

JOGI FÓRUM 

KAL-007

-

agresszió vagy határincidens?



Szűcs Ádám Imre

(Konzulens: Dr. Sipos Attila)

Eötvös Loránd Tudományegyetem

2011

Tartalomjegyzék

| | |
|--|-----------|
| 1. Bevezetés..... | 3 |
| 2. Problémafelvetés..... | 4 |
| 3. Roadmap..... | 5 |
| 4. A KAL-007 története..... | 6 |
| 5. Nemzetközi jogi minősítés..... | 11 |
| A) Szovjetunió..... | 11 |
| B) A nyugati államok..... | 14 |
| C) Saját következtések..... | 15 |
| 6. Az eset utóélete, következményei..... | 20 |
| A) Politikai következmények..... | 20 |
| B) Konspirációs teóriák..... | 21 |
| 7. Konklúzió..... | 23 |
| <i>Irodalomjegyzék.....</i> | <i>24</i> |

1. Bevezetés

Hidegháború. Az elmúlt évszázad második felének történetét ezzel a rövid szóval összefoglalhatjuk. Azonban részletesebben megvizsgálva, rendkívül sok megközelítési móddal leírható történelmi korszak. Ugyanakkor látnunk kell, hogy a hidegháború bipoláris világában 45 év alatt bármilyen - jellemzően lokálisnak tűnő - politikai válság merült fel, az felfűzhető volt a második világháború után kialakuló keleti - nyugati, kapitalista - szocialista, amerikai - szovjet ellentéppárra. Példaként elég, ha a koreai háborút, kubai rakétaválságot, a vietnámi háborút vagy az afganisztáni háborút említjük.

Ezek mellett a rendkívül látványos, hosszú távú konfliktusok mellett felmerültek olyan momentumai a hidegháborúnak, ami talán pontszerűnek tűnhet a közel a ötven éves időszak horizontján, azonban egyik oldalról nagyon fontos mérföldkövei voltak a két nagyhatalom permanens ideológiai, gazdasági és politikai szembenállásának, alapjaiban határozva meg a felek aktuális viselkedését, a másik oldalról pedig számos szempontból alapvető következményekkel jártak a történelem, a politika - és jelen dolgozat alapjául szolgáló diszciplínát nem kikerülve -, a nemzetközi jog fejlődése és jövője szempontjából, mind rövid, mind közép - és minden bizonnyal - mind hosszú távon.

A dolgozat témája szerint releváns évben, 1983-ban a hidegháború egyértelműen egyik tetőpontján volt, több ok miatt is. Az Egyesült Államokban Ronald Reagan elnök elindította a Stratégiai Védelmi Kezdeményezést¹ (*Strategic Defense Initiative*), amelynek főcélja földi és űrbeli fegyvertelepítés volt, az atomtölteteket hordozó ballisztikus rakéták elhárítása céljából². További az USA minden idők legnagyobb tengeri katonai gyakorlatát tartotta *FleetEx '83* néven az Csendes-óceán északi részén. Megemlítenő, hogy a gyakorlat során több alkalommal repültek be a Szovjetunió területe (a Kuril-szigeteknél) amerikai katonai repülőgépek. A szovjet oldalon pedig tovább folytatódott a RYAN művelet (*Raketno-Yadernoe Napadenie*), aminek a célja nukleáris rakéták telepítése volt Európában³.

¹ ismertebb nevén: Csillagháborús-tervezet

² Dallin, p. 4

³ Dallin, p. 5

2. Problémafelvetés

Ilyen alapvető konfliktus volt minden bizonnyal a Korean Air Lines 007-es számú New York Cityből Szöulba tartó járatának lelövése, Szahalin szigetének partjainál, 1983. szeptember 1-én. A mindaddig példátlan⁴ szovjet fellépés következtében a szerencsétlenségben 269 ember vesztette életét, mindannyian civil áldozatok.

Az eset több síkon is komoly kérdéseket vet fel, azonban jelen dolgozat nem alkalmas arra, hogy ezek közül mindegyikre választ keressünk, illetve találjunk. Elsőként felmerülnek repüléstechnikai problémák: miért tért le a járat a kijelölt repülési útvonalról?, miért nem tudott kapcsolatba lépni sem a koreai géppel, sem a japán légirányítással a szovjet katonai személyzet, akik a gép lelövését a földről irányították?, miért nem vette észre a utasszállító gép személyzete a mögötte figyelmeztetőlövéseket leadó elfogó vadászgépet?, hogy nézhette a szovjet pilóta, illetve katonai vezetés amerikai felderítógépnek a Boeing utasszállítót?

És természetesen - ahogy a dolgozat címe is mutatja - felmerülnek jogi kérdések is: van-e lehetősége egy államnak egy utasszállítógépet rakétával megsemmisíteni?, helyesen döntött-e a szovjet vezetés a gép lelövéséről, figyelembe véve a gép utolsó földrajzi helyzetét is?, és egyáltalán megfelelő volt-e a jogi szabályozás ahhoz, hogy minimalizálja az esélyét egy ilyen incidensnek?

Dolgozatomban a repüléstechnikai kérdések tekintetében a tényleírásra kívánok szorítkozni, bemutatván azon körülményeket, amelyek szükségesek a jogi oldal vizsgálatához, ha úgy tetszik, részletes történeti tényállást szeretnék felrajzolni. Valójában a dolgozat célja a jogi kérdések felvetése és megválaszolása, érintve nem csak a nemzetközi légi jog, de általában véve a nemzetközi jog kérdéseit is.

⁴ Öt évvel korábban - 1978. április 20-án - hasonló körülmények között a szintén Korean Air Lines-hoz tartozó 902-es járat gépét is meglőtték a szovjet elhárítók, azonban ott sikerült a repülőgépet további sérülés nélkül letenni egy befagyott tó jegén, az áldozatok száma csupán két fő volt, akik a szovjet rakéta becsapódása nyomán felmerülő hirtelen és nagymértékű dekompresszió miatt vesztették életüket. A többi 107, a fedélzeten tartózkodó személy túlélte az incidenst.

3. Roadmap

A bevezető fejezeteket követően részletesen bemutatom annak a pár órának a történéseit, amelyek a gép New Yorkból való felszállása és a Szahalin sziget mellett való lezuhanása között telt el. Kitérve egyrészt a szovjet oldal válaszlépéséhez vezető útra, másrészt a nyugati világ, különösen az Egyesült Államok reakciójára. Itt kívánom bemutatni és a rendelkezésre álló szakirodalom alapján megválaszolni a felmerült repüléstechnikai problémákat.

Ezt követően áttérek a nemzetközi jog területére, ahol három megközelítésben ismertetem és értékelem a történeteket: a szovjet oldal álláspontja, valamint a nyugati oldal álláspontja alapján; végül pedig magam teszem fel a kérdéseket, amelyek megfogalmazódnak a tényállás nemzetközi jogi megítélése során és próbálom megválaszolni azokat.

A dolgozat zárásaként bemutatom egyrészt az esethez kapcsolódó olyan alternatív magyarázatokat, amit valószínűleg a katasztrófa széles nyilvánossága és sok megválaszolatlan körülménye hozott magával, illetve azon fejleményeket, amelyeket az eset a nemzetközi légi- és közjogban, a politikában és az élet másterületein okozott. És amelyek talán idővel egyébként is megjelentek volna, de a sajnálatos történetek által katalizálódva fejlődést hoztak a fent említett diszciplínákban.

