

Mógor Tamás alezredes:

A LÉGIERŐ TEVÉKENYSÉGÉNEK JELENTŐSÉGE MAGYARORSZÁG SZUVERENITÁSÁNAK ÉS BIZTONSÁGÁNAK FENNTARTÁSÁBAN

„A szuverenitást nem adják ingyen, azt meg kell szerezni.”
Mustafa Kemal Atatürk

ÖSSZEFOGLALÓ: A sorkatonaság megszüntetésével és a katonai szervezetek számának csökkentésével a Magyar Honvédség elveszítette azt a társadalmat átszövő jelenlétét, amellyel közvetíteni tudta a polgárok részére a Haza védelmének jelentőségét. Gyengült a kapocs a családok és a honvédelem ügye között, a professzionális haderő – méreténél fogva – már nem volt képes széles társadalmi rétegeket megszólítani. A légi erő tevékenysége azonban – egyfajta misztikumként – még napjainkban is jelentős érdeklődésre tart számot. Hazánk szuverenitásának fenntartásában az „éles” harc feladatokat ellátó légtérelenőrző és légvédelmi készenléti szolgálatok a nap 24 órájában és a hét minden napján hajtják végre a feladataikat, eleget téve a nemzeti és a NATO-elvárásoknak. Ebben a küldetésben – a fegyverzet használatának speciális szabályait alkalmazva – a Magyar Honvédség biztosítja Magyarország szuverenitását és a NATO-légtér integritását. A légi erő tempója, a repülési paraméterek nem tesznek lehetővé hosszadalmas elemző, döntés-előkészítő egyeztetéseket, végrehajtó mechanizmusokat, a sokszor percek alatt lejátszódó incidensek megkövetelik a világos, precíz eljárásokon és követelményeken alapuló professzionális feladat-végrehajtást. Ez az írás azért is fontos, hogy általa a civil társadalom a légi erő tevékenységének kevesek által ismert világába betekintést nyerhessen.

KULCSSZAVAK: szuverenitás, légtérelenőrzés, légvédelmi készenléti szolgálat

BEVEZETÉS

Magyarország Nemzeti Biztonsági Stratégiája világosan megfogalmazza a Magyar Honvédséggel szemben megfogalmazott elvárásokat: „A Magyar Honvédség Magyarország szuverenitása szavatolásának alapvető intézménye, nemzetközi szerepvállalásait tekintve a külpolitika megvalósításának egyik meghatározó eszköze. A Magyar Honvédség alapvető feladata, hogy az Alaptörvénnyel összhangban garantálja hazánk biztonságát, valamint hozzájáruljon szövetségeseink kollektív védelméhez.”¹ A 2012 végén kiadott Magyarország Nemzeti Katonai Stratégiája már konkrétan, részletesebben kifejti, hogy mit vár el a katonáktól a biztonság fenntartása érdekében: „A Magyar Honvédség alapfeladata – önál-

¹ A Kormány 1035/2012. (II. 21.) Korm. határozata Magyarország Nemzeti Biztonsági Stratégiájáról. 44. pont. http://2010-2014.kormany.hu/download/f/49/70000/1035_2012_korm_határozat.pdf (Letöltés időpontja: 2018. 09. 10.)

lóan vagy szövetségi keretek között – Magyarország függetlenségének, területének, légtérének, lakosságának és anyagi javainak külső támadással szembeni fegyveres védelme. [...] A Magyar Honvédség további fontos feladata a polgári légi járművek fegyverként történő alkalmazásának megakadályozása.”²

Az elmúlt évek, évtizedek háborúinak, konfliktusainak a tapasztalatai egyértelműen bizonyítják, hogy a levegőben folyó fegyveres küzdelem végeredménye a legtöbb esetben eldöntötte, vagy döntően befolyásolta a győzelem kérdését. Ez a tapasztalat a légtér fontosságának a felértékelődéséhez vezetett. A levegőnek – mint a fegyveres küzdelem egyik dimenziójának – megnövekedett szerepe természetesen hangsúlyosabbá tette a légierő jelentőségét is. E felértékelődés egyenes következményeként – napjaink potenciális veszélyforrásait elemezve – egyértelműen kijelenthetjük, hogy az esetlegesen megoldandó feladatok végrehajtásában jelentős szerepet kell vállalnia a Magyar Légierőnek mind a visszatartó, mind pedig a védelmi és a kollektív védelmi funkciók teljesítéséből egyaránt.

