

# **A modernkori tengeri kalózkodás jelensége és az ellene való fellelés módzatai**

Doktori (PhD) értekezés

Készítette: Dr. Pászka Imre Ágoston

(Kézirat lezárva: 2022. február 3.)

Témavezetők:

Prof. Dr. Blutman László, tanszékvezető egyetemi tanár

Dr. Schiffner Imola, adjunktus

Szegedi Tudományegyetem  
Állam- és Jogtudományi Doktori Iskola

Szeged, 2022

*A szüleimnek, akik sohasem tévesztették szem elől a célt*

# Tartalomjegyzék

<b>Rövidítések jegyzéke .....</b>	<b>8</b>
<b>Táblázatok, ábrák, térképek jegyzéke .....</b>	<b>13</b>
<b>Bevezetés.....</b>	<b>14</b>
<b>Célkitűzések .....</b>	<b>15</b>
<b>Az értekezés forrásai.....</b>	<b>17</b>
<b>A kutatás módszere és felépítése.....</b>	<b>18</b>
<b>I. A kalózkodás jelenségének kialakulása és rövid története.....</b>	<b>20</b>
1. A kezdetek .....	20
2. A Római Birodalom bukása után .....	21
3. Az újkori kalózkodás.....	21
4. Az ázsiai kalózkodás .....	23
5. A speciális ausztrál kalózkodás .....	24
6. A kalózkodás mint évezredes bűncselekmény.....	24
<b>II. A tengeri kalózkodásra vonatkozó nemzetközi jogi rezsím.....</b>	<b>26</b>
1. A Tengerjogi Egyezmény megelőző kodifikációs törekvések .....	26
2. Az ENSZ Tengerjogi Egyezménye .....	35
2.1 Az ENSZ Tengerjogi Egyezményének 101. cikke .....	37
2.1.1 Az erőszak követelménye .....	38
2.1.2 A magáncél követelménye .....	39
2.1.3 A magánhajó követelménye.....	41
2.1.4 A két hajó követelménye .....	42
2.1.5 A nyílt tenger követelménye .....	42
2.1.6 Az UNCLOS fogalmi rendszeréből fakadó nehézségek .....	43
2.2. A kalózkodás felderítését irányzó gyakorlati szabályok az UNCLOS-ban .....	44
2.2.1 A kalózhajó elfogása és az elfogást foganatosító járművek .....	44
2.2.2 Az átvizsgálás joga.....	45
2.2.3 Az üldözés joga .....	46
3. A SUA .....	47
3.1 A SUA egyik fő előzménye: az <i>Achille Lauro</i> incidens.....	47
3.2 A szabályozott deliktumok köre.....	48
3.3 Eltérések az UNCLOS szabályaihoz képest .....	50
4. Egyéb, releváns egyezmények .....	51
4.1 A túszedés elleni egyezmény .....	51
4.2 A terrorizmus finanszírozásának visszaszorításáról szóló egyezmény .....	52

4.3 A szervezett bűnözés elleni egyezmény .....	53
5. A kalózkodás és a terrorizmus kapcsolata .....	54
5.1 A magáncél szabályozásának alakulása.....	54
5.2 A terrorizmus szabályozásának alakulása.....	58
5.3 A kalózkodás és a terrorizmus elhatárolása .....	59
6. Része-e a kalózkodás tilalma a nemzetközi <i>jus cogens</i> -nek? .....	62
Összegzés .....	63
<b>III. A kalózkodás által leginkább veszélyeztetett térségek .....</b>	<b>65</b>
1. Szomália és az Ádeni-öböl .....	67
1.1 Szomália, a megosztott állam.....	68
1.2 A kalózkodás okai és kialakulása Szomáliában .....	70
1.3 A modernkori kalózkodás bölcsőjének sajátosságai .....	74
1.4 A szomáliai kalózok által okozott károk .....	77
1.5 Univerzális és regionális, jogi válaszlépések a szomáliai kalózkodás visszaszorítása érdekében.....	79
1.5.1 Az ENSZ Biztonsági Tanácsának különleges felhatalmazást adó határozatai.....	79
1.5.2 A Contact Group .....	83
1.5.3 Az Európai Unió nem katonai szerepvállalása a térségben .....	84
1.5.4 A SHADE .....	86
1.5.5 A RAPPICC/REFLECS3.....	87
1.5.4 A Dzsibuti Magatartási Kódex.....	88
1.5.5 Belső jogszabályi változások a régióban .....	91
1.6 Univerzális és regionális, katonai (nem jogi) válaszlépések a szomáliai kalózkodás visszaszorítása érdekében.....	92
1.6.1 A NATO .....	92
1.6.2 Az Európai Unió Atalanta hadművelete .....	93
1.6.3 Egyéb haditengerészeti fellépés .....	94
1.6.4 Az afrikai államok szerepe a szárazföldön .....	95
2. Nigéria és a Guineai-öböl.....	97
2.1 A Guineai-öböl menti kalózkodás okai .....	98
2.1.1 A MEND szerepe .....	100
2.1.2 A probléma regionálissá növekedése és hatása.....	101
2.2 A támadások jellege a térségben .....	103
2.3 Külső szereplők fellépése a Guineai-öböl tengerbiztonsága érdekében.....	106
2.3.1 Az ENSZ szerepe .....	106