4. A KAL-007 története

A Korean Air Lines 007-es számú járata *egyezményes koordinált világidő* (UTC) szerint⁵ 1983. augusztus 31-én 03:50-kor indult New York City John F. Kennedy Nemzetközi Repülőtéréről. A járat Alaszkában Anchorage Nemzetközi Repülőtérén - menetrendszerinti - üzemanyag-utántöltés végett megállt és innen folytatta útját 13:00-kor Dél-Koreába, Szöul Gimpo Nemzetközi Repülőtérére. A járaton egy Boeing 747-230B típusú személyszállító repülőgép működött, „HL7442” lajstromjellel.

⁵ Dolgozatomban a továbbiakban minden időpontot UTC szerint fogok megadni tekintettel arra, hogy a járat menetrendszerinti útvonala 11 időzónát ölel át. Így az aktuális pozíció szerinti helyi idő bonyolulttá tenné a kronologikus leírást. Az UTC a gyakorlatban megegyezik a Greenwichi középidejével (GMT).

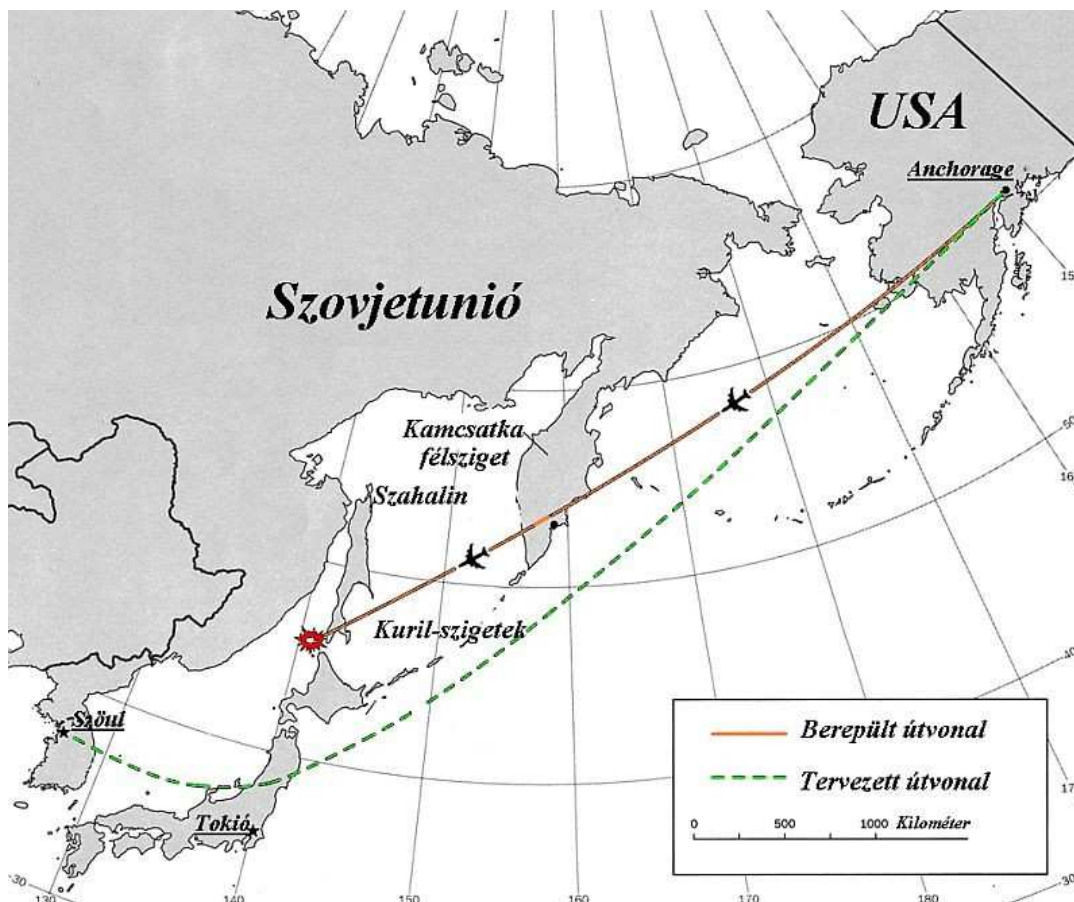
A fedélzeten 269 ember tartózkodott, ebből 246 utas és 23 fő személyzet. A meglepően nagyszámú⁶ személyzetből 3 fő tartózkodott a pilótafülkében, 20 fő utaskísérőként teljesített szolgálatot (*cabin crew*) és 6 fő ún. „*deadheading*” személyzet⁷ utazott a gépen. A személyzet minden tagja, továbbá az utasok közel egy harmada dél-koreai állampolgár, szintén közel harmada amerikai állampolgár, további harmada pedig jellemzően valamely dél-kelet ázsiai állam állampolgára volt. Azonban volt a gépen többek közt brit, svéd, ausztrál állampolgár is. Kiemelendő a járat egyik utasa, Larry McDonald, aki Georgia állam 7. választókerületének képviselőjeként az Egyesült Államok Kongresszusának tagja volt.

A gép irányítását ellátó 3 fős csapat rendkívül tapasztalt szakemberekből állt. A kapitány egyike volt a Korean Air Lines legrutinósabb pilótáinak: Csun Bjung-in több, mint tízezer órányi repülési időt tudhatott a magáénak, aminek 65 százalékát Boeing 747-eseken szerezte meg. Másodpilótaként Szon Dong-huj, fedélzeti mérnökként Kim Ej-dong teljesített szolgálatot a 007-es járaton.

⁶ Allardyce and Gollin, p. 51

⁷ „*Deadheading crew*”-nak a személyzet azon részét nevezik, akik csak utaznak az adott járaton, de szolgálatot nem teljesítenek az út során.

A gép az alaszakai megálló után, 13:00-kor szállt fel és indult tovább Szöul felé.



1. ábra⁸

Azonban a gép a felszállás után közel negyedórával, az 1. ábrán is látható módon, a tervezett útvonaláról letért és attól az út folyamán folyamatosan és fokozatosan eltávolodott. Az eltérés oka feltételezhetően a navigációs műszerek hibája és emberi mulasztás volt. Az járat számára kijelölt eredeti útvonal (Romeo 20 / R-20)⁹ a Szovjetunió légterét kb. 28 km-re közelíti meg a képen is láthatóan a Kamcsatka-félsziget partjainál. Ez alapján egyértelmű, hogy a Romeo 20 útvonaltól való minimális eltérés is könnyedén azt okozhatja, hogy a gép belép a szovjet légtérbe. Ez különösen problematikus amiatt, hogy a félszigeten kiemelt szovjet katonai létesítmények voltak, köszönhetően a Japánhoz, illetve az Egyesült Államokhoz való közelségének. Ugyanez igaz a Szahalin szigetre, amit a gép később érintett.

⁸ http://m.blog.hu/ko/konteo/image/KAL007/T%C3%A9rk%C3%A9p_1.jpg

⁹ Dallin, p. 17

A félszigetet - katonai fontossága miatt - 100 km-es körzetben civil gépek számára tiltott légtér vette körül. A szovjet források szerint 15:51-kor lépett be a KAL-007 a szovjet légtérbe.¹⁰ Ezt észlelve a szovjet hadsereg 4 vadászgépet küldött a Boeing nyomába, egy Mig-23-as vadászgépet és három SU-15-öst. A hivatalos szovjet közlemény szerint üzemanyag-hiány miatt ennek a négy elfogónak vissza kellett térnie a bázisra még az előtt, hogy elérhették vagy földre kényszeríthették volna az eltévedt utasszállítót.

