

JOGI FÓRUM PUBLIKÁCIÓ

SZAKDOLGOZAT

Nagy Zsanett Mária

2011

Pécsi Tudományegyetem Állam-és Jogtudományi Kara, 2011.

Pécsi Tudományegyetem Állam-és Jogtudományi Kara

SZAKDOLGOZAT

A kalózkodás kérdése a nemzetközi jogban, különös tekintettel a szomáliai helyzetre

Hallgató: Nagy Zsanett Mária

Konzulens: dr. Csapó Zsuzsanna

Levelező tagozat

egyetemi adjunktus

10. szemeszter

Jogász szak

Budapest

2011

Tartalomjegyzék

Philip Gosse: History of Piracy (Rio Grande Classic) Famous Adventures and Daring Deeds of Certain Notorious Freebooters of the Spanish Main.1968.(originally published:1932.) 1-2.o....3

I. Bevezetés

A kalózkodás egyszerre globális és történeti jelenség. Sokakban még ma is romantikus elképzelések élnek a kalózkokról, mára azonban már egy teljesen új jelenséggel állunk szemben, amely egyre nagyobb problémát okoz számos területen. A 21. században úgy vélhetjük első pillantásra, hogy a kalózok kora már leáldozott és többet nem kell ezzel a veszéllyel a vizeken számolnunk. 1932-ban Philip Gosse alapművének számítót, A kalózkodás története c. művében azt írja, hogy „...a modern korokban úgy tűnik, a kalózkodásnak mindenkorra vége.” valószínűsíthető, hogy eltűnésük a tengerekről végleges.”¹ Az 1970-es években azonban bekövetkezett mégis az ami Gosse olyannyira elképzelhetetlennek tartott: Ázsia és Nyugat-Afrika partjainál újra felütötte a fejét a kalózkodás, 2000 óta pedig „Afrika szarva” az egyik legveszélyesebbnek tartott vidékké nőtte ki magát. Különösképpen Szomália térsége, amely a világ egyik legszegényebb, legfejletlenebb és politikailag leginstabilabb állama, az utóbbi években a nemzetközi közvélemény érdeklődésének középpontjába került, de nem az esetleges fejlődési, vagy reformtörekvései kapcsán, vagy annak köszönhetően, hogy végre megoldást találtak a közel két évtizede polgárháború sújtotta ország katasztrófális helyzetére, hanem a napjainkra már megszokottá vált és a nemzetközi médiában is egyre nagyobb nyilvánosságot kapó kalóztámadásoknak következtében.

2008-tól kezdve a szomáliai kalózkodás korábban nem tapasztalt méreteket kezdett ölteni, amely igen komoly következményekkel járt, nem csak a nemzetközi kereskedelem tekintetében, hanem sok más területen is, így hát élénken foglalkoztatja a nemzetközi közösség szereplőit a helyzet mielőbbi és végleges rendezése. A kalózok elleni fellépés egyre sürgősebb intézkedést igényel, ám mind a mai napig nincs egységes elképzelés a probléma megoldásának módjáról és eszközeiről. A szomáliai kalózkodás megszüntetése megoldhatatlan feladatnak tűnik már évek óta nemzetközi közösség számára, bár számos félsikert könyvelhet el, azonban átfogó koncepciót megoldására a mai napig nem sikerült kidolgozni. Jóllehet a fellépés szükségességében széleskörű egyetértés mutatkozik, a megszüntetendő jelenség (tengeren történő fegyveres elkövetés) sajátossága és jogi megítélése körüli évszázados ellentmondások, az elkövetés helyére (tengerre) vonatkozó speciális jogi rezsim, a konkrét földrajzi térség kaotikus állapota, a megoldásban részt venni képes államok érdekeinek összeütközése mind azt eredményezi, hogy mai napig nincs egységes elképzelés a megoldásról.

¹ Philip Gosse: History of Piracy (Rio Grande Classic) Famous Adventures and Daring Deeds of Certain Notorious Freebooters of the Spanish Main. 1968. (originally published: 1932.) 1-2.o.

A felmerülő biztonsági és jogi kérdések eredményes megválaszolásához szükséges szilárd politikai akarat kialakulásának talán egyik legfőbb akadálya azonban az, hogy a szélesebb értelemben vett közvélemény a kalózkodásban ma is romantikus hősöket lát, nem bűnözőket, akiknek akciói már nem csupán regionálisan, hanem globálisan értelmezett gazdasági- és biztonságpolitikai hatással is járnak. Jól jellemzi a kialakult helyzetet Hillary Clintonnak, az Amerikai Egyesült Államok külügyminiszterének a témával kapcsolatban 2009 áprilisában tett azon kijelentése, miszerint „egy XVII. századi bűncselekménnyel van dolgunk, de XXI. századi választ kell rá adnunk”.² Ugyanis „a legrégebbi nemzetközi bűncselekmény modern elterjedése innovatív jogi megoldásokat” kíván.³

A magyar szakirodalom - ellentétben az angol, német illetve francia nyelven e tárgykörben megjelent publikációk tömegével - eléggé elhanyagolta a kérdést. Annak ellenére, hogy Magyarország nem rendelkezik tengerparttal, de véleményem szerint mégsem mehetünk el csukott szemmel egy olyan, akár globális hatásokkal is járó helyi/regionális kérdés mellett, amelyre mindeztidáig nem sikerült választ adni. A modernkori kalózkodásra adható lehetséges válaszok megtalálásához azonban mindenekelőtt magát a jelenséget kell megismernünk.

A jelen dolgozat első része részletes vizsgálat alá veszi magának a kalózkodásnak a jelenségét, majd kialakulásának történetét, illetve jogi megítélésének kialakulását a szakirodalomban, míg a második felében már a szomáliai helyzettel foglalkozom, annak megértését elősegítve, bemutatni kívánom a kalózkodó társadalmi hátterét, módszereit valamint a jelenség elleni fellépés lehetséges (politikai, katonai, nemzetközi és büntetőjogi, technikai stb.) eszközeit és formáit. A tanulmány a lehetséges megoldások felvázolásával zárul, amelyek a rövid- és közép-és hosszú távú stratégia lehetőségeit boncolgatják.

I. 1. A kalózkodás eredete és fogalmának kialakulása

McFee szerint a kalózkodás a legrégebbi tengeri foglalkozás.⁴ Történelme csaknem egyidős a hajózás történelmével, az első kereskedelmi hajók megjelenésével együtt bukkantak fel és mind a mai napig a hajózás és tengeri kereskedelem és ezzel szoros összefüggésben az egyre inkább zsugorodó világban a nemzetközi kereskedelem és biztonsági helyzet egyik meghatározó rizikó faktorává váltak. Hol hősként jelentek meg, hol pedig üldözték őket, és sokszor csupán az egyik lehetséges és egyben utolsó megélhetési forrásuk volt e tevékenység. Válogatás nélkül támadtak

² “We may be dealing with a 17th-century crime, but we need to bring 21st-century solutions to bear”.

In.: KELLERHALS, Merle David Jr.: United States Expands Fight Against Pirates.

<http://www.america.gov/st/peacesec-english/2009/April/20090416093307dmslahrellek0.6916162.html>

(Letöltés: 2011. október 3.)

³ KONTOROVICH, Eugene: International Legal Responses to Piracy off the Coast of Somalia. American Society of International Law – ASIL Insights, February 6, 2009, Volume 13, Issue 2 <http://www.asil.org/insights090206.cfm> (Letöltve: 2011. február.15)

⁴ McFEE, William (1950): The Law of the Sea. -Philadelphia: Lippincott Company. 49.o.

meg bármilyen nemzetet a zsákmány reményében; az ókorban úgy vélték, hogy „bűnös magánháborút” vívnak, amely értelmében valamennyi nép ellen vétének és ebből kifolyólag a népek joga (iure gentium) ellen vétének, és így hostis humani generis-nek⁵ tekintettek rájuk, akiket bárki bármikor elfoghatja és felelősségre vonás végett a törvény elé állíthatja.

Minden tengeri kereskedelemben érintett nemzetnek és országnak problémát jelentett és jelent létük. Már a korai időkben is minden lehetségest elkövettek az érintett országok, hogy hajóikat és rakományukat valamint a legénységet megvédjék az esetleges kalóztámadásoktól. Ennek egyik kézenfekvő módja volt a szomszédos országokkal való, a kalózok ellen irányuló fellépés vagy flotta felállítása volt.

Az első ismert kalózok illetve más elnevezéssel tengeri fosztogatók a lükiaiak voltak, akik a Kis-Ázsia déli, illetve délkeleti partvidékein hajózók életét keserítették meg. Az egyiptomi feljegyzések szerint a lükiaiak az i.e. 14. században leigázták Ciprust, de már jóval korábban is igen aktív tevékenységet folytattak a Földközi-tenger keleti részében. A tengerek népének is nevezett kalózok ténykedései akár uralkodók bukásához, és ezzel együtt dinasztiák, birodalmak leáldozásához is vezethettek. A régészeti leletek arra utalnak, hogy a misztikus népcsoport Közép-Európából származott, s tagjai valószínűleg a nagy szárazság és az éhínség miatt menekültek keletre, s kezdték el végigrabolni a Mediterrán-térséget: először Mükénét, majd a Hettita-birodalmat és Egyiptomot rohanták le és III. Ramszesz trónjára törtek. (Ez az első írásos feljegyzés a kalózokról.) Egyiptom azonban fölényes sikert aratott, mely győzelem megsemmisítő erejű volt, hogy az i.e. 1150-ben indított második hullámot könnyűszerrel verte vissza Egyiptom.⁶

Ezt követően az ókori Görögország idején Kréta vált a kalózok legfontosabb menedékhelyévé, főként Minoas.⁷ Az i.e. 10. században rabszolgák után kutató dór görögök érkeztek a szigetre, s miután táborot vertek, Kréta lett a kalózok égei-tengeri portyázásainak kiindulópontja, egészen az i.e. 2. századig, ekkor ugyanis a Mediterrániumot biztonságos térséggé tenni kívánó rodosziak léptek fel ellenük és tisztították meg a térséget tőlük. Athénnek azonban továbbra is fejfájást okozott az Égei-tenger szigetein burjánzó iparág kordában tartása. A félbarbárnak tartott etóliai szövetség megalakulása minden addiginál nagyobb kihívást intézett Athén számára, s az i.e. 3. századra az Égei-tenger egyeduralkodójává vált a görögök által félbarbárnak tekintett konföderáció. I.e. 192-ben a Római Birodalom vetett véget hatalmuknak, de addigra már a térségben számtalan helyen létesítettek hídfőállást. Legtöbbjük Kis-Ázsia déli partján talált magának menedéket, amelyből az ókori történelem legnagyobb és legfélelmetesebb kalózái, a

⁵ A hagyomány szerint a „hostis humani generis” kifejezést Ciceronak tulajdonítják.

⁶ http://mult-kor.hu/20110811_a_kalozok_nyomorusagos_elete

⁷ <http://library.thinkquest.org/J002807/Time%20and%20Time%20Again/Time%20and%20Time%20Again/manm.html>



1. ábra: görög trierész

kilikiai csoport⁸ nőtt ki. A kalózok elleni igazán sikeres fellépés csak a gyors mozgású és könnyű háromevezős görög gályák⁹ megjelenése után vált hatékonyá.

A római időkben a kalózkodás tulajdonképpen a szabad vállalkozás egyik formájának számított. A mediterrán térség kiváló volt e tevékenység folytatására gazdag szigetvilága és tagolt partvonala miatt. Gnaeus Pompeius¹⁰ katonai diktátorként (lex Gabinia de piratis persecuendis) arra kapott megbízást, hogy visszaállítsa Róma egyeduralmát a Mare Internum területén. „Róma megmentője” ötszáz hajóval és százhuszezer emberrel vágott neki a hadjáratnak, a szenátus pedig hatezer talentumot adott neki ezért. Végül, i.e. 67-ben győzelmet aratott felettük és ezzel biztosította a tartós békét (Pax Martima) a tengeren és fennhatósága alá vonta a tengeri hajózást a területen. Éppen időben, hiszen a támadások miatt már éhségjárvány kitörése fenyegette a gabonaszállítványoktól nagyban függő Rómát és így a katonai fellépés volt az utolsó esély ennek elkerülése érdekében.

Az adriai tengerparton az illír és a dalmát tengeri rablók megfékezése után Rómának óriási erőfeszítéseibe telt, hogy megtörje a kilikiai kalózok egyeduralmát. A kalózok a Mediterrán térség keleti részének kifosztása után egészen Palesztináig és Egyiptomig folytattak zsákmányszerző hadjáratokat, de nem csak a kereskedelmi hajókat támadták meg, hanem falvakat és part menti városokat is, és krétai kapcsolataik révén a rabszolgapiacba is bekapcsolódtak, a leggazdagabb emberek elrablásáért pedig váltságdíjat követeltek. Plutarkhosztól tudjuk, hogy i.e. 75-ben maga Julius Caesar is áldozatul esett a kilikiai kalóztámadásnak, akit csak 50 talentum fejében, hosszas alkudozás - és a pletykák szerint teste "kihasználása" után - engedtek szabadon.¹¹

A Római Birodalom kettészakadásával, illetve a Nyugat-Római Birodalom bukásával, az erős központi hatalom hiányában ismét kedvükre fosztogathattak a kalózok. A Balkán területeire az 5-6. században vonultak be a szláv törzsek, akik itt több fejedelemséget is alapítottak. Ezek közül az egyik a 7. század első felére kialakuló Paganía volt, amelynek lakói, a narentinok visszatértek a térség illír hagyományaihoz és felújították a kalózkodás régi mesterségét. 846-ban már a Velencéhez tartozó Kaorle városát is lerohanták és kifosztották, mikor azonban Bizánc haragját is sikerült kivívniuk, sorsuk megpecsételődött és a század végére a hatalmas ország legyűrte ellenállásukat és rájuk kényszerítette a kereszténységet, majd a 9. századra több kalóz-központ hoztak létre a mai Franciaország és Olaszország partvidékén.

⁸ <http://hu.wikipedia.org/wiki/Kilikia>

⁹ John F. Coates (1989.). „Újra vízen a háromevezős görög galya”. Scientific American (magyar kiadás) (7), 68-77. o.

¹⁰ <http://www.lovagok.hu/tortenelem/kalozkodas.html>

¹¹ Piraterie-Bedrohung auf See,Eine Risikoanalyse. Münchener Rück, Edition Wissen.2006. 10. o.

„793-ban a lindisfarne-i kolostor körüli vizeken különös, sárkánydíszes csónakok tűnnek fel. A vikingeket bátrak és kegyetlenek voltak, akik 850-re már azt vették a fejükbe, hogy kifosztják Rómát. Igaz, hogy csak Sarzana városáig, a püspöki székhelyig jutottak, de ezt a várost cselrel bevették és az utolsó érméig kifosztották.”¹² Fűrge, nagyvitorlás evezőseiket drakkarnak (drake, sárkányhajó) hívja a szakirodalom. A vikingeknél látható először az a különös tengeri demokrácia, amely a későbbiekben - jóval a szárazföldi demokráciák kialakulása előtt - megjelenik a kalózok között. A vikingek 840-re elfoglalták Dublint, s ettől fogva egyetlen part menti város sem érezhette magát biztonságban. 845-ben a Párizs melletti St. German-des-Prés kolostor volt az első „szárazföldi” áldozata az északi emberek támadásának és a későbbiekben már a frankok sem tudták útjukat állni a rablótámadásoknak: a viking-korszak egészen a 11. századig tartott. Mindeközben Szicília, Szardínia és Korzika partjainál a muzulmán tengeri martalócok támadások százait volt kénytelen elviselni.



2. ábra: A kalózkorszak aranykora

A kalózkorszak aranykora¹³ a 16-19. század közé tehető, amikor is az európai nagyhatalmak, Angliával, Portugáliával és Spanyolországgal az élen gyarmati birodalmuk kiépítésén fáradoztak. A tengerentúli kereskedelem virágzása a kalózok számára kiváló zsákmányszerzési lehetőséget biztosított. Ami ebben a korszakban jellemző, hogy a tengeri fosztogatók nem csupán saját elhatározásuk alapján, hanem mások megbízásából is fosztogatni kezdtek beígért jutalom fejében. 1552-re Spanyolország és Franciaország között ismét kiújult a nagyhatalmi konfliktus, a karibi térség pedig - a történelem során először - a nemzetközi hadviselés egyik fontos küzdőterévé vált. Egymás kereskedelmének ellehetetlenítése érdekében a felek gyakran vették igénybe a kalózkorszak „törvényes” formájának számító privatérok¹⁴ segítségét a tengereken, amely I. Ferenc (1515-1547) idején francia monopóliumnak számított, de később az angolok és a hollandok is bekapcsolódtak. Egy ilyen akció valódi casus belliként szolgált az angolok felemelkedésére árgus szemekkel tekintő II. Fülöp spanyol király számára, aki miután Sir Francis Drake 1585-ben megtámadta a floridai San Augustín erődjét, London ellen küldte félelmetes Nagy Armadáját.

¹² <http://www.lovagok.hu/tortenelem/kalozkodas.html>

¹³ <http://www.cindyvallar.com/goldenage.html>

¹⁴ <http://www.cato.org/pubs/journal/cj11n1/cj11n1-8.pdf>

A 16. század másik ismert kalóza a normandiai származású Francois Le Clerc volt, más néven Jambe de Bois, azaz a Falábú.¹⁵ Le Clerc az angliai Guernsey-nél történt sérülése ellenére óriási dicsőséget szerzett II. Henrik francia királynak, ugyanis fél lábbal rabolta végig Puerto Ricót, Kubát és a Kanári-szigeteket, amellyel hozzájárult a faláb „népszerűsítéséhez”. A kalózok aranykora IV. Fülöp (1621-1665) spanyol király halálával vette igazán kezdetét.

A muszlimok fosztogatásai a keresztes hadjáratoknak köszönhetően csak ideiglenesen hagytak alább, a Mediterráneum egészen a 19. századig a muzulmán kalózok könnyű prédájának számított. Észak-Afrikában az oszmán kalózoknak nevezett tengeri rablók számítottak élet és halál urának, akik a keresztes háborúk korától egészen a 19. század elejéig tartották rettegésben a Mediterráneum déli térségének keresztény hajóit. A muszlimok portyázásra általában Tunisz, Algír és Tripoli kikötőiből indultak, és ezt a harcot egyfajta a pogány Nyugat elleni szent háborúnak tekintették. Robert Davis szerint¹⁶ ebben a korszakban 1-1,25 millió európaít hurcoltak el, majd adtak el rabszolgának az Oszmán Birodalom észak-afrikai gyarmatai számára, amellyel a Porta nyomást tudott gyakorolni a különböző európai kormányokra.

Az oszmán kalózok egyik legismertebb alakja Aludzs Barbarossa¹⁷ volt. A barbárok erőszakos fellépésével szemben a Nyugat tehetetlenek bizonyult és védpénz fizetésével remélhették csak azt, hogy hajóik épségben elérik rendeltetési helyüket. A barbár kalózkodás sikere egy iskolapéldája annak, hogy miért is olyan nehéz a kalózkodással szemben hatékony fellépés, hiszen az érintett államok eltérő érdekei hosszú időre megakadályozták a közös fellépést az Afrikából érkező barbár támadásokkal szemben. Elsőként csak 1830-ban sikerült kiszorítani őket a térségből, amikor a franciák megszállták Algériát.

Az 1856 párizsi béke¹⁸ az „államilag támogatott kalózkodás” végét jelentette¹⁹ és a kalózok elvesztették mindennemű eddigi hivatalosan legitimált státuszukat.

¹⁵ http://mult-kor.hu/20051029_legendas_kalozok_es_a_hajorablasok_aranykora

¹⁶ Robert Davis: [Christian Slaves, Muslim Masters: White Slavery in the Mediterranean, the Barbary Coast, and Italy, 1500-1800](#), Palgrave Macmillan.2005.

¹⁷ http://mult-kor.hu/20110811_a_kalozok_nyomorusagos_elete

¹⁸ http://fr.wikipedia.org/wiki/D%C3%A9claration_de_Paris

¹⁹ Piraterie-Bedrohung auf See,Eine Risikoanalyse. Münchener Rück, Edition Wissen.2006. 11.o.(www.munichre.com/publications/302-05052_de.pdf: letöltve 2011.09.13.)

I. 2. Kísérletek és eredmények a kalózkodás bűncselekményének definiálására a nemzetközi jogban

Az angol "kalóz" a latin kifejezés pirata, a görög "πειρατής" (peiratēs), "zsivány",^{20a} "πειράομαι" (peiráomai), "kísérlet", a "πεῖρα" (peîra), "kísérlet, a tapasztalat" szóból származik.²¹

A magyar kalóz szavunk „szóhasadás eredménye, a török eredetű kalauz alakilag és jelentésileg elkülönült változata. A kalózhoz kapcsolódó» rabló «jelentés a török hódoltság idején fejlődött ki annak következtében, hogy az útmutatásra felfogadott kalauzok között sok gazember is akadhatott”.²²

Az 1972-ben kiadott Magyar Értelmező Kéziszótár szócikke alapján jól megragadható a kalóz szóhoz társított negatív érzelmi töltés: a szó jelentése ugyanis „tengeri rabló, orvul támadó, védteleneket pusztító ellenség”.²³

A kalózkodást tekinthetjük az első olyan bűncselekménynek, amelyet a nemzetközi jog minden állam által büntetendőnek ismert el. Fogalmának meghatározása körül már a kezdetekben is voltak viták. A 1895-ben kiadott Pallas Nagylexikonában²⁴ találkozhatunk a kalózkodás meghatározásával a magyar irodalomban. A kalózság címszó alatt - egyebek mellett - ez áll: „A modern nemzetközi jog a kalózhajókat közveszélyességük miatt nem tűri. A kalózhajók lobogójuk védelmére igényt nem tarthatnak, s a nyílt tengeren bárki által szabadon megtámadhatók és elkobozhatók: nemzetközi veszély ellen nemzetközi védelem. Kalózhajóknak azok a hajók tekintetnek, amelyek önhatalmilag, állami felhatalmazás nélkül rablásra v[agy] vagyonpusztításra indulnak. A lopási szándék a K[alózságnak] nem lényeges eleme. A legtöbb esetben lopási szándék vezérli ugyan a kalózokat, de a K[alózság] tényálladékát nem szünteti meg az, hogy nem nyereszkes vágy, hanem nemzeti gyűlölet vagy bosszú képezi a cselekmény rugóját. Lényeges eleme a K[alózság]-nak egyrészt megtámadás, másrészt idegen vagyonnak elvétele v. emberrablás, v. gyilkosság. Némelyek szerint a tényálladéknak egyik kelléke a megraboltnak félelembe ejtése. Ez azonban tényálladáki elemnek annál kevésbé fogadható el, mennél kétségtelenebb, hogy a rablók

²⁰ [Peirates, Henry George Liddell, Robert Scott, "A Greek-English Lexicon", at Perseus](#)

²¹ [Peira, Henry George Liddell, Robert Scott, "A Greek-English Lexicon", at Perseus](#) .

²² A magyar nyelv történeti-etimológiai szótára. II. kötet. (Főszerk.: Benkő Lóránd) Akadémiai Kiadó, Budapest, 1970

²³ Magyar Értelmező Kéziszótár (Szerk. JUHÁSZ-SZŐKE-O. NAGY-KOVALOVSKI). Akadémiai Kiadó, Budapest, 1972. p. 639.

²⁴ A Pallas Nagy Lexikona. X. kötet. Pallas Irodalmi és Nyomdai Részvénytársaság. 1895. pp. 71-72.

akkor is K[alózság] miatt büntetendők, ha a megtámadott hajó meg nem ijed, a harcot a kalózzal bátran felveszi, s a kalózon győzedelmeskedik. Ha valamely hajó ellen K[alózság] gyanúja merül fel, bármelyik államnak hadihajója jogosítva van a gyanuba esett hajót megállítani, megmotozni, s a gyanú alapos v. alaptalan voltáról meggyőződni. Ez kivétel az általános elv alól, mely szerint idegen államok más állam hajói felett a nyílt tengeren hatóságot nem gyakorolhatnak. Kivétel, melyet a nemzetközi veszély ellen szükséges nemzetközi szolidaritás indokol, de amelyet igazol az is, hogy a kalózhajók állami közösségen kívül levőknek tekintendők. Ha a gyanú alaptalannak bizonyul, a hajó elégtételt, s a körülményekhez képest kártérítést is követelhet. Ha ellenben a gyanú alaposnak bizonyul, a hajó elkoboztatik, a legénység pedig bármely civilizált állam bírósága elé állítható s ott elítélhető. Ez a nemzetközi illetékesség természetesen csak a nemzetközi jogilag ilyennek elismert K[alózság] eseteire áll s nem terjed ki azokra az esetekre, amelyeket csak egyes országok törvényei tekintenek K[alózság]-nak. Az elkobzott hajó, amennyiben a kalóznak tulajdonát képezi, annak az államnak ítéltetik oda, amelynek hajója a kalózhajót elfogta (tengeri zsákmány). Ez a hadi jognak analog alkalmazása. Ha a kalózik által megtámadott magánhajó a kalózikat legyőzi s a kalózhajót hatalmába ejti, de a kalózikat a legközelebbi kikötőig biztosan megőrizni képtelen, a magánhajó kapitánya jogosítva van arra, hogy a kalózikat rögtönbíróságilag halálra ítélje, s a halálos ítéletet nyomban végrehajtsa. A bíróság összeállításáról, a tanúk s vádlottak vallomásairól jegyzőkönyv veendő fel.”

A fogalom meghatározására irányuló első kísérletek a XVII. századból származnak.

Cornelius van Bynkershoek szerint „a kalózik olyan személyek, akik valamely szuverén hatalom (állam/nemzet) felhatalmazásának megléte nélkül fosztogatnak és zsákmányolnak tengeren illetve szárazföldön” (commit depredations by sea or land).²⁵ **Sir Leoline Jenkis** (1688) megfogalmazásában ²⁶ a kalózik jogon kívül állónak számítanak és minden népnek joga van megvédeni magát velük szemben.

Charles Molloy 1667-ben megjelent *De Jure Maritimo et Navali* című munkájában pedig a tengeri tolvajok (sea thief) és az egész emberi faj ellenségének titulálja őket, akik a meglepetés erejével szállnak szembe a tengeri kereskedőkkel. Megjegyzendő, hogy szerinte a kalózkodás bűncselekmény, és a kalózik nem csupán egy állammal, hanem az egész emberiséggel szemben állnak.²⁷ Ugyanerre az álláspontra helyezkedik **Lord Stowell** is.

²⁵ BYNKERSHOEK, Cornelius (2008): *Treaties on The Law of War*. -New Jersey: The Lawbook Exchange Ltd. 127.o.

²⁶ Wynn's *Life of Sir Leoline Jenkins*, vol.1.o.LXXXVI, és Dickinson: *is the crime of piracy obsolete?*, *Harvard Review*, vol 38,.324o.

²⁷ MOLLOY, Charles (1744): *De Jure Maritimo et Navali: or, a Treaties of Affairs Maritime, and of Commerce*. -London, Walthoe, John. 56.o.

Sir Matthew Hale mindezeket azzal egészíti ki, hogy a cselekmény erőszakos mivoltát hangsúlyozza; Pleas of the Crown c. művében a kalózkodást természetéből fakadóan rablásnak (robbery) nevezi.

Ezt az álláspontot képviseli a Brit Admirális egyik neves bírása, **Sir Charles Hedges**²⁸ is, miszerint itt a rablás fogalmának tengeri megfelelőjéről van szó (sea-term robbery). „Ha bármely hajó legénysége olyan területen, amelyen az Admirális joghatóságot követel magának, erőszakkal megfosztja hatalmától a kapitányt és a legénységet, majd bűnös szándékkal elviszi vagy magát a hajót, vagy a hajón lévő bármely vagyontárgyat, felszerelést, berendezést, bútort, az rablásnak minősül, azaz mivel tengeren történik ennek következtében kalózkodásnak.”²⁹

Más vélemények alapján a common law szerint a nyílt tengeren történő fosztogatás és rablás (depredation and robbery) egyenlő a kalózkodással, amelyet ha azonban szárazföldön követnek el, akkor büntetnek minősül (felony). Más kategória azonban, ha államok nyílt szembenállásáról van szó, mert ez nem meríti a kalózkodás fogalmát, hanem „jogos zsákmányszerzésről” van szó. **James Kent** munkájában úgy fogalmaz, hogy a kalózkodás a nyílt tengeren, jogszerűtlenül, felhatalmazás nélküli eltulajdonítási szándék által vezérelt tett, illetve rablás, amelyet az „egyetemes ellenségeskedés szellemébe és szándékával követnek el. „(in the spirit and intention of universal hostility).³⁰ Kent szerint bárhol és bármikor üldözendők és mivel a legkegyetlenebb elkövetőknek tekinti őket, a büntetés csakis a halálbüntetés lehet, hiszen e bűncselekményekből származó borzalmak, a kalózkodás felderítésének nehézségei is ezért „kiáltanak”.

Akármelyik megfogalmazást is nézzük, azt leszögezhetjük, hogy abban minden jogtudós egyetért, hogy a tengeren elkövetett rablás és fosztogatás erőszak alkalmazásával nem más, mint kalózkodás. A másik közös pont a kalózkodásnak az emberiség elleni mivolta, mint humanis generis. Ami közelebről azt jelenti, hogy az ellenséges cselekményt a kalóz bármely nemzet alanya vagy tulajdona ellen követi el, tekintet nélkül a jogokra és kötelezettségekre. Azt is leszögezi ezzel kapcsolatban **Wheaton**, úgy véli, hogy a nyílt tengeren elkövetett bűncselekmény addig nem minősül kalózkodásnak, amíg a hajó, amely ellen elkövették, annak az államnak a hatalmában maradt, amelyhez lobogója alapján tartozik. Abban a pillanatban, amikor ez megszűnik, azaz kikerül az állami hatalom alól, már kalózhajónak minősül.³¹ Az a személy, aki pedig bűnös valamely hajónak vagy a felette való ellenőrzésnek és hatalomnak az elvételéért az Admirális alá tartozó

²⁸ PHILLIPSON, Coleman (szerk.) (1916): Wheaton's Elements of International Law. -London: Stevens and Sons Limited, - Internet: <http://www.archive.org/stream/wheatonselements00whearich>

29

³⁰ KENT, James (1826): Commentaries on the American Law. -New York: O. Halsted. - Internet: http://www.constitution.org/jk/jk_000.htm 183-184.o.