2.3.2 Az Európai Unió szerepe .....	107
2.3.3 Az INTERPOL szerepe .....	108
2.3.4 Az MDAT, a brit-francia információs központ .....	108
2.4 A Guineai-öböl tengerbiztonsága érdekében tett afrikai erőfeszítések .....	109
2.4.1 A belső jogszabályok minősége és a nemzetközi egyezmények státusza a térségben.....	109
2.4.2 A 250 AIM Stratégia .....	110
2.4.3 A Nyugat- és Közép-afrikai Tengerészeti szervezet egyetértési nyilatkozata .....	111
2.4.4 A Guineai-öböl Bizottság mechanizmusa .....	111
2.4.5 A Yaoundéi Magatartási Kódex.....	112
2.4.6 Regionális zónák és régióközi együttműködés kialakítása.....	114
2.5 A fegyveres biztonsági magánszolgálatok helyzete .....	116
3. Délkelet-Ázsia.....	118
3.1 A kalózkodás kialakulása a térségben .....	119
3.2 A délkelet-ázsiai támadások és azok jellege .....	120
3.3 A kalózkodás visszaszorítása érdekében tett erőfeszítések .....	124
3.3.1 Az ASEAN által biztosított fórumok .....	124
3.3.2 A ReCAAP .....	126
3.3.3 További információ-megosztási mechanizmusok.....	128
3.3.4 Jogi együttműködés .....	131
3.3.5 A bűnüldöző szervek együttműködése .....	134
4. Közép- és Dél-Amerika, valamint a Karib-tenger .....	137
4.1 A kalózkodás jellege a térségben .....	138
4.2 A fellépés eszközei .....	139
5. Összegzés.....	141
<b>IV. A fuvarozóipar által igénybe vett eszközök a támadások visszaverése érdekében .....</b>	<b>144</b>
1. A légénység által megtehető intézkedések a hajók védelme érdekében .....	144
2. A fegyveres biztonsági magánszolgálatok mint a hajók védelmezői.....	146
2.1 A fegyveres biztonsági magánszolgálatokra vonatkozó szabályozás .....	146
2.1.1 Önszabályozás.....	146
2.1.2 Az IMO ajánlásai a fegyveres biztonsági magánszolgálatok alkalmazására vonatkozóan.....	148
2.1.3 A szabályozás kihívásai a lobogó szerinti államok szemszögéből .....	150
2.1.4 A szabályozás kihívásai a parti államok szemszögéből .....	153