Az eltérő útvonalon tovább folytatta útját a gép, elhagyva az 53. északi szélességi körnél a szovjet légtérrel (17:45), s a nyílt tenger felett repült tovább. Azonban, ahogy az ábrán is látható ez a helyzet csak átmeneti lehetett, hiszen az Ohotszki-tenger átszelése után, 18:15-kor újra belépett a Szovjetunió légtérébe.

Ez alatt már érdekes párbeszéd zajlott le a szovjet katonai vezetés különböző szintjein, arról, hogy lelőhető-e a gép. A szovjet Távolsági katonai kerület légvédelmének parancsnoka, Valerij Kamenski tábornok és a szokoli légitámaszpont parancsnoka, Anatolij Kornjukov tábornok között a következő szóváltás történt: Kornjukov: „...egyszerűen semmisítsük meg, meg akkor is, ha semleges vizek felett repül? Az a parancs, hogy semleges vizek felett semmisítsük meg? Hát, jó.”; Kamenski: „Ki kell derítenünk, talán csak egy civil gép vagy Isten tudja kicsoda.”; Kornjukov: „Milyen civil? [Ez] átrepült Kamcsatka felett! Ez az óceán felől jött azonosítás nélkül. Én kiadom a parancsot a támadásra, ha átlépi az országhatárt.”

A légtérbe való behatolást követően a gép már a katonailag a Kamcsatka-félszigetnél is érzékenyebb Szahalin szigete felett repült, a szovjet légvédelem válaszként újból az elfogó vadászgépeket küldte a Boeing után.

Ugyan a vezető SU-15-ös pilótája több mint 200 figyelmeztető lövést adott le¹¹ a gép mögött, de ebből valószínűleg a koreai pilóták semmit sem láttak, mivel ugyanebben az időben - üzemanyag-

¹⁰ Pearson, p. 40

¹¹A pilóta egy 1991-es interjúban így emlékezett a történetekre: „4 sorozatot lőttem ki, több mint 200 töltényt. (...) Kétséges, hogy bárki is látta volna ezt...” (Illesh, p. 34)

takarékossági okokból - engedélyt kértek és kaptak a tokiói légirányítástól a repülési magasság növelésére.¹² A lövések a gép alatt történtek, az emelkedő gép pilótái ebből semmit sem láthattak.

Megjegyzendő, hogy az adatrögzítők tanúsága szerint elhangzott 18:15-kor a tokiói irányítóval való beszélgetés alatt, hogy nagyon rossz a rádióvétel (Pilótafülke: „Istenem, ez a rádió nagyon rossz”). Ez jele volt annak, hogy a gép nem jó útvonalon halad, hiszen a R-20 útvonal párhuzamos pontján a rádióknak tökéletesen kellett volna működni.¹³

Ezt követően kezdődik meg a vita a felvételek alapján a szovjet katonai vezetésen belül, hogy mit kell tenni a behatoló légi járművel szemben. A hangfelvételek szerint 3 kérdésben van vita a parancs-lánc¹⁴ különböző szintjein lévő személyek között:

- Katonai vagy civil gép-e az, ami berepült a szovjet légtérbe?
- Szükséges-e ezt részletesen, hosszabban vizsgálni, illetve szükséges-e további figyelmeztető intézkedéseket tenni vagy tovább próbálkozni a kommunikáció felvételével?
- Meg kell-e semmisíteni a gépet?

¹² ICAO Report (1993) - Transcrip of Communication (a dolgozat további részeiben az innen vett idézetek esetén vagy ténylegesen jelzem, hogy a leiratból származik az idézet vagy a beszélő nevének és rangjának/beosztásának megfelelő megjelölésével idézem az elmondottakat)

¹³ Ezzel közel egyidőben a KAL-007-es pilótái rádióbeszélgetést folytattak az járat ikerjáratának pilótáival. A KAL-015-ös járat szintén a New York City - Anchorage - Szöul útvonalon (itt az R-20 pálya) közlekedett, 15 perccel a 007-es járat mögött. A feketedoboz felvételei alapján tudjuk, hogy a pilóták 18:04-kor összehasonlították a két gép irányát és szélességét. A 007 jelzi, hogy szembe szélben repül, míg a 015 jelzi, hogy hátszélben repül, holott valójában ugyanazon a pályán kellene repülniük. (KAL 015: „*Őh, mi itt váratlanul erős hátszelet kaptunk. Ott mennyi a szél és merről?*”; KAL 007: „*206. Kérdezze meg tőle, hogy hány csomó?...*”; KAL 007: „*Ah! Hogy ott mennyi van! Nekünk még mindig szembeszélünk van, 215 fokon 15 csomó.*”; KAL 015: „*Tényleg? Az útvonalengedély szerint a szél 360 fokról kb. 15 csomó.*”; KAL 007: „*Hát, lehet hogy most így van.*”)

¹⁴ A kérdéses ügyben az alábbi láncon kellett a parancsnak végig futnia:

- **Ivan Mojszevics Tretyak** tábornok, a Távól-keleti katonai kerület parancsnoka
- **Valerij Kamenski** tábornok, a Távól-keleti katonai kerület légvédelmének parancsnoka.
- **Anatolij Kornjukov** tábornok, a szokoli légitámaszpont parancsnoka,.
- **Geraszimenko** alezredes, a 41-es vadászrezred ügyeletes parancsnoka.
- **Majsztrenko** alezredes, Smirnykhi-i légi bázis vadász-divíziójának ügyeletes vezetője
- **Tyitovnyin** alezredes, a bevetési központ ügyeletes tisztje
- **Gennagyij Oszipovics** őrnagy, a rakétákat kilövő SU-15-ös vadászgép pilótája

A hanganyag leírásában olvashatjuk, hogy a szovjet központ folyamatosan próbálkozik a rádiós kapcsolat-teremtésen¹⁵ a koreai géppel, de az sem a normál, sem a vészfrekvencián nem sikeres¹⁶. A fenti kérdésekre adott részletes válaszokat, illetve az azokhoz vezető utat a dolgozat következő fejezetében részletesen is tárgyalom. Itt elég annyi, hogy a parancs-lánc végén, 18:25:16-kor Tyitovnyin alezredes kiadja a tűzparancsot, amelyet az SU-15-ös gép pilótája, Oszipovics őrnagy - két rakéta¹⁷ kilövésével - végrehajt. A Boeing felvételei szerint a robbanást 18:26:02-kor lehet hallani a pilótafülkében, a szovjet pilóta pedig 18:26:20-kor jelzi a kilövés végrehajtását a bevetési központnak. A szovjet katonai gépek ezt követően visszatérnek a bázisra.

A Boeing 747-es fedélzetén észlelik a becsapódást, de annak okát, magát azt, hogy rakétatámadás érte a gépet, sem ekkor, sem a későbbiekben nem fedezik fel. A rakéta 11.000 méteres magasságban a gép farkánál csapódik be, azonban a gép nem semmisül meg azonnal, hanem közel 10 percen keresztül siklórepülésben - spirál vonalban - ereszkedik. A radar adatok, illetve az Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (továbbiakban: ICAO¹⁸) által készített modellezés alapján egyértelmű, hogy a gép szolid ereszkedés mellett éri el a 5.000 méteres magasságot. Az ICAO jelentése szerint¹⁹, a pilóták a vészereszkedés végéig részlegesen irányításuk tartották a gépet, amely egészen 300 méteres magasságig a radarokon is látható volt.