³¹ PHILLIPSON, Coleman (szerk.) (1916): Wheaton's Elements of International Law. -London: Stevens and Sons Limited, - Internet: <http://www.archive.org/stream/wheatonselements00whearich.204-205.o>.

területeken illetve nyílt tengeren, olyan személyektől veszi át, akik jogosan birtokolták a hajót, vagy gyakoroltak ellenőrzést felette (az egész hajón, annak egy részén, felszerelésén stb.) úgy kell tekinteni, mintha Anglia szárazföldjén történő rablásról lenne szó.

A későbbiekben számos kiterjesztő értelmezéssel is találkozhatunk, amelyek ellen azonban számos ellenvetés felhozható. Kenny³² *Outlines of Criminal Law* c. művében úgy fogalmaz, hogy szerinte minden a tengeren elkövetett erőszakos fegyveres cselekmény az kalózkodás. Számos ellenpélda közül elegendő egyet felhozni ennek az elméletnek az ingatagságára. Például ha esetünkben 2 utas vagy netán az egész legénység kerül összetűzésbe egymással és lövöldözni kezdenek, az egyértelműen nem minősíthető kalózkodásnak, hiszen itt elsősorban csak az elkövetés helyének „különleges” volta az, ami eltérő, nem pedig a tett jogi megítélése és minősítése.

I. 2. 1. Az első kodifikációs törekvések

A kalóz nem jogosult semmilyen lobogó használatára, de bárki által bíróság elé állítható. 1909-ben a *Republic of Bolivia vs. Indemnity Mutual Mar Ass Co. Ltd.*- ügy esetében a kalózt úgy definiálták, hogy kalóz az, aki saját célból, nyereségszerzés végett. Mindennemű megkülönböztetés nélkül fosztogat, nem pedig az, aki valamely állam tulajdona ellen (for public end) cselekszik.³³

A 20-as évek elején született meg „A tengeralattjárók és káros gázok háborúban való alkalmazásáról” szóló február 6-án aláírt Washingtoni Egyezmény (Use of submarines and noxious gases in warfare),³⁴ amely elsődleges célját abban állapította meg, hogy „a civilizált nemzetek által hatékony szabályok elfogadása” a háborúk idején a tengeren lévő semleges nemzetek és nem harcoló személyek védelme érdekében. A kereskedelmi hajókkal kapcsolatban leszögezi, hogy bármely hatalom tulajdonában illetve hatalmában álló bármely olyan személyt, aki megsérti a kereskedelmi hajók védelmére hozott szabályokat úgy tekinteni, mint aki megsértette a hadviselés törvényeit, ezért kalózkodás miatt bármely állam civil vagy katonai hatósága felelősségre vonhatja.

³² In re Piracy Jure Gentium - Privy Council, [1934] AC 586 - Internet: <http://www.uniset.ca/other/cs5/1934AC586.html>. 599.o.

³³ C. John Colombos: *The international law of the sea*, 3th edition, Longmans. 1954. 330.o.

³⁴ RONZITTI, Natalino (szerk.) (1988): *The Law of Naval Warfare. A Collection of Agreements and Documents with Commentaries.* -Dordrecht-Boston-London: Martinus Nijhoff Publishers. 343-346.o.

1926-ban újabb kísérletre került sor, hogy kodifikálják a kalózkodás fogalmát és erre a Népszövetség által életre hívott Szakértői Bizottság vállalkozott. Megfogalmazásukban a kalózkodás magában foglalja a magáncélból történő tengeri kalózkodást (vö.: privateerek), amely valamely állam vagy nemzet felhatalmazása nélkül, olyan szándékkal történik, hogy javakat zsákmányoljanak, vagy személyekkel szemben erőszakot alkalmazzanak. A kalóz bármelyik állam kereskedelmi hajóját megtámadhatja, megkülönböztetés (értsd: zászló)³⁵ nélkül; és tengeri rabló az, aki fegyveres erőszak alkalmazásával lop, fosztogat, megrongálja mások javait és mindezt erőszak alkalmazásával nyílt tengeren. Valamely állam területéhez tartozó tengerrészen elkövetett hasonló cselekmények azonban nem a nemzetközi jog, hanem az adott állam illetékességi körébe tartoznak.

A következő lépésre a kalózkodás fogalmának tisztázásában az 1930-ban létrejött **Londoni Megállapodásban** került sor, amely az egyre inkább eszkalálódó tengeri fellépéseket próbálta szabályok közé szorítani. 22.cikkében kimondja, hogy „A hadihajó, függetlenül attól, hogy felszíni hajóról vagy tengeralattjáróról van szó, nem süllyesztheti el a kereskedelmi hajót, nem teheti közlekedésképtelenné, anélkül, hogy ezt előzetes figyelmeztetés ne előzné meg és a hajó legénységét valamint szállítmányát, papírjait biztonságba ne helyezték volna.”³⁶

Az 1937-ben megszületett **Nyon-i Megállapodásban**³⁷ megállapítják, hogy a szabályozás ellenére nem történik javulás a kalózokkal szembeni fellépés színterén. Hasonlóan, mint a Londoni megállapodás, a nemzetközi jog megsértésének minősíti, hogyha kereskedelmi hajókat süllyesztenek bárminemű előzetes figyelmeztetés nélkül és nem gondoskodnak a személyzet biztonságba helyezéséről. Egyenesen az emberiség szabályaival ellentétes tettek minősíti ezt, és ezzel kalózkodásként definiálja, amely ellen csak a nemzetek közös fellépésével lehet valamit tenni (collective measures).³⁸

A fenti megállapodások bár tengeralattjárók ellen irányulnak, ugyanúgy a kalózkodás fogalmát használják rájuk, annak ellenére, hogy nyilvánvaló szándékuk sokkal inkább a nyíltan felelősségüket nem vállaló ismeretlen tengeralattjárókat háborús eszközként felhasználó államok kérdőre vonása, azonban mégis a kalózkodás fogalmához közeli definíció megalkotására került sor. Ami rögtön e definícióval szemben felhozható az ENSZ Nemzetközi Jogi Bizottságának a témával kapcsolatban kifejtett álláspontja: miszerint hadihajók (tengeralattjárók) nem követhetnek el kalózkodást, hiszen az fogalmilag kizárt, mert e tevékenységet csakis magáncélból lehet elkövetni, és a hadihajók által

³⁵ Bishop, William W., Jr. (1953.): International Law. Cases and Materials. -Boston: Little, Brown and Company.365.o.

³⁶ Goldie, L.F.E. (1989.): Terrorism, Piracy and the Nyon Agreements.-In.: DINSTEIN, Yoram (szerk.): International Law at a Time of Perplexity. Essays in Honour of Shabtai Rosenne. -Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers (1989). 241.o.

³⁷ The Nyon Agreement, 14 September 1937

³⁸ VERRI, Pietro (1992): Dictionary of the International Law of Armed Conflict. -Geneva: International Committee of the Red Cross, 662-663.

elkövetett cselekmények bár jogellenesek, de semmiképpen nem keverendők össze a kalózkodással és lehetőleg kerülni kell a két fogalom összemosását. Ami konklúzióként megfogalmazható, hogy ennek következtében a hadihajók egyszersmindenkorra kikerültek a kalózkodás fogalmából és a modernkori megközelítésében központi szerepet kapott azon kérdés, hogy mennyiben tekinthető fontos fogalmi elemnek az elkövetés motivációja.

I. 2. 2. A kalózkodás fogalma a modern korban

A.) Lauterpacht-féle definíció

Hersch Lauterpacht³⁹ szerint a kalózkodás valódi szándéka valójában a rablás és fosztogatás, azonban ez nem változtatja meg az ide tartozó magatartások kalózjellegét, azaz az „animus furandi” nem szükséges eleme a kalózkodásnak, az anélkül is megállja helyét. Példaként hozza fel azt, amikor egy háborúban az egyik fél elsüllyeszt egy háborúban nem álló, semleges, megkülönböztető jel nélküli magán-kereskedelmi hajót, hiszen ebben az esetben is egyértelműen kalózkodásról van szó, azonban a fosztogatás, zsákmányszerzés szándéka nélkül.⁴⁰ (A későbbi 1958-as mérőföldkönek számító Nyílt Tengeri Konvenciót előkészítő Bizottság is ezen nézetet osztja, miszerint a kalózkodás megvalósulásához nem szükséges az eltulajdonítási szándék, hiszen más motiváció is kalózkodásra ösztönözhet, nem szükséges a gazdagodás.)

A másik fogalmi eleme a kalózkodásnak sem feltétlenül szükséges: azaz erőszak. Nem csupán erőszakos cselekmény alkalmazásával valósulhat meg, hanem elegendő a megfélemlítés is, amelyen keresztül a hajót arra kényszerítik, hogy az eredetitől eltérő útvonalon haladjon. Kalózkodásnak minősült a szokásjog szerint az is, ha a hajót azzal fenyegetik meg, hogy elsüllyeszti, ha ellenáll. Lauterpacht utal arra is, hogy szintén a szokásjogi megközelítés szerint az sem szükséges, hogy befejezett cselekményről legyen szó, elegendő illetve már önmagában megállapítja a kalózkodás bűncselekményét az, ha” csupán” megtámadják, vagy üldözőbe veszik a hajót, azaz a kísérleti stádium is büntetendő.

Összegezve Lauterpacht definíciós kísérletét: kalózkodásnak kell tekinteni a személyek vagy javak ellen nyílt tengeren elkövetett, nem engedélyezett erőszakos cselekedeteket, függetlenül attól, hogy egy civil hajó követi azt el egy másik hajó ellen, vagy egy hajó legénysége lázadt fel és

³⁹ LAUTERPACHT, Hersch (szerk.) (1955): Oppenheim's International Law, A Treaties - Vol. I., Peace (Eighth Edition) -Longmas: Green and Co. Inc.608.o.

ők a résztvevők, illetve az utasok követik el azt a saját hajójuk ellen. Azonban pontosít ezen: ha csak egyszerűbb kisebb erőszakos cselekményekről van szó, amelyet az utasok vagy a legénység követ el (simple acts of violence) akkor természetesen nem esnek a kalózkodás fogalma alá, legalábbis nem nemzetközi értelemben, más a helyzet, ha e tettek arra irányulnak, hogy a hajót vagy annak rakományát eltulajdonítsák.

B.) Nyílt Tengeri Konvenció ⁴¹

Az 1958-as kodifikációval valóban megalkották a kalózkodás fogalmát a nemzetek, amely a Nyílt Tengeri Konvencióval kodifikálásra került.

A 15. cikkben találjuk meg definícióját:

„1. magántulajdonban lévő hajó (...) legénysége vagy utasai által magáncélok érdekében elkövetett bármely olyan törvénytelen erőszak, feltartóztatás, vagy fosztogatás, amely:

- a) másik hajó (...) ellen vagy fedélzetükön lévő személyek vagy javak ellen irányul nyílt tengeren;
- b) hajó, (...), személyek, vagy javak ellen irányul olyan helyen, amely egyik állam joghatósága alá sem tartozik.

2. önkéntes részvétel valamely hajó (...) felhasználásában, ha az elkövető ismeri azokat a tényeket, amelyek a hajót vagy légi járművet kalózzjellegűvé teszik.

3. A jelen Cikk 1. és 2. bekezdésében meghatározott cselekmények elkövetésére történő felbujtás, vagy azok szándékos elősegítése.”

⁴⁰ LAUTERPACHT, Hersch (szerk.) (1955): Oppenheim's International Law, A Treaties - Vol. I., Peace (Eighth Edition) -Longmas: Green and Co. Inc. 611-612.o.

⁴¹ Convention on the High Seas (29 April 1958). Az 1962. szeptember 30-án hatályba lépett dokumentum része volt annak a „megállapodás-csomagnak”, amelyet az ENSZ Közgyűlés 1957. február 21-én elfogadott 1105. számú határozatával létrehívott ENSZ Tengerjogi Konferencia dolgozott ki. A Konferencián elfogadott további megállapodások: Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone (1958), Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas (1958), Convention on the Continental Shelf (1958), Optional Protocol of Signature concerning the Compulsory Settlement of Disputes (1958)

Tehát a főbb elemei a definíciónak:

- § szándékosság (gyilkosság, rablás stb.)
- § nyílt tengeren történő elkövetés
- § magánhajónak, vagy olyan eredetileg állami járműnek kell lennie, amely valamilyen okból kifolyólag (pl.: lázadás) miatt nem áll annak az irányítása alatt, amelynek a tulajdonát képezi⁴²
- § magáncélból (private ends)
- § legalább két jármű érintett

A Konvenció egyes rendelkezéseivel azonban számos ország nem értett egyet és fenntartást fogalmazott meg, köztük hazánk is: „A Magyar Népköztársaság Kormánya kijelenti, hogy a kalózkodásnak a szerződésben meghatározása ellentétben áll a jelenlegi nemzetközi joggal és nem szolgálja a nyílt tengeren való hajózás szabadságának általános érdekeit.” A háttérben természetesen sokkal inkább az ENSZ Nemzetközi Jogi Bizottságának szovjet tagja által fűzött észrevétel volt, miszerint az, hogy ha tulajdonképpen magáncélból történő elkövetésről van szó magánhajók általi elkövetés ellentétben áll a nemzetközi jog általános koncepciójával. A véleményt arra alapozták, hogy a fentebb említett Nyon-i Megállapodásban ugyan már leszögezték, hogy ha egy tengeralattjáró elsüllyeszt egy kereskedelmi hajót, az ellentétben áll a humanitás követelményével és kalózkodásnak minősítendő. A szovjetek, mint látható, a kalózkodás fogalmának oly módon való kiszélesítését szerették volna, ami alapján a definíció valamennyi a tengeren elkövetett bűncselekményre kiterjedjen. Ezzel szemben azonban a brit állásponttal kell hogy egyetértsünk, miszerint a tengeren elkövetett egyéb cselekményekre megvannak a nemzetközi jognak más releváns szabályai (pl: agresszió, béke megsértése stb.) és felesleges és kiterjesztő jogértelmezéshez vezethet a kalózkodás fogalmának ilyen jellegű kiszélesítése.

A Konvenció egyértelműen leszögezi, hogy csakis a magáncélból történő elkövetés lehet a kalózkodás motivációja. Ez az ismérv a későbbiekben igen fontos megkülönböztető és egyben a terrorizmustól való fogalmi elkülönítés alapjául is szolgál. A politikai célból való elkövetést kizárták a kalózkodás definíciójából, ami a fogalom jogfejlődése szempontjából azért meghatározó, mert gátat vet annak, hogy a kalózkodásra való hivatkozással az univerzális joghatóságot többek között politikai célokra használják fel. Érdekességként megemlíthető, hogy néha felmerül, hogy a kalózkodás csak azért került univerzális joghatóság alá, mert tulajdonképpen a kalózkodók mintegy

⁴² A rendelkezésekből az is egyértelműen kitűnik, hogy kalózkodást nem követhet el hadihajó (katonai légi jármű) vagy más kormányzati felügyelet alatt álló hajó (illetve légi jármű), kivéve, ha a legénység fellázadt és átvette a hajó vagy légi jármű feletti uralmat.

„elvesztik” az állampolgári identitásukat, azaz állampolgárság nélküli személyekké válnak, akik bármely állam által üldözhetőek. Ez azonban félrevezető, hiszen valójában senki nem veszti el „csak úgy” állampolgárságát, azért mert kalózkodni kezd. A fő érv természetesen az, hogy a kalózkodás humanis iuris gentium, mindenekelőtt a tengeri utakon történő kereskedelem és utazás biztonságát veszélyezteti.

Összességében azonban elmondható tehát, hogy az 1958. évi kodifikáció nem hozta meg a várt eredményt, számos kérdést hagyott megválaszolatlanul, ezért szükségessé vált egy mindent átfogó alapos szabályozási anyag megfogalmazása, amely választ ad és tisztázza a homályos jogi kérdéseket.

C.) ENSZ Tengeri Konvenció

Ekkor született meg 1982-ben az UNCLOS, azaz az ENSZ Tengerjogi Egyezménye, amelyet december 10-én írtak alá. A 320 cikkből és 9 mellékletből álló dokumentum célja a vonatkozó nemzetközi szokásjog kodifikációja és a korábbi elsősorban az 1958. évi genfi tengeri konvenciók egységes szerkezetbe foglalása és továbbfejlesztése volt, rendet teremtve a kaotikus szabályozásban. „Az Egyezményt sokszor nevezik csomag-megállapodásnak (package deal) is, tekintettel az általa szabályozott kérdések sokszínűségére, a résztvevő államok számára, illetve a végül közös nevezőre hozott, de korábban egymással sokszor konfliktusban álló, hagyományos politikai és regionális érdekek sokaságára.”⁴³

Azonban a kalózkodás fogalmának újradefiniálására nem került sor, szinte szóról szóra átvette az 1958. évi Nyílt Tengeri Konvencióban lefektetett kalózkodás fogalmát,⁴⁴ azonban előrelépést tett más eddig nem tisztázott illetve újonnan felmerült kérdések kapcsán. Ilyen problémaként jelent meg a nyílt tenger és az adott államhoz tartozó tengeri területeken eltérő jogi rezsimek funkcionálása, hiszen más jog vonatkozik az egyes államok területi szuverenitása alá tartozó területen (itt: nemzeti jog) és más a nyílt tengeren. Az ENSZ tengerjogi egyezménye univerzális bűncselekménynek ismeri el a kalózkodást, és felhatalmazza az államokat, hogy elfogják és elítéljék a kalózokat. Az, hogy az elfogott kalózok ellen eljárást is indítanak-e az egyes országok, jogrendszerüktől és attól is függ, hogy mennyire tudják összehangolni saját vonatkozó joganyagukat és a nemzetközi jogszabályokat. A komplikációk éppen ezért a tengeri rablók elfogása után

⁴³ VARGA Attila Ferenc: Kísérletek és bűncselekményének definiálásában eredmények a kalózkodás In: Habbitudományi Szemle.2011/4.37.o.(letöltve: 2011.november 22.)

⁴⁴ UNCLOS 110-103.cikkek

kezdődnek, mivel a hajót nyilvántartó országtól, az áldozatok vagy a legénység hazáján át a hadihajót küldő országon keresztül akár a part menti államok is jogot formálhatnak a bírósági eljárás lefolytatására, az illetékesség megállapítása pedig hosszú hónapokat is igénybe vehet.

A nemzetközi jog szerinti kalózkodás fogalmát azonban nem szabad összekeverni az egyes országok nemzeti joga szerint megalkotott kalózkodás fogalmával, mert a két jelenség eltérő szabályozás alá esik. A nemzetközi jogi értelmében kalózkodást csak az minősül, ha a cselekményt nyílt tengeren követik el, ám csak abban az esetben lehet csak kalózkodásnak minősíteni egy adott állam területén belül elkövetett kalózkodásnak, ha annak az államnak a nemzeti joga, büntetőjoga is annak tekinti, ezért a hiányzó szabályok igencsak megnehezítik a kalózok elleni hatékony jogi fellépést. Érdekes megemlíteni, hogy a nemzetközi tengerjogi szabályozás szerint annak kérdése, hogy melyik állam joga alá tartozik és a cselekmény csupán attól függ, hogy a nyílt tenger a tengerparttól meghatározott 12 tengeri mérföldön belül vagy kívül valósult meg.

Így akár sarkítva, de pár centiméteren is múlhat egy ügynél, hogy vajon „minek” minősül és mely állam jogi rezsimje alá fog tartozni. Bahar⁴⁵ mindehhez hozzáteszi, hogy a 12 tengeri mérföldes parti tenger létezését sem kell automatikus tényként kezelni. Ez ugyanis csak egy nemzetközi lehetőség a parti államok számára, hogy joghatóságukat erre a földrajzi területre (és nem tovább) kiterjesszék.⁴⁶

A kalóztevékenységgel szemben elvileg bármelyik állam felléphet, ennek értelmében az Egyezmény elismeri a hadihajók arra irányuló jogkörét, hogy a feltehetőleg ilyen tevékenységet gyakorló hajókat elfogjanak, a rajtuk tartózkodó személyeket pedig vádemelés és bíróság elé állítás céljából elfogják. Így tulajdonképpen az Egyezmény megismétli és egyben meg is erősíti a szokásjogban már korábban megjelent univerzális joghatóság elvét, miszerint bármely az elkövetőt foglyul ejtő állam eljárhat ügyében, egyetlen feltétel, hogy saját belső joga is lehetőséget biztosítson erre. Ugyanakkor fontos megjegyezni azt, hogy nem kötelessége a kalózt elejtő államnak ezt megtenni, csupán lehetőség, más nemzetközi jogi normák alapján átadhatják más országnak is őket, ami azonban egy sor más problémához vezethet. Igen fontos az a kérdés, hogy az államok alkalmazhatnak-e fegyveres erőt a kalóztevékenységet folytatókkal szemben. A nemzetközi tengerjogban igenlő választ találhatunk erre a kérdésre.

⁴⁵ Bahar, Michael: Attaining Optimal Deterrence at Sea: A Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations. =Vanderbilt Journal of Transnational Law, 2007. 40. évf. 1-85.o. - Internet: <http://ssrn.com/abstract=982679.33>. o.

⁴⁶ A nyílt tenger versus parti tenger közötti különbségtétel főként Dél-, illetve Délkelet-Ázsia vizein elkövetett bűncselekmények szempontjából mérvado kérdés, hiszen a jogtalan cselekedeteket nagyrészt a parti tengereken követik el, és pont ezért szigorúan értelmezve a definíciót tulajdonképpen ezek sem lennének kalózkodásnak minősíthetőek, ám valamiképpen mégis szankcionálni kívánták őket.

Az eddigi gyakorlat is ezt támasztja alá, lásd például az 1929-es *I'm Alone* esete⁴⁷ vagy az 1961-es brit-dán *Red Crusader*-ügy,⁴⁸ illetve az 1997-es *M/V Saiga*-ügy.⁴⁹ Mindezek ellenére leszögezhető, hogy a fegyveres erő alkalmazásának elkerülésére kell törekedni ebben az esetben is és a szükségesség és arányosság függvényében és az emberiség követelményének tiszteletben tartása mellett.

Az UNCLOS elfogadása óta azonban a kalózkodás problematikája terén lényeges változás következett be napjainkra. Összevetve a kialakult biztonsági helyzet által megkövetelt mielőbbi cselekvés szükségességét, valamint az UNCLOS vonatkozó rendelkezésének megváltoztatásához szükséges nemzetközi egyetértés megszerzésének időigényességét, könnyen belátható, hogy az és elavult eljárási szabályok áttöréséhez új jogi megoldásokra (például kétoldalú megoldásokra) volt szükség, amelyekhez későbbiekben az ENSZ Alapokmány szerinti jogkörében eljáró Biztonsági Tanács a határozataival teremtette meg az alapot.

D.) Nemzetközi Tengerészeti Hivatal (International Maritime Bureau, IMB) és a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (International Maritime Organization, IMO) definíciója

A két nagy tengerészeti szervezet az IMO (International Maritime Organization) és az IMB (Internationale Maritime Bureau) is megalkotta a maga kalózkodás-definícióját. A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet gyakorlatilag az UNCLOS definícióját veszi szintén át. Ugyanúgy különbséget tesz a „kalózkodás” és „a hajók elleni fegyveres rablás” között.⁵⁰ Az előbbinél lemásolja az UNCLOS definícióját, az utóbbi esetben viszont némi a megértést elősegítő magyarázatot is fűz hozzá. Ezek alapján az magában foglal minden olyan nem kalózkodásnak minősülő cselekményt, amely jogtalan és erőszakos, illetve ezekkel való fenyegetést, felbujtás, illetve előkészítést, amelyet magáncélból a hajóval, a hajó legénységével vagy az utasokkal szemben kívánnak véghez vinni valamely állam területén.

A definiálási zavar leküzdése végett az IMB is megalkotta ezért saját, kiegészített kalózkodás definícióját, mely szerint kalózkodás alatt a következőt is érteni kell hajó területére

⁴⁷ <http://www.time.com/time/magazine/article/0,9171,732224,00.html>

⁴⁸ <http://www.haguejusticeportal.net/eCache/DEF/6/172.html>

⁴⁹ http://www.mpil.de/shared/data/pdf/pdfmpunyb/doc2_saiga_2.pdf

⁵⁰ Code of practice for the investigation of crimes of Piracy and armed robbery against ships - International Maritime Organization, Resolution, A 22/Res.922 (22 January 2002)

lépés és ennek kísérlete (boarding) olyan szándékkal, hogy lopást vagy más bűncselekményt kövessenek el ott, illetve ezen bűncselekmény végrehajtása érdekében erőszakot alkalmazzanak. Az IMB definíciója ideérti mind a nyílt tengeren, parti tengereken, sőt még a kikötőben horgonyzó hajókat is.

A szakirodalomban is számos hasonló állásponttal találkozhatunk, de a túlságosan kiterjesztő jogértelmezés⁵¹ jónéhány félreértésre és félreértelmezésre adhat okot. Megemlítendő, hogy a nemzetközi jog sem fogadja el az IMB kialakított tágabban értelmezett definíciós álláspontját, azonban pozitívumaként elmondható, hogy mindenképpen árnyaltabb és cizelláltabb képet ad a tengeri bűnözés sokféleségéről. Az IMB a kalózkodás UNCLOS 101. cikkére utalás mellett ugyanúgy megemlíti a hajók elleni fegyveres támadást is, amely szinte azonos az IMO definíciójával: „minden erőszakosan elkövetett jogtalan cselekedet, amely fogságba ejtés, jogtalan eltulajdonítás, ezekkel való fenyegetés, amely valamely hajó, személyzete vagy hajón lévő tulajdona ellen irányul valamely állam e bűncselekményekre kiterjedő joghatóságán belül.” Ami szembetűnő az IMB, hogy az definíciója kihagyja a „magáncél” fogalmi elemét és sem a felbujtásról sem pedig a bűnszegélyről nem esik szó benne. Az ún. armed robbery fogalma kapcsán merül fel a kérdés, hogy miről van szó akkor, ha nem fegyverrel követik el azt.

I. 3. Biztosításjogi definíció

A kalózkodást hagyományosan tengeri veszélynek tekintették a biztosító társaságok, ezért az ilyen jellegű támadásokra a hajótestre vonatkozó biztosítás is kiterjedt. A kalóztámadások számának jelentős megnövekedése miatt azonban ezen biztosítási terület tekintetében is számtalan kérdés megválaszolatlan maradt. Sok biztosító társaság ezért a kalóztámadások miatti veszélyt a háborús kockázatok (war risk) közé kezdte besorolni.⁵² A biztosító társaságok 500-ról 20 000 USD-re (!) emelték a biztosítási költségeket.⁵³ A kalóztevékenység súlyos, de nyilvánvalóan nem áll arányban a helyzet valós romlásával. Ez a túlzó összeg azt mutatja a biztosító társaságok azonban képesek voltak kihasználni a szubjektív biztonságfelfogás számukra kínáló előnyeit, és ebben egyetlen kormányzat sem gátolta meg őket és így igencsak jó üzletre tettek szert.

A biztosítási jogban sem találkozhatunk a kalózkodás egységes definíciójával. Habár például a német szabályozásban (DTV-Güterversicherung 2000/2008⁵⁴, és a DTV-Kasko 1978/1994.⁵⁵ valamint az angol Institute Cargo Clauses és Institute Time Clauses-ban) megadja azt, de más- más módon és

⁵¹ <http://www.maritimeterrorism.com/definitions>

⁵² Vö. The Pirates of Puntland: Practical, Legal and Policy Issues in the Fight Against Somali Piracy - K&L Gates LLP, (March 2009).

az ENSZ által vázolt megoldásoktól eltérően és ezzel új kontextusba helyezi az eddigieket és új szabályozási közeget hoz létre. A biztosítási jogban kalózkodás (nemzetközi) definíciójának hiánya illetve néhol az államok jogában különböző megfogalmazása mellett a kérdés szabályozási anyagában még egy igen érdekes aspektussal is találkozhatunk, ami eltér az eddigiektől.

Ezek értelmében a biztosító társaságok számára nem bír jelentőséggel az a tény, hogy a tett hol valósult meg, azaz hol történt a kalóztámadás. Nem releváns ebből a szempontból, hogy az a nyílt tengeren, parti tengeren, vagy a kikötőben történt, így a biztosítótársaságok gyakorlatilag megkerülik azt a kérdést, hogy vajon a kalóztett melyik jogi rezsim (értsd: nemzeti vs. nemzetközi) szabályozás alá esik. Az egyetlen feltétel, hogy erőszakos úton, illetve erőszakkal való fenyegetés történjen és emögött egy magáncélú motiváció húzódjon meg, kizárva így ebből a körből a politikai (terrorizmus) indíttatású elkövetést, és ezzel gátat szabva az ilyen jellegű biztosítási igények érvényesítésének.

A kalóztámadások növekvő számának és veszélyességüknek köszönhetően többé már nem tartoznak az „általánosan” biztosítandó feltételek közé. Ha a hajó útvonala egy közismerten veszélyes, azaz a kalóztámadások bekövetkeztét szinte előre prognosztizálható területen vezet, különösképpen Szomália, Szaúd-Arábia, Nigéria vagy Indonézia vizeinek közelében hajóznak, a rizikóviselésért így ezekben az esetekben extra prémiumot kell fizetni. A Lyold biztosítási társaság éppen ennek a megnövekedett rizikófaktornak köszönhetően változtatott a biztosítási feltételein és a kalózkodás kikerült a körből, hiszen igen nehezen dönthető el az, hogy terroristáról vagy éppenséggel kalózról van-e szó abban az esetben, ha valaki állig felfegyverkezve egy csónakban éppen a megtámadni kívánt hajó felé közeledik.⁵⁶

Összességében elmondható, hogy a kalózkodás ma használatos definíciójának kialakulása hosszú fejlődésen ment keresztül. Egyetemes jellegét senki nem vitatja, ám a ma egyre inkább súlyosabb problémaként jelentkező szomáliai kalózkodás kapcsán újra felszínre kerültek a tevékenység pontos jogi definiálásának hiányosságai, ami az elterjedőben lévő kalózkodás elleni és egységes fellépést is megnehezíti. Megoldásként szolgálhatna a kalózkodás és a terrorizmus fogalmának elhatárolására, ha megalkotásra kerülne a terrorizmus egységes definíciója, amelyben különös hangsúly helyeződne a tengeren elkövetett tettekre és azok szankcionálására. Hiszen a probléma megoldása sürgető.