Tanulmányomban nem kívánok kitérni a légierő alkalmazásának teljes spektrumára, krízis- és háborús helyzetben az összhaderőnemi erők részeként feladatokat végrehajtó Légierő-komponens Parancsnokság (JFAC³) rendeltetésére, a fenti doktrínák alapján azonban mindenképpen fontosnak tartom a légtérelenőrzést – mint alapvetően békeidős tevékenységet – a szuverenitás fenntartásának egyik fontos eszközeként bemutatni.

SZUVERENITÁS ÉS INTEGRITÁS⁴

Az 1944-ben elfogadott Chicagói Egyezmény 1. cikke a következőket mondja ki: „A Szerződő Államok elismerik, hogy minden Államot a területe fölötti légtérben teljes és kizárólagos szuverenitás illeti meg.”⁵

Az 1. cikk nem rendelkezik a légtér vertikális kiterjedéséről, annak felső határáról, hiszen 1944-ben ez a kérdés még nem bírt gyakorlati jelentőséggel. A légtér felső határának meghatározása a mai napig nemzetközi viták tárgyát képezi, kötelező erővel bíró nemzetközi szerződés nem született e tárgyban.⁶ A Chicagói Egyezményt aláíró államok javaslatai alapján a felső határ 50 és 100 tengeri mérföld, azaz 90–180 km között lenne. A felső határ megjelölése azért fontos, mert ott végződik a nemzeti szuverenitás alatt álló légtér, és ott kezdődik a világűr, amely jelenleg mindenki által szabadon használható területnek számít.

A szuverenitás jelentése,⁷ fenntartásának szabályai azért bírnak különleges tartalommal a légierő számára, mert egy rendkívül dinamikus környezetben kell a szuverenitás

² A Kormány 1656/2012. (XII. 20.) Korm. határozata Magyarország Nemzeti Katonai Stratégiájáról. 61–62. pontok. http://www.kormany.hu/download/a/40/00000/nemzeti_katonai_strategia.pdf (Letöltés időpontja: 2018. 09. 10.)

³ Joint Forces Air Component.

⁴ Jelentése: 'érintetlenség, sértetlenség'.

⁵ A Nemzetközi Polgári Repülésről Szóló 1944. évi Chicagói Egyezmény. <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=97100025.TVR> (Letöltés időpontja: 2018. 09. 10.)

⁶ Papp Zoltán: A légtér-szuverenitás néhány nemzetközi jogi kérdése Ciprus vonatkozásában az Egyesült Királyság bírósági esetjoga fényében. Miskolci Jogi Szemle, 8. év., 2. szám, 2013, 117–136. http://www.mjsz.uni-miskolc.hu/201302/noname_9.pdf (Letöltés időpontja: 2018. 09. 10.)

⁷ Az államnak saját területe felett mindenre és mindenkire kiterjedően gyakorolt fő hatalma, valamint más államoktól és a nemzetközi szervezetektől való teljes függetlensége.

szavatolásának a követelményei szerint eljárási.⁸ Békeállapotban (napjainkban) többnyire polgári utasszállító repülőgépek elfogására,⁹ azonosítására, megsegítésére kell a fegyveres légvédelmi készenléti szolgálatot [QRA(I)¹⁰] alkalmazni, kicsi az esélye annak, hogy felfegyverzett repülőgépekkel, helikopterekkel, esetleg drónokkal megtámadják Magyarországot. De nem kizárható!

