

Fodor Viktor

A légi hadijog megjelenése és szabályozása az első világháború végéig

„Igencsak vitatható, hogy vajon a bombázás önmagában döntő tényező-e a jelenlegi háborúban. A háború kezdete óta inkább tűnik úgy, hogy testi-lelki hatását nagymértékben eltúlozták.”

(Sir Charles Portal)

A repülésről szóló legelső monda, a kínai kultúrában lelhető fel, mely szerint *Sun* császár (i.e. 2258-2208), fiatal korában fogságba esett, és egy madár tollruháját magára öltve sikerült kiszabadulnia.¹ De nem kell a Távol-keleti kultúrában keresgelnünk, elég, ha csak a görög mitológia *Daidalosz és Ikarosz* történetére gondolunk. Ezek a mondák, regék, mind az ember levegő meghódítása iránti vágyát tükrözik, melynek mérföldkövei a Montgolfier testvérek 1773. június-i sikeres léghajókísérlete, illetve a Wright fivérek 1903. december 17-i tartós repülése volt.

Innentől kezdve a repülés fejlődése jószereivel megállíthatatlan volt. 1909. július 25-én *Louis Blériot*, a repülés egyik úttörője átrepülte a La Mache csatornát. 1915-ben a német *Hugo Junkers* által alapított üzem már sorozatban gyártotta a saját repülőit. A világháború kitörésével már csak idő kérdése volt, hogy mikor vetik be ezeket a fegyveres

¹ MÉSZÁROS Károly: A Montgolfier testvérektől Ferdinand Zeppelinig, In: *Honvédségi Szemle*, 1997/7. szám, 45. o.

harcokban, valamint az, hogy milyen típusú hadászati feladatokat fognak ellátni, milyen volumenű hozzájárulást tudnak adni a korábbi, hagyományos hadviselési módokhoz, továbbá milyen távlati potenciál rejlik a légihadviselésben és annak eszközparkjában.

Az aviatika több évszázados múltra tekint vissza, az első gyakorlatban is működő repülőgép felemelkedésétől számítva alig telt el több mint 100 év. Ez azt jelenti, hogy szűken értelmezve a légijog rendkívül friss szabályozási területnek számít. A jogforrások (vagy azok nemléte) szemléltető példái annak a kezdeti joghézagoknak, mely a légi hadviselés kialakulásakor megfigyelhető volt. Ennek két oka volt, az egyik a légierő, mint önálló fegyvernem alábecsülése volt, ugyanis nem gondolták, hogy ekkora jelentőségre tesz szert a háború során. A másik pedig a haditechnika egészen elképesztő mértékű fejlődése volt. Ez, valamint a nemzetközi jog normáinak rugalmatlansága okozta azt, hogy erre a fejlődésre a jog oldaláról nem érkezett adekvát válasz. Bár ennek pótlására az első világháborút követően lehetőség nyílt, ezzel a területtel nagyon sokáig nem foglalkoztak érdemben, ellentétben a polgári légiforgalommal, melyet nagyon gyorsan szabályozás alá vontak, az szinte egyből követte az első repülőgép feltalálását.

A tanulmányomban szeretném bemutatni, hogy miként kaptak a léghajók, illetve repülőgépek egyre nagyobb szerepet a háború előre menetele során, illetve igyekszem feltárni, hogy a nemzetközi-, illetve a belső jog miként igyekezett ezt a fejlődést lekövetni.

1. Légtérelméletek az első világháborút megelőzően, az első szabályozás

A légtérrel kapcsolatban az első szabályozás a rómaiakhoz fűződik, akik elkülönítették a légteret (coelum), mely a föld tulajdonosához igazodott, és a levegőt (aer), ami viszont mindenkit megillető dolog, *res communes omnium* volt.² Az első ismert átfogó légijoggal foglalkozó tanulmány szerzője *Johannes Stephanus* Dancko – aki egyébként állítólag magyar származású volt – az 1687-ben a Frankfurti egyetemen megvédett, „*A légijog elveiről*” (*De jure de principis aereo*) című művében a repülés kivételével gyakorlatilag mindent összegyűjtött. Dancko munkájában írt a fejedelem jogáról, hogy alattvalóinak épületei az ő kilátását ne zavarják, ezenkívül – mai terminussal élve környezetvédelmi szempontokat is figyelembe véve – a tiszta levegő jogáról is írt. Emellett felismerte azt is, hogy a fejedelem szuverén hatalma a birodalom feletti légteret is magában foglalja.

A légtér jogi helyzetének definiálására a repülés hőskorában már több elmélet is kialakult, ezek közül említenék meg párat.