⁵³http://www.klgates.com/files/Publication/ac22f46f-de64-41d5-a99c-8566b961c41e/Presentation/PublicationAttachment/fbdacf5a-55e1-408d-833ba4bc8a15dc70/3_09_The_Pirates_of_Puntland.pdf (Letöltés: 2010. február 2.) 6. o.

⁵⁴ DTV-Güter 2000/2008-Deutscher Transport Versicherungsband Gütersversicherung in der Fassung von 2000/2008.

⁵⁵ DTV-Kaskoklauseln 1978/1994-Deutscher Transport Versicherungsband Klauseln in der Fassung von 2004.

⁵⁶ Münchener Rück: Edition Wissen, Piraterie- Bedrohung auf See 2006, 30. o.

II. A kalózkodás tevékenységének csoportosítása és fajtái

Fajtái

§ **Beckman** szerint⁵⁷ a modern kalózakciókat három fő tényező alapján lehet csoportosítani:

- Az **alkalmazott fegyvertípusok** szerint. Minthogy a kalózok szinte minden esetben fegyveresen hajtják végre akcióikat, a kérdés csupán az lehet, hogy milyen fegyverrel vannak felszerelve, és alkalmazzák-e azokat.
- A **hajó legénységével való bánásmód** szerint. A legénységgel szemben alkalmazott erőszak a fenyegetéstől kezdve a könnyebb vagy súlyosabb fizikai bántalmazáson át egészen a legénység tagjainak meggyilkolásáig terjedhet.
- Az **eltulajdonított vagyontárgyak értéke** szerint. Legsúlyosabb esetekben magát a hajót, vagy annak teljes rakományát eltulajdonítják, a kevésbé súlyos esetekben viszont a kalózok célja többnyire készpénz vagy egyéb értéktárgyak erőszakos elvétele. Figyelemmel azonban az utóbbi évek tapasztalataira, itt kell megemlítenünk azokat az eseteket is, amikor a kalózok célja nem a hajó, vagy rakományának jogtalan eltulajdonítása, hanem a szabadon bocsátás fejében kikényszeríthető váltságdíj megszerzése.

§§ **A tengeri közlekedés biztonságát fenyegető veszély nagysága** szerint.⁵⁸

A kalózkodás tevékenységének háromféle típusáról beszélhetünk a 21. században a Nemzetközi Hajózási Kamara (ICS- International Chamber of Shipping) felosztása alapján:⁵⁹

1. Alacsony veszélyességi szintű fegyveres rablás (Low-Level Armed Robberies)-LLAR

⁵⁷ Beckman, Robert C.: *Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Southeast Asia: The Way Forward*. Ocean Development & International Law (Vol 33, Issue 3, 2002), pp. 320–321.

⁵⁸ Münchener Rück: *Edition Wissen, Piraterie- Bedrohung auf See 2006*.14-16.o.

⁵⁹ D. Sedlacek: *Maritimer Terror und Piraterie auf hoher See*, 2006. 109 .o.

2. Közepes veszélyességi fokú fegyveres támadás és rablás (Medium Level Armed Assault and Robbery)- MLAAR
3. Eltérítés (Major Criminal Hijack)-MCHJ

Alacsony veszélyességi szintű fegyveres rablás (Low-Level Armed Robberies)-LLAR

A kalózkodás ezen típusa alatt tulajdonképpen nem másrt értünk, mint „az alkalom szüli a tolvajt”, azaz ha éppenséggel egy kedvezőnek tűnő alkalom kínálkozik egy hajó megtámadására. (alkalmi kalózkodás.)

Legtöbb esetben a támadások éjszaka történnek a kikötő közelében vagy egy igen könnyen megközelíthető és biztonságosnak tűnő helyen. A meglepetésszerű támadások alapesetben kisebb és tetteket egyedül, külső támogatással megvalósító kalózkodók viszik véghez. Zsákmányuk általában kisebb könnyen eltulajdonítható és könnyűszerrel pénzzé tehető dolgok jelentik, illetve készpénz. A támadások végrehajtásakor aránylag kis tűzerejű fegyvereket, pisztolyokat, valamint egyszerű szűrő-vágóeszközöket használnak. Veszélyességük és a támadásokkal járó anyagi kár csekélynek mondható. A sikeres zsákmányszerzést követően igyekeznek minél előbb eltűnni és általában ténykedésüket, illetve az eltulajdonított dolgok hiányát is csak később veszik észre az érintettek. Habár első benyomásként jelentéktelennek tűnnek ezek a kisebb rablótámadások, valójában veszélyességük abban áll, hogy a tettesek esetleges tettenérése esetén belőlük hirtelen reakciót válthat ki, ami akár erőszak alkalmazásához vagy halálhoz vezethet. Jellemzően a hajók raktárhelyiségét próbálják meg fosztogatni.

Közepes veszélyességi fokú fegyveres támadás és rablás (Medium Level Armed Assault and Robbery)- MLAAR

A kalózkodás ezen fajtáját már sokkal jobban szervezett kalózkodók viszik véghez. Támadásuk célpontját előre kiválasztják. Megjelenik a bűnszervezeti jelleg, illetve az eddigiekben számos esetben fény derült arra, hogy akár közvetlen kapcsolatban is állhatnak a kikötői őrség tagjaival, akik segítenek nekik a potenciális áldozat kiválasztásában és információadásban. A hajó megszállást lehetőleg észrevétlenül kísérik meg és távozásuk is így történik, az egész akció kb. 1 órát vesz igénybe. Ami felszerelésüket illeti, ott már jóval nagyobb teljesítményű és tűzerejű

automatizált fegyverekkel is találkozhatunk, ezen kívül támadásaikhoz nagysebességű motorcsónakokat használnak és nem ritka akár a gránátvető alkalmazása is a helyzet eszkalálódása esetén. Egy ilyen támadáskor tehát jóval nagyobb veszéllyel találják magukat szemben a támadások elszenvetői, akiket elsősorban a legénységet rögtön megpróbálják az irányítástól elzárni. Ami azonban azzal a veszéllyel is fenyeget, hogy egy magára hagyott, irányítás nélküli veszélyes anyagot szállító hajó a partközeli más hajóval is összeütköznek vagy akár súlyos ökológia katasztrófát is okozhat. Az egy ilyen jellegű támadással okozott gazdasági károkat 10.000 és 20.000 amerikai dollár közé becsülik.

Hajóeltérítés (Major Criminal Hijack)-MCHJ⁶⁰

Ebben az esetben már egy magas fokon előkészített és eltervezett kalóztámadásról beszélhetünk, ahol nem ritka az egész hajó és a teljes rakományának birtokbavétele, valamint a túszejtés. Itt kell szólnunk a fantomhajó jelenségről. Ez azt jelenti, hogy a hajó illetve szállítmányának eltulajdonítása után a hajó-és szállítmányozási dokumentumok meghamisítása útján a hajót mintegy újraregisztrálva, új néven saját szolgálatukba állítják.⁶¹ A használt fegyvereket illetően ugyanazokat említhetjük meg, mint az MLLAR esetében, azzal a különbséggel, hogy itt már akár vállról indítható rakéták alkalmazására is sokkal több alkalommal volt precedens. A hajóeltérítés a legerőszakosabb és leginkább kiszámíthatatlanabb módja a kalózkodásnak és pontosan ebben rejlik magas veszélyességi foka, kiegészítve még azzal is, hogy az ilyen magas szinten szervezett kalóztevékenységének sokszor nem kevés állami illetve különféle nemzetközi terrororganizációk támogatása is a háttérben áll, hiszen a hajó-és szállítmánypapírok meghamisítása már aktív állami részről történő közreműködést is igényel, nem beszélve az előzetes információkról, úgymint a hajó útvonala, vagy például a rakomány tartalma és nagysága. Sőt gyakorta megrendelésre „viszik” a hajókat. Gyakorinak számít a helyi parti őrséggel illetve különböző illetékes szervekkel való magas szintű együttműködés. Az eltulajdonított hajó későbbi sorsa sokféle lehet, egyes esetekben fantomhajóként használják tovább, míg máskor pedig akár különböző terrorcsapások végrehajtási eszközeként is szolgálhat. Az így elkövetett kalózkodás során nem ritka erőszak alkalmazása a hajó legénységével, illetve az utasokkal szemben, valamint számos haláleset is előfordult már. A károkat a becslések itt kétszámjegyű millió dolláros értékűre becsülik, különös tekintettel az Ádeni-öbölben lebonyolódó intenzív hajóforgalomra.

⁶⁰ Roven Grünhagen: Die Auswirkungen von Piraterie und Terrorismus auf die internationale Seeschifffahrt und die Versicherung der Risiken durch maritime Assekuranz-Diplomarbeit. Hochschule Bremen. 2008 (letöltve: 2011. szeptember 23.) 13-16.o.

⁶¹ D. Sedlacek: Maritimer Terror und Piraterie auf hoher See, 2006.20.o.

III. A szomáliai kalózkodás

A Szomália partjainál történő kalóztámadásokról az elmúlt két év során egyre több riport és beszámoló jelent meg a nemzetközi médiában, ugyanakkor a jelenség a tudományos világ érdeklődését is felkeltette: külügyekkel és biztonságpolitikával foglalkozó intézetek és szakértők tanulmányok tucatjait publikálták a témában. Dolgozatom kiemelt célja a nemzetközi közösség egyik aktuális és jelentős problémája, az Ádeni-öbölben és a térségében folytatott kalózkodás által okozott hatások bemutatása. A szomáliai kalózkodás jelentősége a térség kiemelt földrajzi elhelyezkedésében, illetve a hajóforgalom ebből adódó méretében rejlik, ugyanis a világ globális kereskedelmének 10%-a, a nemzetközi kőolajexportnak pedig számottevő része - napi 3,3 millió hordó - halad át ezen a területen.⁶² Az átmenő forgalom biztonsága különösen fontos az Európai Unió számára, amely tengeri kereskedelmének 95%-át,



3. ábra: world live piracy map 2010-IMB

energiaimportjának pedig 20%-át ezen az útvonalon keresztül bonyolítja, de a hajózás zavartalansága a Közel-Keletről származó kőolaj és földgáz olyan további importőreinek is érdeke, mint például az Egyesült Államok, Japán, Kína, vagy India.

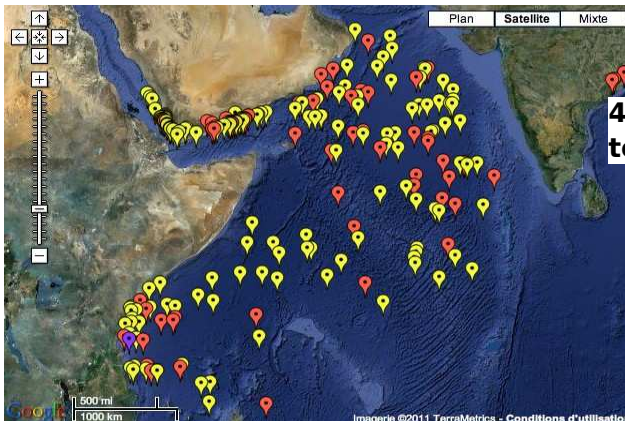
Egyre több hír érkezik tengeri fosztogatásokról, turisták elrablásáról, váltságdíj követelésekről, hatalmas tankerhajók eltulajdonításáról, sőt nemzetközi terrorista hálózatokkal való kapcsolatokról is.

Jelentősen, több mint harmadával nőtt a világ tengerein elkövetett kalóztámadások száma 2011 első felében a tavalyi év ugyanezen időszakához képest - derült ki a Nemzetközi Tengerhajózási Hivatal nemrégiben közzétett jelentéséből.⁶³ Összesen 266 kalóztámadást jegyeztek föl 2011 első hat hónapjában, ez 36 százalékos növekedést jelent a 2010. január-júniusi időszakhoz képest. A támadások több mint 60 százalékát szomáliai kalózok számlájára írják. Ez is növekedést jelent, mert tavaly az első fél évben elkövetett nem egészen kétszáz kalóztámadásból még csak nagyjából minden másodikat követtek el szomáliai bűnbandák. A hatékonyságuk ugyanakkor csökkent, idén 21 hajót kerítettek a hatalmukba a tavalyi 27-tel szemben.⁶⁴

62

⁶³ <http://www.icc-ccs.org/publications>

⁶⁴ <http://www.origo.hu/nagyvilag/20110714-harmadaval-nott-a-kaloztamadasok-szama-a-vilag-tengerein-a-szomalia.html>



4. ábra: A szomáliai partoknál történt támadások 2010.

Komoly ellenvetések is megfogalmazódtak azonban, amelyek szerint a kalózkodás valójában sokkal kisebb kockázatot jelent, mint ahogyan azt a híradásokon keresztül érzékeljük, és a nemzetközi közösség döntéshozói és elemzői ismét a biztonság szubjektív percepciójának áldozataivá váltak.⁶⁵

Ideje tehát újrakezdeni a töprengést, hogy miként lehetne véget vetni a kalózkodás jelenségének. Az ENSZ átfogó, a politikai stabilitást és gazdasági fejlesztést egyaránt figyelembe vevő stratégiában gondolkodik, ebben pedig társa lehet az Amerikai Egyesült Államok, mely az utóbbi időben egyre aktívabb Afrika szarván. A nemzetközi közösségnek együttes erővel kellene megoldást találnia az elfogott kalózkodók további sorsát illetően, a legtöbbjük ugyanis is kicsúszik az igazságszolgáltatás kezei közül.

„A kalózkodás indirekt módon, de a polgárháború malmára hajtják a vizet, abban az értelemben, hogy a hajók által kifizetett váltságdíjak hozzájárulnak a jól működő polgárháborús sajátos gazdasági dinamikához. Minden sikeres kalóztámadás valójában egy központosított, demokratizált szomáliai állam újjáépítésének lehetőségétől való hátralépést jelent. A kalózkodók új és modernebb felszereléseket szereznek be, nem ritka már a GPS-szel ellátott navigációs készülékkel felszerelt csónakok.”⁶⁶

Lassan már évtizedek óta az ellenük való fellépésre válaszként újabb és újabb ellentaktikát alakítanak ki a megváltozott feltételek tükrében és tekintettel az aktuális politikai és jogi fellépésre ellenük. Az ENSZ főtitkára is figyelmeztető jelként és egyre nagyobb veszélynek tekinti a szomáliai kalózkodók tevékenységét⁶⁷, mely valódi iparággá nőtte ki magát a polgárháború sújtotta, katasztrófális állapotban lévő országban, különösen veszélyesnek tartja a két legnagyobb kalózcsoportosulás aktivitását, akik valódi katonai erőt képviselnek mára az országban. A

⁶⁵ Tóth Péter: Tatárszentgyörgy után. Széljegyzet a biztonság szubjektív percepciójának veszélyeiről. In: Nemzet és Biztonság, 2009. március, 3-9.

⁶⁶ Middleton, Roger: Piracy in Somalia. Threatening global trade, feeding local wars. Chatham House.6.o.

⁶⁷ Report of the Secretary-General on the situation in Somalia, p. 5

váltságdíjak azonban nemcsak az abból részesülő szomáliak zsebébe vándorolnak, hanem a szomszédos kenyai főváros, Nairobi ingatlanfejlesztéseinek fellendülése is ennek a pénzinjekciónak köszönhető egyes források szerint. Ezen kívül a váltságdíjakból származó pénzek tovább táplálják a polgárháborús helyzetet, ugyanis a pénzből további felszerelést és fegyvereket finanszíroznak, illetve csempésznek be az országba. A Jemenbe vezető viziút („heroin-way”)⁶⁸ és a szabad határátjárás Kenyába ideális csempésztúvonallá nőtte ki magát, ahol a kalózok által „importált” polgárháborús fegyvereket szállítják, és amely ideális csempésztúvonallá nőtte ki magát mára, tovább táplálva a soha véget nem érőnek látszó polgárháborút.

A másik probléma a Szomáliába tartó élelmiszersegélyek sorsa. A legszerényebb becslések szerint is mintegy 2,5 millió szomáliait, súlyt a már lassan évtizedek óta állandónak mondható éhínség. Az ENSZ WFP (World Food Program) programja keretében rendszeres élelmiszerszállítmányok érkeznek tengeri úton Mombasából Mogadisuba, ahonnan továbbszállítják és szétosztják azt Szomália belső részeire. A nagyfokú és teljes mértékben külföldi segélyadományoktól való függésre mutatnak rá a számok is: 2008-ban csaknem 185 tonnányi élelmiszer érkezett az országba, 80%-a hajóval.⁶⁹ Sajnos ezek a hajók is egyre gyakrabban esnek a kalózok támadásainak áldozatául és váltságdíjat követelve az adott országtól, a hajó tulajdonosától, illetve az ENSZ-től és sokszor a rakomány teljes lefosztása után kapják csak újra vissza a hajókat az illetékesek.

Azonban még mindig csak a fele a segélyszállítmányoknak jut el az éhező lakossághoz, nagyrészt egyelőre a háborúban álló felekhez kerül. De nemcsak a kalózok a és tengeri úton való szállítás hordoz veszélyeket, az Al-Shabaab és a Hizbul-al-Islam is igen gyakran célzottan vadászik a segélyszállítmányokra, illetve busás váltságdíj fejében az ENSZ és egyéb humanitárius szervezetek dolgozóira.

⁶⁸<http://www.politicalarticles.net/blog/2009/12/14/taliban-heroin-flooding-kenya-on-its-way-to-europe-and-the-americas>

⁶⁹ <http://www.mbali.info/doc216.htm>

III. 1. A kalózkodás történeti, társadalmi és gazdasági háttere Szomáliában



4. ábra: Szomália

Szomália egy Magyarországnál csaknem hétszer nagyobb ország Kelet-Afrikában, az úgynevezett „Afrika szarván”. Nem zárható ki az eddigi kutatások alapján, hogy ezen a területen feküdt az ókori egyiptomiak által Punt néven ismert vidék. A terület egy része a 2.-7. században az Etiópiai Királysághoz tartozott, majd az arab törzsek a 7. században telepedtek le a partvidéken és alapították meg Adal Szultánságát, 1200 és 1500 között virágoztak különböző szomáliai városállamok és királyságok, csak a 16.század közepén esett szét az a birodalom Északnyugat-Szomáliában az Adal Szultánság (szomáliak, afarok és hararék többnemzetiségű állama) uralkodója 1520-tól kezdve meghódította Etiópia háromnegyedét, aztán az Ajuuraanok kerültek hatalomra és hozták létre szultánságukat, mely a 14. és a 17. század között virágzott. Adal összeomlása után a 17. században új városállamok virágoztak fel.⁷⁰

Egyiptom, Franciaország, Olaszország és Nagy-Britannia a 19. század közepétől szállják meg lassan a területet és osztják fel egymás között. Északi része brit, míg déli része olasz fennhatóság alá kerül.

Az olasz „Szomáliföld” 1936-ban az egyiptomi kisebb részekkel egy kolóniává egyesül. Már a gyarmati korban is igen gyakoriak voltak a polgárháborúk a különféle törzsek között, illetve iszlám szekták szerveződtek a gyarmatosítókkal szembeni fellépés céljából. A második világháborúban átmenetileg az olaszok elfoglalták egész Szomáliát, majd a harcok végül mégiscsak brit csapatok győzelmével zárult, akik elfoglalták egész Olasz-Kelet-Afrikát. 1950-ben a mai Szomália nyugati fele az ENSZ felügyelete alatt olasz közigazgatás alá került, majd 1960-ban nyeri vissza függetlenségét a brit területekkel együtt. Azonban a függetlenség elnyerése nem hozza el a békét az ország számára, határkonfliktusok és harcok következnek Kenyával (ogadeni háború)⁷¹ és Egyiptommal szemben. 1970-ben szocialista fejlődési irány és államosítások kezdődtek. Az 1974-75-ös szárazság óriási éhínségeket okozott és közben zajlott a Kenyával folytatott véres ogadeni háború, amely szervezetlensége miatt Szomália nem kapott külső támogatást, míg Etiópiát a Szovjetunió és Kuba támogatta. Szomália katonai vereségét gazdasági összeomlás követte, majd a rezsim minden támogatóját elvesztve az Etiópia által finanszírozott különböző fegyveres ellenállási csoportok egyidejű támadása miatt megbukott. Az első, illetve a második megválasztott elnök is puccs áldozata lesz és az országban Mohammed Siad Barres veszi át az irányítást, aki egészen 1969-1991-ig hatalmon marad. Ám a 80-as évektől egyre inkább teret hódítanak és előretörnek azok a regionális klánokon alapuló csoportosulások, melyek Siad Barres diktátor vesztes etiópiai háborújában saját hatalmuk kiépítésének lehetőségét látták. Véres küzdelmekre kerül sor az országban és Barre hatalmának megdöntésével fejeződik be, ám az új törzsi hadurak saját egyéni érdekeiket előre

⁷⁰ <http://hu.wikipedia.org/wiki/Szom%C3%A1lia>

⁷¹Hádi Béla: Az ogadeni konfliktus regionális összeüggései.In.: Nemzet és biztonság.2008.szeptember.24-31.o.

helyezve egymás ellen fordultak, és újabb háborús éveket hoztak ki-ki befolyásának rövidebb ideig tartó uralmát.

A korábbi brit fennhatóság alatt álló Szomáliföld 1991.május 17-én kikiáltotta függetlenségét és de facto államként működik a mai napig. Határai északnyugatról Dzsibuti, nyugatról Etiópia, délkeletről Szomália, míg keletről a Vörös-tenger mentén húzódnak és fővárosa Hargesia lett. Az új állam az ottani viszonyok között stabilnak mondható kormányzattal rendelkezik, amely 2002 óta számos alkalommal elnök választást rendezett, a szembenálló klánok közötti konfliktusokat elsimította és állami struktúrát épített fel, azaz a kláni-törzsi hierarchikus rendszert ötvözte a nyugati demokráciával, és aminek köszönhetően megteremtette a lassan, de növekvő ütemű gazdaság alapját. Jelenlegi miniszterelnök H.E Ahmed Mohamed Mohamud, akit 2010 júliusában választottak meg az elkövetkező öt évre. Mindezek ellenére Szomáliaföldet mind a mai napig egyetlen ország és az ENSZ sem ismerte el, és Szomália részének tekinti viszonylagos stabilitása ellenére is. A Siad Barre leváltása utáni időszakot jellemző polgárháborús idő egyes becslések 300.000 és fél millió közé teszik a polgárháború áldozatainak számát. 1992-től az ENSZ UNOSOM békefenntartói erő folyamatosan jelen voltak az országban, és csak 1995-ben a Black-Hawk-Down után hagyta el az utolsó kontingens Szomáliát. Sajnos a háborús résztvevők egyike sem érdekelt abban, hogy a lakosság élelemmel való ellátását garantálja, és a feltételeket megteremtse, hiszen az egyes erőforrások saját kézben tartásával sakkban tarthatóvá válnak az ellenséges klánok és területeik. Ennek az erőpolitikának ha egyáltalán illethető a klasszikus politika fogalmával sajnos azonban a lakosság fizeti meg az árát, hiszen 2001 óta az ENSZ WFP programjának keretében folyamatos ellátásra szorul.⁷²

1998-ban Puntföld is kikiáltotta függetlenségét, így újabb darabra szakad Szomália. A mostani vezetés egyetlen megoldásnak csak azt látja, hogy újjászervezzék Szomáliát, mint egy szövetségi köztársaságot, viszont a szomszédos Szomáliföld nem jogi eszközökkel kívánja kivívni függetlenségét.

Az ország neve az ősi egyiptomi forrásokból ered, amelyek a térséget Punt földjeként emlegetik, bár az óegyiptomi Punt pontos elhelyezkedése még vitatott kérdése az ókortudománynak. Az ország ugyanúgy törzsi alapon szerveződik, mint Szomália más territóriumai, mely Abdullahi Yusuf irányítása alatt áll. Puntföld ellentétben Szomálifölddel nem próbálta meg soha kivívni a nemzetközi elismerését. A régió stabilitásának megteremtését számos iszlamista szélsőséges csoport, illetve a helyi hadiurak önkényes irányítása, illetve a szervezett bűnözés és a quázi állami hatalom is nagymértékben megnehezíti. A területi viták elsősorban Sanaag tartomány miatt folynak, amely folyamatosan kiújuló fegyveres összecsapásokhoz vezet. A polgárháború változó intenzitással folyik az ország különböző területein. 2004. augusztusában a Kenyában

⁷² <http://afrobeatradio.net/2011/07/26/world-food-program-in-somalia-angel-of-mercy-or-angel-of-death/>

összeülő Szomália parlament egy új átmeneti központi kormányt (Transitional Federal Government-TFG) választott Abdullahi Yusuf vezetésével. Az ország konszolidációja érdekében tett a központi kormányzat létrehozására irányuló mindennemű kísérlet azonban a dél-szomáliai hadiuraknak köszönhetően minden esetben meghiúsul, hiszen az ezen a területen domináló iszlamista csoportok, Szomália fővárosát a kezükben és a hatalmukban tartják. Az átmeneti szomáliai kormányzat Mogadishu visszavételére irányuló törekvése azonban aligha látszik megvalósíthatónak az Afrikai Unió aktív közbenjárása nélkül.

Puntföld lakossága és gazdasága az ország belsejében elterülő sivatag szélén lévő part menti vidékre (guban) koncentrálódik, itt főként a halászat és a halfeldolgozás jelenti a lakosok megélhetési forrását. A halászat központja a régió legnagyobb városa, Bosaso, a fő felvásárló pedig az Ádeni-öböl túloldalán fekvő Jemen, ami a kifogott halak mintegy 52%-át vásárolja fel.⁷³ A régió 1640 kilométer hosszú, halban gazdag partszakasszal rendelkezik, az éves kitermelés jelenleg 180.000 tonna. Ez azonban csupán töredéke a Szomália összeomlása előtt termelt mennyiségnek. A nemzetközi orvhalászat számos halász megélhetését vette el, ezért azok felfegyverkeztek és saját kezükbe vették a partmenti vizek felügyeletét. Ez a gyakorlat fokozatosan átcsapott fosztogatásba, a halászok immár minden az útjukba kerülő hajóra rátámadtak. A zsákmány értékesítéséből befolyó pénz jobb és modernebb felszerelés megvásárolását tette lehetővé, ami pedig megnyitotta az utat az óceánjáró hajók megtámadása, és a váltságdíj szedése előtt.

Amint a fentiekből is látszik az immáron két évtizede polgárháborúval sújtott, csaknem darabjaira hullott, mindennemű központi kormányzatot nélkülöző szinte állandó háborús állapot, valamint az örökösen éhínséggel sújtott és folyamatos külső élelmiszeradományoktól függő lakosság, a több százezer menekült a határok mentén és a teljesen korrumpálódott vezetők, valamint a 2004-es cunami által is súlyosan érintett ország megfelelő táptalajt nyújt a társadalmilag normasértő magatartásformák, majd az ezekből kifejlődő szervezett bűnözés, drog-és fegyverkereskedelem, embercsempészet, pénzmosás, terrorizmus és nem utolsósorban az utóbbi évtizedben a fejét felütő, nemzetközi szintén is jelentős károkat okozó és egy új jelenségnek: a kalózkodásnak.⁷⁴

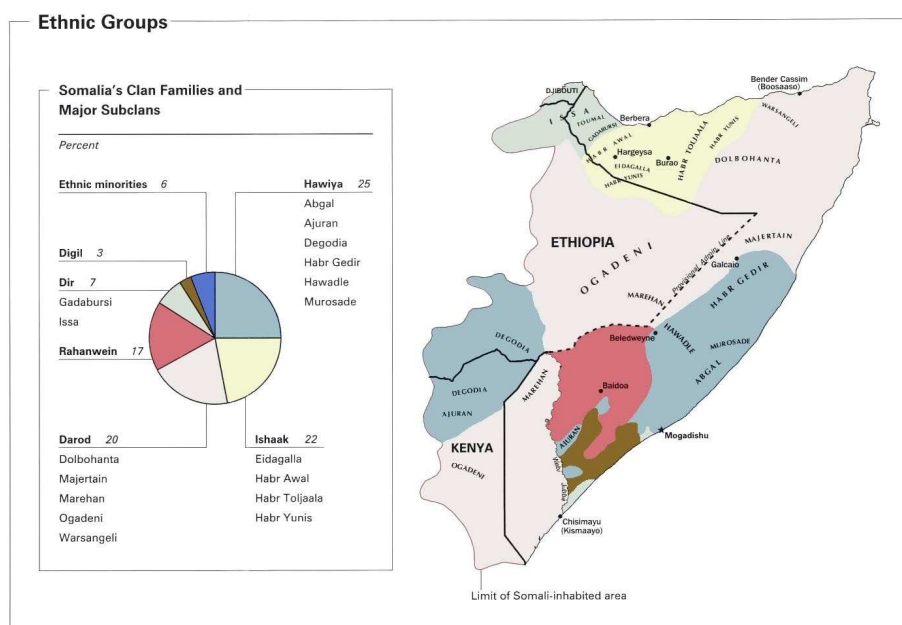
⁷³ Puntland Five-Year Development Plan: i. m. 57. o. Puntland Five-Year Development Plan, 2007-2011. Ministry of Planning and International Cooperation Puntland State of Somalia, 2007. 30-32. o.