A földfelszíntől több kilométeres magasságban lejátszódó incidensek eseményeit, menetét a földről nehéz megállapítani, ezért rendelkezünk kell olyan repülőgépekkel, személyzetekkel, amelyek Magyarország légterében képesek „elfogni” és azonosítani egy bármilyen magasságon és sebességgel repülő légi járművet.¹¹ A fegyveres légvédelmi készenléti szolgálat repülőgépei ezért repülnek valós fegyverrel, valós, begyakorolt alkalmazási képességekkel. Így tudjuk szavatolni Magyarország szuverenitását és a NATO-légtér integritását. Ez soha nem gyakorlás, gyakorlat, ez már erő alkalmazása és a válaszreakció folyamatának a befejező része.

A szuverenitás fenntartásának az eljárásrendje azonban nem a QRA(I) riasztásával kezdődik, hanem a közeledő légi járművek felderítésével, azonosításával és követésével. A radaregységek által szolgáltatott adatok alapján a légi irányító központokban dolgozó szakemberek folytatják a szuverenitás szavatolásához szükséges lépéseket: „viselkedése”, paramétere alapján azonosítják a légi járművet, és a NATO-előírások szerint továbbítják az azonosított légi helyzetképet (RAP¹²) a NATO Déli Régió illetékes légi hadművelési központjába (CAOC¹³), Torrejonba (Spanyolország). A harcászati tevékenységi jogosultságok, funkciók (TBMF¹⁴) alapján itt történik az események menetének alakítása, azaz itt döntik el, milyen további intézkedések, lépések történjenek majd a kialakult helyzet kezelésére, az esetleges veszélyhelyzet elhárítására.

Több forrásból megjelent a „légtér-szuverenitás”, a „légtérvédelem” fogalom. Ezeket nem tartom helyesnek, hiszen ez tévesen arra ösztönözhet bennünket, hogy különbséget tegyünk Magyarország szuverenitása és Magyarország légterének a szuverenitása, valamint az országvédelem és a légtérvédelem között. Hazánk 93 030 km²-ét és a hozzá tartozó légtér¹⁵ komplexen, három dimenzióban, és ezzel együtt összhaderőnemi nézőpontból kell vizsgálni és használni, katonai szempontból menedzselni.

Ezzel a feladattal szinkronban a NATO-légtér integritásának a fenntartására a NATO-légtér megsértése, annak jogosulatlan igénybevétele esetén, a repülési szabályok szándékos

⁸ Egy 500 csomóval (kb. 900 km/h sebességgel) repülő repülőgép egy perc alatt kb. 15 km-t tesz meg a levegőben. Ehhez a tempóhoz kell a szuverenitás szempontjából fontos válaszreakció összes szegmensét fenntartani.

⁹ A 7/2009. HM rendelet szerint. <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a0900007.hm> (Letöltés időpontja: 2018. 09. 10.)

¹⁰ Quick Reaction Alert – Interceptor.

¹¹ Korábban több vita is volt arról, hogy a „drága” szuperszonikus Gripen helyett miért nem alkalmazunk olcsóbb, szubszonikus repülőgépeket a légtér ellenőrzésére és védelmére. Hangsebesség felett repülni képes repülőgép alkalmazásának az az oka, hogy a polgári utasszállító légi járművek a sztratoszféra határán közlekednek (FL300–FL400, vagyis kb. 9000–12 000 m magasság között), ezért az elfogásukhoz megfelelő tartalékkal (tolóerő, sebesség) rendelkező repülőgép szükséges. A repülési magasságot bizonyos esetben repülési szintben (flight level – FL) adják meg, 1 FL = 100 ft (kb. 30,5 m), de a nulla szint a légnyomás és a repülési helyzet szerint változik.

¹² Recognized Air Picture.

¹³ Combined Air Operations Centre.

¹⁴ Tactical Battle Management Functions.