Az egyik irányzat a *levegő szabadságát* vette alapul. A francia *Paul Fauchille elmélete* szerint a légtér szabad valamennyi állam repülőgépe számára, azzal a kikötéssel, hogy az államok biztonságuk érdekében megfelelő intézkedéseket tehetnek. Fauchille tanulmányának megalkotásakor analógiát alkalmazott, a tengerek szabadságának elvét vette alapul,

² PAPP Zoltán: *A légtér-szuverenitás néhány nemzetközi jogi kérdése*, Budapest, Pázmány Péter Katolikus Egyetem Jog- és Államtudományi Doktori Iskola, 2019, 14-15. o.

melyet Hugo Grotius dolgozott ki.³ Az első légijogi konferencián 1910-ben Párizsban, a német és francia álláspont ezt akarta érvényre juttatni, míg az angolok a levegő szabadságát az érintett államok akaratától kívánták függővé tenni. A konferencián megalkottak egy 55 cikkből álló egyezménytervezetet, azonban ez később nem került elfogadásra. A levegő szabadságának elve az első világháború környékén már meghaladott elméletté vált, ugyanis ekkortájt egyre gyakoribbá váltak a német léghajók berepülései francia terület felé, a háborús konfliktus kirobbanásakor pedig egyértelművé vált, hogy a levegő jogi helyzete újfent rendezésre szorul. 1913-ban Luneville-nél leszállt egy német léghajó, válságot okozva a franciák és a németek között, melyet egy kétoldalú légiforgalmi egyezmény útján kívántak szabályozni, ám ez a háború kitörése miatt nem lépett életbe.

A második elmélet a *teljes szuverenitás elmélete* volt, melyet *Anzilotti, Zittelmann és Hazeltine* dolgozott ki. Szerintük az államot a szárazföld és vízterület feletti szuverenitásból fakadó jogok *usque ad coelum* megilletik, azaz magassági korlátozás nélkül, egészen a világűrre terjed az adott állam szuverenitása.⁴ Ezt a felfogást később a világűrjog kialakulása megváltoztatta, melynek köszönhetően a légijog jóval bonyolultabbá vált. Hogy mettől számít világűrnek a légtér, ebben a kérdésben sokat köszönhetünk *Kármán Tódornak*⁵, valamint *John Cobb Coopernek*.⁶

³ SIPOS Attila: A légtér jogi státusza és használata, In: *Jogelméleti Szemle*, 2016./1. szám, 94. o.

⁴ GÁL Gyula: Légitér és világűr, In: *Jogtudományi Közlöny*, 1960 /10. szám, 567. o.

⁵ Világűr az a térség, ahol a levegő felhajtóerejét már nem lehet felhasználni a haladáshoz. Kármán egyik tanítványának, *Haleynek* a javaslatára ezt a vonalat máig Kármán-vonalnak hívják, mely nagyjából 100 km tengerszint

A harmadik elmélet a *közvetítő irányzat* volt, mely többféle megközelítést alkalmazott. A *szabad áthaladás elmélete* rögzítette az államok légi szuverenitását azzal a megszorítással, ami alapján a polgári repülőgépeknek joga van békésen áthaladni a légtér felett. A *területi légtér* hasonló tulajdonságokkal bírt volna, mint a tenger a parti államok esetében, azaz különböző zónákra lett volna felosztva. Az államok szuverenitása az elmélet szerint kiterjedt a szárazföldi és vízterület feletti légtérre, azonban felette minden állam gépei szabadon közlekedhettek volna.⁷

Az első világháború kitörésével egyébként minden állam egyértelműen a légtérbeli szuverenitás álláspontjára helyezkedett.⁸ A légi közlekedést az 1919. évi párizsi egyezmény szabályozta először, mely a légtér jogi helyzetével kapcsolatos vitát az államok szuverenitásának javára döntötte el. A levegő szabadságának elve pusztán a nyílt tengerek feletti repülésre vonatkozóan maradt érvényben. A nyílt tengerek feletti légtér mindenki által szabadon használható területnek, *res communis omnium usus*-nak minősült. Elismerte az államoknak a szárazföldi államterületük és parti tengerek feletti légtérre vonatkozó teljes szuverenitását. Ez a felfogás azóta is uralkodó eleme a nemzetközi légijog szabályozásáról szóló egyezményeknek. A 2. cikkben minden szerződő állam részére biztosította az ártalmatlan légiközlekedés jogát a tagállamok légterében, de a 3. cikkben megengedte tilalmi

feletti magasságon lehet, bár ez az elmélet a tudomány fejlődésének köszönhetően már meghaladottá vált.