⁷⁴ Ravasz Ábel: Kalózkodás Szomáliában: Puntland és a bukott államiság. Kül-Világ.V.évfolyam.2008/3-4-szám

III. 1.1. Csoportok

Számos csoport érdekelve van a kalóztevékenységben, Szomáliában, amelyek főként kláni, illetve szubkláni szinten szerveződnek, de egy adott klánon belül előfordulhat az is, hogy egy másik klán tagja kerül be, amennyiben rátermettnek bizonyul a feladatra vagy pedig létszámhiányban szenvednek. A kalózkod ezen kívül megpróbálják az egyszerű, bona fides halászokat is hajóikat felhasználva bevonni tevékenységükbe, mintegy asszisztálva egy-egy kalóztámadásnál, hiszen jóval többet kínálnak nekik, mint amit az egyszerű halászzal megkereshetnének. A szomáliai legaktívabb kalózcsoportok⁷⁵ a következők:

- Eyl: Isse Mahmud and Leelkase of the Darood clan
- Garad: Omar Mahmud of the Darood clan
- Hobyó: Habargedir (Saad, Ayr, Suleiman) of the Hawiye clan
- Hardheere: Habargedir (Ayr, Sarur, Suleiman) of the Hawiye clan
- Mogadishu: Habargedir (Ayr) of the Hawiye clan



5. ábra

⁷⁵ Piracy off the Somali Coast Workshop commissioned by the Special Representative of the Secretary General of the UN to Somalia Ambassador Ahmedou Ould-Abdallah Nairobi 10-21 November 2008. Final report Assessment and recommendations-17.o.

Jelenleg a kalózok epicentrumának Puntföld számít, mégpedig a társadalom egészét átfogva, beleértve a kormányzati szférát is. Számos puntföldi miniszter gyanúsítható azzal, hogy belebonyolódott a szóban forgó tevékenységbe és kalózokat támogat, illetve részesül a zsákmányból. A legtöbb kalóz igen aluliskolázott, vagy egyáltalán nem és egyetlen alternatívát a pénzkeresésre a katonáskodáson kívül a kalóznak való elszegődés jelenti. Hogy a tevékenység vonzerejét szemléltessük egy elfogott, majd később el is ítélt kalóz vallomásából kiderül, hogy valójában mennyire is jövedelmező és csábító iparágga nőtte ki magát a kalózkodás Szomáliában.

Hangzatos jelszavakban persze sosincs hiány. A Biztonsági Tanács három fő tevékenységben látja a megoldás kulcsát: a katonai elrettentés mellett a szárazföldi biztonság és jogállamiság kiépítését, illetve a gazdasági fejlesztést hangsúlyozza.⁷⁶ Ezzel természetesen sok újat nem mond az ENSZ. Eddig is világos volt, hogy amíg nem adódik kellően vonzó munkalehetőség (az egy-két haszonállat legeltetése a félsivatagos tájban nem számít annak), a szomáliai fiatalok bolondok lesznek lemondani a váltságdíjak révén megszerezhető kényelmes életről. A külföldi hírszerző hálózat működtetésén túl ezt bizonyítja, hogy folyamatosan fejlesztik a technikájukat (GPS, műholdas mobiltelefonok), a fegyverzetüket (RPG-k térnyerése)⁷⁷, sőt üzleti módszereiket is: 2009 decemberében Harardheere-ben, az egyik hálózat központjában szabályos tőzsdét létesítettek, ahol 72 „vállalat” részvényei érhetőek el a vállalkozó szellemű befektetők számára.⁷⁸ A dolog pikantériája, hogy nem csupán pénzzel, de felszerelési tárgyakkal és fegyverekkel is be lehet szállni az üzletbe. A haszon pedig nem csekély.⁷⁹

III. 1. 2. Módszer

Ez Az információk szerint egyetlen kalóztámadásban való részvétel után 6,000 és 10,000 dollárt kapnak a kalózok 1,000,000 dollárnyi követelt váltságdíj esetében.⁸⁰ Ez gyakorlatilag a két-, illetve háromszorosa annak, amit egy fegyveresként vagy egy helyi vagy humanitárius szervezet tagjaként megkereshet. Egy kalóz elbeszélése szerint a váltságdíj elosztása előre meghatározott módon történik, előre megállapított százalékok alapján, miszerint 20%-a a főnökökhöz vándorol, akik a támadások szervezőinek, „szellemi atyáinak” tekinthetőek, további 20%-ot visszaforgatnak,

⁷⁶ http://kitekinto.hu/afrika/2010/11/15/indul_a_kalozszezonzomaliaban

⁷⁷ Middleton, Roger: Piracy in Somalia. Threatening global trade, feeding local wars. Chatham House, 2008.6.o.

⁷⁸ http://index.hu/gazdasag/vilag/2009/12/02/szomaliaban_megalakult_a_kaloztozsde/

⁷⁹ Említésre méltó egy szomáliai nő esete, aki férjétől egy RPG-t kapott tartásdíj fejében. A hölgy szerencsét próbált, és a páncéltörő rakétavetőt „befektette” az egyik kalózcsoportnál. Harmincnyolc nap alatt 75 ezer USD-t keresett az üzlettel.

⁸⁰ Piracy of the Somali Coast Workshop commissioned by the Special Representative of the Secretary General of the UN to Somalia Ambassador Ahmedou Ould-Abdallah Nairobi 10-21 November 2008. Final report Assessment and recommendations 17.o.

azaz új fegyverek, üzemanyag, étel, cigaretta stb. vásárlására és beszerzésére fordítanak, míg 30%-át kapják ténylegesen meg a támadásban résztvevők és ugyanennyi landol az állami, illetve a kormányzati hivatalnokok zsebében. Gyakran azonban vita tör ki köztük az elosztással kapcsolatban, ami akár fegyveres összetűzésbe is torkolhat.⁸¹

A kalózkok logisztikai támogatást vagy a lakóhelyük szerinti közösségtől, vagy pedig az időszaki operációs part menti bázisuktól kapnak. Érdekes tény, hogy a belső területekről és nomád klánokból származó a munka és megélhetés reményében kalóznak álló szomáliak között olyannal is találkozhatunk, aki még úszni sem tud. Habár a kalózkodásból igen sokat profitálnak egyes közösségek, azonban vannak olyan klánok is, amelyek teljesen elfogadhatatlannak, a szigorú iszlám joggal ellentétesnek tartják a kalózkodást. Egyes helyi vallási vezetők egyenesen szónoklatokat tartanak a kalózkodás elítéléséről, sőt kijelentetik, hogy egy kalózzal kötött házasságot nem tartanak érvényesnek.

Kevés kalóz kerül ki manapság az egykori halászok közül.⁸² Hozzájuk harcedzett egykori milicisták, valamint az információs technológia kezelésére képes specialisták csatlakoztak. A 90-es évek végén kis halászhajókkal kezdtek, sikereik azonban fokozatosan lehetővé tette felszerelésük modernizálását. Manapság fegyverzetüket a mogadishui feketepiacon, valamint Jemenből szerzik be, a felszerelés az informális és a bizalomra épülő tradicionális hawala⁸³ közvetítői rendszeren keresztül jut el Puntlandba.

- a.) Az egyik forgatókönyv szerint a kalózkok Szomália északi partjainál támadnak, többnyire két-három nagyobb csónakkal, amelyek navigálásához GPS-t használnak, és amelyben 3-7 kalóz foglal helyet. Támadásaikhoz motorcsónakokat használnak, amelyek mindegyikében négy-öt, gépfegyverekkel és gránátvetőkkel (RPG) felfegyverzett kalóz van. Műholdas helymeghatározással mérik be a célpontot, egymással műholdas telefonon keresztül tartják a kapcsolatot. Az utóbbi időben nagyobb „anyahajókat” is bevetnek, ami lehetővé teszi, hogy támadásaikat több száz tengeri mérföldes körzetre terjesszék ki.
- b.) A másik helyszínnél a kalózkok a jemeni partok közelében éjszakáznak, kikapcsolt motorokkal, hogy spóroljanak az üzemanyaggal, majd reggel közeledtével minden védtelen hajót megtámadnak, gyakran AK-47 fegyverekkel sorozatlövést adnak le a hajó

⁸¹ http://napiaszonline.hu/bunugy/meszarlással_vegzodott_szomaliai_kalozok_vitaja_16646

⁸²Kaup: Prelude to piracy-The poor fishermen of Somalia, : <http://www.spiegel.de/international/world/0,1518,594457,00.html>.

⁸³ <http://www.time.com/time/world/printout/0,8816,178227,00.html>

parancsnoki hídjára, és felszólítják a hajót, hogy álljon meg. A hajó fedélzetére létrák és kampók segítségével másznak fel, majd rögzítik a csónakjaikat a hajóhoz. A hajót a parancsnoki hídról irányítják. A támadás során a motorcsónakok megközelítik a célpontot, és gépfegyverekből tüzet nyitnak rá. Amikor a tengerészek fedezékbe menekülnek, csákyák és létrák segítségével felmásznak a fedélzetre és elfoglalják a hajót, túsul ejtve a legénységet. A legénységet jól tartják, sőt, többen baráti gesztusokról számoltak be szabadulásuk után.⁸⁴ Általában a rakomány is érintetlenül marad. Ha nincs más hajó a közelben, kis üzemanyag fogyasztás mellett engedik a hajót sodródni az áramlattal. Ezt követően a kalózkodók igyekeznek elnavigálni a hajót a Szomália keleti partjainál fekvő városokhoz (Bargaal, Eyl, Garaad és Hoby) és más kalózcsoportoknak adják át. A hajót ezután a „szomáliai partok közelébe kormányozzák, és váltságdíjat követelnek.⁸⁵ A követelt díj jelentős emelkedésen ment keresztül az elmúlt hónapokban - általában egy-két millió dollár között van. Megegyezés esetén a hajót egy baráti kikötőben (általában Eyl, Haradeere vagy Basoso) átadják a tulajdonosnak.⁸⁶ A kikötőben a kalózkodók komoly logisztikai támogatást kapnak, ami fontos, mert egy-egy tárgyalás hónapokig is elhúzódhat. Egyes elmondások szerint éjjelente „pót-kalózkodók” váltják fel a nap közben a hajón lévőket, hogy azok a családjaikkal lehessenek.⁸⁷

III. 2. Halászáttól a kalózkodásig: tévhitek

A szomáliai halászat mindig is csak a nyugati part menti megélhetési halászati tevékenységre korlátozódott, önellátásra és a helyi piacokra való termelésre, jelentős exportmennyiségről szó sem volt soha.⁸⁸ Siad Barre a 70-es évek tömegéhínség hullámai alatt, illetőleg azt követően százezreket telepített át a partvidékre és halászatra kényszerített, más megélhetési forrás és lehetőség hiányában. Már a kezdetektől fogva elmondható, hogy Szomália halászati exporttevékenysége igencsak elenyésző mértékű, e gazdasági iparág csupán a bruttó nemzeti össztermék 2%-át teszi ki és az exportnak is mindössze 3%-ról van szó, és körülbelül 30.000 ember foglalkozik hivatásszerűen halászáttal, és 60.000 pedig mellékállásban vagy kiegészítő

⁸⁴ <http://wwwl.creators.com/opinion/austin-bay/the-pirates-of-puntland.html>

⁸⁵ „Five suicide bombers strike in northern Somalia“. The Long War Journal, 2008. október 29.

⁸⁶ Varga Ferenc Attila: Nemzetközi küzdelem a kalózkodás ellen.: http://mhtt.eu/hadtudomany/2011_e_14.pdf.44.o.

⁸⁷ „Puntland: The Epicenter of Somalia’s Piracy and Human Trafficking“

⁸⁸ <http://www.nybooks.com/articles/archives/2010/oct/14/pirates-are-winning/?pagination=false>

tevékenységként folytatja⁸⁹. A szomáliai vizeken folytatott halászat sokkal inkább kormányzati direkt devizabevételt jelent, hiszen a polgárháború alatt az ún. halászati licenzek kiadásával a kormányzat csaknem évente 120 millió dollár bevételhez jutott a szomáliai partoktól számított 200 tengermérföldnyi halászati övezeten belül.⁹⁰ Azonban hiába foglalkozott szinte 90.000 ember halászattal az még mindig is csekély számúnak tekinthető, valamint a polgárháború következtében a külföldre exportáláshoz elengedhetetlen tárgyi feltételek, úgymint hűtő-és tároló és feldolgozó üzemek és telepek is megsemmisültek, mára csupán egyetlen ilyen üzem működik Las Korey-ban.⁹¹ A szomáliai halászati tevékenységből származó bevételt évi 6 millió dollára becsülik, ami elég elenyésző, de ehhez hozzá kell még számítani a környező vizekből származó halászatot is, aminek bevétele már mintegy 300 millió dollárra rúg.⁹²

I. Az azonban vitathatatlan, hogy a külföldi hajók által folytatott illegális halászat megnövekedett a térségben, illetve a Szomáliához tartozó kizárólagos gazdasági zónában. Az vitatott egyedül, hogy a külföldi hajók általi illegális halászati tevékenység vagy pedig az államnak licenzpénzek kicsikarásával folytatott tevékenysége okoz-e nagyobb károkat. Megállapítható, hogy a szomáliai megélhetési halászok előbbieken felvázolt problémája összefüggésben van a kalózkodás elburjánzásával a Horn-foknál, azonban másként és mindenképpen nem olyan mértékben, mint ahogy az egyes nyugati médiumokban sugallják. Többször bukkannak fel tudósításokban és hírekben világszerte a külföldi hajókat kifosztó szomáliai kalózok, akik hirtelenjében a semmiből ott teremnek a hajókon szegényes öltözékben, ósdi fegyverekkel váltságdíjat követelve. Számos interjú és személyes tapasztalat alapján íródott elbeszélés szól a kalóztámadásokról, amik aztán sokszor eltúlozva, a kalózokat megélhetésüket csak ekképpen finanszírozni tudó magányos harcosoknak beállító klisékkel telítődött történetek keringenek az interneten. Ezek azonban sokszor csak további összetűzések gerjesztésére szolgálnak a helyi és külföldi halászok között, háttérbe söpörve a probléma igazi mibenlétét és nem véve tudomást a mára már bünszervezeti keretek között zajló, sokszor állami illetve fél-terrorista szervezetek által is finanszírozott kalózkodásról, melyben a kulcsfiguráknak semmiképpen sem a megélhetésüket így biztosítani kívánó szomáliai halászok tekinthetőek. Megkérdőjelezhető az az elmélet, miszerint a szomáliai kalózok csak a vizeiken garázdálkodó orvhalászok elleni fellépésre

⁸⁹ United Nations Food and Agriculture Organisation, 'Fishery Country Profile: The Somali Republic', January 2005., <http://www.fao.org./fi/oldsite/FCP/en/SOM/profile.htm>; Luke: Somali Pirates and islamist Militias Joing Forces-'An attractive proposition?', Future Directions International, Strategic Analysis Papers, 22.10.2010. 1.o.

⁹⁰ SWP: Schutz von Schiffen gegen Piraterie, 2009.5. o.

⁹¹ Kaup: Prelude to piracy-The poor fishermen of Somalia, : <http://www.spiegel.de/international/world/0,1518,594457,00.html>.

⁹² SWP: Schutz von Schiffen gegen Piraterie, 2009.5. o.

válaszul állnak kalóznak, mintegy ellenreakcióként. Ez azonban, és inkább az iszlám által bűnnek tekintett kalózkodásra való megnyugtató szolgáló magyarázatkeresésnek. Ezt támasztja alá az is, hogy az eddigi statisztikákból világos megállapítható, hogy halászhajók csak igen ritkán esnek kalóztámadás áldozatául. Az annál sokkal gyakoribbnak számító jachtokat, indiai és arab dhow-okat, vagy nagyobb tenger-és óceánjárókat még a legnagyobb jóindulattal sem lehet a halászokra potenciális veszélyt jelentő és vizeiket kizsákmányoló halászbárkáknak tekinteni.⁹³

- II. A kalóztevékenységre adott másik indoklásnak még kevesebb köze van a valósághoz, miszerint azért támadnak külföldi hajókra, mert azok illegális szemétkerakónak használják Szomália partját és vizeit és így veszélyes anyagok kerülnek a vízbe, amelyek súlyos ökológiai katasztrófához vezetnek és a kalózok és csak ellenük próbálnak meg fellépni. Mindössze két-elenyésző számú esetről van tudomás: az egyik esetben egy gyanús konténeréről volt szó, míg a másikban pedig egy veszélyes vegyi anyagokat tartalmazó hajóról származó tárolót találtak a parton, amelyet valószínűleg a 2004-es cunami sodort arra. Azonban szisztematikus ipari mennyiségű szemétkerakásról, illetve a szomáliai partok vegyi hulladékokkal való elárasztásáról szó sincs. És ezek alapján egy újabb mítosz dől meg a kalózkodás valódi mibenlétével kapcsolatban.⁹⁴
- III. Ugyancsak nehezen állja meg a helyét a csak a szegénység felelőssé tétele, mint a kalózkodás egyetlen oka. Az eredeti kalózterületek ugyanis messze nem számítanak a legszegényebb szomáliai régiók közé, köszönhetően a Golf-öböl közelségéből profitáló élénkebb gazdaságnak, valamint itt a polgárháború viszonylag nyugodtabb lefolyású. Arról nem is beszélve, hogy egy-egy kalóztámadás komoly kezdőtőkét igényel 5.000 és 10.000 dollárközé tehető⁹⁵ tehát az egészen szegény szomáliainak semmiképpen még lehetősége sincs meg arra, hogy kalózkodásra adja a fejét. Leszögezhető tehát az is, hogy csak nagyon kevés egykori halász található a kalózok között a tengeren.

Ha a Szomáliában létrejövő új iparág fejlődését vesszük górcső alá rögtön kiderül, hogy míg 2007-ben kb. 100 főre tehető a kalózkodásban résztvevők száma, 2008-ban már 1200 főről beszélhetünk az IMB becslései szerint. 2008 óta már nagymértékű fenyegetést jelent mind az európai és ázsiai ipar és hajózási társaságok számára, amelyek kénytelenek a Golf-öblön és a Szezi csatornán keresztül tevékenységüket lebonyolítani. Nehéz pontosan meghatározni a kalózok

⁹³ Michale Stehr: Piraterie am Horn von Afrika: Bedrohung der zivilen Seeschifffahrt vor Somalia 200-2010. Verlag Dr. Köster, 2011.10-11-o.

⁹⁴Kaup: Prelude to piracy-The poor fishermen of Somalia, : <http://www.spiegel.de/international/world/0,1518,594457,00.html>.

⁹⁵ Stig Jarle Hansen: Piracy in the greater Gulf of Aden, Myths, Misconceptions and Remedies, Norwegian Institute for Urban and Regional Research Report (letöltve 2011.10.28.) <http://www.nibr.no/uploads/publications/26b0226ad4177819779c2805e91c670d.pdf>. 13-15.o.

jelentette fenyegetés súlyát. Kétségtelen tény, hogy a tengeri rablás volumenének növekedése megdöbbentő Afrika Szarvánál. 2008 októberének néhány hetében már minden napra két kalóztámadás jutott.⁹⁶ Évente mintegy 180 millió tonnányi terhet szállító hajó halad át a Szezei-csatornán az Ádeni-öblön keresztül mindkét irányba ennek értelmében nem szükséges taglalni, hogy milyen fajta veszélyt jelentenek a folyamatos és meredeken növekvő kalóztámadások a térségben. A hajótársaságoknak fontos, hogy időben és egyáltalán megérkezzen a szállítmányuk rendeltetési helyükre. A kalóztámadások elkerülésére adott radikális lépésre szánta el magát a legnagyobb malajziai MISC hajózási társaság, ami mindenképpen jelzésértékkel bír. Miután két pálmaolaj tankere is kalóztámadás áldozata lett az Ádeni-öblön keresztülhaladáskor, a társaság azt a konklúziót vonta le és hozta meg gyors döntését, hogy ezen túl hajóit három hadi cirkáló kíséri majd. Az ugrásszerű növekedés miéértjére a válasz az, hogy valójában a kisebb veszteségek ellenére is egy szomáliai számára kiemelkedő kereseti lehetőséget biztosít a kalózkodás és a rizikó pedig elenyésző. A kalózcsoportok az eddigi mindennemű és szintű fellépésre velük szemben taktikájuk megváltoztatásával reagáltak. Sikereik és a velük szemben nem igazán hatékonynak mondható fellépés kalózokat még inkább magabiztosabbá tette. 2008 óta a kalózok életvitelében is nagymértékű változások következtek be (itt sem az egyszerű kalózokra kell gondolni, akik a ranglétra alsó fokán helyezkednek el) új házak nőnek ki a semmiből, nyugati márkájú autók jelentek meg az utcákon. Az események helyi megfigyelői szerint a kalózhálózat vezetőjének számító „Hoboyo” klán egyenesen egy gazdasági boom-ot produkált és mintegy sziget, úgy emelkedik ki a polgárháború sújtotta országban ez a jólétet szimbolizáló városrész. De valójában csak egy új gazdasági ág megjelenéséről van szó, mint az ázsiai kalózkodásnál? Rögtön tisztáznunk kell, hogy ez azonban több mint pusztán kriminális tevékenység, amelyből egyes rétegek jólétüket tudják finanszírozni és mely számos jogi kérdés mai napig való tisztázatlansága miatt (sem) került megoldásra.

IV. Terrorizmus és kalózkodás kapcsolata Szomália térségében

Az ENSZ Tengerjogi Egyezménye (UNCLOS) megfogalmazásában csak a magáncélú indíttatás esetén beszélhetünk kalózkodásról, míg politikai és vallási meggyőződésből elkövetett hajó elleni támadás esetén pedig terrorista cselekményről. Ami mindkettőben azonos, az az elkövetői kör, azaz, hogy nem államokról, hanem egyénekről van szó, akik politikai illetve vallási indíttatásból viszik véghez ezeket a tetteket és semelyik államhoz tartozónak nem tekinthetőek. A két

⁹⁶ European Union Initiatives in support of implementation of UNSCR 1816. European Union Naval Coordination Cell (EU NAVCO). Brussels, 2008. Powerpoint. http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cmsUpload/081015_EU_naval_coordi. Megtekintve: 2010. 02. 13., 4.; Gilpin, Raymond: Counting the Costs of Somali Piracy. Center for Sustainable Economies, US Institution of Peace, 2009., 3. o.

cselekmény közötti, elsőnek evidensnek tűnő különbség azonban a gyakorlatban mégsem választható szét olyan könnyedén, hiszen számos az elmúlt évtizedekben megtörtént eset kapcsán sem volt megállapítható, hogy kik és milyen célból támadtak meg egy hajót és a motivációk is igen sokrétűek lehetnek.⁹⁷ Míg a korábbi századokban a kalózkodásnak legális alapot teremtettek azzal, hogy a hajólevelet állítottak ki számukra és így ezzel mintegy felbérelték őket, hogy az adott állam ideiglenes szolgálatába állva (ún. privateerek) támadják meg az ellenséges nemzet kereskedelmi hajói, mára a helyzet sokkal komplexebb. Kiváló példa erre a következőkben vázolt két eset.

A.) Épp a kalózok egyre növekvő tüzereje és a gyakoribb támadások az, amely azokhoz a következtetésekhez vezetnek, hogy a támadások hátterében immáron egy igencsak jól megszervezett bűnszövetkezet, illetve terroristacsoportosulás is áll, mégpedig politikai célokkal. Habár egyértelmű közvetett bizonyíték a két tevékenység közötti összefüggésre kevés van, de először a LIMBURG tankerhajó⁹⁸ elleni támadással bebizonyosodott, hogy igenis létezik kapcsolat a kalózok és a terrorista tevékenységek között, habár e nézettől mind a mai napig igyekeznek elhatárolódni a nemzetközi szervezetek. Az iszlamista fegyveresekből álló csoport, aki beismerte a LIMBURG elleni merényletet/kalózkodást, bizonyítottan közvetett kapcsolatban áll az Al-Kaida nevű nemzetközi terrorista csoporttal. Londoni hajózási szakértők már 2003 óta sejtik ezt, hogy igenis van direkt kapcsolata a szómáliai kalóztevékenység és a szélsőséges iszlamista csoportok lásd: Al-Kaida között.

A terroristák által eltulajdonított és igénybevett hajók növekvő száma is a kalózkodás és a terrorizmus közötti kapcsolatra irányítja egyre inkább a figyelmet. Egyes tanulmányok úgy tartják, hogy ezidőtájt kb. 30 hajó áll az Al-Kaidával valamilyen kapcsolatban, amelyeket céljaikra használnak fel. Mindenképpen tisztázandó kérdés az, hogy terrorizmusról vagy kalózkodásról van-e szó egy-egy támadás alkalmával. Tekintettel a bekövetkező károk nagyságára, amelyeket e két bűncselekmény okoz, a károsultak mellett a biztosítótársaságok érdeke is, hogy a fogalmak összemosására ne kerüljön sor és tisztázott legyen, mikor melyikkel állnak szemben, hiszen ezek akár kártérítési perek tömegéhez is vezethetnek és nem mindegy, hogy jogilag minek minősíthető egy támadás. Meg kell azt is említeni, hogy a főbb tengeri egyezmények csakis azokra az országokra vonatkoznak, amelyek ratifikálták is őket, illetve a terrorista cselekmények egyik egyezményben

⁹⁷ Heinrich Blume: Begriffsabgrenzung Piraterie- Terrorismus (im Rahmen der Interviewrunde zum Themnespezial „Maritime Sicherheit“ -13.0.2006) [http:// www-dmkn.de/_C1256B8805214AC.nsf/0/F23BB3D63534B80C125714F0040B163?](http://www-dmkn.de/_C1256B8805214AC.nsf/0/F23BB3D63534B80C125714F0040B163?) (letöltve: 2011.augusztus 20.)

⁹⁸ http://globaljihad.net/view_page.asp?id=975

sem tartoznak a kalózkodás fogalmába, azonban sokszor mintegy épp ez által a kalózkodásnak álcázva számos esetben enyhébb megítélés alá esnek, nem beszélve arról, hogy kevesebb és nem olyan heves indulat váltanak ki a nemzetközi médiában sem.

B.) Konkrét esetként e kettőségre az ACHILLE LAURO hajó esete⁹⁹ hozható fel. 1985. október 7-én négy palesztin terrorista támadta meg az ACHILLE LAURÓ-t. A hajó egy közel két hetes hajóúton volt mintegy 680 utassal és ca. 350 fős személyzettel Alexandriából Port Saidba, Észak-Egyiptomba, amikor támadás érte a hajót és a Palesztin Felszabadítási Fronthoz tartozó támadók azzal fenyegették meg az utasokat és a személyzetet, hogy megölik őket, amennyiben az egyiptomi kormány nem intézkedik azonnal, hogy a jelenleg Izraelben raboskodó mintegy 50 honfitársukat engedjék szabadon. Mindehhez hozzátéve, hogy bármilyen hajót és utasait felszabadító mentőakció esetén öngyilkossági merényletet hajtanak végre és az egész hajót felrobbantják. A hajó feletti hatalom teljes átvétel után a terroristák a hajót a szíriai Tartus kikötőjébe irányították. Az út alatt az utasokat nemzetiség szerint felosztották,¹⁰⁰ különösképpen nyomatékosítva, hogy a hajón 12 amerikaiak állampolgárságú utas is található, akiknek kormányuk szintén közreműködhetne a kérdés mielőbbi megoldásában. Hogy követeléseik és szándékuk komolyságát nyomatékosítsák, egy zsidó származású amerikai utast, név szerint Leon Klinghofert fejbelőtték, majd a tengerbe dobták. Miután az idő elteltével és az eredménytelen tárgyalások elteltével egyre inkább világosabbá vált a terroristák számára, hogy követeléseiknek senki nem tesz eleget, menekülő utat követeltek: egyiptomi kíséret biztosításával való szabad elvonulást és egy a kikötőben rájuk váró repülőgéppel való menekülést Tunéziába.¹⁰¹ Ezután az ominózus eset után Az IMO kezdett el először és komolyan a vizeken a terrorista fenyegetettséggel foglalkozni és valamiféle választ, de legalább egy cselekvési tervet az ehhez hasonló helyzetekre kidolgozni.¹⁰² Az eset hosszú ideg foglalkoztatta a nemzetközi politikai-és jogi szakirodalmat, hogy vajon terrorizmusról volt-e szó vagy nem. Ebben az összefüggésben a kalózkodás és terrorizmus fogalmát több oldalról is próbálták megközelíteni.¹⁰³ Az ACHILLE LAURO-ügy jogi rendezése ennek tükrében még inkább furcsábbnak tűnik. A hajót végül olasz támaszpontonról indított amerikai harci gépek bevetésével sikerült felszabadítani. A későbbi büntetőeljárás folyamán pedig nem terrorizmus, de nem is kalózkodás, hanem gépeltérítés, gyilkosság és csempészet miatt emeltek vádat ellenük. A kiszabott ítéletek rámutattak arra, hogy a hiányzó jogi és egységes szabályozási rend miatt milyen visszás ítéletek meghozatalára

⁹⁹ http://en.wikipedia.org/wiki/MS_Achille_Lauro

¹⁰⁰ Michael Stehr: Piraterie und Terror auf See, 2004. Verlag Köster. 93.o.

¹⁰¹ Michael Stehr: Piraterie und Terror auf See, 2004. Verlag Köster. 93.o

¹⁰² Martin Murphy: Piracy und UNCLOS: Does international Law help Regional States Combat Piracy in „Violence at Sea” - Peter

¹⁰³ Michael Stehr: Piraterie und Terror auf See, 2004. Verlag Köster. 93.o.

kerülhet sor, és így csak az adott állam nemzeti joga szerint lehet megítélni az egyébként egyértelműen a nemzetközi jog alá tartozó esetet. Kalózkodásról nem beszélhetünk, mivel a korábban tisztázott definíció értelmében azt csak magáncélból lehet megvalósítani, politikai indítatás (ACHILLES LAURO) esetében ebből a körből ki van zárva.