¹⁵ A magyar légtér Magyarország kizárólagos és elidegeníthetetlen tulajdona, a légi közlekedés számára fizikailag igénybe vehető magasságig terjedő része, amely a földfelszíntől flight level 660-ig terjed.

vagy gondatlan megszegésekor a QRA(I) alkalmazása a szuverenitás fenntartása mellett a NATO-légtér integritásának a védelmét is jelenti. Ez a légtérrendészeti feladat (Air Policing)¹⁶ a NATO egyik alapküldetésének a része, a NATO-tagállamok integritásának a szavatolása. Sok esetben előfordul, hogy az országhatár átlépése után egy repülőgép, helikopter, hőlégballon stb. Magyarország légterében követ el olyan szabálysértést, melyet szankcionálni kell. A QRA(I) ebben a folyamatban is használható, hiszen a szabálysértőt elfogva és a légi felségjog szabályait alkalmazva megteremti a lehetőséget a szankcionálásra, ezáltal az állam szuverenitásának a kifejezésére.

Az Air Policing infrastruktúrája, az erők alkalmazása három fontos összetevőből áll: egy hatékony felderítő- és ellenőrző rendszerből (ASACS¹⁷), egy légi vezetési és irányítási rendszerből (AirC2¹⁸) és a QRA(I) repülőgépeiből. Ezeknek az elemeknek a nap 24 órájában és a hét minden napján rendelkezésre kell állniuk, mégpedig rendkívül rövid készenléti idővel.¹⁹ A percek alatt lejátszódó légtérsértések, szabálysértések miatt a repülő objektumok felderítése, azonosítása és követése csak ilyen képességek létrehozásával és fenntartásával hajtható végre. A feladat fontosságára és stratégiai következményeire való tekintettel az európai NATO-légtérben a Szövetség európai főparancsnoka (SACEUR²⁰) felelős az Air Policing végrehajtásáért.

A légtérrendészeti feladat speciális képességeket, eljárásrendet követel a végrehajtó állománytól: tulajdonképpen azokat a tevékenységeket végzik a levegőben, amelyeket a rendőrség és a határőrizetért felelős szervek a földön.

A fenti lépésekben kapcsolódik össze a szuverenitás és az integritás, mert azzal, hogy biztosítjuk Magyarországot szuverenitását, ezzel együtt biztosítjuk a NATO-légtér integritását is.

A NATO INTEGRÁLT LÉGVÉDELMI ÉS RAKÉTAVÉDELMI RENDSZERE (NATINAMDS²¹)

A NATO integrált légvédelmi rendszerének (NATINADS²²) a létrehozása és fenntartása 1961 óta a Szövetség egyik legfontosabb feladata. Az integrált légvédelem rendeltetése, hogy hozzájáruljon a NATO jelenlegi alapfeladataihoz: a kollektív védelemhez, a kríziskezeléshez és a kölcsönös biztonsághoz. A NATO 2010-es liszaboni csúcstalálkozója után egészítették ki a rendszert a rakétavédelemmel kapcsolatos tevékenységekkel és a rakétavédelmi rendszer elemeivel.

A NATINAMDS működtetése, fenntartása békében a NATO egyik legfontosabb feladata, de ezt a rendszert kell alkalmazni krízis- vagy háborús helyzetben is. A NATINAMDS rendeltetése, hogy oltalmazza és védje a NATO területét, a lakosságot, az infrastruktúrát, a katonai csoportosításokat a levegőből érkező minden fenyegetés ellen. Ennek a rendszernek egyfelől van elrettentő ereje, másfelől biztosítja a NATO mozgási szabadságát politikai

¹⁶ Air Policing – békében elfogó-repülőgép alkalmazása egy meghatározott légtér integritásának a fenntartása érdekében. (AAP-6)

¹⁷ Air Surveillance and Control System.

¹⁸ Air Command and Control.

¹⁹ Az ASACS elemeinek a készenléti ideje 2–30 perc, a QRA(I) készenléti ideje 15 perc. Ez azt jelenti, hogy a riasztástól számítva legkésőbb 15 perccel már a levegőben kell lennie.

²⁰ Supreme Allied Commander Europe.