Ezt követően valószínűsíthetően 18:37-kor a 1. ábrán látható ponton, a Moneron szigetek mellett zuhant a tengerbe. A fedélzeten utazó mind a 269 ember életét veszítette.

5. Nemzetközi jogi minősítés

Jelen fejezet célja, a vonatkozó nemzetközi jogi források feldolgozásával - az eset nemzetközi jogi megítélésének felvázolása. A szovjet és a nyugati oldal jogi érvelésének bemutatásához, a felek képviselőinek 1983 óta elhangzott nyilatkozatait és különösen az akció során rögzített hangfelvételek leíratait kívánom használni.

¹⁵ Transcript of Communication

¹⁶ Transcript of Communication

¹⁷ Az egyik rakéta hőkövetéssel, a másik radar-irányítással működött.

¹⁸ International Civil Aviation Organization

¹⁹ ICAO Report (1993), p. 61

A) Szovjetunió

A szovjet reakció vizsgálatához és megértéséhez meg kell említenünk egy háttér-tényezőt, ami eddig nem hangzott el. Valószínűsíthetően a véletlennek köszönhetően a KAL-007-es lelövésének napján a Szovjetunió egy új interkontinentális ballisztikus rakétát készült tesztelni, amely tesztet végre is hajtottak. Ez 3 ponton is megsértette az Egyesült Államokkal kötött SALT-II²⁰ egyezményt²¹:

- teljesen új fejlesztés volt, soha ez előtt nem használtak a szovjetek mobil rakétákat;
- rejtett és titkosított telemetria adatokat sugárzott a rakéta, amelyek részletes információval szolgáltak a kilövőnek a becsapódás körülményei;
- a rakéta túlméretezett volt (*dummy warhead*) jóval meghaladta mind a rakéta, mind a hordozója az egyezményben megállapított határokat.²²

Ezek alapján érthető, hogy okkal tartott a szovjet vezetés attól, hogy az amerikai hadsereg esetlegesen felderítő gépekkel figyeli a térséget. Ezen félelmüket táplálhatta az a tény is, hogy a már említett FleetEx' 83 hadgyakorlat során többször előfordult, hogy amerikai hadi gépek „véletlenül” berepültek szovjet területek fölé és a koreai gép lelövésének a napján is cirkált az északi szovjet határvonal környékén egy amerikai kémgép.

Felderítési célokra az Egyesült Államok ekkoriban a Boeing RC-135 típusú, Boeing 707-es alapokra épített repülőgépet használta, amely felépítésében, körvonalaiiban, alapvetően az alakjában - a 2. ábrán is látható módon - rendkívül hasonlít a Boeing 747-es, Jumbokra.

²⁰ Leonid Brezsnyev és Jimmy Carter által 1979. június 28-án aláírt egyezmény, amely a SALT-I egyezményben foglalt fegyverkezési korlátokat erősíti meg és bővíti. A felek többek közt vállalták, hogy nem telepítenek sem újabb interkontinentális ballisztikus rakétákhoz szolgáló indító-berendezéseket, sem újabb típusú stratégiai támadófegyvereket. Az egyezményt az aláírás ellenére, nem ratifikálták. *Azonban az a szerződések jogáról szóló, 1969. évi Bécsi Egyezmény 12. cikke alapján korlátozott kötérről ebben az esetben is rendelkezik az egyezmény.*

²¹ <http://www.state.gov/www/global/arms/treaties/salt2-2.html>

²² Mindez része volt a „Bevezetésben” már említett RYAN-műveletnek.



2. ábra²³

A Boeing 747-es követésére felküldött vadászgépek pilótái nyilvánvaló módon csak alulról tudták jobban megfigyelni a gépet, mivel a sugárhajtású SU-15-ös szovjet vadászgép jóval gyorsabb sebességen ment, mint a polgári gép. Emellett helyi idő szerint hajnal volt, így a látási viszonyok sem tekinthetők tökéletesnek. A kilövés pillanatában a gépek távolsága közel 2 km volt.

Ugyanakkor fel kell hívni a figyelmet arra, hogy az elfogó gépet vezető Oszipovics őrnagy, egy 1996 decemberében a New York Timesnak adott interjújában²⁴ elismerte, hogy egyértelműen látta, Boeing két-emeletes felépítéséből adódó dupla ablaksor alapján, hogy a célpont nem katonai gép, hanem egy „Boeing-típusú civil gép”. Azonban állítása szerint erre nem kérdezett rá a katonai irányítás, így ő ezt nem is említette meg, továbbá teljes volt a meggyőződése, hogy hiába civil gép, kémfeladatokat lát el.

A fent említettek figyelembe vételével a szovjet fél jogi érvelése két alapra épült: nem állapítható meg a gépről, hogy civil vagy katonai légi jármű-e és félő, hogy inkább ellenséges katonai felderítő gép²⁵; másrészt pedig egyértelműen megsértette a szovjet államhatárt, engedély nélkül belépett az ország légterébe, sőt minősített, korlátozott forgalmú katonai területeken is áthaladt.

A dolgozat korábbi részében is említett katonai parancs-lánc különböző fokain eltérő álláspontok fogalmazódtak meg az ellenlépések tekintetében. A 20-as számú lábjegyzetben elhangzottak

²³ <http://www.aviationspectator.com/files/images/Boeing-747-200.preview.jpg>
http://farm4.static.flickr.com/3205/2783132538_46748541e9.jpg

²⁴ New York Times (1996. december 9.)

²⁵ Erre utalnak Kornyukov tábornok 18:00-kor elhangzott szavai: **Kornyukov:** „Ne támadja meg a célt hátulról, ne támadja meg a fark felől, tartson oldalra. (...) Ne felejtse, a célnak gépágyúai vannak hátul”; valamint 18:06-kor a következőket mondja egy szovjet vadászgép-irányító: „Mondja még egyszer, Kornyukov: Hány kondenzcsík látható, ha négy, akkor az egy RC-135 lesz.”

alapján egyértelműnek tűnik, hogy megközelítőleg 20 perccel a KAL-007 kilövése előtt kialakult a szovjet katonai vezetésben az a meggyőződés, hogy nem civil, hanem katonai célponttal állnak szemben.

A tekintetben, azonban fennmaradt a nézeteltérés, hogy kilőhető-e a jármű és ha igen, akkor földrajzilag hol?²⁶

Ennél a pontnál nem tudjuk tovább vizsgálni a döntés indítékait, de rögzíteni kell, hogy szovjet hatalomgyakorlási rendszerben, komoly következményei lehettek annak, ha hibás személyi döntés miatt alulmarad a szovjet oldal az „imperialista” nyugatiakkal szemben²⁷. Emiatt állíthatjuk, hogy inkább „biztosra mentek” és kiadták a tűzparancsot az RC-135-ös gépnek nézett Boeing 747 kilövésére.