- C.) További illusztris példa a terrorizmus és kalózkodás összefüggésére a későbbiekben részletesen tárgyalt Szomália esete. Szinte napi számban mennek a különféle terrorista merényletek az országban, ahol a rendőrség, és számos külföldi szervezet is az Al-Shabaab elnevezésű terrorista csoportot vádolja az elkövetett robbantásokkal és merényletekkel, és akik mostanában vállalják is a felelősséget tettükért és aényt, hogy szervezetük az al-Kaidával áll kapcsolatban. Nyugati hírszerzők szerint az Afrika szarvánál fekvő ország külföldi dzsihádisták központjává vált, és azzal vádolják a kormányt, hogy nem tesz eleget a terroristák megfékezésére. Közben az iszlamista szervezet megállapodott egyes kalózcsoportok vezetőivel, hogy megosztják a kalózkodásból befolyó váltságdíjakat. Az al-Kaida nemzetközi terrorhálózathoz köthető lázadócsoporthoz általában az alku kikényszerítése érdekében elfogják a kalózvezéreket és akkor engedik el őket, amikor beleegyeznek, hogy azok minden váltságdíj 20 százalékát a csoportnak adják át. Abban is megegyeznek, hogy az elrabolt hajók ezentúl a radikálisok felügyelete alatt álló haradhere-i kikötőben állomásoznak majd. Itt az al-Shabaab már irodát is nyitott, hogy könnyebben koordinálhassa a tengeri rablók munkáját. A kalózkodás több tízmillió dolláros bevételre tették szert a váltságdíjakból. A nyugati hatalmakat régóta aggasztja, hogy ennek az óriási összegnek egy része radikális iszlamisták zsebébe jut. Így hát egyértelmű, hogy miért is aggasztja a nemzetközi színteret Szomália és annak tengeri vizein a kalózkodás virágzó élete, hiszen a világ tengeri olajkitermelésének 40 százaléka az Ádeni-öblön és az Arab-tengeren halad át és egyre inkább teret nyer az az elképzelés, hogy valójában a terrorizmus tengeri fajtájával állunk szemben, ami újabb aranykorát éri a 16. század után. Az augusztus 21-én eltérített iráni IRAN DEYANAT egyes források szerint állítólag ismeretlen, mérgező vagy radioaktív rakományt szállított, amitől több kalóz meghalt. A szomáliai kormány aggodalmát fejezte ki, hogy az Eritreába tartó szállítmány esetleg az iszlamisták felfegyverzését szolgálhatja.¹⁰⁴ A hajó végül október 10-én került vissza iráni tulajdonosai kezébe (2.5 millió dollár), és nemzetközi figyelemtől kísérvé Eyl kikötőjéből egy ománi megálló után Rotterdamba hajózott. A kikötőben a holland hatóságok a hajón sem radioaktív, sem egyéb veszélyes anyagnak nem találtak

¹⁰⁴ „Mystery surrounds hijacked Iranian ship“. The Long War Journal, 2008. szeptember 22.

http://www.longwarjournal.org/archives/2008/09/mystery_surrounds_hi.php, internetről letöltve: 2008. november 17.

nyomát.¹⁰⁵ Szeptember 25-én egy különösen kényes szállítmány került a kalózek kezére. Az ukrán FAINA rakománya ugyanis 33 T-72 típusú harckocsi, valamint nehézfegyverek voltak. A hajó elvileg Kenya felé tartott, fedélzetén azonban olyan papírokat találtak, melyek szerint a címzettek a szudáni kormányzattal szembenálló dél-szudáni ellenállók voltak.¹⁰⁶

Sőt nyugati titkosszolgálati jelentések¹⁰⁷ még arról is tanúskodnak, hogy az Al-Kaida egy saját hajóskönyvvél rendelkezik, amelyben pontos bejegyzések találhatóak hajókról, útvonalakról, arról hogy milyen módon vesztegethetőek meg a kikötői őrök vagy, hogy melyik pozícióból célozható és sebezhető meg a hajó leginkább. Ezen kívül külön képzést kapnak a „jövendő” kalózek arról, hogy miképp kell megközelíteni észrevétlenül majd megtámadni egy hajót. Például egy estleges jövőbeli malakka-i¹⁰⁸ tengeri blokádot jelentené, hogy a hajóknak csaknem 1000 tengeri mérföldet kellene kerülniük,¹⁰⁹ ennek következtében a szállítási és olaj árak igencsak megemelkednének. Japán kőolaj-szükségletének csaknem 80 százaléka import útján valósul meg, amit pedig a Közel-Keletről hajóval szállítanak. Ennek kiesése elképzelhetetlen gazdasági válsághoz vezethetne és a globális világban nemcsak Japán számára jelenten katasztrófát, hanem az egész világgazdaság számára. Ugyanezzel a helyzettel találjuk magunkat szembe jelenleg Szomália partjainál is, a Horn-foknál, ahol a kalózek egyre inkább szaporodó támadásai igencsak veszélyeztetik a Szezi-csatornán keresztül bonyolódó tengeri kereskedelmet.

Első lépésként ezért a terrorizmus elleni háború jegyében az USA 2002 végén Afrikában is létrehozott egy harci köteléket. A Combined Joint Task Force-Horn of Africa a Szomália északi csücskénél fekvő Dzsibuti államban települt. A szárazföldi erőket egy nemzetközi flotta is támogatja, Combined Task Force 150 (CTF 150) néven, ami általában 14-15 hajóból áll és számíthat a térségben lévő egyéb amerikai flották segítségére is.¹¹⁰ A térségben a NATO is megjelent hajói mellett orosz, indiai és maláj egységek is vannak, amelyek a saját országuk érdekeinek védelmében kerültek bevetésre, általában egy-egy támadás nyomán. Egyébként is általános eljárás, hogy a rablásban érintett országok haditengerészete hadihajót és kommandósokat küld a térségbe, hogy a tárgyalási pozícióját javítsa.

¹⁰⁵ „Hijacked Iranian bulker berths at Rotterdam“. Lloyd's List. 2008. november 14.

<http://www.lloydlist.com/ll/news/hijacked-iranian-bulker-berths-at-rotterdam/20017590404.htm>,
internetről letöltve: 2011. november 17.

¹⁰⁶ „Who really owns the hijacked battle tanks?“ Daily Nation, 2008. október 1. <http://www.nation.co.ke/News/-/1056/476468/-/tkwkmo/-/index.html>, internetről letöltve: 2008. november 17.

¹⁰⁷ Münchener Rück: Edition Wissen, Piraterie- Bedrohung auf See 2006.16.o.

¹⁰⁸ Piracy knocks Somalia's main power firm outlook. 23.12.2010. <http://Kismaayood.com/?/p.=1367>

¹⁰⁹ Extratour aus Angst vor Piraten, FAZ. 10.11.2008.

¹¹⁰ <http://www.globalsecurity.org/military/agency/dod/cjtf-hoa.htm>

Leszögezhető mindezek tükrében, hogy a két csoport, azaz a kalózkodók és terroristák egybefonódása különös veszélyeket tartogathat mind regionális, mind pedig nemzetközi szinten és nemcsak a tengeri hajózás és kereskedelem számára:¹¹¹

- hajók szállítóeszközként való alkalmazása fegyver-és embercsempészetre,
- hajók vagy konténerek felhasználása, bombák és veszélyes anyagok tárolására, vagy bombaként való alkalmazása, például egy sűrűn lakott terület közelében
- hajók elsüllyesztése egy stratégailag és szállítási szempontból fontos területen, így mintegy blokádot hozva létre,
- a foglyul ejtett hajókon túszszedés és váltságdíj kikényszerítése

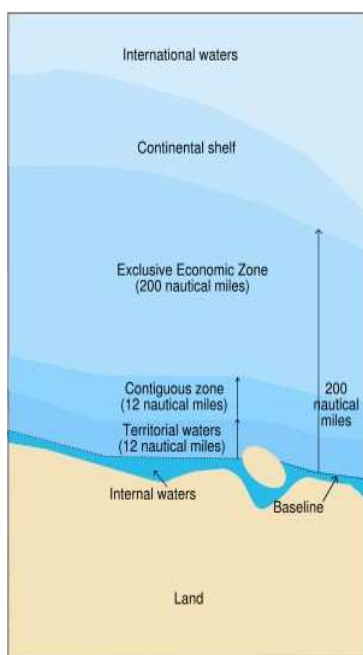
V. A jogi szabályozás összetettsége

A kalózkodók egyelőre nagy százalékban büntetlenül folytathatják tevékenységüket. A nemzetközi jogi szabályozás ellentmondásos volta, a politikai akarat hiánya és az instabil somáliai viszonyok mind megnehezítik a helyzet rendezését. A nyílt vizeken történő fegyveres incidensek jogi hátterének bonyolultságát jelzi egyrészt a kaotikus, sokszor egymást megismétlő, vagy éppen ellentétes, illetve hiányzó jogi szabályozás miatt, hogy a megtámadott hajók sokáig nem is mertek válaszolni a kalóztámadásokra. Gondoljunk csak bele: egy bukott állam (értsd: Szomália) nem reguláris erői kontra egy nemzetközi kereskedelmi hajó által felbérelt biztonsági cég fegyveresei, ráadásul nemzetközi vizeken történő konfliktusának kimenetele jogi úton teljességgel bizonytalan.

Az elfogott kalózkodók egy részét korábban nyugati országokba (Németország, Dánia) szállították, hogy ott állíthassák őket bíróság elé, azonban szállításuk és a vádemelésig tartó fogvatartásuk hónapokig tarthat, arról nem is beszélve, hogy az ilyen eljárások rengeteg pénzbe kerülnek (szállítás, bizonyítékok, szemtanúk egybegyűjtése). Ha pedig a vád elbukik, fennáll a veszélye, hogy a gyanúsított menedékért folyamodik és megússza a büntetést. Éppen ezért sok esetben az elfogott kalózkodókat lefegyverzésük és eszközeik elkobzása után a jogi procedúrák elkerülése végett egyszerűen szabadon engedik vagy átadják egyszerűen (lásd: Kenya és Seychelle-szigetek).

¹¹¹ D. Sedlacek: Maritimer Terror und Piraterie auf hoher See, 2006.108.o.

V.1. A kalózellenes fellépés speciális kérdései Szomália vonatkozásában



6. ábra

V. 2. 1. 12 tengeri mérföldes sáv-parti tenger

Mennyiben kell figyelemmel lenni a parti tenger határvonalára a szomáliai kalózok üldözésekor?¹¹² Csak funkcionáló, valódi államoknak lehet parti tengerük, így Szomália, mint bukott állam (failed state)¹¹³ valójában nem is tarthatna igényt a nemzetközi jog által biztosított 12 tengeri mérföldes sávra. A nemzetközi jog szerint ugyanis az államról akkor beszélhetünk, ha egy meghatározott terület, az állandó lakosság felett szervezett politikai hatalom gyakoroljon tényleges hatalmat.¹¹⁴ Mivel Szomáliában hosszú évek óta nincs cselekvőképes kormány, tehát nincs olyan szervezett, politikai entitás, amely képes lenne hatalmat gyakorolni a területén élő lakosság felett - Szomália valójában megszűnt szuverén államként létezni, így a nemzetközi közösségnek sem kell figyelemmel lennie a területi szuverenitás által jelentett korlátokra. Szomália 2009-ben és 2010-ben¹¹⁵, és

idén is¹¹⁶ első helyen végzett a Failed States Indexen, és az iszlamista milíciák térnyerése egyre reménytelenebbé teszi a helyzet közeli megoldását. Minthogy - álláspontja szerint - Szomália szuverenitása a fentiekben kifejtettek miatt egyébként is kérdéses, a parti tengeren való joghatóság-gyakorlásra vonatkozó igényt sem kell komolyan venni.¹¹⁷

V. 1. 2. A nemzetközi hadijog alkalmazása?

További nehézséget okoz az is, hogy a kalózzal szembeni ún. rendfenntartó (law enforcement) műveletekben nem a nemzetközi hadijog szabályai alkalmazandók, hiszen nincs szó katonai értelemben vett fegyveres konfliktusról, különösen nem államok közötti, valamiféle deklarált háborús helyzetről. Az elmúlt évek eseményei bebizonyították ugyan, hogy az államok

¹¹² BAHAR, Michael: Attaining Optimal Deterrence at Sea: A Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations. Vanderbilt Journal of Transnational Law, Vol 40, 2007, p. 1-85. <http://ssrn.com/abstract=982679> (Letöltés: 2011. november 21. 30.) 67-68o.

¹¹³

¹¹⁴ Vö. SHAW, Malcolm N.: Nemzetközi jog - Osiris kiadó, Budapest (2001), p. 135.

¹¹⁵http://www.foreignpolicy.com/articles/2010/06/21/2010_failed_states_index_interactive_map_and_kgs

¹¹⁶ <http://www.foreignpolicy.com/failedstates>

¹¹⁷ BAHAR, 67-68.o.

készek cselekedni és joghatóságukat gyakorolni azokban az esetekben, amikor nemzeti lobogójuk alatt közlekedő hajót ért kalóztámadás.¹¹⁸ A gond inkább abból adódik, ha a kalózellenes nemzetközi műveletekben résztvevő hadihajónak más állam lobogója szerinti hajót kell megvédenie. A kalózek egyértelműen a szó klasszikus értelmében vett bűnözők, akiknek büntetőjogi felelősségre vonása a cél: ha hadifoglyok lennének, fogva tartásuk célja nem a megbüntetésük lenne, hanem a harci cselekményektől való távol tartás, a harci cselekmények befejezése után pedig szabadon kellene engedni őket. Különböző nemzeti jogi korlátokra¹¹⁹ és nemzetközi szerződésben vállalt kötelezettségekre hivatkozva a kalózkodás visszaszorításában egyébként érdekelt országok vonakodnak vállalni a büntetőjogi felelősségre vonással járó terheket. Sok esetben a hatóságok vagy nem fogták el a kalózokat, vagy röviddel elfogásuk után, vád alá helyezés nélkül szabadon engedték őket.¹²⁰ A kalózkodás gyanújával letartóztatott személyek büntetőjogi felelősségre vonása azonban mai napig megoldatlan probléma.

V.2. Megoldási javaslatok és modellek¹²¹

a.) Az elfogott kalózek átadása a helyi hatóságoknak, és felelősségre vonásuk Szomáliában

Ezen megoldási kísérlet nehézsége abban rejlik, hogy szembe kell nézni azzal a ténnyel, hogy gyakorlatilag Szomáliában mind a mai napig nincs működőképes kormány, amely a jogi normák végrehajtását hatékonyan ellenőrizni tudná, emellett az igazságszolgáltatás színvonala katasztrofális. „Ezzel kapcsolatban már jó pár európai állam aggályát fejezte ki amiatt, hogy az elfogott kalózeknek a szomáliai hatóságok részére történő átadásával nem biztosítható a tisztességes bírósági eljárás, illetve a büntetés kiszabása után nem zárható ki az embertelen, vagy megalázó bánásmód. Mindez pedig ellentétben áll az emberi jogi egyezményekben általuk vállalt kötelezettségekkel.”¹²²

¹¹⁸ A szomáliai kalózek által 2008 áprilisában megtámadott *Le Ponant*, valamint a 2008

szeptemberében megtámadott *Le Carré d'As* nevű francia luxusjachtok esetében a francia hatóságok határozottan léptek fel, és elfogták a támadókat. Míg azonban az első esetben jogi problémát jelentett, hogy a speciális alakulat a kalózokat a váltságdíj kifizetése után, a szárazföldön fogta el, a második esetben már a különleges egység a fogságba esett jachton hajtott végre az akciót, de addigra már az ENSZ BT 1816. számú határozata is rendelkezésre állt, ami felhatalmazta a nemzeteket a kalózkodás elleni konkrét fellépésre. Ld. *The Pirates of Puntland*, p. 8.

¹¹⁹ Az amerikai jogalkotók csak nem régen kezdték el vizsgálni annak feltételeit, hogy megszigorítsák az amerikai büntetőtörvénykönyvet annak lehetővé tétele érdekében, hogy az amerikai hajókat bárhol a világon megtámadó kalózekat amerikai bíróság előtt is el lehessen ítélni. Ld. SHANE, *ibid*.

¹²⁰ A határozott kritika ellenére például a brit külügyminisztérium kifejezetten utasította a brit

haditengerészetet, hogy ne fogjanak el kalózokat, mivel azok vagy menedékjogot kérnének Angliától, vagy a szomáliai hatóságoknak történő átadásuk esetén - az iszlám jog szerint - vagy lefejeznék őket gyilkosság miatt, vagy levágnák a kezüket lopás miatt. Mindez pedig az európai emberi jogi normákkal ellentétes. Ld. WOOLFE, Marie: *Pirates can claim UK asylum* - *The Sunday Times* (April 13, 2008). <http://www.timesonline.co.uk/tol/news/uk/article3736239.ece> (Letöltés: 2011. október 28.)

¹²¹ Varga Attila Ferenc: Nemzetközi küzdelem a kalózkodás ellen. In: http://mhtt.eu/hadtudomany/2011_e_14.pdf.44.o.

122

b.) A kalózkodással kapcsolatban kijelölt regionális bíróságok felállítása

Megfelelő kompromisszumot jelenthet a nemzetközi bíróságok felállítása, illetve az egyes nemzeti bíróságok között. „Az ilyen regionális bíróságok előnye mindenekelőtt az, hogy jobban ismerik a régió hagyományait, országainak jogrendszerét, így vélhetően a bírák (például a prevenciót is szem előtt tartva) jogpolitikailag is eredményesebben tudják alkalmazni a vonatkozó nemzetközi jogi normákat. A regionális bíróságok kijelölésével erősíthető az a tudat, hogy a régióban van működő igazságszolgáltatás, ezzel együtt pedig könnyebben elhárítható az a gyanú, hogy a felelősségre vonási eljárások csak a Nyugat érdekeit szolgálják, valamint ezentúl a kalózellenes műveletben résztvevők erőfeszítése is eredményesebbé válhat, hiszen könnyebben alkalmazkodhatnak a bíróság által megkövetelt bizonyítási eljárási szabályokhoz, vagyis kitapasztalhatják, hogy a felelősségre vonásukhoz a bíróság milyen bizonyítási eszközöket (vallomástétel, fényképek, egyéb tárgyi bizonyítási eszközök) fogad el.”¹²³ Egyértelmű, hogy az ilyen szintű regionális együttműködés a régióban lévő országok közti kapcsolatokat is erősíti, az előre kialakított regionális eljárások pedig jelentősen csökkenthetik ezen országok között az esetleges joghatóságbeli összeütközéseket. Bahar ugyanakkor azt is megjegyzi, hogy a regionális eljárások vélhetően politikailag is elfogadhatóbbak az érintett országok számára, hiszen - a körülményektől függően - osztozhatnak a sikerben, vagy esetleg távol is maradhatnak az egyes ügyektől, különösen akkor, ha azok belpolitikailag kényesek számukra.¹²⁴ „AZ ENSZ támogatásának kiterjesztése a régióba tartozó országok azon képességeinek fejlesztése érdekében, hogy vád alá helyezték és bebörtönözték a Szomália partjai melletti kalózkodásért, illetve tengeri rablásokért felelős személyeket. Ez a lehetőség lényegében a már elért eredményeken alapul, mint a kenyai Shimo La Tewában működő bíróság működtetése, amely előtt a kalózkodással és más hasonló súlyos bűncselekményekkel kapcsolatos ügyek tárgyalása folyik.”¹²⁵

¹²³ Varga Attila Ferenc: Nemzetközi küzdelem a kalózkodás ellen. In: http://mhht.eu/hadtudomany/2011_e_14.pdf.46-50.o.

¹²⁴ Ld. BAHAR, 82-83.o.

¹²⁵ „A szomáliai kalózkodás elleni regionális fellépés egyik jó példája a Djibouti, Etiópia, Jemen, Kenya, Madagaszkár, Maldív-szigetek, Seychelles-szigetek, Szomália és Tanzánia képviselői által 2009 januárjában aláírt ún. Djibouti Code of Conduct nevű dokumentum, amely a kalózellenes együttműködéssel, ezen belül is a kalózkodással gyanúsított személyek elfogásában, a nyomozások és a vádeljárás lefolytatásában, továbbá a vélhetően kalózkodásban érintett hajók átvizsgálásában és lefoglalásában való együttműködéssel foglalkozik. A szomáliai kalózkodással érintett régió országai közül elsősorban Kenya mutatkozik aktívnak a kalózkodás bíróság elé állítása terén. Példaként említhető az Anglia és Kenya között 2008. december 11-én létrejött megállapodás, amely alapján a brit haditengerészet által elfogott kalózkodók Kenyában bíróság elé állíthatók. A Megállapodás értelmében a gyanúsított személyek a nemzetközi emberi jogi kötelezettségeknek megfelelően humánus elbánásban fognak részesülni, ide értve a kínzást, az embertelen vagy megalázó bánásmódot vagy büntetés tilalmát. A dokumentum tiltja az önkényes fogva tartást, és biztosítja a jogszerű eljáráshoz való jogot. A megállapodás rögzíti, hogy a felelősségre vonásra a kenyai jog szerint kerül sor, de Anglia – a lehetőségek függvényében – segítséget nyújt az eljárás lefolytatásához a brit hatóságok által átadott személyekkel kapcsolatban. Hasonló

„A nemzeti képességek megerősítése tehát a kalózkodást felelősségre vonó országok ez irányú képességeinek fenntartását és továbbfejlesztését jelenti, továbbá a régió más országainak bátorítását arra vonatkozóan, hogy felelősségre vonás céljából átvegyék a kalózkodással gyanúsítható személyeket. Mindez nem csupán aktív politikai egyeztetést igényel, hanem olyan megállapodások létrehozását is, amelyek lehetővé teszik egy másik államban a kalózkodás miatt felelős személyek bebörtönzését, illetve a nem vétkes személyek repatriálását.”¹²⁶

Bírósági modellek:¹²⁷

- *Szomáliai bíróság létrehozása egy, a régióba tartozó másik állam területén, az ENSZ részvételével vagy anélkül.*

Ezen lehetőség célja egy olyan biztonságos környezet megteremtése, amelyben szomáliai bíróság akadálytalanul működhet. Ehhez egy megállapodásra van szükség Szomália és a befogadó ország, valamint az ENSZ között. Mivel a szükséges jogalkotás és az eljárás kereteinek biztosítása egyelőre kezdetleges állapotban vannak, ezért alapvető támogatás szükséges az eljárások nemzetközi követelményeknek megfelelő lefolytathatóságához. „Tekintettel arra, hogy ezen opció támogatása nem jelent kézzelfogható előnyt a befogadó ország igazságszolgáltatása számára, a megvalósítás egyik legfőbb kihívása olyan ország találása, amely képes és akar is saját területén infrastruktúrát biztosítani egy szomáliai bíróság működéséhez. Kétségtelen előnye ennek a megoldásnak, hogy lehetővé teszi azt, miszerint Szomália aktív szerepet játsszon a kalózkodás problémájának megoldásában, de megvalósítása időigényes, és sokkal többbe kerül, mint más

megállapodást kötött 2009 januárjában Kenya az USA-val is, amely immár lehetővé tette, hogy az amerikai tengerészeti egységek bíróság elé állítás céljából el is fogják a kalózkodást. Kenya mellett ugyanakkor a Seychelles-szigetek is késznek mutatkoztak a szomáliai kalózkodást átvételére büntetőeljárás lefolytatása céljából. Az EU-val e témában kötött megállapodás azonban – a büntetőjogi felelősségre vonás legfontosabb garanciális szabályainak rögzítése mellett – azt is tartalmazza, hogy tekintettel Seychelles-szigetek részére csak korlátozottan rendelkezésre álló anyagi és emberi erőforrásokra, az Európai Unió az eljárások lefolytatásához teljes mértékű anyagi, személyzeti, logisztikai és infrastrukturális támogatást nyújt. Mindemellett fontos rendelkezése a dokumentumnak az, hogy a Seychelles-szigetek főügyésze legalább 10 nappal a gyanúsított személy átadását megelőzően meg kell, hogy kapja a rendelkezésre álló bizonyítékokat, és dönt azok elegendőségéről. Amennyiben a főügyész úgy ítéli meg, hogy a bizonyítékok nem elegendőek a vád alá helyezéshez, akkor az EUNAVFOR teljes felelősséggel tartozik (ide értve a költségek viselését is) a kalózkodás miatt elfogott személy visszaszállításáért. Az UNCLOS korábban azt az elvet fektette le, hogy az elfogott kalózkodást az elfogó állam bírósága elé állíthatók.”

¹²⁶ Varga Attila Ferenc: Nemzetközi küzdelem a kalózkodás ellen. In: http://mhtt.eu/hadtudomany/2011_e_14.pdf.55.o.

¹²⁷ Az ENSZ főtitkára 2010 júliusában válaszolt fel ezeket a ENSZ BT elé terjesztett jelentésében.

opciók.”¹²⁸ Mindemellett továbbra is kétségek merülnek fel Szomália kalózellenes jogszabályainak alkalmazhatóságával, valamint a szomáliai igazságszolgáltatási rendszer képességeivel kapcsolatban.

- *A régióba tartozó ország, vagy országok nemzeti joghatóságán belül egy speciális bírói tanács létrehozása az ENSZ részvétele nélkül.*

„ E lehetőség kapcsán elsősorban azt kell megvizsgálni, hogy az érintett ország(ok) folytat(nak)-e, vagy tudn(án)a(k)-e folytatni megfelelő számú, kalózkodás miatti felelősségre vonási eljárást a speciális bírói tanács működésének megindolásához. Nyilvánvaló, hogy e téren elsődlegesen Szomáliföld jöhetne szóba. Úgy tűnik azonban, hogy jelenleg nincs meg a szükséges bizalom ezen eljárások lefolytatásához. Az eljárási mód előnye lehet a már meglévő igazságszolgáltatási rendszer igénybevétele, a befogadó állam, és talán a régió más országai képességeinek javítása. Ugyancsak előny, hogy a kalózkodással gyanúsított személyek átadása szempontjából földrajzilag közel van. Jóllehet ez a megoldás is relatív költséghatékony, mégis többbe kerülne, mint az előző változat. Mindemellett az ENSZ által kiválasztott bírók részvétele a régió országainak bíróságain valószínűleg a meglévő jogszabályi háttér módosítását is szükségessé tenné, tekintettel arra, hogy ezen országok bíróságain többnyire egyszemélyű bíróságok működnek.”¹²⁹

- *A régióba tartozó országok közötti multilaterális megállapodáson alapuló regionális bíróság létrehozása az ENSZ részvételével.*

Ez a lehetőség egy multilaterális megállapodás megkötését tenné szükségessé a régió országai között. A régióba tartozó országok, valamint az ENSZ közötti megállapodáson alapuló nemzetközi bíróság létrehozásakor. Ez a lehetőség egy nemzetközi megállapodás megkötését tenné szükségessé az ENSZ és az érintett országok között egy olyan nemzetközi bíróság létrehozása érdekében

A bíróság székhelyének megválasztása itt is problematikus. Előny: befogadó ország képességeinek javítása és közelség. Hátránya ¹³⁰viszont ugyancsak az, hogy új, ráadásul nemzetközi bíróságot kell létrehozni (jogszabályi háttér megteremtése, magas idő- és költség)

¹²⁸ Varga Attila Ferenc: Nemzetközi küzdelem a kalózkodás ellen. In: http://mhht.eu/hadtudomany/2011_e_14.pdf.40.o.

¹²⁹ Varga Attila Ferenc: Nemzetközi küzdelem a kalózkodás ellen. In: http://mhht.eu/hadtudomany/2011_e_14.pdf

¹³⁰ Defining Piracy. Maritime Terrorism Research Center. <http://www.maritimeterrorism.com/definitions> (Letöltés: 2009. november 2.)

- *Nemzetközi bíróság létrehozása az ENSZ Biztonsági Tanácsa által az ENSZ Alapokmány VII. fejezetére alapozott határozattal.*

„Egy ilyen bíróság teljes mértékben az ENSZ által kiválasztott bírákból, ügyészekből és bírósági alkalmazottakból állna, és székhelye esetleg nem is a régióban lenne. Nem kizárt azonban, hogy a régió országaiból (esetleg akár Szomáliából is) válasszanak ki bírókat, ami javíthatja a régió nemzeti bíróságainak képességeit. Jóllehet, egy, az ENSZ Alapokmány VII. fejezetén alapuló határozatot a Biztonsági Tanács viszonylag rövid időn belül meghozhat, az ezen opció teljes végrehajtásához szükséges idő nagymértékben függ a bíróságot befogadó ország kiválasztásától, és a vele folytatott tárgyalásoktól.”¹³¹ Ezen megoldás előnye a speciális nemzeti bíróságokénál nagyobb munkaképesség, valamint az ENSZ BT azon lehetősége, hogy a VII. fejezeten alapuló határozata révén az országokat a bírósággal való együttműködésre kötelezze. Hátránya viszont a létrehozással járó magas költség, továbbá - amennyiben nem a régió valamelyik országában lenne a bíróság székhelye - a földrajzi távolság az eljárás alá vont személyek átadásakor.¹³²

VI. Fellépés a kalózkodás elleni küzdelemben

VI. 1. ENSZ határozatok

2009. január 14-én a Szomáliai partjainál tapasztalható kalózkodás elleni **Kapcsolattartó Csoport (Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia – CGPCS)** azért, hogy egyszerűbbé tegye az államok és a nemzetközi szervezetek között a szomáliai kalózkodás elleni fellépésre vonatkozó tárgyalás-sorozatokat és koordinációt. Tevékenységéről időszakonként jelentést készít az ENSZ BT számára.

A testület 6 fő területre összpontosítja tevékenységét:)

- a kalózellenes műveletek részére nyújtandó műveleti és információs támogatás;
- kalózellenes koordinációs mechanizmus létrehozása;

¹³¹ Varga Attila Ferenc: Nemzetközi küzdelem a kalózkodás ellen. In: http://mhtt.eu/hadtudomany/2011_e_14.pdf. 41-42.o.

¹³² Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and

imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia, including, in particular, options for creating special domestic chambers possibly with international components, a regional tribunal or an international tribunal and corresponding imprisonment arrangements, taking into account the work of the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia,

the existing practice in establishing international and mixed tribunals, and the time and resources necessary to achieve and sustain substantive results - United Nations, Security Council, S/2010/394 (26 July 2010) - 1-5.o.