²¹ NATO Integrated Air and Missile Defence System.

²² NATO Integrated Air Defence System.

és katonai szempontból. A NATO Air Policing végrehajtása is a NATINAMDS „ernyője” alatt történik, világos bizonyítéka a NATO-tagállamok egységének, a közös felelősségnek és a szolidaritásnak. A NATINAMDS négy fontos összetevővel, alrendszerrel rendelkezik: felderítés, aktív védelem, passzív védelem, valamint a harcvezetés a vezetés-irányítási, kommunikációs és hírszerző hálózatok segítségével.

A NATO-tagállamoknak az az érdekük, hogy a védelmi – de különösen az események tempója miatt a légtérelenőrzési – együttműködés a nem NATO-tag szomszédos országokkal szoros legyen. Ennek az együttműködésnek a fejlesztésére, hatékonyabbá tételére hozták létre a légihelyzet-adatok cseréjét (ASDE²³) biztosító projektet. Ez a kezdeményezés jól illik a NATINAMDS céljaihoz, mivel – az említett szomszédos országok légtérelenőrző képességeit felhasználva – ki tudja terjeszteni a közeledő repülőeszközök felderítésének, azonosításának a távolságát, ezáltal több időt biztosítva a cselekvési változatok kidolgozására és az ellentevékenység végrehajtására.

LÉGTÉRELLENŐRZÉS²⁴ ÉS LÉGVÉDELEM²⁵

A légi erő alapfeladata a légtérelenőrzés, mellyel kapcsolatban számos tudósítás, cikk jelenik meg az írott és az elektronikus médiában, a lakosság komfortérzetét azonban kevésbé érintik meg ezek a hírek, hiszen a tudósított események rendszerint tőlünk távol, azaz olyan magasságban játszódnak le, ahol a repülőeszközök szabad szemmel alig láthatók, a történések pedig rendszerint nem érik el a lakosság ingerküszöbét, misztikus dimenzióban történnek. A légtérelenőrzés, légvédelem fontosságára az emberek csak akkor döbbennek rá, amikor háború zajlik a közelükben, és annak hang- és fényhatásait, fizikai valóságát maguk is megtapasztalják.²⁶

Krízis- vagy háborús helyzetben – az események tempója miatt – a légtérelenőrzés hatékonysága kulcsfontosságú tényező lehet, és csökkentheti a fegyveres konfliktus eszkalálódásának a veszélyét.

A légtérelenőrzés és a légvédelem közötti átmenetről, a katonai szakmai részletekről az elmúlt időszakban NATO-szinten több tanulmány, elemzés jelent meg, a szakemberek görcső alá veszik a közelmúlt fegyveres összeütközéseit, keresik a megoldást a következő fegyveres konfliktusok megnyerésének lehetséges módozataira.

Az Amerikai Egyesült Államokban 2001. szeptember 11-én történt terrorcselekmények felhívták a figyelmet az eltérített, fegyverként használt polgári légi jármű²⁷ elleni tevékenység fontosságára. Az események menetében – katonai szempontból – a légtérelenőrző rendszer „találkozik” először az eltérített, a civil légiforgalmi irányító szolgálattal nem együttműködő repülőgéppel. Ennek a helyzetnek a kezelése, az eljárásrend egybeesik a légtérelenőrzés

²³ Air Situation Data Exchange.

²⁴ A légtérelenőrzés a légtértervezési eljárások, az adott ellenőrzési rendszer és az együttműködési funkciók kombinációja, melyet azért hoztak létre, hogy csökkentsék a légtérhasználatból eredő kockázatot, és lehetővé tegyék a hatékony és rugalmas légtérfelhasználást minden légtérhasználó számára. (AAP-6)

²⁵ A légvédelem az összes olyan intézkedés, rendszabály, amelyeket azért terveztek és vezettek be, hogy lenullázzák vagy csökkentsék az ellenséges légi műveletek hatékonyságát. (AAP-6)

²⁶ Jó példa erre a délszláv háború, amikor 1991. október 27-én este a Jugoszláv Néphadsereg egyik repülőgépe bombázta Barcsot. A berepülést a magyar légtérelenőrző rendszer rögzítette, a bombázás után pár nappal Für Lajos honvédelmi miniszter elismerte, hogy a magyar légtérelenőrző rendszer addig 19 berepüléssel határsértést azonosított!