Jurij Andropov a Szovjet Kommunista Párt főtitkára a történetek után tagadta a gép lelovását, azonban a Szovjetunió hamarosan elismerte azt és a nemzetközi nyomás hatására hivatalosan állást foglalt az ügyben szeptember 9-én, egy moszkvai sajtókonferencián, amelyet Nyikolaj Ogarkov marsall, a Vörös Hadsereg főparancsnoka tartott. Ogarkov elismerte a lelovás tényét, azonban állította, hogy pontosan nem lehet megállapítani a lelovás földrajzi helyét.²⁸

Összességében - a mai tudásunk fényében megállapítható - hogy a Szovjetunió politikai és katonai vezetése téves (illetve hamis) információkat adott meg gép lelovásának és kilövésének helyéről. Egyértelműen azt állították, hogy nyugati kém-repülőgép sértette meg a szovjet légteret és ez alapján jogszerűen likvidálták azt, a belső szuverenitásukat gyakorolva.

²⁶ Kornyukov tábornok: „egyszerűen semmisítsük meg, meg akkor is, ha semleges vizek felett repül? Az a parancs, hogy semleges vizek felett semmisítsük meg? Hát, jó.”

Kamenszkij tábornok: „Ki kell deríteni, lehet ez valami civil gép, vagy Isten tudja kicsoda.”

Kornyukov tábornok: „Milyen civil? Átrepült Kamcsatka felett! Azonosítás nélkül jött be az óceán felől. Kiadom a tűzparancsot.”

Tyitovnyin alezredes: „A parancsnok azt parancsolta, hogy a célt meg kell semmisíteni, ha megsértette az államhatárt.”

Majsztrenko alezredes: „Lehet, hogy utasszállító. Minden megfelelő lépést meg kell tenni az azonosításra.”

²⁷ Dallin, p. 70

²⁸ Ogarkov a sajtókonferencián: „Nem tudjuk megadni a precíz választ a lezuhanás helyéről, mert elsősorban mi magunk sem tudjuk a helyét.”

B) A nyugati államok

A hidegháború logikájából adódik, hogy egy bipoláris jellegű vitában az Egyesült Államok állt a nyugati államok élére az álláspontjuk képviselőjeként. Az eset folyamatából következik az is, hogy az USA alapvetően reflektív magatartást tanúsított. A támadás másnapján az első hivatalos nyilatkozatot - érdekes módon Reagan elnökkel való előzetes egyeztetés nélkül²⁹ - George P. Shultz, amerikai külügyminiszter tette, beszéde mellett bemutatott olyan szovjet hanganyagokat, amelyeket az amerikai hírszerzés rögzített az éjszaka folyamán³⁰.

Ronald Reagan, az Egyesült Államok elnöke szeptember 5-én délután intézett üzenetet a rádió és televízió keresztül az amerikai néphez³¹. Üzenetében a külügyminiszterhez hasonlóan ő is lejátszott hangfelvételeket, amelyekre vonatkozóan jelezte, hogy ezeket haladéktalanul bemutatják az ENSZ Biztonsági Tanácsában is. Az elnök elmondta, hogy a koreai repülőgép elleni mélysárlásban („*Korean airline massacre*”) olyan emberiség/emberiesség elleni bűncselekményt követett el a Szovjetunió, amelyet soha nem felejtethet el a világ.

Szovjet fellépés jogi indoklása kapcsán kifejtette az USA elnöke: *„Nem volt semmilyen indoklása annak, amit a szovjetek tettek, sem jogi, sem morális szempontból.”*

Reagan egyértelműen agresszióknak minősíti a civil repülőgép elleni fellépést, és kijelenti, hogy az Egyesült Államok szorgalmazza az ICAO minél előbbi kimerítő vizsgálatát, továbbá azonnali hatállyal az ENSZ Biztonsági Tanácsához fordulnak az ügyben.³²

Bejelentette, hogy a nemzetközi jog eszközeivel élve retorziós intézkedéseket vezet be az Egyesült Államok és Kanada az Aeroflottal, a szovjet nemzeti légitársasággal szemben. Az Egyesült Államok már 1981 óta megtiltotta az Aeroflot számára az amerikai légtér használatát. Továbbá megtesznek minden lépést az Aeroflot USA-ból való teljes kiszorítása érdekében. Kanada egyidejűleg 60 napra felfüggesztette minden leszállási és üzemanyag-újrátöltési jogosultságát a szovjet légitársaságnak.

²⁹ http://www.aviastar.org/air/747/kale_23.html

³⁰ Dallin, p. 4

³¹ Address to the Nation on the Soviet Attack on a Korean Airliner (KAL 007), Fehér Ház, Ovális Iroda; Washington DC (1983. szeptember 5.)

³² Megjegyzendő, hogy a Biztonsági Tanács ügyrendi szabályai miatt (vétő-rendszer) határozatot az ügyben nem fogadott el. A szavazáskor a Szovjetunió, illetve Lengyelország nemmel voksolt.

Reagan elnök felhívott minden országot, hogy „ne fogadják el az Aeroflotot a nemzetközi polgári légi közösség normális tagjaként mindaddig, amíg ki nem elégtik a szovjetek az emberiség igazság iránti kívánalmát.”

Szintén retorzióként jelezte, hogy nem folytatják a bilaterális közlekedési tárgyalásokat a Szovjetunióval, amíg azok nem jeleznek elkötelezettséget a polgári repülés biztonsága iránt.

C) Saját következtetések

Érvelésem kiindulási premisszáiként tisztázni kell olyan tényállási elemeket, amelyek a fentiekben, az ellenoldalú felek előadásaiban nem nyertek bizonyosságot.

Az ICAO 1983-ban készített jelentése nem foglalt állást abban a kérdésben, hogy hol történt a gép kilövése (az SU-15 földrajzi helyzete és a KAL-007 földrajzi helyzete). Ezt az ICAO a szovjet radar adatok hiányában kétséget kizáróan nem is tudta volna megtenni. A vonatkozó információkat a Szovjetunió felbomlása után az új orosz vezetés rendelkezésére bocsátotta a szervezetnek, így az 1993-ban elfogadott jelentés már megállapítja ezt is. A jelentés kimondja, hogy a Boeing 747-es repülőgép a szovjet légteret elhagyva, nemzetközi vizek felett tartózkodva kapott találatot és abból a tényből adódóan, hogy az a rakétát kilövő SU-15-ös elfogó vadászgép 2 km-re repült a KAL-007-től, a rakéta kilövése is nemzetközi vizek felett történt meg.

Az ICAO szakértői jelentése szerint³³ rakéta becsapódásának helye megközelítőleg 21 tengeri mérföldre található a legközelebbi szovjet alapvonalától. A *nemzetközi polgári repülésről szóló* 1944. december 1-én Chicagóban kelt Egyezmény (továbbiakban: Chicago-i Egyezmény) 1. és 2. cikkeinek, továbbá a *parti tengerről és a csatlakozó övezetről szóló* Genfben 1958. április 29-én kelt Egyezmény³⁴ 24. cikkének, valamint a *nyílt tengerről szóló* Genfben 1958. április 29-én kelt Egyezmény³⁵ 1. cikk alapján megállapíthatjuk, hogy az állam szuverenitása a szárazföld felett³⁶ és a parti tenger felett húzódó légtérben érvényesülhet.

³³ ICAO Report (1993), p. 10

³⁴ United Nations, Treaty Series, vol. 516, p. 205

³⁵ United Nations, Treaty Series, vol. 450, p. 11, p.82

³⁶ A szárazföldi államhatárok és a tengeri alapvonalak által behatárolt terület.