⁶ KOPAL, Vladimir: A világűr meghatározásának kérdése, In: *Jogtudományi Közöny*, 1969 /2-3. szám, 115, 117. .o.

⁷ GÁL: i. m. 568. o.

⁸ ISTVÁNFY László: A légijárművek nemzetisége, In: *Vasúti és Közlekedési Közöny*, 1935/42. szám, 475. o.

zónák kijelölését.⁹ Szabályozta a légi jármű hovatartozását illető kérdéskört. A 6. cikk szerint a légi járművek annak az államnak a nemzetiségéhez tartoznak, ahol őket lajstromozták.¹⁰ Az egyezmény 8. cikke kijelenti, hogy az adott légi jármű érvényesen csak egy államban lajstromozható.¹¹

2. A repülők, mint a hadviselés módjának reformerei

A hadviselés fejlődéstörténetét leginkább az úgynevezett generációs elmélet alapulvételével lehet szemléltetni. Az első generáció az élőrő koncentrálsán alapul. A háború formális hadüzenet útján indult, korlátozott volt és szabályos békekötés zárta le. Ezen szabályosan megvívott háborúk során jutott el a kor híres katonai teoretikusa, Carl von Clausewitz is, az azóta csak clausewitzi hármashoz hívták (katona, polgár, állam) elméletének megfogalmazásához.¹²

A második generáció alapja a tüzerő koncentrálsása, megindult a technikai fejlődés. Újra kellett gondolni az élőrő koncentrálsán alapuló hadviselési technikát, mivel az túl sok véráldozatot követelt. Az új módszer az ellenség felőrleése volt a „materialschlacht”, azaz anyagcsata során, melynek érdekében a fegyvernemek összehangolt alkalmazására volt szükség. Ez a módszer azonban korlátozott volt, ez készítette elő a harmadik generáció eljövételét.

A harmadik generáció abból a felismerésből indult ki, hogy bár az ellenség állásai a fegyverek összehangolásával

⁹ SZENTNÉMÉDY Ferenc: *A repülés*, Budapest, Magyar Szemle Társaság, 1993, 68. o.

¹⁰ ISTVÁNNFFY: i. m. 475. o.

¹¹ ISTVÁNNFFY: i. m. 475. o.

¹² SOMKUTI Bálint: A 4. generációs hadviselés, In: *Hadtudományi Szemle* 2009/2. szám, 43.o.

ugyan áttörhetők, de például Giulio Douhet, vagy Tuhacsevszkij szerint az ellenség moráljának megtörése sokkal nagyobb kárt tud okozni. Az ő elméleteik nagyban befolyásolták a korszak hadviselését. Tuhacsevszkij mélységi hadműveletei szerint – melyek végrehajtását a páncélos járművek, illetve a légideszantok alkalmazása nagyban elősegítette - az ellenfelet utánpótlásának, illetve kommunikációs lehetőségeinek elvágásával kell harcképtelenné tenni. Douhet-nek a hátország bombázására vonatkozó elméletétől jutunk el a totális háború elméletéig. A harcképesség megszüntetése, de főleg a morál megtörése és a felső vezetési rendszer megbénítása vezet el a negyedik generációs hadviselésig.¹³

A negyedik generációs hadviselés igazából nem is teljesen illik bele ebbe a rendszerbe. A clausewitzi háromság voltaképpen teljesen megszűnik, mert a résztvevők nem államok.¹⁴ Pontos definíciója nincsen, inkább egy negatív meghatározást lehetne megfogalmazni: n egyedik generációs az az ellenfél, „amelynek nincsen reguláris hadserege, nincsenek egyszerűen beazonosítható vezetési pontjai, nincs egyértelmű katonai infrastruktúrája és egy ezt támogató állama, mégis gyakorlatilag tetszése szerint képes csapást mérni.”¹⁵

A repülők viszont legfőképpen a második, illetve harmadik generációs hadviselésre voltak nagyon nagy hatással. A második generációs hadviselés során a repülők kezdetben, mint a fegyverek összehangolásának eszközei játszottak

¹³ SIMICSKÓ István: A hibrid hadviselés előzményei és aktualitásai, In: *Hadtudományi Közlöny*, 2017/3-4. szám, 5.o.

¹⁴ KELEMEN Roland: A kibertérből érkező fenyegetések jelentősége a hibrid konfliktusokban és azok várható fejlődése, In: *Honvédségi Szemle*, 2020/2. szám.