- a jogszabályi és intézményi keretek megerősítése a kalózok elfogása, vád alá helyezése és fogva tartása érdekében;
- a kereskedelmi hajózás felderítési és más képességének megerősítése;
- diplomáciai és tájékoztatási erőfeszítések javítása;
- a kalózkodással összefüggésbe hozható pénzmozgások figyelemmel kísérése

Ezeknek a szellemében 19 afrikai állam a kalózok elleni fellépés kezdeményezésére szánta el magát, azonban valódi lépésekre és a szándékuk megvalósítására a mai napig nem született konkrét diplomáciai lépés. Az ENSZ BT-nak foglalkozni kellett a kalózkodással, már önmagában jelzésértékű, és jól érzékelteti a probléma súlyosságát, valamint a nemzetközi békét és biztonságot fenyegető jelenség megszüntetésének fontosságát. Amint azonban arra az ENSZ BT rendszeresen felhívta a figyelmet, határozataival -az ENSZ Alapokmányban foglalt jogkörét gyakorolva - felhatalmazást adott ugyan a nemzetközi közösség tagjainak a cselekvésre, ez a felhatalmazás viszont csak és kizárólag a szomáliai helyzet kezelésére vonatkozik. Az ENSZ BT határozatai ellenére tehát a kalózkodással kapcsolatos nemzetközi jogi rezsím nem változott meg, így a kalózkodás által érintett, de Szomálián kívüli földrajzi területeken az általános szabályok maradtak az irányadók.

Önmagában a határozatok nem hoztak átütő sikert a Szomália partjai mentén folytatott kalózkodás elleni küzdelemben, a nemzetközi közösségnek tehát a továbbiakban is együtt kell működnie a probléma megoldása érdekében.

Az ENSZ BT - hivatkozva Szomália állandó ENSZ képviselőjének az ENSZ BT-hez 2008. február 27-én küldött azon levelére, amelyben megerősíti Szomália beleegyezését ahhoz, hogy a szomáliai nemzeti vizeken, illetve a szomáliai partok menti nemzetközi vizeken történő biztonságos hajózás érdekében az ENSZ BT sürgősséggel hozza meg a döntését - úgy határozott, hogy az ENSZ Alapokmány VII. fejezete¹³³ alapján.

a) felhívja a szomáliai partok menti tengeri kereskedelmi útvonalon hajókat közlekedtető országokat, hogy - együttműködve a Szomáliai Átmeneti Szövetségi Kormánnyal - fokozzák és koordinálják erőfeszítéseiket a kalózok elrettentése céljából;

b) felhívja valamennyi országot, hogy működjenek együtt egymással, az IMO-val és más releváns nemzetközi szervezetekkel a kalózkodásra vonatkozó információk cseréjében, és - a

¹³³ Az ENSZ Alapokmány VII. fejezete lehetővé teszi az ENSZ Biztonsági Tanácsa számára, hogy az államok nevében megfelelő intézkedéseket tegyen a nemzetközi békét és biztonságot fenyegető veszélyek elhárítása érdekében. Ezen intézkedések az ajánlásoktól kezdve a fegyveres erő alkalmazásáig is terjedhetnek. Ld. Charter of the United Nations. <http://www.un.org/aboutun/charter/index.shtml> (Letöltés: 2008. március 9.)

nemzetközi jog rendelkezéseivel összhangban - nyújtsanak segítséget a kalóztámadással fenyegetett, vagy kalózok által megtámadott hajóknak;

c) sürgeti az országokat, hogy együttműködve az IMO-val és más érintett szervezetekkel, nyújtsanak megfelelő iránymutatást és képzést a hajók személyi állománya részére arra vonatkozóan, hogyan lehet különböző védekező technikákkal elkerülni a kalóztámadásokat;

e) felhívja az országokat és más érdekelt szervezeteket, hogy - erre irányuló kérés esetén - nyújtsanak technikai segítséget Szomáliának és a környező tengeri államoknak a tengeri biztonság javítása, és a kalózok elleni küzdelem képességének fokozása céljából.¹³⁴

V.1.1. Az 1816/2008 . számú ENSZ határozat

I.

Az 1816/2008.sz. június 2-án kibocsátott ENSZ BT határozata volt az első nemzetközi szintű döntés, amely a tengeren közlekedő államokat felhatalmazta arra, hogy a kalózokkal szemben fellépjenek. Célpontként pedig egyedülként a szomáliai kalózokat jelölték meg. A Biztonsági Tanács határozatában a Horn-fok körül kialakult helyzet kapcsán egyértelműen a nemzetközi tengeri közlekedés biztonsága feletti aggodalmának ad hangot. A határozatot a BT egyhangúan szavazta meg. A cselekvésre való felhatalmazás utasítása akkor válik egyértelművé, ha azt az UNCLOS 100-110. közötti cikkeivel együtt értelmezzük, miszerint:

§ 100.cikk: feljogosít és kötelezi minden államot a lehető legnagyobb mértékű közös fellépésre a kalózkodás elleni küzdelemben:

§ 105. és 111. cikk: a kalózhajók feltartóztathatók és nemcsak tettenéréskor és üldözöbe vevésükkor, hanem abban az esetben is, ha a hajó gyanúsnak tűnik, hogy szükségessé válik ellenőrzésük a kalóztevékenység megelőzése és azzal szemben való fellépés érdekében.

Ezek a megállapítások az UNCLOS által megjelölt földrajzi területekre értendők, nem szükséges külön ENSZ határozat az intézkedések foganatosításához. Az 1816/2008. sz. ENSZ BT határozat megengedhetővé teszi -és ez egyben egy nómum a hatályos nemzetközi jogban- hogy a beavatkozásra szomáliai felségterületű vizeken is sor kerülhessen.

Nr.7. a.) pont alapján megengedi a szomáliai felségvizeibe való behajózást a kalózkodás elleni fellépés céljából:

¹³⁴ UNSCR 1816, 1-5. Cikk

- beléphetnek Szomália területi vizeire a kalózkodás és a tengeri fegyveres rablások oly módon történő visszaszorítása érdekében, amely összhangban van a nyílt tengeren a kalózokkal szemben a nemzetközi jog rendelkezései alapján tehető intézkedésekkel;

Nr. 7. b.) pont kiterjeszti az UNCLOS hatáskörét a gyanús hajók ellenőrzésére és követésére is a szomáliai felségvizeken.

- ugyanezen elvek szerint minden szükséges eszközt felhasználhatnak (use all necessary means) a kalózkodás és a tengeri fegyveres rablás visszaszorítása érdekében.¹³⁵ Ez a rendelkezés tehát megengedi a kalózok üldözését a nyílt tengerről a szomáliai parti vizeken keresztül is. Ugyancsak megengedi az e tekintetben a TFG-vel együttműködő államoknak, hogy fellépjenek az olyan magatartásokkal szemben, amelyek a nyílt tengeren kalózkodásnak minősülnek, illetve a Szomália parti vizein előforduló fegyveres rablásokkal szemben, amelyek egyébként nem esnek a kalózkodás definíciójába.¹³⁶

Mindez tehát azt jelenti, hogy amennyiben olyan hajót vagy csónakot észlelnek, amely kalózkodással gyanúsítható vagy olyan felszerelést vélnek felfedezni fedélzetükön, amely ahhoz használatos, abban az esetben jogosultak őket üldözőbe venni, szembeszegülni vagy feltartóztatni őket, függetlenül attól, hogy hol kerültek útjukba.

Eszközök, intézkedések:

1. a feltételezett kalózok üldözése a nyílt tengerről a szomáliai parti vizeken keresztül anélkül, hogy erre Szomáliától külön engedély kellene kérni;
2. a feltételezett kalózok elfogása hadihajók által a szomáliai vizeken; a feltételezett kalózoknak az elfogást végrehajtó hadihajó állama általi felelősségre vonása, még akkor is, ha az elfogásra Szomália területén (területi vizein) került sor;
3. a hadihajók kalózellenes járőrözése a szomáliai parti vizeken, amely magában foglalja:
 - a) megállítást (hailing)
 - b) hajóra átszállást (boarding)
 - c) az átvizsgálást (searching)

¹³⁵ UNSC Ld. UNCLOS, 101. Cikk. Ellentétben a kalózkodással, a „fegyveres rablás” nemzetközi jogi definiálására sajnálatos módon nem került sor, ezért ennek értelmezésére az érintett államok nemzeti joga alapján van lehetőség. R 1816, 7. Cikk

¹³⁶ Ld. UNCLOS, 101. Cikk. Ellentétben a kalózkodással, a „fegyveres rablás” nemzetközi jogi definiálására sajnálatos módon nem került sor, ezért ennek értelmezésére az érintett államok nemzeti joga alapján van lehetőség

d) mindazon személyek őrizetbe vételét, akik kalózkodással vagy fegyveres támadással gyanúsíthatók

A határozatot mindenképpen fordulópontnak tekinthetjük, amely azon fáradozik, hogy a biztonság kérdését egyszerre globális és egyes államok szintjén is megoldja. Azonban az rögtön szembetűnik, hogy a szuverenitás igénye és a közös biztonságot között a hangsúly az utóbbira helyeződött. A nemzetközi jogban az államok önvédelmi joga, miszerint más nemzetközi jogi alanyok általi beavatkozás nem megengedhető igencsak nagyra tartott. Azonban egy erős érv jelenik meg a másik oldalán a problémának, miszerint nem lehet megkerülni azt a jelenséget, hogy a 21. században csakis az államok együttműködésével teremthető meg hatásosan a kollektív biztonság a globalizálódó világban és nem lehet szemet hunyni felette, hiszen a nemzeti felségjog és az állami erőszak monopóliumának címzettjei még mindig az egyes államok, de épp az ezeket féltő államok közös biztonság kialakítására való törekvéseivel való szembeszegüléskor olyan cselekvési vákuum is keletkezhet, amelyben egyes csoportok megtalálják számításukat és akár egy alternatív nem-normakövető szubtársadalmat hoznak létre, amely kizsákmányoláson és a jog megkerülésén vagy éppenséggel a joghézag miatt annak kihasználásán alapul, és amely veszélyezteti a globális biztonságot. külön kiemelendő, hogy a határozat meghozatalával az ENSZ BT kifejezetten a somáliai válsághelyzetre kívánt reagálni,¹³⁷ és döntésével nem szándékozott olyan nemzetközi szokásjogot kialakítani, amely más földrajzi területen hasonló szituációk kezelésére is felhatalmazást adna.¹³⁸

A határozat vonatkozó rendelkezéseinek fényében azonban nem volt egyértelmű annak a kérdésnek a megválaszolása, hogy ki vonná felelősségre a Szomálián kívüli másik állam hadihajója által elfogott kalózkodókat. Minthogy a kalózkodásnak - a nemzetközi jogi definíció szerint - a nyílt tengeren kell történnie, továbbra is kérdéses maradt, hogy milyen jogi alapon vonná felelősségre a kalózkodókat az elfogást végrehajtó hadihajó állama egy másik állam parti vizein megvalósított kalóztevékenység vagy fegyveres rablás miatt.¹³⁹ Reed felhívta a figyelmet,¹⁴⁰ miszerint előfordulhat az eset, hogy a gyanúsított fegyveres rablókat nemzeti jogi korlátozások miatt nem lehet azon állam bírósága elé

¹³⁷ Amint a szavazás előtti, illetve utáni nyilatkozatokból egyértelműen kiderül, sok állam részéről a Határozat meghozatalának egyértelmű feltétele volt annak rögzítése, hogy a döntés csak és kizárólag a somáliai helyzet konszolidálása érdekében született, és a Határozat nem vonatkozik a világ más tájain szintén előforduló kalózkodásra. Ld. Security Council Condemns Acts of Piracy, Armed Robbery off Somalia's Coast; Background of the Piracy; UNSCRs (1816) - Security Council, 5902nd Meeting (PM). <http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9344.doc.htm> (Letöltés: 2009. február 1)

¹³⁸ UNSCR 1816, 9. Cikk

¹³⁹ Amint a fentiekben részletesen kifejtésre került, egy állam joghatósága általában a területén, illetve a parti vizein, valamint (a nyílt tengeren) az adott állam lobogója alatt hajózó hajókon (amely egyébként az általános felfogás szerint a regisztráló állam területének számít) elkövetett bűncselekményekre terjed ki.

¹⁴⁰ REED, 1. o.

állítani, amelynek hadihajója elfogta őket. Így az egyedül rendelkezésre álló lehetőség a bíróság elé állításra az marad, ha a gyanúsítottakat átadják a szomáliai hatóságoknak.

Röviden összefoglalva tehát: a mai nemzetközi jog minden államtól megköveteli, hogy a felségterületein a lehető legnagyobb mértékben járuljon hozzá a nemzetközi biztonság megőrzéséhez. Természetesen ehhez hozzátartozik a nemzetközi tengeri kereskedelem- és hajózás védelme is a bűncselekményektől, kalózkodástól és terroristatámadásoktól is. Amennyiben azonban az adott állam nem tesz eleget ezen kötelességének és a fenyegetettség a vizeken már elér egy veszélyes fokot, amely már a nemzetközi biztonságot is veszélyezteti, akkor az ENSZ felhatalmazásával idegen hatalmak is beavatkozhatnak a béke és biztonság helyreállítása érdekében. Azok az államok, amelyek nem ratifikálták az UNCLOS-t, azok felhívhatják a 1958-as Tengerjogi Egyezmény azonosan szóló cikkeit. (Például az USA-nak is ezen a jogalapon van lehetősége beavatkozni.) Vannak azonban olyan nemzetek, amelyek egyik egyezményt sem ratifikálták, ebben az esetben pedig arra hivatkozhatnak, hogy a fentebb említett tengerjogi egyezmények összes rendelkezése tulajdonképpen a történetileg kialakult és minden állam által együttesen kialakított nemzetközi jogon alapul

Végrehajtásának módja

Olyan módszereket enged meg, amelyek nyílt tengeren is megengedettek a kalózokkal szemben. A „valamennyi szükséges eszköz” felhasználására vonatkozó felhatalmazás azonban értelemszerűen megengedi, hogy az államok akár erőszakot is alkalmazzanak az ENSZ BT Határozat által megengedett akciók végrehajtása érdekében. A hajók tengeren történő elfogása során alkalmazható erőszak mértékével kapcsolatban az UNCLOS végrehajtása céljából 1995-ben elfogadott Egyezmény (Straddling and Highly Migratory Fish Stocks Agreement) fogalmazta meg azt az alapelvet, miszerint a vizsgálatot folytató állam köteles biztosítani azt, hogy a megfelelően felhatalmazott vizsgálói elkerüljék az erőszak alkalmazását, kivéve azokat az eseteket, amikor és amilyen mértékben a vizsgálók biztonsága érdekében ez szükséges, és ahol a vizsgálókat akadályozzák a kötelességük teljesítésében. Az igénybe vett erőszak mértéke tehát nem haladhatja meg az adott körülmények között ésszerű és szükséges mértéket.¹⁴¹ Mindemellett az emberességi szempontok ugyancsak figyelembe veendőek a tengerjog alkalmazása során, amint ugyanez a

¹⁴¹ Agreement for the implementation of the provisions of the United Nations Convention on the law of the sea of 10 December 1982 relating to the conservation and management of straddling fish stocks and highly migratory fish stocks. General Assembly, A/CONF.164/37 (8 September 1995).
http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_fish_stocks.htm (Letöltés: 2009. augu

nemzetközi jog más területein is elvárható.¹⁴²A határozat további korlátozást is megfogalmazott, miszerint az intézkedéseknek nem lehet az a gyakorlati következménye, hogy harmadik államok¹⁴³ hajóit megfosztják a szabad áthaladás lehetőségétől, vagy ezen jogukat korlátozzák.¹⁴⁴Ez a rendelkezés azt sugallja, hogy a megtett intézkedések nem érhetik el azt a mértéket, amely már megakadályozza a hajók vétlen áthaladását a Szomáliai parti vizeken.

VI.1.2. Az 1838. számú ENSZ BT határozat

A 2008 októberében elfogadott 1838. számú ENSZ BT határozat¹⁴⁵72 szintén központi szerepet szánt a kalózkodás visszaszorítása elleni küzdelemnek. Az elmúlt időszak tapasztalataiból kiindulva külön megjegyzi, hogy egyre szélesebb területen egyre erőszakosabb kalóztámadások történtek a szomáliai partok mentén, amelyek során nehézfegyverzetet és nagyobb távolságokra is alkalmazható eszközöket is alkalmaztak. A humanitárius szükséghelyzet súlyosságára utalva az ENSZ BT felhívta a figyelmet arra, hogy az év végéig mintegy 3,5 millió szomáliai ember élete függ a segélyszállítmányok megérkezésétől, és megfelelő haditengerészeti védelem nélkül a tengeri szállítmányozók nem fogják leszállítani a segélyeket.

V.1.3. Az 1844/2008. számú ENSZ BT határozat

Az 1844. számú ENSZ BT határozat¹⁴⁶marginálisan ugyan, de érinti a kalózkodás elleni harc problematikáját, utalva arra, hogy a kalózkodás szerepet játszik azon fegyveres csoportok finanszírozásában, amelyek az ENSZ BT korábbi határozataiban Szomáliára vonatkozóan elrendelt fegyverembargó¹⁴⁷megsértésében érdekeltek.

¹⁴² REED, Darren (1): Piracy off Somalia; United Nations Security Council Resolution 1816. In NATO

Legal Gazette, No. 14, 30 May 2008. Ed.: ACT/SEE Legal Office. p. 12.sztus 4.), p. 23., 22. Cikk 1bekezdés (f) pont

¹⁴³ E tekintetben harmadik államnak számítanak a Szomálián, valamint az intézkedéseket foganatosító államon kívüli államok

¹⁴⁴ UNSCR 1816, 8. Cikk

¹⁴⁵ United Nations Security Council Resolution (UNSCR) 1838. S/RES/1838 (7 October 2008).

http://www.un.org/Docs/sc/unsr_resolutions08.htm (Letöltés: 2011. november 7.)

¹⁴⁶ United Nations Security Council Resolution (UNSCR) 1844. S/RES/1844 (20 November 2008).

http://www.un.org/Docs/sc/unsr_resolutions08.htm A Szomáliával szembeni fegyverembargót még az 1992. évi 733. számú ENSZ BT határozat 5. pontja rendelte el, amelyet később több ENSZ BT határozat is megerősített, illetve módosított (pl. 1356 (2001), 1425 (2002), 1725 (2006), 1744 (2007), 1772 (2007)). A határozatokat ld.: http://www.un.org/Docs/sc/unsr_resolutions08.htm (Letöltés: 2011.nov.5)

¹⁴⁷ A Szomáliával szembeni fegyverembargót még az 1992. évi 733. számú ENSZ BT határozat 5.

pontja rendelte el, amelyet később több ENSZ BT határozat is megerősített, illetve módosított (pl.1356 (2001), 1425 (2002), 1725 (2006), 1744 (2007), 1772 (2007)). A határozatokat ld.:<http://www.un.org/Docs/sc/>

VI.1.4. Az 1846/2008. számú ENSZ BT határozat

A 2008. december 2-án meghozott 1846. számú ENSZ BT határozat¹⁴⁸ már ismét a kalózkodás elleni harcra koncentrált és továbbra is fontosnak tartja az államok részéről a lobogójuk használatára jogosult hajók számára történő iránymutatások nyújtását a kalóztámadások elkerülése érdekében, amelyek kialakításába javasolja bevonni mindenek előtt az IMO-t (amely egyébként ezen iránymutatások kialakításában vezető szerepet játszik), valamint a hajózási vállalatokat és a biztosító szektort is, de aggodalmát is kifejezte amiatt, hogy az egyre gyakoribb váltságdíjfizetések csak táplálják a somáliai partok menti kalózkodás elburjánzását. Ezenkívül nagyra értékeli a NATO és az EU hozzájárulását a segélyszállítmányok és más fenyegetett hajók védelméhez, valamint a kalózkodás visszaszorításához, Ezenfelül további 12 hónappal meghosszabbította és kiterjesztette a 1816. számú ENSZ BT Határozat 7. cikkében foglalt felhatalmazást, miszerint a TFG-vel a kalózkodás visszaszorítása érdekében együttműködő államok beléphetnek Szomália területére és e célból minden szükséges eszközt felhasználhatnak.¹⁴⁹

Az ENSZ BT szintén felhívta a figyelmet arra, hogy határozatával továbbra sem kíván szokásjogot teremteni hasonló szituációk kezelésére, és az általa adott felhatalmazások elsősorban a somáliai kormány által a BT-hez eljuttatott azon megkeresésnek köszönhetőek, amelyben kéri a korábban hozott intézkedések 12 hónappal történő meghosszabbítását.¹⁵⁰ E határozat külön megemlíti az 1988. évi SUA Konvenciót.¹⁵¹ Ez kötelezően előírja a részes államok számára, hogy nyilvánítsák bűncselekménnyé a hajók erőszakos elfoglalását vagy a felettük levő ellenőrzés erőszakos átvételét, illetve az ezekkel való fenyegetést, rendezzék joghatóságukat az ilyen ügyekkel kapcsolatban és vegyék át azon személyeket, akik e bűncselekményeket elkövették, vagy azzal gyanúsíthatók.

¹⁴⁸ United Nations Security Council Resolution (UNSCR) 1846. S/RES/1846 (2 December 2008).
http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions08.htm (Letöltés: 2008. december 7.)

¹⁴⁹ UNSCR 1846, 2., 4., 6., 9., 10. pontok

¹⁵⁰ UNSCR 1846, 11. pont

¹⁵¹ Convention for the Suppression of Unlawful Acts of Violence Against the Safety of Maritime Navigation (SUA Convention, 1988. március 10.) Internet:
http://www.nti.org/e_research/official_docs/inventory/pdfs/aptmaritime.pdf

VI.1.5 Az 1851/2008.számú ENSZ határozat

A 2008. december 16-án elfogadott 1851. számú Határozatában¹⁵² Az ENSZ BT továbbra is hangot adott a szomáliai kalózkodás miatti aggodalmának, hangsúlyozva, hogy a támadások egyre összehangoltabbak és vakmerőbbek, külön megemlítve a SIRIUS STAR esetét, amelynek megtámadására a kenyai partoktól 500 tengeri mérföld (!) távolságra került sor.¹⁵³ Az ENSZ mandátum kiterjesztése szárazföldre és légtérre az 1851.számú határozattal vette kezdetét 2008. december 16-án, azzal a 6. pontban megfogalmazott feltétellel, miszerint mindennemű beavatkozáshoz azért ki kell kérni a TFG (szomáliai átmeneti központi kormány) hozzájárulását. Az átmeneti kormányzat már ezen határozat kibocsátása előtt is megpróbálta elérni azt, hogy az idegen hatalmak az egész Szomália felségterületen (beleértve: légtér, és szárazföld) a bűnszervezetek és csoportok ellen fellépjenek. Ez azonban újra a szuverenitás kérdését veti fel a nemzetközi jogban, valamint azt is, hogy a Mogadishuban székelő átmeneti központi kormányzat ténylegesen mennyire tudja kezében és kontroll alatt tartani a helyzetet, hiszen olykor magát a várost sem tudja egészében irányítása alá vonni. A másik kérdés pedig eltekintve a kormányzat viszonylagos erőgyengeségétől az, hogy valójában nemzetközi jogi értelemben képviselheti-e az átmeneti kormányzat Szomáliát nemzetközi szinten. (Ellenpéldaként felhozható az együttműködés, amelyet Franciaország az észak-szomáliai Puntföldet kontrolláló Iszlám Bíróságok Szövetsége (Islamic Court Union) között jött létre a kalózok elleni harc jegyében, amelyek a kalózok szárazföldön való üldözését teszi lehetővé.)

A nemzetközi közösség - azon belül az EU és a NATO- erőfeszítéseinek méltatása mellett a Határozat kitér arra, hogy a nemzeti jogalkotás és az egyértelmű jogalkalmazás hiánya az elfogott kalózokkal kapcsolatos további eljárás lefolytatására akadályozta a hatékony nemzetközi fellépést. Ez sok esetben oda vezetett, hogy a kalózokat az elfogó hatóságok büntetlenül elengedték. Felhívta a szomáliai kalózellenes műveletekben együttműködő államokat és regionális nemzetközi szervezeteket, hogy kössenek speciális megállapodásokat azokkal az országokkal, amelyek készek felelősséget vállalni a kalózokkal szembeni eljárások lefolytatására, például azáltal, hogy rendőri egységeket (shipriders) telepítenek az akcióban résztvevő hajókra a nyomozás és a letartóztatott személyekkel szembeni vádemelés megkönnyítése érdekében. Különös tekintettel azonban Szomália

¹⁵² United Nations Security Council Resolution (UNSCR) 1851. S/RES/1851 (16 December 2008).

http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions08.htm

¹⁵³ Az eset külön kiemelésének a célja vélhetően az volt, hogy felhívja a figyelmet arra, hogy egy ekkora távolságban - amelynek elérése akár több napot is igényelhet - végrehajtott akció

megszervezése és kivitelezése komoly tervezést (pl. információszerzés) és logisztikát (pl. anyahajó) feltételez, amely lényegesen túlmutat az alkalmi kalózkodás kezdetleges formáin

szuverenitására, a szomáliai vizeken harmadik országok hatóságai által történő joghatóság gyakorlásának feltétele maradt, hogy ehhez a szomáliai Kormány előzetesen hozzájáruljon.¹⁵⁴ A kalózkodásnak fizetett váltságdíjakkal kapcsolatban az ENSZ BT azon aggodalmának adott hangot, hogy az egyre elterjedtebb váltságdíj-fizetési gyakorlat csak hozzájárul a szomáliai kalózkodás további elterjedéséhez. Emellett azt is hangsúlyozta, hogy a több mint másfél évtizede, 1992-ben elfogadott 733. számú ENSZ BT határozattal létrehozott fegyverembargó eredménytelen végrehajtása miatt a kalózkodás továbbra is könnyen jutnak fegyverhez és lőszerhez, amely szintén segíti a kalózkodás jelenségének fennmaradását.¹⁵⁵ A BT ajánlást tett egy olyan „nemzetközi együttműködési mechanizmus” kialakítására, amely közös kapcsolattartó központként működik az érintett államok, regionális és más nemzetközi szervezetek között. Úgyszintén javasolta egy olyan információ-koordináló központ létrehozását a régióban, amely elősegítené a hatékony shíprider-megállapodások, illetve más, az UNLCOS-szal összhangban levő megállapodások kialakítását, valamint a SUA Konvenció és a határokon átnyúló szervezett bűnözés elleni ENSZ egyezmény¹⁵⁶ A 1851. számú határozat elfogadását követő nyilatkozatokból kiderül, hogy - az egyhangú döntés ellenére - nem volt minden ENSZ BT tagállam képviselője maradéktalanul elégedett a szöveggel.

Ez utóbbi kérdést egyébként az ENSZ BT a két nappal később (2008. december 18-án) elfogadott újabb, Szomáliáról szóló határozatában¹⁵⁷ tovább részletezte, pontosítva az embargó alá tartozó fegyverek körét, és az embargó végrehajtásának, valamint ellenőrzésének szabályait.

VI.1.6. Az 1918/2010.számú ENSZ határozat

A 2010 áprilisában meghozott 1918. számú ENSZ BT határozat¹⁵⁸ Az egyértelműen rögzítette, hogy a Szomália partjainál kalózkodásban vagy fegyveres rablásban részes személyek büntetőjogi felelősségre vonásának hiánya aláássa a nemzetközi közösség kalózellenes erőfeszítéseit. Az ENSZ

¹⁵⁴ UNSCR 1851, 3. pont

¹⁵⁵ UNSCR 1851, 9. pont

¹⁵⁶ United Nations Convention against Transnational Organized Crime and the Protocols thereto -

United Nations (New York, 2004).

<http://www.unodc.org/documents/treaties/UNTOC/Publications/TOC%20Convention/TOCebooke.pdf> (Letöltés: 2011. augusztus 2.)

¹⁵⁷ United Nations Security Council Resolution (UNSCR) 1853 - S/RES/1853 (18 December 2008).

http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions08.htm (Letöltés: 2008. december 28.)

¹⁵⁸ United Nations Security Council Resolution (UNSCR) 1918. S/RES/1918 (27 April 2010).

http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions10.htm (Letöltés: 2010. május 20.)