Az ICAO által megállapított tények és a fent hivatkozott jogforrások egymásra vetítésével megállapíthatjuk, hogy mind az SU-15 tüzelése, mind pedig a rakéta-becsapódás a Szovjetunió légterén kívül, nemzetközi vizek felett, nemzetközi légtérben történt.

Továbbá tényként kezelendő az is, hogy a lelőtt légi jármű egy Boeing 747-230B típusú utasszállító gép volt³⁷, amely az útja során nem teljesített sem titkosszolgálati, sem katonai feladatot³⁸. Egyszerű polgári gépként repült a Chicago-i Egyezmény hatálya alatt.

Harmadik tisztázandó tényállási elem, amely szorosan kapcsolódik az előbb említetthez: megtett-e minden tőle elvárható erőfeszítést a szovjet légierő annak érdekében, hogy bizonyossággal azonosítsa a radaron észlelt gépet, annak típusát, jellegét és repülésének célját. A Szovjetunió polgári repülésért felelős minisztériuma által kiadott „légi jármű-elfogás” (*aircraft interception*) esetén alkalmazandó szabályzata³⁹, amelyet mind a szovjet polgári és katonai pilótáknak, mind a külföldi polgári pilótáknak eljuttattak a következőket írja elő ilyen követendő jelzési, figyelemfelkeltési eljárásként:

- rádió jelzések előbb normál, majd a 121.5 MHz-es és a 243 Mhz-es frekvenciákon
- fényjelzések
- szemmel látható jelzések
- szárny-billetgetés

És mindezeket megfelelően alkalmazva addig kell folytatni, amíg a fentiek közül valamelyik módon nem válaszol az elfogott gép. A tényállásnál leírtak alapján megvizsgálva megállapítható, hogy a szovjet légvédelem nem csak a nemzetközi jogot, hanem a szovjet minisztérium által kibocsátott belső szabályzatot is megszegte annak érdekében, hogy még a saját államuk területe felett kilőhessék a gépet (ezt bizonyítja a hangfelvételek leírata⁴⁰). Ugyanerre a következtetésre jut az ICAO is jelentésében.⁴¹

³⁷ Johnson, p. 171

³⁸ vö. Chicago-i Egyezmény 3. cikk

³⁹ Appendix H, ICAO Report (1993) - Interception Procedures Issued by USSR

⁴⁰ 18:22-kor: Kornyukov tábornok: „Hogy az a [káromkodás], mennyi ideig tart ennek támadási helyzetbe kerülni, máris a semleges légtérben lesz? Utánégetőt bekapcsolni. Hozzák be a MiG-23-ast is... Amíg maguk itt pazarolják az időt a cél kirepül.”

⁴¹ ICAO Press Release (PIO 8/93 REVISED), p. 2

A dolgozat címében is látható, meglátásom szerint alapvetően két minősítés merülhet fel az ügyben a nemzetközi jog diszciplínáján belül: agresszió vagy határincidens.

I. Határincidens

A határincidens fogalma alatt, olyan cselekményt értek, ahol az egyik fél megsérti valamely tekintetben a másik fél államhatárát, ezzel jogtalanul behatol a másik fél szuverenitása alatt lévő területre és erre válaszul a másik fél fegyveres erőt vagy erőszakot alkalmaz. Értelmezésem szerint itt a határincidensre válaszul represszáliaként válaszolhat valamely módon a szovjet állam. Represszália alkalmazásáról abban az esetben beszélhetünk, ha az állam, másik állam jogsértő magatartására önmaga is jogsértő ellenlépéssel válaszol.⁴²

Ugyanakkor a nemzetközi jog két alapvető kritériumot⁴³ fogalmaz meg, ezen szankcionálás alkalmazása során: az ellen-intézkedésnek arányosnak kell lennie és amennyiben békeidőben történik, nem sértheti meg az erőszak tilalom⁴⁴ *ius cogens-i* szabályát.

Ez alapján, a Szovjetunió az utasszállító gép lelövésekor mindkét erre vonatkozó feltételt megszegte. Nem tekintendő egy - navigációs hiba miatti - véletlen és nem szándékos határsértéssel arányos válaszlépésnek a gép lelövése és 269 ember meggyilkolása. Másrészt pedig a repülőgép lelövése egyértelműen megvalósítja az erőszak tilalom megsértését, az erőszak (aggression) definíciójáról szóló 3314 (XXIX). számú ENSZ Közgyűlési határozat⁴⁵ 3. cikkének (d) bekezdését megszegve.

Hasonlóan vélekedik a kérdésben a Nemzetközi Bíróság is, a Corfu Channel-ügyben kimondták: a határok, a belső szuverenitás és az államterületének védelmezéséhez joga van az országoknak, de az „emberiesség alapvető megfontolásait” (*elementary considerations of humanity*) szem előtt kell tartani ennek gyakorlása során.⁴⁶

⁴² Cassese, p. 232

⁴³ Cassese, p. 234

⁴⁴ Egyesült Nemzetek Szervezete Alapokmány, 2. cikk (4) bekezdés

⁴⁵ A/RES/29/3314

⁴⁶ Corfu Channel, Merits, ICJ Reports 1949, p.22(lásd még: Dallin, p. 67; Cassese, p. 7;)

Megjegyzendő, a Szovjetunió belső joga⁴⁷ lehetővé tesz bizonyos fellépést a határsértő repülőgépek ellen, azonban jelen esetben ez a lehetőség nem vizsgálendő. A szovjet törvények területi hatálya csupán a Szovjetunió szárazföldi, tengeri és légtéri területeire korlátozódik, azonban mind a támadás, mind a gép eltalálása ezen kívül történt, ahol a szovjet jogszabályok nem irányadóak és nem alkalmazandóak.

II. Agresszió

Amint azt az előző pontban már említettem, az ENSZ Közgyűlése 1974-ben elfogadott egy határozatot⁴⁸ az agresszió fogalmáról. A határozat definiálja azokat a tényállásokat, amelyek megvalósítása esetén egy állam megsérti a *nemzetközi jog alapkövét képző* agresszió tilalmát. A 3. cikk (d) bekezdése szerint agressziót követ el az állam, amennyiben „fegyveres erővel támadást követ el egy másik állam szárazföldi, tengeri légierő csapatai ellen vagy vízi vagy légi járművét megtámadja.

A fentiek megvalósítása esetén a Szovjetunió egyetlen módon mentesülhetne, amennyiben valamely kivétel az erőszak tilalom alól alkalmazható a konkrét ügyben. Az ENSZ Alapokmány két kivételt említ: az ENSZ Biztonsági Tanácsának felhatalmazását⁴⁹, illetve az önvédelemhez való jog gyakorlását⁵⁰.

Az első kivétel nyilvánvalóan nem alkalmazható jelen esetben. A második esetében az Alapokmány megkívánja a fegyveres támadást (*armed attack*) ezen jog gyakorlásához. Amint a fejezet elején azt rögzítettem a tényállás alapján egyértelmű, hogy a KAL-007-es járatán nem volt olyan eszköz vagy személyzet, ami a Chicago-i Egyezmény 3. cikke alapján kiemelné a „civil légi jármű” (*civil aircraft*) kategóriájából a gépet. Így a fegyveres támadás esete nem áll fenn⁵¹, vagyis az önvédelem joga nem gyakorolható.