¹⁵ SOMKUTI: i. m. 45.o.

szerepet, elősegítették a tűzvezetést, illetve felderítési feladatokat láttak el. Később, a harmadik generációs hadviselés alatt már sokkal nagyobb szerepük volt, Douhet légierő-konceptiója a repülőgépeket egyenesen, mint a háború eldöntőinek tekinti.

2.1. Az első világháborús légi hadviselés eszközparkja - A sárkányballonok, léghajók és repülőgépek

Annak ellenére, hogy manapság egy-egy ország hadereje szempontjából a légierőnek meghatározó jelentősége van, az első világháború kezdetekor tényleges elképzelése a gépek felhasználását illetően egyik háborús félnek sem volt. Később ez ennek szabályozásán is meglátszott, ugyanis alkalmazásukat nagyon sokáig nem követte speciális szabályok megalkotása, noha a légierő a háború végére önálló fegyvernemmé vált, mely annak kimenetele szempontjából is nagyon fontos szerepet játszott.

Az első kísérletek a légi járművek, légi eszközök hadászati célokra való felhasználására a léghajók, illetve az ún. sárkányballonok útján történtek. A sárkányballonok nevüket furesza alakjukról kapták, ugyanis ezek kötelekkel földhöz rögzített ballonok voltak. Különleges alakjukra a levegőben stabilan lebegés szempontjából volt nagy szükség, ugyanis a gömb alakú ballonok erősen hánykolódtak a nagy szélben. Jellemzően 300-1500m között lebegtek, sokféle feladatot ellátva. A második világháború idején léggömbzárként használták az alacsonyan támadó repülőgépek ellen, de az első világháború idején is tevékeny feladatot vállaltak a légtér oltalmazásában. A ballonoknál azonban fényesebb pályát futottak be a léghajók, azok közül is a német hadsereg által kezdetben nagy sikerrel alkalmazott Zeppelinek, melyek az első időkben még hasznosabbnak bizonyultak a

repülőgépeknél, mivel sokkal magasabbra tudtak szállni, valamint nagyobb volt a hatótávolságuk is. Ezen tulajdonságaiknak köszönhetően sikeres bombatámadásokat tudtak végrehajtani velük, illetve felderítő célokra is kiválóan alkalmasak voltak. Léghajókat a többi háborús fél is bevetett, de a németek sikerét nem tudták felülmúlni. Küllemük alapján az ember rendkívül sérülékenynek ítélné meg őket, azonban egészen komolyan tűnő sérüléseket is el tudtak viselni, legyen szó géppuskatűzről, vagy akár ágyúlövésről. A Zeppelinek, korai sikereik ellenére hamar elavultnak bizonyultak, üzemeltetésük rendkívül drága volt, így idővel a repülőgépek túlnőttek rajtuk. 1917-től a Zeppelineket ki is vonták a nyugati hadszíntérről.

Bár a repülőgépeknek a háború előre menetelével jóval több hasznát látták, ez a kezdeti szakaszban korántsem volt így. Alkalmazásukat illetően, mint már említettem nem volt határozott elképzelése egyik félnek sem, valamint a haditechnika is igen kiforratlan volt. »Az 1910-es években a repülőgépek, mint potenciális sporteszközök szerepeltek, többek közt Ferdinand Foch marsall fejében.«¹⁶

A világháború elején a repülőgépeket inkább felderítési célokra használták, mintsem igazi légitámadásokat hajtottak volna velük végre.¹⁷ Ez a gyakorlatban úgy nézett ki, hogy a pilóta leszállás után jelentett a felderíteni kívánt területről. Később a bonyolult árokrendszereknek, illetve a légelhárítás fokozott fejlődésének köszönhetően ez sokkal nehezebbé vált, emiatt a fényképfelderítést hívták segítségül. A hírszerzésen és a felderítésen kívül egyéb feladatok is a repülőgépekre hárultak, többek között a tüzérség tüzvezetésének feladata is,

¹⁶ GÓMEZ, Javier Guisández: The Law of Air Warfare. In: *International Review of the Red Cross*, 1998/323. szám, 348. o.