BT ezért felhívást fogalmazott meg a tagállamok felé, hogy saját nemzeti jogrendszerükben nyilvánítsák bűncselekménynek a kalózkodást (amennyiben ezt eddig még nem tették meg), és támogatólag álljanak hozzá a Szomália partjainál elfogott és kalózkodással vádolt személyek büntetőjogi felelősségre vonásához.¹⁵⁹ Ezzel összefüggésben a határozat külön utal például a Seychelles-szigetek¹⁶⁰ azon döntésére, hogy szándékában áll területén létrehozni egy regionális hatáskörrel rendelkező központot, amelynek feladata a kalózkodás felelősségre vonása.¹⁶¹

Az ENSZ BT határozatai éreztetik, hogy figyelnek a problémára, azonban nem nyújtanak hosszú távú megoldást. A helyzetnek több rövid- és középtávú kezelési lehetősége is látszik, azonban mindegyiknek van valamiféle hátulütője. Minthogy azonban több állam is aggályát fejezte ki amiatt, hogy az ENSZ BT Határozatok hivatkozási alapot nyújthatnak a más területeken előforduló kalózkodás elleni külföldi fegyveres fellépéshez, az ENSZ BT többször is kifejezetten felhívta a figyelmet arra, hogy a rendelkezések csupán Szomáliára vonatkoznak

VI.2. Az Európai Unió részvétele

A vízi áru-és nyersanyagszállítás Ázsia és Európa között mindkét kontinens számára létfontosságú. Elég egy számadatot példaként felvázolni: 2008-ban közel 21.415 hajó haladt át a Szezei-csatornán mintegy 723 millió tonnányi szállítmánnyal.¹⁶² Az EU tagállamainak érdekeltsége azonban nem ér véget az országhatároknál immáron, hanem nagyfokú import-és exportfüggőségük miatt már nemcsak a parttal rendelkező államokat érinti, hanem már az olyan belső szárazföldi országokat is, mint Ausztria vagy Csehország. Az Európai Unió Tanácsa szeptember közepén határozatot hozott egy koordináció csoport létrehozásáról, amely Horn-fok körüli kalóztevékenységgel és szembeni harc és fellépés és a TFG-vel való együttműködés koordinálására hivatott a különböző nemzetek között. Ezen felül logisztikai és jogi előkészítő tevékenységet is ellát. A tengeri kereskedelem védelme és a kalózcsoportokkal szemben való fellépés mellett az ENSZ Világélelmiszerügyi Programjának (WFP) élelmiszersegély- szállítmányainak a védelme áll egészen elől a

¹⁵⁹ UNSCR 1918, 1–2. pontok

¹⁶⁰ Az ENSZ tengerjogi egyezménye alapján a kalózkodás elkapó hatóságoknak joguk van azokat bíróság elé állítani, a nyugati államok azonban elhúzódtak a perek lefolytatásától azok bürokratikus akadályai miatt. Az Egyesült Államok így végül ideiglenes megoldásként rábírta a Szomáliával szomszédos Kenyát és a Seychelles-szigeteket, hogy saját igazságszolgáltatásuk keretein belül ítélik el az elfogottakat - nyilván némi segélyért cserébe. A két ország azonban néhány hónap után már jelezte, hogy az amúgy is túlszűfolt börtöneik egyszerűen nem bírják a további terhelést. Kenyában ráadásul a minap robbant a jogi bomba is: egy mombasai bíróság úgy döntött, hogy Kenya nem illetékes a nemzetközi vizeken elfogott kalózkodók fölötti ítélezésben. Így a folyamatban lévő eljárás kilenc vádlottját azonnal szabadlábra is helyezték, megbízva az ENSZ Menekültügyi Főbiztosságát (United Nations High Commissioner for Refugees, UNHCR), hogy juttassa vissza a bűnözőkből hirtelen menekültekké avanszálódott szomálikát a városukba

¹⁶¹ UNSCR 1918, Preambulum

¹⁶² Muschitz: Die wirtschaftlichen Auswirkungen für den Suezkanal aufgrund der Piraterie am Horn Afrika, Bremen 2010. 75.o.

feladatlistán. A Horn-fok körüli vízi utak védelmének biztosítására meghozott határozat az Európai Biztonsági és Védelempolitikán alapul (European Security and Defence Policy-ESDP) Az európai biztonságvédelmi stratégia iránymutatásában („SECURE EUROPE IN A BETTER WORLD), amelyet Javier Solana fogalmazott meg és az Európai Tanács 2003 nyarán Thesszalonikiban fogadott el, arra utal, hogy az európai biztonsági érdekek is azt kívánják, hogy az Unió figyelmet szánjon és aktívan bekapcsolódjon a terrorizmus, a működésképtelenné vált államok („failed states”) és a szervezett bűncselekményekkel szembeni harcba. A kibővített biztonság definíciójának egyik eleme az is, hogy az már nem csak a katonai határsértésekkel operál , hanem megjelenik benne az a szándék is, hogy az az európai érdekeltek (lásd hajótársaságok, hajós nemzetek etc.) a lakosság szükségleteinek ellátása során se kerüljön semmiféle veszélybe. Mindennek előfeltétele az akadálytalan tengeri közlekedés.

Az Európai Bizottságnak és Parlamentnek is feltűnt időközben, hogy a szomáliai térség vizeinek biztonságával foglalkozó eddig életre hívott kezdeményezések és döntések csupán az európai partokkal foglalkoztak, és *figyelmelen kívül hagyták az európai államok lobogója alá tartozó hajók egyéb területen, Európán kívüli biztonságát*, és nem szolgáltak vitatémául. Azonban 2008 után már az európai biztonsági és védelmi politika napirendjére került a kalózkodás témája, mégpedig a nemzetközi tengeri kereskedelem biztonságának megőrzés érdekében, amely minden európai állam érdeke. 2008. szeptember 15-én az Európai Tanács döntést hozott arról, hogy katonai erőket vezényel a térségbe. A misszió nemzetközi joga alapja [az ENSZ BT 1814., 1816. és 1847. határozata lett](#), legfőbb feladatait pedig a WFP segélyszállítmányainak védelmében, valamint a civil hajózás és a halászat biztosításában jelölték meg.¹⁶³

„Az EU - reagálva a szomáliai helyzet támasztotta kihívásokra - komplex módon közelített a problémához, az erő pusztá alkalmazása mellett ugyanis elengedhetetlennek tartotta az infrastrukturális háttér megteremtését. Emiatt létrehozta az Maritime Security Center-Horn of Africa-t (MSC-HOA; Tengeri Biztonsági Központ - Afrika-Szarva), amelynek feladatköre a civil és katonai szereplők közötti megfelelő kapcsolatrendszer fenntartása lett. Ez a szerv széleskörű koordinációs és információs hálózatot tart fenn, amely az EU, a NATO és a térségbe vezényelt egyéb (orosz, indiai, kínai, japán, malajziai) haditengerészeti kötelékektől és katonai egységektől (kenyai haderő, Afrikai Unió békefenntartói) kezdve a különféle civil szervezetekig és hivatalokig (IMB, WFP, EU Fishers) minden szereplőt magába foglalt. A Központ fontos támogatót kapott a brit haditengerészet hasonló jellegű szervétől, amely [az EU sejtjéhez hasonló koordinációs feladatot lát el, csak nemzeti szinten](#). „¹⁶⁴

¹⁶³ Gazdag Ferenc: Az EU közös kül-, biztonság és védelempolitikája. Egyetemi jegyzet, ZMNE, Budapest, 2008., 85., 132-133.

¹⁶⁴ Marsai Viktor: A szomália kalózkodás és az EU misszió.:http://www.magyardiplo.hu/2010-majus/195-a-szomaliai-kalozok-#_ftnref3(letöltve 2011.november.17.)

Az Európai Uniónak a szomáliai rendezéshez fűződő elkötelezettsége nyilvánvaló: politikai, humanitárius és biztonsági tevékenységével egyaránt a stabilizációt igyekszik előmozdítani. A Djiboutiban 2008. augusztus 19-én aláírt békemegállapodás¹⁶⁵128 végrehajtásának támogatása mellett az EU tevékenyen járul hozzá biztonsági erők képzése révén. Az EU-ból származó humanitárius segélyek értéke 2008-ban elérte a 44 millió eurót (szemben az egy évvel korábbi 17 millió euróval). Nem véletlen tehát, hogy sokan az EU-t tekinthetik Szomália legnagyobb donorjának¹⁶⁶, mindazonáltal közvetlen érdeke is fűződik ahhoz, hogy a segélyszállítmányok célba juttatását semmi/senki ne veszélyeztesse. Tekintettel azonban a Szomáliának szánt segélyszállítmányokat ért rendszeres kalóztámadásokra, az Európai Unió Tanácsa 2008. szeptember 19-én közös akciót fogadott el, amely - az ENSZ BT 1816. számú határozatának végrehajtását támogatva - egy katonai koordinációs cselekvési programot (EUNAVCO) indított el annak érdekében, hogy támogassa a tagállamokat abban, hogy haditengerészeti egységeket telepítsenek a térségbe.¹⁶⁷



7. ábra: EU NAVFOR Somalia

A 2008. november 10-én elfogadott közös akció alapján elindított „ATLANTA”fedőnevű (EUNAVFOR Somalia), 12 hónapra szóló¹⁶⁸ művelet az EU első tengeri katonai művelete, amelynek végrehajtására a Közös Biztonság- és Védelempolitika keretében került sor. Az együttműködés megkönnyítése érdekében az EU egy brüsszeli székhelyű koordinációs egység (coordination cell) létrehozásáról is döntött. A résztvevő hajók Szomália és a szomszédos országok partjaitól mintegy 500 tengeri mérföldes távolságig tevékenykednek. A művelet célja, hogy - az ENSZ BT 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008), 1846 (2008) és 1897 (2009) számú határozatai alapján - hozzájáruljon a szomáliai éhezők számára segélyeket szállító WFP hajóinak, illetve a szomáliai partoknál közlekedő más, védtelen hajóknak a védelméhez, továbbá a szomáliai partok menti kalózkodás és fegyveres rablások elrettentéséhez, megelőzéséhez és elfojtásához.

A hadművelet hármaskörös mandátuma a következő lett, a - az ENSZ BT 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008), 1846 (2008) és 1897 (2009) számú határozatai alapján:

¹⁶⁵ <http://africannewsanalysis.blogspot.com/2008/06/full-text-of-djibouti-agreement.html>

¹⁶⁶ EU Engagement in Somalia, Factsheet, EU Council Secretariat (December 2008). http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cmsUpload/081217-FACTSHEET_EU_ENGAGEMENT_SOMALIA.pdf (Letöltés: 2011. nov. 9.)

¹⁶⁷ Council Joint Action 2008/749/CFSP of 19 September 2008 on the European Union military coordination action in support of UN Security Council resolution 1816 (2008) (EU NAVCO). Official Journal of the European Union, L 252

¹⁶⁸ Council Joint Action 2008/851/CFSP, 16. Cikk, 3. bekezdés

- I. Megvédeni a WFP szállítmányait;
- II. Biztosítani a térségen áthaladó kereskedelmi hajók zavartalan közlekedését;
- III. Minden szükséges eszközzel - akár az erő használatával is - elrettenteni, megelőzni, megakadályozni és felszámolni a kalózkodást és a fegyveres rablást.¹⁶⁹

konkrét feladatkörökkel, úgymint:

- a WFP által bérelt hajók számára történő segítségnyújtást, ide értve fegyveres egységek telepítését e hajók területére;¹⁷⁰
- az Atalanta-egységek járőrözési körzetében közlekedő, más kereskedelmi hajó eseti védelmét;
- a szomáliai partok mentén azon területek figyelemmel kísérését, ahol fennáll a veszély, hogy az említett tiltott tengeri tevékenységek előfordulnak;
- az elrettentéshez, a megelőzéshez, illetve a beavatkozáshoz szükséges intézkedések megtételét, ide értve a fegyveres erő alkalmazását is, hogy véget vessenek a kalózkodásnak és a tengeri rablásoknak azon a területen;
- a felelősségre vonás érdekében a kalózkodásban, tengeri fegyveres rablásokban résztvevő, vagy azzal gyanúsítható személyek elfogását, letartóztatását, az általukhasznált hajóknak, illetve ezen hajók fedélzetén levő javaknak a lefoglalását, és letartóztatott személyeknek, illetve a lefoglalt javaknak az eljárást lefolytató állam részére történő átadását;
- kapcsolattartást azon államokkal és nemzetközi szervezetekkel, amelyek a szomáliai partok menti kalózkodás elleni harcban részt vesznek, ide értve a Tartós Szabadság (Enduring Freedom) műveletben keretében feladatot végrehajtó Combined Task Force 150 tengerészeti egységeit is.¹³⁶

Döntésével az EU Tanácsa arra is lehetőséget biztosított, hogy nem EU tagállamok is csatlakozzanak az Atalanta művelethez, amelynek azonban feltétele: külön megállapodás kötése az EU-val. átadásának kérdése. Ez alapján - hivatkozva az UNCLOS 105. cikkére, valamint Szomália előzetes beleegyezésére a műveletben résztvevő országok által történő joghatóság gyakorlásához, a letartóztatott személyeket, illetve a lefoglalt javakat át kell adni:

¹⁶⁹ Marsai Viktor: A szomália kalózkodás és az EU misszó.: http://www.magyardiplo.hu/2010-majus/195-a-szomaliai-kalozok-#_ftnref3(letöltve 211.november.17.)

¹⁷⁰ Council Joint Action 2008/851/CFSP, 13. Cikk

a) műveletben részt vevő, és a letartóztatást vagy lefoglalást foganatosító hajó lobogója szerinti EU- vagy harmadik állam illetékes hatóságainak; vagy

b) ha ezen állam nem tudja, vagy nem akarja joghatóságát gyakorolni, annak a -műveletben részt vevő - EU-tagállamnak, vagy harmadik államnak, amely a letartóztatott személyek, illetve lefoglalt javak felett gyakorolni kívánja a joghatóságát.¹⁷¹

A kalózellenes tengerészeti akciók során ugyanakkor nem csupán EU-tagállamok (Belgium, Franciaország, Görögország, Hollandia, Luxemburg, Németország, Olaszország, Spanyolország és Svédország) működnek együtt, hanem nem EU országok (Norvégia, Horvátország, Montenegró és Ukrajna) is részt vesznek az Atalanta műveletben át a gyakorlatban is megvalósította a vizeken és nem az európai part menti vizeken zajlott.

Kiemelendő az a garanciális szabály, miszerint harmadik államnak történő átadásra csak abban az esetben kerülhet sor, amennyiben ennek körülményeit az átadó és az átvevő országok között előzetesen tisztázták, így különösen az, hogy a végrehajtásra a nemzetközi jog rendelkezéseinek (elsősorban az emberi jogi szabályoknak) a figyelembe vételével kerül. sor¹⁷²

Az EU Tanácsa arra is lehetőséget biztosított, hogy nem EU tagállamok is csatlakozzanak az Atalanta művelethez, amelynek feltétele külön megállapodás kötése az EU-val. Figyelemre méltó, hogy amennyiben az együttműködő harmadik ország jelentős mértékben hozzájárul az EU-művelethez, a végrehajtás során erői hasonló jogokkal és kötelezettségekkel rendelkeznek, mint bármely EU-tagállam egységei.¹⁷³ Szabályozásra került a művelet során letartóztatott személyek és lefoglalt javak átadásának kérdése. Ez alapján - hivatkozva az UNCLOS 105. cikkére, valamint Szomália előzetes beleegyezésére a műveletben résztvevő országok által történő joghatóság gyakorlásához, a letartóztatott személyeket, illetve a lefoglalt javakat át kell adni:a műveletben részt vevő, és a letartóztatást vagy lefoglalást foganatosító hajó lobogója szerinti EU- vagy harmadik állam illetékes hatóságainak; vagy ha ezen állam nem tudja, vagy nem akarja joghatóságát gyakorolni, annak a - műveletben részt vevő - EU-tagállamnak, vagy harmadik államnak, amely a letartóztatott személyek, illetve lefoglalt javak felett gyakorolni kívánja a joghatóságát.¹⁷⁴ Azonban harmadik államnak történő átadásra csak abban az esetben kerülhet sor, amennyiben ennek körülményeit az átadó és az átvevő országok között előzetesen tisztázták.

¹⁷¹ Council Joint Action 2008/851/CFSP, 12. Cikk 1. bekezdés

¹⁷² Council Joint Action 2008/851/CFSP, 12. Cikk 2. bekezdés.

¹⁷³ Council Joint Action 2008/851/CFSP, 10. Cikk

¹⁷⁴ Council Joint Action 2008/851/CFSP, 12. Cikk 1. bekezdés

VI. 3. A NATO fellépése

Az igencsak elterjedt kalózkodás már nem csupán a közvetlen térség, hanem más területek jólétére, gazdaságára és biztonságára is káros hatással van, ezért a NATO részvétel is indokoltá vált a kalózkodás elleni harcban. A Szomália partjainál napjainkban tapasztalható kalózkodás egyike azon új kihívásoknak, amelyekkel a NATO-nak is szembe kell néznie, és amelyek hatásával szembeni küzdelem a biztonságot és a stabilitást támogatja. Ez ugyanis megfelel a 1999-s Stratégiai Koncepcióban megfogalmazottakkal. Mindemellett az Észak-atlanti Szerződés 10. cikkének 2. cikkében, „... a felek hozzáfognak járulni ahhoz, hogy tovább fejlesszék a békés és baráti kapcsolatokat (...) a biztonság és a jólét feltételeinek előmozdítása révén.”¹⁷⁵ Kézenfekvő tehát az ilyen jellegű tevékenységek megszüntetésében való részvétel a NATO-nak is feladata kell legyen. Sőt maga a NATO főtitkára többször is hangoztatta, hogy a NATO-hadihajókat segítségül lehet hívni a tengeri utak megvédése céljából.

Egyedül a joghatóság, ami kérdéses, azaz hogy mire alapítja a NATO intézkedéseit, ugyanis NATO ugyanis nem egy állam, és mint ilyen, önmagában nincs joghatósága. Amennyiben tehát a kalózkodókat valamely NATO alakulathoz tartozó hadihajó fogja el, kérdésesé válik, hogy mit lehet tenni ezt követően, ezért szükségképpen valamely nemzeti bíróságnak kell döntenie.

Mivel nincs „NATO-joghatóság”, úgy kellene érvelnünk¹⁷⁶, hogy a NATO nem kényszeríthet ki semmilyen joghatóságot. Ugyanakkor azonban a NATO, mint minden más nemzetközi szervezet, valamilyen mértékben megjeleníti a tagjainak összességét is. A saját joghatóság hiánya tehát nem szabad, hogy önmagában magakadályozza a NATO-t abban, hogy fenntartsa a nemzetközi jogszabályainak érvényesülését.¹⁷⁷

„A 2008 októberében beindított Operation Allied Provider művelet célja az ENSZ World Food Programm tengeri segélyszállítmányainak kísérése volt a veszélyes tengeri szakaszokon. Emellett NATO-hadihajók őrzőjáratot kezdtek Szomália partjainál a kalózkodók elrettentése céljából. Feladataik végrehajtása során a NATO rendelkezésére bocsátott hadihajók a jóváhagyott



8. ábra: NATO

¹⁷⁵ The North Atlantic Treaty. Washington D.C. (4 April 1949). http://www.nato.int/cps/en/natolive/official_texts_17120.htm

¹⁷⁶ A nemzetközi szerződések jogáról szóló 1969. évi Bécsi Egyezmény 38. Cikke

¹⁷⁷ Varga Ferenc Attila: Nemzetközi küzdelem a kalózkodás ellen.: http://mhtt.eu/hadtudomany/2011_e_14.pdf.27.o.

művelet-végrehajtási szabályaik (Rules of Engagement), a vonatkozó nemzetközi jogi szabályok, továbbá saját nemzeti előírásaik szerint fegyveres erőt is alkalmazhattak a kalózzal szemben.

A politikai döntés pedig 2008. október 9-én, a NATO védelmi miniszterek budapesti informális találkozásán megszületett: az ENSZ kérésének megfelelően a NATO védelmi miniszterei felhatalmazták a NATO tengerészeti egységeit, hogy vegyenek részt World Food Programme (WFP) azon hajóinak megvédésében, amelyek a humanitárius katasztrófa sújtotta Szomáliának szánt segélyküldeményeket szállítják.”¹⁷⁸

A politikai döntés értelmében a NATO hét hajót küldött, hogy vegyenek részt aszómiai partok melletti kalózkodás elleni katonai fellépésben. 2009. március 24-én a NATO Operation Allied Protector néven újraindította szomáliai kalózállás ellenes akcióit. Az műveletet a tervek szerint 2012 végéig fog tartani.

VI. 4. Harmadik országok részvétele

A kalózállás ellenes küzdelmekbe harmadik (nem NATO vagy EU) országok is bekapcsolódtak. Oroszország mellett több távol-keleti nagyhatalom, köztük India, Kína¹⁷⁹ (három hajóval)¹⁸⁰ és Japán is úgy döntött, hogy csatlakozik a szomáliai partok mellett járőröző nemzetközi flottához. A források nem felejtik el megemlíteni, hogy Kínának ez az első haditengerészeti akciója a Csendes-óceánon kívül. Ugyanígy a japán haditengerészetnek is ez az első tengeri rendőrségi feladata a második világháború vége óta, tekintettel a japán alkotmányban foglalt azon korlátozásra, miszerint a japán haditengerészet csak japán zászló alatt hajózik, vagy japán állampolgárokat szállító hajókat véd.

VII. A kalózkodás ára és lehetséges módszerek kivédésükre

¹⁷⁸ Focus on NATO's operations in Budapest - Internet: http://www.nato.int/cps/en/natolive/news_45982.htm?

¹⁷⁹ Annak fényében, hogy az elfogott kalózzal - fő szabály szerint - az elfogó hadihajó államának joga szerint kell felelősségre vonni, érdekes kérdéseket vet fel az, hogy Kínában még napjainkban is végeznek ki embereket kalózkodás miatt. Ld. China executes pirates.
<http://news.bbc.co.uk/2/hi/asia-pacific/622435.stm> (Letöltés: 2009. január 20.)

¹⁸⁰ A kínai flotta is kivonult a kalózzal szemben. <http://www.origo.hu/nagyvilag/20081226-harom-hajot-kuldkina-szomalia-partjaihoz-a-kalozok-ellen.html> (Letöltés: 2009. január 10.)

A kalózkodás problémájának súlya és tevékenység által okozott tényleges és eszmei kárának nagysága, akár jogi vagy gazdasági és egyéb területen igen nehezen állapítható meg, ezért nem egyszerű megmondani, hogy valójában mekkora problémával állunk szemben a kalózkodás XXI. századi újjáéledésekor.

Egyes számítások szerint a szomáliai kalózkodás által okozott többletköltségek és veszteségek miatti tényleges kár elérheti az évi 1 milliárd USD összeget, de vannak, akik - az elszenvedett veszteségeket szélesebb körben megállapítva - ennek az összegnek a mértékét legalább 16 milliárd USD-re becsülik.¹⁸¹ Szakértők szerint ugyanakkor ez az adat továbbra sem a valós kárértéket tükrözi, hiszen a kalóztámadások jelentős hányadát nem jelentik.¹⁸² A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) ugyancsak a kalózkodást jellemző jelentős látenciára hívja fel a figyelmet. Az IMO ugyanakkor további két körülményt is megemlíti, mint amelyek szerepet játszanak a kalóztámadásokról szóló jelentések elmaradásában: - a biztosítási többletköltségek sok esetben meghaladnák a kisebb incidensek miatt esetleg kártérítésként kapható összeget; - a kalózcincidensek jelentése és kivizsgálása időigényes, amely akár több napi késést is jelenthet a szállításban, ezért - különös tekintettel az üzemeltetési költségekre - sokszor olcsóbb nem jelenteni a kisebb jelentőségű ügyeket.¹⁸³

A kalózok elleni eredményes fellépés érdekében az Európai Unió Bizottsága 2010. március 11-én ajánlást adott ki az önvédelem céljából, valamint a hajók elleni kalóztámadások és fegyveres rablások megelőzése érdekében teendő intézkedésekről.¹⁸⁴

- nemzetközileg elismert tengeri közlekedési útvonalak használata;
- éjszakai hajózás a nagy kockázatú helyeken; - konvojokban közlekedés;
- a nagy kockázatú helyekre történő belépés előtt a Horn of Africa Tengerészeti Biztonsági Központhoz történő bejelentkezés;
- a nagy kockázatú helyeken a lehető legnagyobb sebességgel való áthaladás;
- éber őrszolgálat alkalmazása;

¹⁸¹ HANSON, Stephanie: Combating Maritime Piracy. <http://www.cfr.org/publication/18376/> (Letöltés:2011. október 20..)

¹⁸² Becslések szerint csupán minden tízedik támadást jelentenek be hivatalosan), így - ugyancsak becslések szerint - a tényleges kár elérheti akár az 50 milliárd USD éves összeget. A kalóztámadásokról szóló hivatalos bejelentések elmaradásának több oka is van:- a kikötőkben nem szívesen beszélnek ilyen ügyekről;- a kereskedelmi hajótársaságok nem akarják „nagydobra verni” védtelenségüket;- a kormányok nem szeretik a negatív sajtót;- a sajtó sem foglalkozik eleget ezzel a problémával.

¹⁸³ Ld. Defining Piracy. Maritime Terrorism Research Center.

<http://www.maritimeterrorism.com/definitions> (Letöltés: 2009. november 2.)

¹⁸⁴ Commission Recommendation of 11 March 2010 on measures for self-protection and the prevention of piracy and armed robbery against ships (2010/159/EU). Official Journal of the European Union, L 67 (17.3.2010)

- a lehető legnagyobb kivilágítás;
- fény és hangeffektusok alkalmazása a kalózok felfedezésekor;
- kalóztámadások esetén elkerülő műveletek alkalmazása;
- a legfontosabb szabály: nem szabad megállítani a hajót a kalózok miatt.

További lehetséges eszközök/módszerek a kalózellenes műveletek sikerének biztosításához:

- Kereskedelmi hajók személyzetének kiképzése.
- Kereskedelmi hajók megfelelő eszközökkel való felszerelése.
- A kalózkodás elleni „nem halálos” (non-lethal) védekező eszközként ajánlják szakértők a kalózellenes hálót, de ugyancsak nem halálos védekező eszköz lehet a hajókra szerelt nagynyomású vízágyú, vagy a nagy hatótávolságú akusztikus eszköz (long-range acoustic device - LRAD).¹⁸⁵
- Kereskedelmi hajók hadihajók általi kísérése.
- Haditengerészeti jelenlét, őrzőjárat a térségben.
- Regisztrálás, bejelentkezés az illetékes tengerészeti hatóságoknál. A jelzés alapján a hatóságok riasztják a térségben tartózkodó haditengerészeti egységeket¹⁸⁶
- Hajók kommunikációképességének fenntartása.
- Felderítési információk cseréje az együttműködő államok között.-
- Regionális vagy bilaterális együttműködési megállapodások az államok között.
- A kalózkodással érintett állam kormányzatának megerősítése, stabilizálása.
- Hatékony parti őrség, rendőrség kialakítása.
- Működő gazdaság életre keltése.¹⁸⁷

Jól látható tehát, hogy a kalózkodás elleni fellépéshez igénybe vehető módszerek és technikák között nem csupán a fegyveres erő alkalmazása merül fel, mint lehetőség, ámbár kétségtelen, hogy az egyre agresszívebb fellépés a kalózok részéről szükségessé teszi az arányos erő alkalmazását is. Azonban a többségi vélemény szerint a kereskedelmi hajók felfegyverzése veszélyes, mert kiszámíthatatlan következményei lennének annak, ha a kereskedelmi hajó legénysége kezébe fegyvert adnának a helyzet eskzalálódna, azaz egyértelműen rontaná a térségben uralkodó biztonsági viszonyokat., tehát újabb problémát jelenten csak.

¹⁸⁵ A kalózellenes nem halálos eszközökről részletesebben ld. Anti-Piracy Weapons - Top 10 For Future Use In Somalia. <http://gcaptain.com/maritime/blog/anti-pirate-weapons-piracy-somalia> (Letöltés: 2011 október 3.)

¹⁸⁶ 2002 novembere óta az Ádeni-öbölben önkéntes bejelentkezési rendszer működik, amely alapján a kereskedelmi hajók naponta bejelenthetik aktuális helyzetüket, valamint - ami talán ennél is fontosabb- a támadásokat, illetve a gyanús tengeri tevékenységeket az illetékes tengeri hatóságoknál. A jelzés alapján a hatóságok riasztják a térségben tartózkodó haditengerészeti egységeket. Ld. FLYNN, Stuart: Are Guns the Answer to Attacks on Vessels? - Planetdata / Maritime Security (November 20, 008). <http://www.planetdata.net/sites/maritime/articles.php?story=77&page=4> (Letöltés: 2011. július 6.)

¹⁸⁷ WARDEN (3),

De Szomália szuverén állam, a külföldi beavatkozás lehetősége az illetékes szomáliai hatóságok beleegyezésének függvénye, amely cselekvési lehetőségek korlátozottságát jelenti.

VIII. Zárszó és kitekintés

A tengeri kalózkodás problémája igen sokrétű, nyilván egyrésztől gazdasági, politikai és biztonsági probléma, illetve az élelmiszersegélyek eljutásának megakadályozása miatt immáron humanitárius probléma is, ám mindezek mellett éppen a kalózkodás tevékenységnek komplexitása és nemzetközi jellege miatt. Ennek szabályozása a nemzetközi jog területére tartozik. A kalózkodással szemben való fellépés, védekezés elleni jogi keretek megteremtése is itt zajlik. A jogi védekezésen kívül még más számos terület is reagált a kiújuló kalózkodás problémájára és a védekezés fontos eszközeiként számos és sokféle védelmi, technikai megoldás és módszer alkalmazása is szóba került a jog világán kívül, mely bázisát képezi a probléma elleni fellépés bárminemű további orvoslásának.