2.1.5 A biztonsági személyzet és a hajó kapitányának kapcsolata .....	157
2.2 A fegyveres biztonsági magánszolgálatok eljárásának határai .....	158
2.2.1 A támadások visszaverése .....	158
2.2.2 A kalózhajók elfogása és az elkövetők feltartóztatása .....	160
2.2.3 Segítségnyújtási kötelezettség .....	161
Konklúzió .....	161
<b>V. A kalózok jogi felelősségre vonásának dimenziói.....</b>	<b>163</b>
1. A tengeri kalózkodásra vonatkozó univerzális joghatóság .....	163
1.1 Az univerzális joghatóság a belső jogalkotási kötelezettség szemszögéből....	165
1.1.1 Az Afrikai Unió modelltörvénye .....	167
1.2 Az univerzális joghatóság a bűnüldöző szervek szemszögéből.....	168
1.2.1 Az eljárás feltételei.....	168
1.2.2 Az erőszak alkalmazására vonatkozó szabályok .....	169
1.2.3 Az emberi jogi szempontok .....	171
1.2.4 Fönnáll-e nemzetközi jogi kötelezettség az elfogás foganatosítására? ....	172
1.3 Az univerzális joghatóság alapján történő jogi felelősségre vonás problematikája .....	173
1.4 Felelősségre vonás univerzális joghatóság alapján .....	176
1.4.1 Az <i>Alondra Rainbow</i> -ügy (India).....	177
1.4.2 Kína .....	178
1.4.3 Kenya, az univerzális joghatóság gyakorlásának egyik fellegvára .....	178
1.4.4 A Seychelles-szigetek.....	181
1.5 Konklúzió.....	183
2. A kalózok nemzeti bíróságok előtt történő felelősségre vonásának dimenziója ....	185
2.1 A kalózkodás a nemzeti jogokban: a felelősségre vonás anyagi jogi szempontból.....	185
a) Államok, amelyek a népek jogára hivatkozással határozzák meg a kalózkodást .....	187
b) Államok, amelyek közvetlenül beépítették nemzetközi egyezmények kötelezettségeit a belső jogukba .....	189
c) Államok, amelyek külön bűncselekményként szabályozzák a kalózkodást, az univerzális joghatóság alapján való eljárás lehetőségével együtt.....	190
d) Államok, amelyek joga külön bűncselekményként szabályozza a kalózkodást, de az univerzális joghatóság gyakorlásának lehetősége nélkül .....	194
e) Államok, amelyek az általános büntető jogszabályaikra támaszkodnak, az univerzális joghatóság alapján való eljárás lehetősége nélkül .....	195

f) Államok, amelyeknek kalózkodásra vonatkozó belső jogszabályai szoros kapcsolatban vannak a terrorizmusra vonatkozókkal .....	196
g) Magyarország helye ebben a felosztásban .....	198
2.2 Felelősségre vonás nemzeti bíróságok előtt: eljárásjogi szempontok .....	201
3. A kalózok nemzetközi bíróságok előtt történő felelősségre vonásának dimenziója .....	203
3.1 Az ENSZ Főtitkárának 2010-es jelentése .....	204
3.2 A Lang-jelentés .....	205
3.3 Egy speciális törvényszék létrehozásának dilemmája .....	207
3.4 A Nemzetközi Büntetőbíróság mint a felelősségre vonás főszerve? .....	210
3.4.1 A kalózkodás egy, a legsúlyosabb bűncselekmények közül? .....	213
3.4.2 A tengeri kalózkodás mint új tényállás a Római Statútumban? .....	215
3.4.3 A tengeri kalózkodás mint emberiesség elleni bűncselekmény a Római Statútumban? .....	217
3.4.4 Valóban reális lehetőségnek számít-e a Nemzetközi Büntetőbíróság? ....	219
4. Konklúzió: létezik-e optimális modell a kalózok felelősségre vonására? .....	222
<b>Végkonklúziók.....</b>	<b>225</b>
<b>Irodalomjegyzék.....</b>	<b>234</b>

## Rövidítések jegyzéke

2050 AIM	2050 Africa's Integrated Maritime Strategy Az Afrikai Unió Egységesített Tengerészeti Stratégiája
AMISOM	African Union Mission in Somalia Az Afrikai Unió Szomáliai Missziója
AMMTC	ASEAN Ministerial Meeting on Transnational Crime ASEAN Miniszteri Találkozó a Transznacionális Bűnözésről
APSCB	ASEAN Political-Security Community Blueprint ASEAN Politikai-Biztonsági Közösségi Tervezet
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations Dél-kelet Ázsiai Nemzetek Társulása
BMP5	Best Management Practices-5
BT	Az ENSZ Biztonsági Tanácsa
CARICOM	Caribbean Community Karibi Közösségi és Közös Piac
CGPCS	Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia A Szomália partjainál tapasztalható kalózkodás elleni Kapcsolattartó Csoport
CIC	Interregional Coordination Centre Régióközi Koordinációs Központ
CMF	Combined Maritime Forces
CRESMAC	Centre régional desécurité maritime de l'Afrique centrale / Maritime Security Regional Coordination Centre for Central Africa Közép-afrikai Tengerbiztonsági Központ
CRESMAO	Centre Régional de Surveillance Maritime de l'Afrique de l'Ouest / Maritime Security Regional Coordination Centre for Western Africa Nyugat-afrikai Tengerbiztonsági Központ
CTF	A CMF akcióscsoportja
ECCAS	Economic Community of Central African States Közép-afrikai Államok Gazdasági Közössége