²⁷ „Renegade” kódnevű légi jármű.

normál működésével, de a fegyverzet alkalmazásának eldöntése – NATO-tagállamoktól függően – a kormányzatok különböző pozícióiban lévő politikusok hatásköre, felelőssége.

ÖSSZEGRZÉS

A biztonság olyan kedvező állapot, mely teljes valószínűséggel nehezen – vagy egyáltalán nem – valósítható meg. Dwight D. Eisenhower²⁸ mondta: „Ha teljes biztonságot akarsz, vonulj börtönbe.”²⁹ Maslow piramisában³⁰ a biztonság a második szinten szerepel,³¹ tehát olyan alapszükséglet,³² melynek hiányában sem a társadalom, sem pedig egyetlen ember nem élhet teljes életet.

A légi forgalom drasztikus mértékben növekszik, Magyarország felett több ezer repülőgép repül át naponta, melyek azonosítása, követése komoly kihívás a légtérelenőrző erők számára.

2004 óta Magyarország már nem „szigetország” a NATO légtérelenőrző rendszerében, és a szomszédos NATO-tagállamokkal együtt egymást kiegészítve képes a légtérelenőrzési követelményeknek eleget tenni.

Magyarország Nemzeti Biztonsági Stratégiájával és Magyarország Nemzeti Katonai Stratégiájával összhangban rendelkezésre állnak azok az erők, amelyek ezt a biztonságot szavatolják, valamint csökkentik a levegőből érkező fenyegetések kockázatát.

Ezért a társadalom tájékoztatása rendkívül fontos a levegőben történő események lefolyásáról, a légierő légtérelenőrző tevékenységéről annak érdekében, hogy – a feladat fontosságának megfelelően – ismerjék a légierő békeidőben végzett feladatait és támogassák a Magyar Honvédség küldetését.

FELHASZNÁLT IRODALOM

1035/2012. (II. 21.) Korm. határozat Magyarország Nemzeti Biztonsági Stratégiájáról. http://2010-2014.kormany.hu/download/f/49/70000/1035_2012_korm_határozat.pdf

1656/2012. (XII. 20.) Korm. határozat Magyarország Nemzeti Katonai Stratégiájáról. http://www.kormany.hu/download/a/40/00000/nemzeti_katonai_strategia.pdf

7/2009. (VI. 11.) HM rendelet a Magyar Honvédség légvédelmi készenléti repüléseiről. <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a0900007.hm>

AAP-6 – Nato Glossary Of Terms And Definitions. http://wcnjk.wp.mil.pl/plik/file/N_20130808_AAP6EN.pdf

A Nemzetközi Polgári Repülésről Szóló 1944. évi Chicagói Egyezmény. <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=97100025.TVR>

Papp Zoltán: *A légtér-szuverenitás néhány nemzetközi jogi kérdése Ciprus vonatkozásában az Egyesült Királyság bírósági esetjoga fényében*. Miskolci Jogi Szemle, 2013/2. http://www.mjsz.uni-miskolc.hu/201302/noname_9.pdf

²⁸ Dwight D. Eisenhower (1890–1969) az Amerikai Egyesült Államok tábornoka és 34. elnöke (1953–1961) volt.

²⁹ A szerző fordítása.

³⁰ A Maslow-piramis Abraham Maslow amerikai pszichológusnak az 1950-es években kidolgozott, a motiváció-kutatás egyik alaptételévé lett szükségletelméletének az ábrázolása.

³¹ A fiziológiai szükségletek és a szeretet között a második szinten.

³² Úgynevezett hiányalapú szükséglet.