⁴⁷ Law on the USSR State Border és Air Code of the USSR

⁴⁸ A/RES/29/3314

⁴⁹ ENSZ Alapokmány, 42. cikk

⁵⁰ ENSZ Alapokmány, 51. cikk

⁵¹ Lowe, p. 271; Cassese p. 305-307

A fejezet zárásaként William J. Hughes⁵² álláspontját kívánom idézni, mely szerint⁵³ három kumulatív feltétel teljesülése esetén lehetséges egy határsértő légi jármű lelövése:

- az ország biztonsága érdekében egy szükségesnek vélt
- a lelövés következtében felmerülő kockázatok alacsonyabbak, mint a lelövés elmaradása esetében várható problémák
- a határsértés elhárítása érdekében minden egyéb lehetséges intézkedést kimerítettek

Összegezve elmondható, hogy a Boeing valóban megsértette a Szovjetunió légterét, különösen problémás az, hogy ezen belül kiemelt érzékenyséű légtérbe is berepült. A szovjet légierő ugyanakkor elmulasztott megtenni minden a szovjet jog és a nemzetközi jog által előírt, illetve lehetséges intézkedést a határsértő állapot felszámolása érdekében. Ennek fényében egy fegyveres támadással járó elhárítási intézkedés véleményem és a fent leírtak alapján nem lehet jogszerű. De ezen túlmenően az, hogy a támadást nemzetközi légtérben, vagyis a szovjet területeket veszélyeztető periódus elmúlása után hajtották végre⁵⁴, minden egyéb körülmény megfontolása nélkül is, a nemzetközi jog - és a *ius cogens* - súlyos megsértését eredményezte.

⁵² Amerikai jogász, kongresszusi képviselő, nagykövet

⁵³ Hughes, p. 595-620

⁵⁴ Az 1. ábrán látható, hogy a repülőgép útvonalának tendenciája egyértelműen jelzi, a kilépés után az ázsiai kontinens déli része felé folytatja az útját a gép, szovjet terület a továbbiakban nem esik útjába.

6. Az eset utóélete, következményei

A dolgozat bevezetőjében kifejtettem, hogy nem a politikai vagy repülés-technikai oldalát kívánom feldolgozni. Azonban ahhoz, hogy teljes képet adhassak a vizsgált esetről, röviden meg kell emlékezni a politika világában keltett korántsem elhanyagolható hullámairól, valamint a körülmények tisztázatlansága miatt felmerülő alternatív magyarázatokról.

A) Politikai következmények

Az Egyesült Államok és a Szovjetunió közti viszonyt - a dolgozat elején említett okok folytán - az incidenst megelőzően sem mondhattuk felhőtlen, sőt a hidegháború során az egyik mélypont volt megfigyelhető. A felek első nyilatkozataiból - a moszkvai sajtókonferencia, illetve Reagan elnök üzenete - egyértelmű volt, a történeteket mindkét oldal egyértelmű provokációként fogta fel, ami természetesen vezet a problémák eskalálásához.

Az USA - az elnöki nyilatkozatnak megfelelően - megtette a lépéseket az ENSZ-ben az ügy megtárgyalása és felgöngyöltése érdekében, valamint kiadott Nemzetbiztonsági Irányelvet (*National Security Directive*) annak érdekében, hogy „*minden diplomáciai erőfeszítést megtegyenek, annak érdekében, hogy a nemzetközi és a belföldi figyelmet fenntartsák a szovjetek tétén*”.

A ENSZ Biztonsági Tanácsa rendkívüli ülésén tárgyalta a KAL-007 lelövését 1983. szeptember 12-én. A határozat-tervezet⁵⁵ egyértelműen a Szovjetuniót jelölte meg hibás félként a gép lelövésénél, de amint az várható volt, a Szovjetunió (és a baráti Lengyelország) nemmel szavazott, így az tervezetet nem fogadta el a Biztonsági Tanács.

Szeptember 8-án külügyminiszteri találkozót rendeztek Madridban George P. Shultz és Andrej Gromiko részvételével. A hivatalos közlemények szerint a KAL-007 kérdése nem került napirendre, az amerikai külügyminiszter a sajtótájékoztatón a következőket mondta: „*Gromiko külügyminiszter nekem adott válasza még kevésbé volt kielégítő, mint amit tegnap nyilvánosan mondott. Teljesen elfogadhatatlannak találom.*”⁵⁶

⁵⁵ U.N. Doc. S/15966/Rev.1 (1983)

⁵⁶ Oberdorfer, p. 51

Amint azt már fentebb említettem, Reagan elrendelte a Aeroflot gépek kitiltását Amerikából, amit szeptember 15-én a Federal Aviation Administration (FAA) el is rendelt. A tiltás közel 3 évig állt fenn.

Érdekes következménye a történeteknek, hogy 1983. szeptember 16-án Reagan elnök rendeletében engedélyezte a GPS navigációs rendszer civil használatát.⁵⁷

B) Konspirációs teóriák

Csupán a felmerülő alternatív magyarázatok széleskörű alapot szolgáltatathatnának egy több kötetes tanulmány-sorozatnak. Ezért dolgozatomban ezen fejezet felépítését a „*Konspirációs teóriák*” című online folyóirat vonatkozó cikkére⁵⁸ alapozom.

Kém-történet

Talán ez áll legközelebb a valós tényálláshoz, miszerint a gép polgári volta csak álcaként szolgált, valójában kém missziót hajtott végre. Egyik megközelítés szerint a gépen így is voltak utasok, másik elmélet alapján a pilóták mellett csak egy tucat titkosszolgálati tiszt dolgozott. Az elképzelés melletti főérv egyrészt a két világrész közti permanens ellentét, másrészt a pontos útrajz alapján olyan apró kitérések, manőverek figyelhetők meg szovjet katonai létesítmények közelében, amelyek kézi vezérlést feltételeznek.

Légi háború-történet

Eszerint a szovjet határ közelében pár amerikai vadászgép lövöldözésbe kezdett szovjet vadászgépekkel, anélkül, hogy erre vezetői jóváhagyást kaptak volna. A polgári gép csupán éppen arra járt és szemtanúja volt az incidensnek. A szovjetek azért lőtték le a gépet, hogy a pilóták és utasok nehegy elmondhassák a sajtónak a történeteket és emiatt kitörjön a harmadik világháború.

⁵⁷ http://eu.mio.com/hu_hu/global-positioning-system.htm

⁵⁸ http://konteo.freeblog.hu/archives/2011/04/06/a_kal_007_es_jarat_lelovese/

Levadászott képviselő-történet

Ez a verzió azt veszi alapul, hogy az utaslista alapján a gépen tartózkodott Lawrence McDonald amerikai kongresszusi képviselő, aki akkoriban az erősen konzervatív, antikommunista John Birch Társaság elnöke volt. Az elmélet szerint a szovjetek csak a képviselő miatt lőtték le a gépet. McDonald képviselői tevékenysége alatt összetűzésbe került - többek között - a CIA vezetésével, így sokan a CIA árulását és információszolgáltatását a képviselőről sem tartják kizárhatónak.