¹⁷ SZENTNÉMÉDY: i. m. 35. o.

hiszen a földi tüzérségi figyelő a dombok, árkok között megbúvó ütegek ellen hatástalan volt. Kezdetben ezt rakétajelzésekkel oldották meg, azonban bonyolultsága miatt igyekeztek nagyon hamar leváltani. 1915-re sikerült az iparnak egy kifogástalanul működő készüléket előállítania, melynek köszönhetően a tűzvezetés, valamint ezzel együtt a légi felderítés sokkal egyszerűbbé és könnyebbé vált. Idővel a földi harcokban is tevékeny szerepet vállaltak, nem csupán tűzvezetési feladatokat ellátva, bombatámadásokat hajtottak végre. Azonban, míg ezt nem szorították szervezett keretek közé, az ilyen jellegű támadások sokkal inkább okoztak pusztítást a seregek, szakaszok moráljában, mintsem az állományban. Azonban nyilvánvaló igényként jelent meg, hogy tömeges bombatámadásokat kell végrehajtani, mégpedig szervezetten, így létrehozták a bombázó repülőgépek, továbbfejlesztett robbanó, gáz-és gyújtóbombákkal felszerelt verzióit. A bombákkal azonban nem az arcvonalban harcolókat, hanem a háterszágból érkező ellátmányt igyekeztek megcélózni, melynek hatását a csapatok jócskán megszenvedték. Ezen támadásoknak a gyakorisága idővel jócskán megnövekedett, mikor a harcoló felek rádöbbenek, hogy mennyivel nagyobb pusztítást tudnak azzal okozni, ha nem a harcoló seregeket, hanem a háterszágot támadják. Szisztematikusan igyekeztek elpusztítani a fronton harcolóknak bármilyen segítséget nyújtó egységeket. Idővel célponttá váltak a gazdasági élet szereplői, a közlekedés gócpontjai, valamint az államigazgatás számos intézménye is.¹⁸ A légi hadviseléssel párhuzamosan kialakuló földi légvédelem önmagában sokkal inkább nyújtott lelki támogatást a szárazföldön harcoló csapatoknak, mintsem hatékony eszközt a bombázók ellen.

¹⁸ OLASZ Lajos: A háterszág légvédelmének kiépítése az első világháború időszakában, In: *Belvedere Meridionale* 2015/4. szám, 27. o.

Ebből adódóan elengedhetetlen szükséggé vált a földön harcolókat ténylegesen támogatni képes légvédelem kialakítása. Emellett azonban hamar világossá vált, hogy önmagában a szárazföldi légelhárítás nem elégséges így a levegőben kellett legyőzni a bombázó repülőgépeket. Ebből kifolyólag megkezdődött a kicsiny, gyors, együléses vadászrepülőgépek kifejlesztése, melyek immár nagy veszélyt jelentettek a bombázókra, így azok szükségképpen elkezdtek rajokba tömörülve repülni.

A vadászrepülőgépek fegyverzetének elhelyezése eleinte hatalmas kihívás elé állította a mérnököket,¹⁹ mely problémát azok különféle módszerekkel igyekeztek megoldani.²⁰

A vadászrepülőök pilótáit hősként ünnepelték, ilyen nagy nevek voltak többek között Benno Fiala von Fernbrugg, Francesco Baracca, Flavio Baracchini, Roland Garros, valamint Manfred Albrecht von Richthofen. Az imént felsoroltak közül a tűzpiros Fokker Dreidecker I-es repülőjéről Vörös Bárónak

¹⁹ HÉJJAS Iván: *Légi jog*, Budapest, Első Kecskeméti Hírlapkiadó-és Nyomda Rt., 1934, 85. o.

²⁰ Húzó légsavaros gépek esetében két mód jöhetett számításba, az egyik, amikor a légsavarkörön kívül helyezték el a géppuskákat, ám ez rendkívül pontatlan célzást eredményezett, kezelésük nehéz volt és a repülőgép légellenállását is megnövelték. A másik, vagyis a légsavarkörön át való tüzelés kezdetben szintén problémás volt, melyet Anthony Fokkernek sikerült megoldania a szinkronizált gépfegyver kifejlesztésével. Fokker fejlesztése nem hagyta a gépfegyvert tüzelni, amíg a légsavar a cső előtt volt. Toló légsavaros gépek esetén ilyen gond nem állt fenn, azonban ilyen gépekből kevés volt. Harmadik típusként jöhetett szóba a légsavar tengelyén keresztül tüzelő gépek csoportja azonban ezek még a harmincas évek közepén is kísérleti stádiumban voltak. Ennek a géppuskának a működését a motor főtengelyének erőátviteli szerkezete szolgáltatta. Rendkívül nagy tűzgyorsaságot biztosítottak a pilótáknak, azonban szerkezetük komplikáltsága révén nehéz volt a javításuk Ezen kívül pedig leállt motor mellett a géppuskával nem lehetett tüzelni.