A kalózkodás elleni küzdelem gyenge pontja azonban továbbra is az elfogott kalózok felelősségre vonása, amely a küzdelem egyik központi jogi kérdésévé vált. Széleskörű egyetértés mutatkozik abban a tekintetben, hogy az elfogott kalózok bíróság elé állítása és megbüntetése nélkül a kalózellenes küzdelemben lényeges eredmény nem várható. Tekintettel azonban arra, hogy a kalózok - mint egyetemes joghatóság alá tartozó nemzetközi bűncselekményt elkövetők - elítélése érdekében külön nemzetközi bíróság felállítására ez ideig nem került sor, a kalózkodással gyanúsítottak bíróság elé állítása és elítélése az érintett államok jövőbeni két- és többoldalú együttműködésétől függ. A nemzetközi együttműködésnek azonban egyik előfeltétele, hogy a kalózok elleni fellépés nemzeti és nemzetközi jogi háttere biztosítva legyen. Amíg ugyanis a jogszabályi kötések korlátozzák az eredményes fellépést, addig a kalózellenes műveletekben egyébként érdekelt államok is vonakodni fognak a konkrét lépések megtételétől. A jogi kötések lebontása azonban hosszú folyamat lesz, amelyben hiánypótló, vagyis a hatályos multilaterális egyezményeket kiegészítő jogi megoldások révén lehet részsikereket elérni.¹⁸⁸ Tekintettel az UNCLOS elfogadásának körülményeire, reálisan nem várható a kalózkodás fogalmát és a kalózok elleni fellépés generális szabályait rögzítő megállapodás módosításra történő megnyitása.. Rüdiger Wolfrum professzor, a Max Planck Institute for Comparative Public Law and International Law

¹⁸⁸ Tekintettel az UNCLOS elfogadásának körülményeire, reálisan nem várható a kalózkodás fogalmát és a kalózok elleni fellépés generális szabályait rögzítő megállapodás módosításra történő megnyitása. Ebből következően - álláspontom szerint - egyes részterületeket szabályozó, főkéntregionális szintű megállapodások megkötésére lehet számítani

igazgatója szerint ugyanis nem a nemzetközi jogszabályok, hanem a kalózok elleni határozott fellépéshez szükséges politikai akarat hiányzik a probléma megoldásához.¹⁸⁹

Jóllehet a nemzetközi szervezetek (NATO, EU) egymás követő, illetve párhuzamosan folyó kalózellenes műveletei, továbbá az egyre több ország által önállóan a térségbe küldött haditengerészeti egységek arra engednek következtetni, hogy van bizonyos fokú elkötelezettség és politikai akarat a szomáliai kalózkodás problémájának megoldására, úgy tűnik, ennél szélesebb körű és egyértelműbb nemzetközi összefogásra van szükség. Nyilvánvalóvá vált ugyanis, hogy önmagában a nemzetközi katonai fellépéssel csak korlátozott sikerek érhetők el. A kalózok által veszélyeztetett tengeri terület ugyanis hatalmas, és az ezen a tengeri útvonalon közlekedő, sok esetben rendkívül nagy értékű árut szállító kereskedelmi hajóflotta csábító célpont marad az évek óta humanitárius katasztrófa által sújtott szomáliaiak számára. „Ez a fajta tevékenység a vagyon- és hírnévszerzés egyik lehetősége, az európaiak elleni harc és a függetlenségi törekvések kiélésének színtere lett, és igen mélyen gyökerezik a mai napig az itt élő lakosság tudatában”.¹⁹⁰

Bahar szerint a kalózellenes műveletek átfogó stratégiájában helyet kell biztosítani a hatékony információs műveleteknek is. Minthogy a szomáliai kalózok nagymértékben támaszkodnak a helyi lakosság támogatására, a kalózellenes kampány sikere szempontjából elengedhetetlen a szomáliai lakosság eredményes meggyőzése arról, hogy a tengeri biztonság fokozása - ezen belül is a kalózkodás visszaszorítása - az ő érdeküket is szolgálja.¹⁹¹

Hasonló felfogásban közelíti meg a kérdést Berki is, aki így fogalmaz: a „probléma tüneti kezelése nem vezet eredményre. Ahhoz, hogy a kalózkodást fel lehessen számolni, vagy stabilizálni kellene Szomáliát [...], vagy alkalmazni kellene az évszázadokkal ezelőtt már bevált módszereket. Annak idején a flották tengerészkülönítményei és a hajók tüzérsége felszámolta a tengeri rablóknak otthont adó településeket, az ott élőket megölték, majd ezt követően a mozgékony vízi egységek levadászták a hátország nélkül maradt halálfejes hajókat. [...] A tengeri rablások anyagi és logisztikai hátterét kell katonai és titkosszolgálati eszközökkel felszámolni, illetve az ilyen cselekményeket elkövető felfegyverzett vízi egységeket megsemmisíteni, és hatékony fegyverexport tilalmat kell bevezetni”.¹⁹²

„Az elmúlt húsz év világrendszerének változásai minden nemzetközi szervezetet rákényszerítettek célkitűzései és feladatrendszere átértékelésére. Az új környezetben a

189

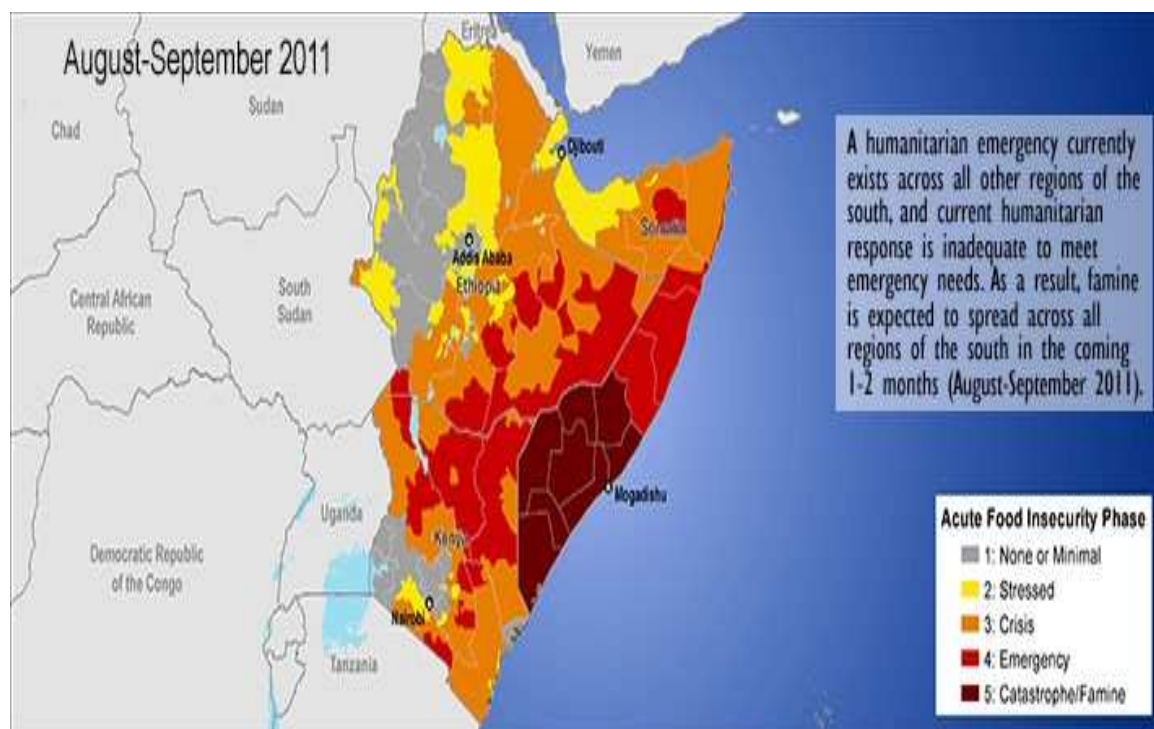
¹⁹⁰BERKI:http://www.biztonsagpolitika.hu/?id=16&aid=710&title=A_kal%C3%B3zkod%C3%A1s_renesz%C3%A1nsza

¹⁹¹ BAHAR, 72.o.

¹⁹² BERKI, ibid. Szintén a szárazföldi műveletek melletti érvelés található ANDERSON, Gary: A Multilateral Solution to Somali Piracy. Small Wars Journal Op-Ed.<http://smallwarsjournal.com/blog/2008/12/a-multilateral-solution-to-som/> (Letöltés: 2011. nov. 6.)

tagállamoknak idomulniuk kellett az ezredforduló új típusú kihívásaihoz, amelyet a laza bipoláris rendszer megszűnése és a szuperhatalmi egyensúly felbomlása generált. A komplex, nehezen modellezhető fenyegetések egy kiszámíthatatlan és biztonsági kockázatoktól terhes világrendet eredményeztek, ahol a szuverenitás és a béke védelme messze túlmutat az országhatárok biztosításán és a hagyományos katonai képességeken. A felgyorsuló globalizáció nagymértékben relativizálta - ha nem is szüntette meg - a földrajzi távolságokat, és számos regionális válságot globális szintre emelt.”¹⁹³

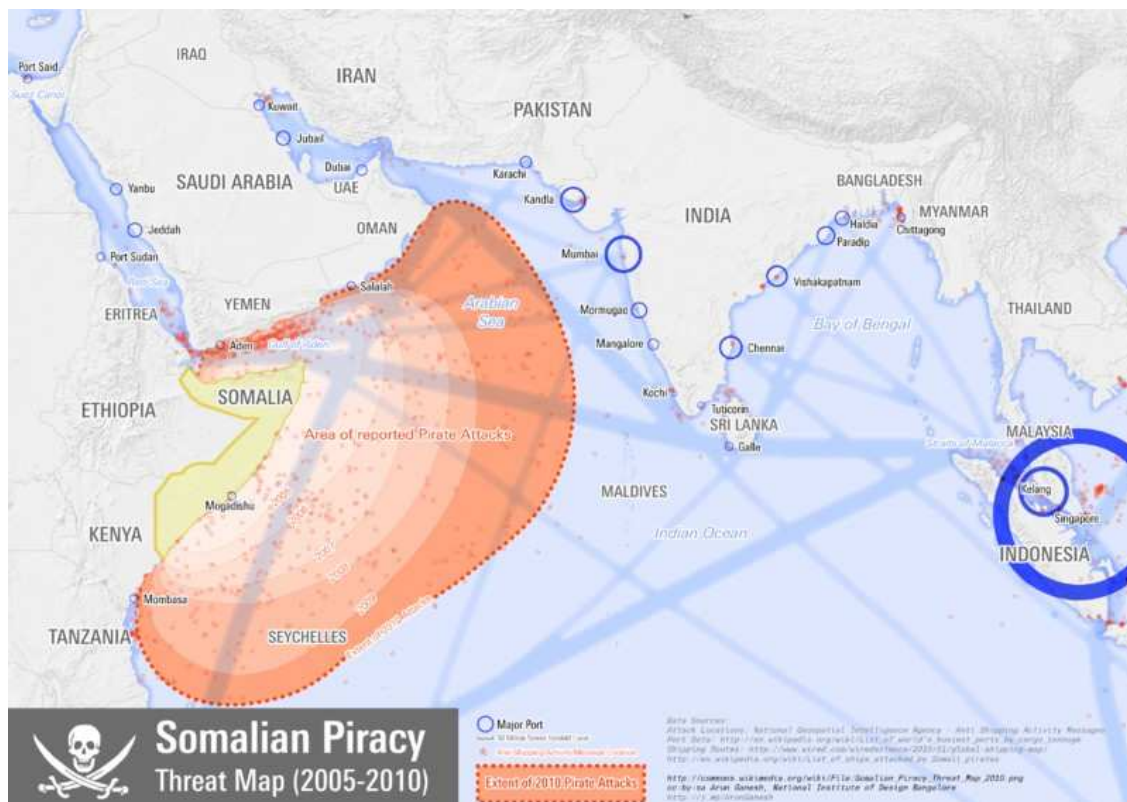
Warden szerint a szomáliai kalózkodás elleni küzdelemnek három sarkalatos pontja van, amelyek egyidejű teljesítése nélkül nem várható lényeges előrelépés a probléma megoldásában. Ezek közé tartozik a kalózellenes „koalíció” kialakítása, vagyis a küzdelem katonai oldala, a „tengerészeti közösség”, vagyis a kereskedelmi hajózás összefogása, végül pedig a cselekvőképes szomáliai kormány létrejötte.¹⁹⁴ Bízunk benne.



9. ábra: A szomáliai humanitárius segélyek sorsa

¹⁹³ <http://www.magyardiplo.hu/2010-majus/195-a-szomaliai-kalozok->

¹⁹⁴ WARDEN, James (3): U.S. troops' anti-piracy mandate stops short of land efforts - Stars and Stripes (March 31, 2009). <http://www.stripes.com/news/u-s-troops-anti-piracy-mandate-stops-short-ofland-efforts-1.89735> (Letöltés: 2011. augusztus 20.)



10. ábra A szomáliai kalózkodás térhódítása 2005-2010 között

IX.

Felhasznált irodalom

1. A magyar nyelv történeti-etimológiai szótára. II. kötet. (Főszerk.: Benkő Lóránd) Akadémiai Kiadó. Budapest, 1970
2. A nemzetközi szerződések jogáról szóló 1969. évi Bécsi Egyezmény
3. A Pallas Nagy Lexikona. X. kötet. Pallas Irodalmi és Nyomdai Részvénytársaság. 1895.
4. BAHAR, Michael: Attaining Optimal Deterrence at Sea: A Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations. =Vanderbilt Journal of Transnational Law, 2007. 40. évf. -pp. 1-85. - Internet: <http://ssrn.com/abstract=982679>.
5. BAHAR, Michael: Attaining Optimal Deterrence at Sea: A Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations. Vanderbilt Journal of Transnational Law, Vol 40, 2007, <http://ssrn.com/abstract=982679> (Letöltés: 2011. november 21. 30.)
6. BECKMAN, Robert C.: Combatting Piracy and Armed Robbery Against Ships in Southeast Asia: The Way Forward. Ocean Development & International Law (Vol 33, Issue 3, 2002)
7. BISHOP, William W., Jr. (1953.): International Law. Cases and Materials. -Boston: Little, Brown and CompanyGOLDIE, L.F.E. (1989.): Terrorism, Piracy and the Nyon Agreements. - In.: DINSTEIN, Yoram (szerk.): International Law at a Time of Perplexity. Essays in Honour of Shabtai Rosenne. -Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers (1989).
8. BYNKERSHOEK, Cornelius (2008): Treaties on The Law of War. -New Jersey: The Lawbook Exchange Ltd. Wynn's Life of Sir Leoline Jenkins, vol.1.o.LXXXVI, és Dickinson: is the crime of piracy obsolete?,Harward Review,vol 38.
9. C.John Colombos : The international law of the sea, 3th edition, Longmans.1954.
10. Code of practice for the investigation of crimes of Piracy and armed robbery against ships - International Maritime Organization, Resolution, A 22/Res.922 (22 January 2002)
11. Convention for the Suppression of Unlawful Acts of Violence Against the Safety of Maritime Navigation (SUA Convention, 1988. március 10.) Internet: http://www.nti.org/e_research/official_docs/inventory/pdfs/aptmaritime.pdf
12. Convention on the High Seas (29 April 1958).

13. Council Joint Action 2008/749/CFSP of 19 September 2008 on the European Union military coordination action in support of UN Security Council resolution 1816 (2008) (EU NAVCO). Official Journal of the European Union, L 252
14. Council Joint Action 2008/851/CFSP
15. D. Sedlacek: Maritimer Terror und Piraterie auf hoher See, 2006.109.o.
16. Defining Piracy. Maritime Terrorism Research Center.
http://www.maritimeterrorism.com/definitions (Letöltés: 2009. november 2.) United Nations, Security Council, S/2010/394 (26 July 2010)
17. DTV-Güter 2000/2008-Deutscher Transport Versicherungsband Gütersversicherung in der Fassung von 2000/2008
18. DTV-Kaskoklauseln 1978/1994-Deutscher Transport Versicherungsband Klauseln in der Fassung von 2004
19. EU Engagement in Somalia, Factsheet, EU Council Secretariat (December 2008). http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cmsUpload/081217-FACTSHEET_EU_ENGAGEMENT_SOMALIA.pdf (Letöltés: 2011. nov. 9.)
20. Extratour aus Angst vor Piraten, FAZ. 10.11.2008.
21. Gazdag Ferenc: Az EU közös kül-, biztonság és védelempolitikája. Egyetemi jegyzet, ZMNE, Budapest, 2008.
22. General Assembly, A/CONF.164/37 (8 September 1995).
23. Hádi Béla: Az ogadeni konfliktus regionális összeüggései. In.: Nemzet és biztonság. 2008. szeptember.
24. Heinrich Blume: Begriffsabgrenzung Piraterie- Terrorismus (im Rahmen der Interviewrunde zum Themnespezial „Maritime Sicherheit“ -13.0.2006) http://www.dmkn.de/_C1256B8805214AC.nsf/0/F23BB3D63534B80C125714F0040B163? (letöltve: 2011. augusztus 20.)
25. [Henry George Liddell, Robert Scott, "A Greek-English Lexicon", at Perseus](#) .
26. Hijacked Iranian bulker berths at Rotterdam. Lloyd's List. 2008. november 14.
27. In re Piracy Jure Gentium - Privy Council, [1934] AC 586 - Internet: http://www.uniset.ca/other/cs5/1934AC586.html .
28. Issues in the Fight Against Somali Piracy - K&L Gates LLP, (March 2009).

29. John F. Coates (1989.). „Újra vízen a háromsorevezős görög gálya”. Scientific American (magyar kiadás)
30. Kaup: Prelude to piracy-The poor fishermen of Somalia,: <http://www.spiegel.de/international/world/0,1518,594457,00.html>.
31. Kaup: Prelude to piracy-The poor fishermen of Somalia,: <http://www.spiegel.de/international/world/0,1518,594457,00.html>.
32. KELLERHALS, Merle David Jr.: United States Expands Fight Against Pirates. <http://www.america.gov/st/peacesec-english/2009/April/20090416093307dmslahrellek0.6916162.html>(Letöltés: 2011. október 3.)
33. KENT, James(1826): Commentaries on the American Law. -New York: O. Halsted. - Internet: http://www.constitution.org/jk/jk_000.htm
34. KONTOROVICH, Eugene: International Legal Responses to Piracy off the Coast of Somalia. American Society of International Law - ASIL Insights, February 6, 2009, Volume 13, Issue 2 <http://www.asil.org/insights090206.cfm> (Letöltve: 2011. február.15)
35. LAUTERPACHT, Hersch (szerk.) (1955): Oppenheim’s International Law, A Treaties - Vol. I., Peace (Eighth Edition) -Longmas: Green and Co. Inc.
36. Legal Gazette, No. 14, 30 May 2008.
37. Luke: Somali Pirates and islamist Militias Joing Forces-’An attractive proposition?, Future Directions International, Strategic Analysis Papers, 22.10.2010.
38. Magyar Értelmező Kéziszótár (Szerk. JUHÁSZ-SZŐKE-O. NAGY-KOVALOVSZKI). Akadémiai Kiadó, Budapest, 1972.
39. Marsai Viktor: A szomália kalózok és az EU misszó.:http://www.magyardiplo.hu/2010-majus/195-a-szomaliai-kalozok-#_ftnref3(letöltve 211.november.17.)
40. Martin Murphy: Piracy und UNCLOS: Does international Law help Regional States Comabt Piracy in „Violnce at Sea” - Peter Lehr,2007.
41. McFEE, William (1950): The Law of the Sea. -Philadelphia: Lippincott Company
42. Michale Stehr: Piraterie am Horn von Afrika: Bedrohung der zivilen Seeschiffahrt vor Somalia 200-2010. Verlag Dr. Köster, 2011
43. Middleton, Roger: Piracy in Somalia. Threatening global trade, feeding local wars. Chatham House.6.o.

44. Middleton, Roger: Piracy in Somalia. Threatening global trade, feeding local wars. Chatham House, 2008.
45. MOLLOY, Charles (1744): De Jure Maritimo et Navali: or, a Treaties of Affairs Maritime, and of Commerce. -London, Walthoe, John.
46. Muschitz: Die wirtschaftlichen Auswirkungen für den Suezkanal aufgrund der Piraterie am Horn Afrika, Bremen 2010.
47. Münchener Rück: Edition Wissen, Piraterie- Bedrohung auf See 2006.
48. Mystery surrounds hijacked Iranian ship. The Long War Journal, 2008. szeptember 22.
49. Philip Gosse: History of Piracy (Rio Grande Classic) Famous Adventures and Daring Deeds of Certain Notorious Freebooters of the Spanish Main.1968.(originally published:1932.)
50. PHILLIPSON, Coleman (szerk.) (1916): Wheaton's Elements of International Law. -London: Stevens and Sons Limited, - Internet:
<http://www.archive.org/stream/wheatonselements00whearich>
51. PHILLIPSON, Coleman (szerk.) (1916): Wheaton's Elements of International Law. -London: Stevens and Sons Limited, - Internet:
<http://www.archive.org/stream/wheatonselements00whearich..>
52. Piracy knocks Somalia's main power firm outlook. 23.12.2010
<http://Kismaayood.com/?/p.=1367>
53. Piracy off the Somali Coast Workshop commissioned by the Special Representative of the Secretary General of the UN to Somalia Ambassador Ahmedou Ould-Abdallah Nairobi 10-21 November 2008. Final report Assessment and recommendations
54. Piraterie-Bedrohung auf See,Eine Risikoanalyse. Münchener Rück, Edition Wissen.2006.
www.munichre.com/publications/302-05052_de.pdf: letöltve 2011.09.13.)
55. Puntland Five-Year Development Plan: i. m. 57. o. Puntland Five-Year Development Plan, 2007-2011. Ministry of Planning and International Cooperation Puntland
56. Ravasz Ábel: •Kalózkodás Szomáliában: Puntland és a bukott államiság.Kül-Világ.V.évfolyam.2008/3-4-szám
57. Report of the Secretary-General on the situation in Somalia,
58. Robert Davis: Christian Slaves, Muslim Masters: White Slavery in the Mediterranean, the Barbary Coast, and Italy, 1500-1800, Palgrave Macmillian.2005.

59. RONZITTI, Natalino (szerk.) (1988): The Law of Naval Warfare. A Collection of Agreements and Documents with Commentaries. -Dordbrecht-Boston-London: Martinus Nijhoff Publishers.343-346.o.
60. Roven Grünhagen:Die Auswirkungen von Piraterie und Terrorismus auf die internationale Seeschifffahrt und die Versicherung der Risiken durch maritime Assekuranz-Diplomarbeit. Hochschule Bremen. 2008(letöltve: 2011.szeptember 23.)
61. Security Council Condemns Acts of Piracy, Armed Robbery off Somalia's Coast; Background of the Piracy; UNSCRs (1816) - Security Council, 5902nd Meeting
<http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9344.doc.htm>
62. SHAW, Malcolm N.: Nemzetközi jog - Osiris kiadó, Budapest (2001)
63. Stig Jarle Hansen: Piracy in the greater Gulf of Aden, Myths, Misconceptions and Remedies, Norwegian Institute for Urban and Regional Research Report (letöltve 2011.10.28.)
<http://www.nibr.no/uploads/publications/26b0226ad4177819779c2805e91c670d.pdf>.
64. Tálás Péter: Tatárszentgyörgy után. Szélgjegyzet a biztonság szubjektív percepciójának veszélyeiről. In: Nemzet és Biztonság, 2009. március.
65. The North Atlantic Treaty. Washington D.C. (4 April 1949).
http://www.nato.int/cps/en/natolive/official_texts_17120.htm
66. The Nyon Agreement, 14 September 1937
67. The Pirates of Puntland: Practical, Legal and Policy
68. United Nations Food and Agriculture Organisation, 'Fishery Country Profile: The Somali Republic', January 2005.,<http://www.fao.org./fi/oldsite/FCP/en/SOM/profile.htm>;
69. United Nations Security Council Resolution (UNSCR) 1853 - S/RES/1853 (18 December 2008).
70. United Nations Security Council Resolution (UNSCR) 1918. S/RES/1918 (27 April 2010).
71. VARGA Attila Ferenc KÍSÉRLETEK ÉS EREDMÉNYEK A KALÓZKODÁS BŰNCSELEKMÉNYÉNEK DEFINIÁLÁSÁBAN. In:Haditudományi Szemle.2011/4..(letöltve: 2011.november 22.)
72. Varga Ferenc Attila: Nemzetközi küzdelem a kalózkodás ellen.:
http://mhtt.eu/hadtudomany/2011_e_14.pdf.
73. VERRI, Pietro (1992): Dictionary of the International Law of Armed Conflict. -Geneva: International Committee of the Red Cross,.

74. Who really owns the hijacked battle tanks?“Daily Nation, 2008. október 1.
<http://www.nation.co.ke/News/-/1056/476468/-/tkwkmo/-/index.html>, internetről
letöltve: 2008. november 12.
75. WOOLFE, Marie: Pirates can claim UK asylum - The Sunday Times (April 13, 2008).
<http://www.timesonline.co.uk/tol/news/uk/article3736239.ece> (Letöltés: 2011. október 28.)

X.

Weboldalak

1. <http://africannewsanalysis.blogspot.com/2008/06/full-text-of-djibouti-agreement.html>
2. <http://afrobeatradio.net/2011/07/26/world-food-program-in-somalia-angel-of-mercy-or-angel-of-death/>
3. http://fr.wikipedia.org/wiki/D%C3%A9claration_de_Paris
4. http://globaljihad.net/view_page.asp?id=975
5. <http://hu.wikipedia.org/wiki/Kilikia>
6. <http://hu.wikipedia.org/wiki/Szom%C3%A1lia>
7. http://index.hu/gazdasag/vilag/2009/12/02/szomaliaban_megalakult_a_kaloztozsde/
8. http://kitekinto.hu/afrika/2010/11/15/indul_a_kalozszezonszomaliaban
9. <http://library.thinkquest.org/J002807/Time%20and%20Time%20Again/Time%20and%20Time%20Again/manm.html>
10. http://mult-kor.hu/20051029_legendas_kalozok_es_a_hajorablasok_aranykora
11. http://mult-kor.hu/20110811_a_kalozok_nyomorusagos_elete
12. http://napiaszonline.hu/bunugy/meszarlassal_vegzodott_szomaliai_kalozok_vitaja_16646
13. <http://news.bbc.co.uk/2/hi/asia-pacific/622435.stm> (Letöltés: 2009. január 20.)
<http://www.origo.hu/nagyvilag/20081226-harom-hajot-kuldkina-szomalia-partjaihoz-a-kalozok-ellen.html> (Letöltés: 2009. január 10.)

14. <http://sea-fever.org/2009/10/07/this-day-in-maritime-history-achille-lauro-hijacking-1985/>
15. <http://www.cato.org/pubs/journal/cj11n1/cj11n1-8.pdf>
16. <http://www.cindyvallar.com/goldenage.html>
17. http://www.foreignpolicy.com/articles/2010/06/21/2010_failed_states_index_interactive_map_and_rankgs
18. <http://www.globalsecurity.org/military/agency/dod/cjtf-hoa.htm>
19. <http://www.haguejusticeportal.net/eCache/DEF/6/172.html>
20. <http://www.icc-ccs.org/publications>
21. <http://www.klgates.com/files/Publication/ac22f46f-de64-41d5-a99c->
22. <http://www.lloydlist.com/ll/news/hijacked-iranian-bulker-berths-at-rotterdam/20017590404.htm>, internetről letöltve: 2011. november 17.
23. http://www.longwarjournal.org/archives/2008/09/mystery_surrounds_hi.php, internetről letöltve: 2008. november 17.
24. http://www.longwarjournal.org/archives/2008/10/five_suicide_bombers.php, internetről letöltve: 2008. november 17.
25. <http://www.maritimeterrorism.com/definitions>
26. <http://www.mballi.info/doc216.htm>
27. http://www.mpil.de/shared/data/pdf/pdfmpunyb/doc2_saiga_2.pdf
28. http://www.nato.int/cps/en/natolive/news_45982.htm?
29. <http://www.nybooks.com/articles/archives/2010/oct/14/pirates-are-winning/?pagination=false>
30. <http://www.origo.hu/nagyvilag/20110714-harmadaval-nott-a-kaloztamadasok-szama-a-vilag-tengerein-a-szomalia.html>
31. <http://www.politicalarticles.net/blog/2009/12/14/taliban-heroin-flooding-kenya-on-its-way-to-europe-and-the-americas>
32. <http://www.time.com/time/magazine/article/0,9171,732224,00.html>
33. <http://www.time.com/time/world/printout/0,8816,178227,00.html>
34. <http://www.un.org/aboutun/charter/index.shtml> (Letöltés: 2008. március 9.)

35. http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_fish_stocks.htm
36. http://www.un.org/Docs/sc//www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions08.htm
37. http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions08.htm (Letöltés: 2008. december 28.)
38. http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions10.htm (Letöltés: 2010. május 20.)
39. http://www.usip.org/files/resources/1_0.pdf, GILPIN, 2009.
40. <http://wwwl.creators.com/opinion/austin-bay/the-pirates-of-puntland.html>

XI.

Jogszabályok

1. Full Text of Djibouti Agreement. World News Journal (11. June, 2008). <http://africannewsanalysis.blogspot.com/2008/06/full-text-of-djibouti-agreement.html>
2. The North Atlantic Treaty. Washington D.C. (4. April 1949). http://www.nato.int/cps/en/natolive/official_texts_17120.htm (Letöltés: 2010. február 5)
3. The European Convention on Human Rights (Rome, 4 November 1950) and its Five Protocols. Council of Europe. <http://www.hri.org/docs/ECHR50.html> (Letöltés: 2009. június 3.)
4. United Nations Convention against Transnational Organized Crime and the Protocols thereto. United Nations (New York, 2004). <http://www.unodc.org/documents/treaties/UNTOC/Publications/TOC%20Convention/TOCebook-e.pdf> (Letöltés: 2011. augusztus 2.)
5. United Nations Convention on Law of the Sea (UNCLOS), 10. December 1982. http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm (Letöltés: 2011. október 1.)
6. United Nations Security Council Resolution (UNSCR) 1814. S/RES/1814 (15 May
7. 2008). http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions08.htm
8. United Nations Security Council Resolution (UNSCR) 1816. S/RES/1816 (2 June
9. 2008). http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions08.htm.
10. United Nations Security Council Resolution (UNSCR) 1838. S/RES/1838
11. 2008). http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions08.htm.
12. United Nations Security Council Resolution (UNSCR) 1844. S/RES/1844 (20.
13. November 2008). http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions08.htm.
14. United Nations Security Council Resolution (UNSCR) 1846. S/RES/1846 (2.

15. December 2008). http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions08.
16. United Nations Security Council Resolution (UNSCR) 1851. S/RES/1851 (16.
17. December 2008). http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions08.htm
18. United Nations Security Council Resolution (UNSCR) 1853. S/RES/1853 (18. December 2008).
http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions08.htm
19. United Nations Security Council Resolution (UNSCR) 1897 - S/RES/1897 (30.
20. http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions09.htm
21. United Nations Security Council Resolution (UNSCR) 1918. S/RES/1918
http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions10.htm
(ENSZ határozatok letöltve: 2011. augusztus 27.)

XII. Ábrajegyzék

1. <http://romantech.wikispaces.com/A+++Trireme>
2. <http://fallout3.wordpress.com/2008/10/09/fallout-3-pirated/>
3. <http://worldtravelalert.net/2010/11/world-live-piracy-map-2010-imb/>
4. <http://www.icc-ccs.org/home/piracy-reporting-centre/imb-live-piracy-map-2010/piracy-map-2010>
5. <http://www.lonelyplanet.com/maps/africa/somalia/>
6. http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Somalia_ethnic_grps_2002.jpg
7. <http://www.thehulltruth.com/sportfishing-charters-forum/368825-catching-yft-yellowfins-south-florida-3.html#b>
8. <http://www.eunavfor.eu/>
9. http://mhtt.eu/biztonsagpolitikai_szakosztaly/tagok.htm
10. <http://reliefweb.int/node/435811>
11. <http://gcaptain.com/2011-piracy-update?19763>