honvéd Altiszti Folyóirat**, XV./2. szám, 2003 július, 14-17. oldal)
17. **„A Trans World Airlines (TWA) elleni terrorcselekmények a 80-as években – II. rész”**
(Az 1986. április 2-án végrehajtott TWA repülőgép elleni szabotázsakció esettanulmánya)
(**Honvéd Altiszti Folyóirat**, XV./4. szám, 2004 január, 20-22. oldal)
18. **„Hová tűntél kis elefánt?”**
(Történeti cikk a nigériai nemzeti légitársaságról (Nigeria Airways)
(**Aviator – független nemzetközi repülési szaklap**, 39. szám, 2005 január, 70-73. oldal)
19. **„Megakadályozhatták volna...”**
(Csecsen terrorista akciók az Aviaexpress és a Siberia Airlines repülőgépei ellen 2004. augusztus 24-én)
(**Aero Magazin** VII. évfolyam, 1. szám, 2005 január, 68-69. oldal).
20. **„Megakadályozhatták volna...”**
(Csecsen terrorista akciók az Aviaexpress és a Siberia Airlines repülőgépei ellen 2004. augusztus 24-én)
(**Aviator – független nemzetközi repülési szaklap**, 40. szám, 2005 március, 72-73. oldal).
21. **„Zárszámadás 2004 – I. rész”**
(A 2004-es esztendő repülés védelmi, repülés biztonsági szempontból történő összefoglalója)
(**Aviator – független nemzetközi repülési szaklap**, 40. szám, 2005 március, 74-77. oldal)
22. **„Kereskedelmi és beruházási érdektükhözések”**
(Egyetemi tanulmány, elemzés: a Délkelet-anatóliai Projekt /GAP/ és a szudáni Hamdab-gát)
(**Új Honvédségi Szemle**, 2005/3. szám, 2005 március, 23-35. oldal)
23. **„Az A1182-es járat katasztrófája”**
(Esettanulmány az Air-India repülőgépe ellen 1985. június 23-án végrehajtott szabotázsakcióról.)
(**Honvéd Altiszti Folyóirat**, 2005/1 szám, 2005. április, 15-19. oldal)
24. **„Zárszámadás 2004 – II. rész”**
(A 2004-es esztendő repülés védelmi, repülés biztonsági szempontból történő összefoglalója)
(**Aviator – független nemzetközi repülési szaklap**, 41. szám, 2005 május-június, 74-77. oldal)
25. **„Levegőben a legnagyobb”**
(Az Airbus 380-as típusbemutatója)
(**Aviator – független nemzetközi repülési szaklap**, 42. szám, 2005 július-augusztus, 18-21. oldal)

26. **„Máltán a Mississippi”**
(A KLM 747-esének eltérítése 1973. november 25-én)
(**Honvéd Altiszti Folyóirat**, 2005/4 szám, 2006. január, 24-27. oldal)
27. **„Haza-felé”**
(A szlovák csapatszállító An-24-es 2006 januári, Hejce melletti katasztrófája)
(**Honvéd Altiszti Folyóirat**, 2006/1 szám, 2006. január, 14-18. oldal)
28. **„Ellentámadásban a Boeing: Worldliner”**
(A Boeing 777-240LR típusbemutatója)
(**Aviator – független nemzetközi repülési szaklap**, 43. szám, 2006 március, 24-27. oldal)
29. **„Borús augusztus”**
(2005 augusztusának repülésbiztonsági elemzése).
(**Aviator – független nemzetközi repülési szaklap**, 44. szám, 2006 április, 48-50. oldal)
30. **„Haza-felé – a vizsgálat tükrében” – német nyelven (Auf dem Heimweg)**
(A szlovák csapatszállító An-26-os 2006 januári, Hejce melletti katasztrófája)
(**Aviator Europa – német repülési szaklap**, 2006 május, 10-11. oldal)
31. **„A magyar rendvédelmi erők szerepe a nemzetközi béke és stabilitás megteremtésében”**
(Az Igazságügyi és Rendészeti Minisztérium Nemzetközi Oktatási Központ 120 oldalas kötetében társszerzőként, felelős szerkesztőként – kiadás alatt)