elnevezett von Richthofen volt az első világháború legeredményesebb pilótája, 80 igazolt légi győzelemmel. Általános tisztelet övezte mind bajtársai mind pedig ellenségei között, amit igazolt egyik legyőzőjének Roy Brown századosnak egyik feljegyzése is. „Úgy éreztem, hogy valami jogtalan cselekedtem, semmiféle örömet nem tudok érezni, hogy Richthofen az én fegyveremtől esett el. Szívesen visszahívnám az életbe!”²¹

A vadászrepülőgépek kezdetben egyesével, később rajokban és szakaszokban támadtak. Minél több repülőt küldtek harcba, annál több volt mindig a veszteség és ezek a folyamatos veszteségek utánpótlásra készítették a hátszázgot, melynek köszönhetően megindult a hadiipar hatalmas mértékű fejlődése. Egyre gyorsabb és jobb emelkedőképességű repülőt gyártottak, mint például a britek által használt Sopwith Camel, vagy a német Albatros sorozat, és a már korábban említett Fokker Dr.I.

3. Nemzetközi szabályozás megjelenése

A haditechnikai fejlődést azonban, ebben a tekintetben nem követte azonnal speciális jogi szabályozás. Nagyon sokáig nem reagáltak az államok arra a fejlődésre, ami a repülés oldaláról tapasztalható volt. Részben azért, mert ez egy bizonytalan terület volt, még ennyi idő eltelte után is, részben pedig azért,

²¹ WARMINGTON, Joe: Roy Brown in his own words on Red Baron kill, In: *Toronto Sun*, 2015. November 10.

A Vörös Bátor legyőzését egyébként az ausztrálok is maguknak vindikálták, de végül a német ász exhumálásának köszönhetően kiderült, hogy Brown százados lőtte le. Richthofent teljes katonai pompával temették el a szövetségesek, annak az Amiens melletti falunak a temetőjében, ahol lezuhant.

mert az államok nem akartak egy ekkora hadipotenciállal rendelkező területet lefedni. Oka volt még ennek a hiátusnak az az általános vélekedés is, mely szerint nincs szükség speciális szabályok megalkotására, mivel elég a szárazföldi háború esetén alkalmazandó rendelkezéseket „rávetíteni” a légi háborúra.²² Ezzel a gondolatmenettel számos esetben érveltek az államok a légi hadviselés különleges szabályozás alá vonása ellen.

3.1. A hágai jog

Mint azt már említettem, a nemzetközi jog sokáig nem követte a légi haditechnika fejlődését. A szabályozás kezdetben kimerült az 1899-es hágai békekongresszusokon való egyezményekben, melyben pusztán »a léggömbökről lövedékek és robbanóanyagok indításának eltiltásáról«²³ született nyilatkozat, amely 5 évre megtiltotta robbanószerkeztől léghajókról való ledobását. A nyilatkozat egyébként nyitva hagyta a csatlakozás lehetőségét a többi állam számára is. A következő, vagyis az 1907. évi nyilatkozat szintén rendelkezett a lövedékek és robbanóanyagok ledobásának tilalmáról, de ezt kiegészítendő, már élt egy betoldással, miszerint *bármilyen* eszközzel tilos támadni, bombázni.²⁴ Az 1907. évi nyilatkozat annyiban különbözött elődjétől, hogy nem 5 évre, hanem a következő konferencia idejéig tiltotta meg az ilyen jellegű tevékenységeket, de mivel ez nem került megrendezésre, az

²² CSAPÓ Zsuzsanna: Az első világháború és a légi hadviselés megjelenése, In: Katonai Jogi és Hadijogi Szemle, 2014/2. szám. 18. o.

²³ Declaration (IV.1) to Prohibit, for the Term of Five Years, the Launching of Projectiles and Explosives from Balloons, and Other Methods of Similar Nature. The Hague, 29 July 1899.

²⁴ DIÓSZEGI István: *Diplomáciai és nemzetközi jogi lexikon*, Budapest, Akadémiai Kiadó, 1967, 469. o.

egyezmény mai napig hatályban van. Azonban *si omnes* („ha mindenki”) jellege révén e kötelezettség csak akkor terhelte, valamint terhelné most is a feleket, ha más is betartaná.²⁵