Nem volt lezuhanás-történet

Az ICAO jelentései alapján a gép vitorlázva ereszkedett 11.000 méterről 5.000 méterre. Továbbá a rakéta becsapódásakor 12 másodperc telt el a nyomáscsökkenésre figyelmeztető jelzés bekapcsolódásáig, ami azt feltételezi, hogy a sérülés nem lehetett jelentős. Az elmélet szerint ezt követően a gép sikeresen leszállt - hasonlóan a KAL-902-es járatához 1978-ból. Ezt követően az utasokat elfogták, a dél-kelet ázsiaiak Észak-Koreába, a nyugatiak a Szovjetunióba kerültek, ahol a titkosszolgálati képzéseken, a kémeknek tanítottak nyugati viselkedést. A verzió legerősebb érve, hogy a CBS amerikai csatorna első híradásaiban azt jelezte, a gép leszállt Szahalinon; másrészt az első kérdésekre a Korean Air Lines is azt közölte a hozzátartozókkal, hogy megkezdődtek a tárgyalások a túlélők átadásáról. Továbbá több nyugati turista látni vélte a Szovjetunióban egyes utasokat a gépről, illetve a képviselőt is.

7. Konklúzió

Összegzésként elmondható, a Korean Air Lines 007-es járatának esete alapvető fontosságú mind a világpolitika, mind a nemzetközi légi jog történetében. Sem ezt megelőzően, sem ezt követően nem fordult elő, hogy egy állam, civil utasokkal teli, polgári repülőgépet lőjön le. Természetesen, amint azt láthattuk a körülmények sok helyen homályosak, habár az ICAO két jelentése alapján meglehetősen pontosan rekonstruálható a történeti tényállás túlnyomó része.

Az ICAO az ENSZ Biztonsági Tanácsához hasonlóan rendkívüli ülésen tárgyalta az esetet és elfogadott egy kiegészítő **3bis** cikket a Chicago-i Egyezményhez 1984. május 10-én, amelynek (a) értelmében: *„A Szerződő Államok elismerik, hogy mindegyik Államnak tartózkodnia kell a repülésben lévő polgári légi jármű elleni fegyverhasználat alkalmazásától, és hogy elfogás esetén a fedélzeten lévő emberek életét és a légi jármű biztonságát sem veszélyeztethetik. Ez a rendelkezés nem értelmezhető úgy, hogy bármi módon módosítaná az Államoknak az Egyesült Nemzetek Alapokmányában rögzített jogait és kötelezettségeit.”*⁵⁹ A további 3 bekezdés részletesen leírja, hogy milyen eljárást kell követni hasonló esetekben. Ezzel egyértelmű, hogy kapott a nemzetközi légi jog egy új kodifikált eljárást, azonban megkérdőjelezhető, hogy amennyiben a 3bis cikk már hatályban lett volna 1983. augusztus 31-én, megtörtént volna-e a katasztrófa. Meglátásom szerint igen.

A nemzetközi jog fontos és nélkülözhetetlen része a nemzetközi rendszer keretének, ugyanakkor látnunk kell a korlátait is, egy ehhez hasonló határsértés esetén sok megfontolás áll a nemzetközi jog előtt a rangsorban a parancs kiadásakor.

Mégis, a hidegháború megszűnése után, a technikai fejlődés mai szintjén, a jelen pontosan szabályozott nemzetközi közjogi és légi jogi keretrendszerében biztosabbnak látszik, hogy a Korean Air Lines 007-es járatának tragédiája nem fog még egyszer megisméltódni.

⁵⁹ 2007. évi X. törvény, a Nemzetközi Polgári Repülésről szóló, Chicagóban, 1944. december 7. napján aláírt Egyezményt módosító, 1980. október 6-án, 1984. május 10-én, 1990. október 26-án, 1995. szeptember 29-én, valamint 1998. október 1-jén kelt Jegyzőkönyvek, illetve a Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezmény hiteles öt- és hatnyelvű szövegéről szóló Jegyzőkönyvek kihirdetéséről

Irodalomjegyzék

Nemzetközi egyezmények

Az Amerikai Egyesült Államok és a Szovjet Szocialista Köztársaságok között kötött Egyezmény a stratégiai támadófegyverek korlátozásáról (Kelt Bécsben, 1979. június 18.)

- *A nemzetközi polgári repülésről szóló* 1944. december 1-én Chicagóban kelt Egyezmény
- *A parti tengerről és a csatlakozó övezetről szóló* Genfben 1958. április 29-én kelt Egyezmény
- *A nyílt tengerről szóló* Genfben 1958. április 29-én kelt Egyezmény
- Egyesült Nemzetek Szervezetének Alapokmánya

Nemzetközi szervezetek határozatai

- Corfu Channel, Merits, ICJ Reports 1949
- ENSZ Közgyűlés 3314(XXIX). számú határozata *az agresszió definíciójáról*
- ENSZ Biztonsági Tanács határozat-tervezet (U.N. Doc. S/15966/Rev.1 (1983))
- ICAO Report (1993) on Shooting Down of a Korean Air Lines Boeing 747 (Flight KE 007) on 31 August 1983

Belső jogi jogforrások

- Law on the USSR State Border
- Air Code of the USSR
- 2007. évi X. törvény *a Nemzetközi Polgári Repülésről szóló, Chicagóban, 1944. december 7. napján aláírt Egyezményt módosító, 1980. október 6-án, 1984. május 10-én, 1990. október 26-án, 1995. szeptember 29-én, valamint 1998. október 1-jén kelt Jegyzőkönyvek, illetve a Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezmény hiteles öt- és hatnyelvű szövegéről szóló Jegyzőkönyvek kihirdetéséről*

Könyvek

- Dallin, Alexander: *Black Box: KAL 007 and the Superpowers*. (University of California Press, 1985)
- Gollin, James; Allardyce, Robert: *Desired Track. The Tragic Flight of KAL Flight 007*. (American Vision Publishing, 1994)
- Pearson, David Eric: *KAL 007: The Cover-up*. (Summit Books, 1987)
- Johnson, Richard William: *Shootdown: Flight 007 and the American Connection*. (Viking, 1986)
- Cassese, Antonio: *International Law* (Oxford University Press, 2005)
- Lowe, Vaughan: *International Law* (Oxford University Press, 2007)
- Oberdorfer, Don: *From the Cold War to a New Era: The United States and the Soviet Union, 1983-1991*. (JHU Press, 1998)

Publikációk, újságcikkek, beszédek

- Hughes, William J.: *Aerial Intrusion By Civil Airlines and the Use of Force* (in: Journal of Air Law and Commerce, vol. 35 (1980))
- Illesh, Andrey: *The Mystery of the KAL-007* (in Izvestia, 1992. január 14.)
- Gordon, Michael R.: *Ex-Soviet Pilot Still Insists KAL 007 Was Spying* (in: New York Times, 1996. december 9.)
- Address to the Nation on the Soviet Attack on a Korean Airliner (KAL 007), Fehér Ház, Ovális Iroda (Washington DC, 1983. szeptember 5.)

Internetes források

- http://m.blog.hu/ko/konteo/image/KAL007/T%C3%A9rk%C3%A9p_1.jpg
- <http://www.aviationspectator.com/files/images/Boeing-747-200.preview.jpg>
- http://farm4.static.flickr.com/3205/2783132538_46748541e9.jpg
- http://www.aviastar.org/air/747/kale_23.html

- http://eu.mio.com/hu_hu/global-positioning-system.htm
- http://konteo.freeblog.hu/archives/2011/04/06/a_kal_007_es_jarat_lovese/