A háborús jog vonatkozásában azonban két nagyobb egyezmény is elfogadásra került, amelyeknek a légijog szempontjából is értelemszerűen van relevanciájuk. 1899-ben elfogadták a II. Hágai Egyezményt a szárazföldi háború törvényeiről és szokásairól, illetve 1907-ben pedig a IV. Hágai Egyezményt a szárazföldi háború törvényeiről és szokásairól. Mindkettő hasonlóan, az akkori viszonyoknak megfelelő részletességgel rendelkezik a háború törvényszerűségeiről. A légijog vonatkozásában az első legfontosabb rendelkezés az egyezmények 25. cikkében található, amely kimondja, hogy „Nem védelmezett városokat, falvakat, lakott helyeket vagy egyéb épületeket megtámadni, vagy bombázni mindenképpen tilos.”²⁶ Ez a rendelkezés különösen fontos volt, ugyanis az egyik legégetőbb nemzetközi jogi probléma éppen a bombázásokból, az úgynevezett *vertikális hadműveletekből* adódott. Bár a haditechnika fejlődésével ez a rendelkezés tartalmát tekintve kiürült, és a szőnyegbombázások ellen a lakosságot is aktívan be kellett szervezni a légvédelembe. A légijárműveket további két cikkben említik meg az egyezmények. A 29. cikkben a kémekről találhatunk rendelkezéseket, ennek kapcsán az egyezmények kimondják, hogy nem tekintendők kémeknek azok a személyek, akik léghajón közlekednek abból a célból, hogy közleményeket továbbítsanak, illetve az összeköttetést egyes területek között fenntartsák. Ezen kívül, az 1907. évi egyezmény 53. cikke a megszállás során lefoglalható eszközök közé sorolja a tengeri

²⁵ CSAPÓ: i. m. 18. o.

²⁶ Az első két nemzetközi békeértekezleten megállapított több egyezmény és nyilatkozat becikkelyezése tárgyában szóló 1913. évi XLIII. törvény.

és szárazföldi járműveken kívül a levegőben alkalmazott eszközöket is.

Az 1907. évi hágai konferencián a felek szembesültek a már fentebb említett problémával, mégpedig, hogy a technikai fejlődést hogyan kövessék le a jog által. Erre megoldást az úgynevezett Martens-klauszula jelentett, mely szerint a polgári személyek és a kombattánsok az egyezmények által nem szabályozott esetekben is azoknak a nemzetközi jogi elveknek az oltalma alatt maradnak, amelyek a civilizált nemzetek között megállapított szokásokból, az emberiség alapelveiből és a közlelkiismeret követelményeiből fakadnak.

Magyarországon az 1899-es egyezményeket és az 1907. évi egyezményeket az 1913. évi XLIII. törvény cikkelyezte be, melyet az év szeptember 5-én hirdettek ki.

A hágai egyezmények előtt két konferencián merül fel a légi járművel kapcsolatos szabályozás kérdése, azonban csak említésképpen, maga a légi háború nem került szabályozás alá. Először az 1874. évi brüsszeli konferencián, mely során megalkotott egyezmény 22. szakaszában kimondták, hogy azok, akik hírek szállítása vagy csapatösszeköttetések miatt szállnak léghajóba elfogatásuk esetén nem tekintendők kémeknek. A nemzetközi Jogi Egyesület 1880. évi oxfordi ülésén megalkotott „A szárazföldi háború szabályainak kézikönyve” továbbfejleszti ezt a brüsszeli konferencián megalkotott passzust és kimondta, hogy ezen személyek hadifoglyoknak tekintendők akkor is, ha polgári ruhát viselnek.²⁷

A hágai jog sok mindenben különbözött a genfi jortól, másféle szempontok szerint közelítette meg a háborút. A hadviselés szabályait rendezte, a szabályszerű háborúskodás érdekében. Grotius szerint a nemzetközi jog nem ítéli el a

²⁷ DIÓSZEGI: i. m. 468. o.

szabályozott keretek közt zajló, teljes háborút, sőt a hadviselés alakszerűségeit nézetei szerint a nemzetközi jog vezette be.²⁸

A világháború után hamar bebizonyosodott, hogy repülőgépek nélkül a modern hadviselés immár elképzelhetetlen, illetve, hogy a szárazföldi háború törvényeire vonatkozó hágai szabályzat nem képes maradéktalanul ellátni a feladatát. Megnyílt az igény a korábbi normarendszer revíziójára.

4. Légvédelem és szabályozása az első világháborúban

A háterszág ellen irányuló megnövekedett számú támadások elhárítása érdekében a harcoló felek már 1915-ben tettek pár tétova lépést a légvédelem kialakítása felé, azonban teljes légvédelem csak a háború végére kezdett kiépülni. Világossá vált azonban, hogy az önmagában nem képes a bombatámadások elhárítására, így a lakosság védelme érdekében a háborúban részt vevő felek számos rendelkezést hoztak. Nem volt elég a katonai eszközök alkalmazása, be kellett vonni a lakosságot. Ezen rendelkezések közé tartozott az ellenség tájékozódásának megnehezítése, az elködösítés, elsötétítés bevezetése, valamint azon körzetekben, ahol sűrűbben lehetett számítani légitámadásra, ott kitelepítették a lakosságot. A katonai légvédelmet két csoportra bontották, aktív és passzív tevékenységre. Az aktív légvédelem része volt a saját légierő, illetve a földi légelhárítás. A passzív légvédelem körébe tartoztak a katonai kiegészítő eszközök, valamint a már fentebb említett elködösítés és elsötétítés. Ezen kívül ebbe a kategóriába sorolták még az ún. légi figyelő és

²⁸ GROTIUS, Hugo: *A háború és a béke jogáról*, Budapest, Kossuth Nyomda Rt. Pallas Stúdió, 1999, 51. o.

jelentő szolgálatot is.²⁹ Német tapasztalatok szerint az elsőtétítés kiválóan működött Franciaországban, megnehezítve a repülők dolgát.³⁰ Szabályozták ezen kívül a lakosság légiriadó alatti magatartását is, azt, hogy nem volt hatástalan a szabályozás, azt statisztikai adatok is bizonyítják, 1916 és 1918 között jelentős mértékben csökkent a bombatámadás által megsebesült és meghalt személyek száma.³¹

Magyarországon a légvédelemmel kapcsolatban az első komolyabb intézkedés 1917. tavaszán történt, mikor április 1-jén a közös Hadügyminisztérium a légvédelemre vonatkozó központi irányelveket adott ki. Jól szervezett légelhárító csapatok, helyőrségek, katonai alakulatok, helyőrségek alakultak, még külön meteorológiai szolgálat is létrejött, melyek együttes neve Mögöttes Országrészek Légjárómű Elhárító Szolgálat (Luftfahrzeugabwehrdienst im Hinterland, azaz LFAD) volt. Ezeknek a csapatoknak a munkáját helyi LFAD parancsnokságok irányították, melyből Magyarországon 6 ilyen körzetet szerveztek meg. A körzetek központjai voltak Budapest, Szeged, Kassa, Pozsony, Kolozsvár és Zágráb. A légvédelmi tüzérség a háború vége felé egyre nagyobb szerepet kapott. A magasabb szinten lévő parancsnokságok vezérkari osztályaira légijárómű elhárító előadókat neveztek ki.

A Hadügyminisztérium irányelvével párhuzamosan a Belügyminisztérium is kiadott egy rendeletet a polgári lakosság védelmének megszervezésére. Azonban ez egy amolyan tessék-lássék próbálkozásnak is tűnhet, két okból is. Egyrészt a légvédelem kiépítéséhez nem volt elég anyagi forrás és technikai feltétel. A másik ok pedig az emberek hanyagsága,

²⁹ OLASZ Lajos: Lépések a honi légvédelem kiépítésére Magyarországon az 1920-as években, In. *Hadtörténeti Közlemények* 2009/3. szám, 637. o.

³⁰ OLASZ: i. m. 637. o.

³¹ OLASZ: i. m. 637. o.

ugyanis a légiháború szele a magyar hátországot nem különösebben érintette meg, ezért sem a hatóságok, sem pedig a lakosság nem fordított kiemelt figyelmet a rendeletre és annak végrehajtására.

Bár a háború során nem volt akkora igény hatékony légvédelem kiépítésére, érdekes módon, annak szükségessége pont a háború végével nőtt meg. A frontok összeomlottak és a környező országok haderői előre nyomultak, hazánk légi veszélyeztetettsége pedig megnövekedett, így a kormány már érdemesnek látta egy hatékony légvédelmi rendszer kiépítését.³²

Összegzés

Láthattuk tehát, hogy eleinte olyan gyorsan indult fejlődésnek a repülés, és gyűrűzött be a hadviselés eszközzalettájára, hogy elég nehézkesen tudták csak szabályozás alá vonni. Ennek oka az volt, hogy a hadviselés szempontjából hatalmas potenciállal bírt, nem csoda, hogy nem volt meg a kellő konszenzus az államok között a szabályozás mikéntjét illetően. Ugyanakkor a fontosabb tevékenységek, mint például a bombázás, kellően szabályozva voltak, más esetekben pedig a szárazföldi tevékenységekre már adott normákat alkalmazták analóg módon. Az idő előrehaladtával hangsúlyos szerepet kapott a légvédelem, a bombázások elleni országos és helyi szintű védekezés megszervezése.

³² OLASZ: i. m. 639. o.

FÓRUM