ECOWAS	Economic Community of Western African States Nyugat-afrikai Államok Gazdasági Közössége
EDF	European Development Fund Európai Fejlesztési Alap
EJEB	Emberi Jogok Európai Bírósága
EJEE	Emberi Jogok Európai Egyezménye
ENSZ	Egyesült Nemzetek Szervezete
EU	Európai Unió
FAO	Food and Agriculture Organization Az ENSZ Élelmezésügyi és Mezőgazdasági Szervezete
FGS	Federal Government of Somalia Szomáliai Szövetségi Kormány
GGC	Gulf of Guinea Commission Guineai-öböl Bizottság
ICC	International Criminal Court Nemzetközi Büntetőbíróság
ICoC	International Code of Conduct for Private Security Service Providers A fegyveres biztonsági magánszolgálatokra vonatkozó magatartási kódex
ICTR	International Criminal Tribunal for Rwanda Ruandai Nemzetközi Törvényszék
ICTY	International Criminal Tribunal for the Former Yugoslavia Volt Jugoszlávia Törvényszék
ICU	Islam Courts Union Iszlám Bíróságok Uniója
IFC	Information Fusion Centre
IGAD	Kormányközi Fejlesztési Hatóság
ILC	International Law Commission Az ENSZ Nemzetközi Jogi Bizottsága
IMB	International Chamber of Commerce International Maritime Bureau

	A Nemzetközi Kereskedelmi Kamara Nemzetközi Tengerészeti Irodája
IMO	International Maritime Organization Az ENSZ Nemzetközi Tengerészeti Szervezete
INTERPOL	International Criminal Police Organization A Nemzetközi Rendőrség Szervezete
ISC	Information Sharing Centre
ITLOS	International Tribunal for the Law of the Sea Nemzetközi Tengerjogi Törvényszék
MDAT-GoG	Maritime Domain Awareness for Trade – Gulf of Guinea
MEND	Movement for the Emancipation of the Niger Delta Niger-delta Felszabadítási Mozgalom
MOWCA	Maritime Organisation for West and Central Africa Nyugat- és Közép-afrikai Tengerészeti Szervezetet
MRCC	Maritime Rescue Coordination Centre
MSA	Maritime Shipping Act Kenya kereskedelmi hajózási törvénye
NATO	North Atlantic Treaty Organization Az Észak-atlanti Szerződés Szervezete
NIMASA	Nigerian Maritime Administration and Safety Agency Nigériai Tengerészeti Igazgatási és Biztonsági Ügynökség
OBP	Oceans Beyond Piracy
PCA	Permanent Court of Arbitration Állandó Nemzetközi Választottbíróóság
PPJNE	Polgári és Politikai Jogok Nemzetközi Egyezségokmánya
PRC	Piracy Reporting Centre
RAPPICC	Regional Anti-Piracy Prosecutions and Intelligence Co-ordination Centre
ReCAAP	Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia Regionális együttműködési megállapodás a kalózkodás és a hajók elleni fegyveres rablás elleni küzdelemről Ázsiában

REFLECS3	Regional Fusion and Law Enforcement Centre for Safety and Security at Sea
ReMISC	Regional Maritime Information Sharing Centre
RMRCC	Regional Maritime Rescue Coordination Centre
SHADE	Shared Awareness and De-confliction
SHIFCO	Somali High Seas Fishing Company
SNMG-1	Standing NATO Maritime Group 1 A NATO 1. sz. Állandó Tengerészeti Csoportja
SNMG-2	Standing NATO Maritime Group 2 A NATO 2. sz. Állandó Tengerészeti Csoportja
SUA	Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation A tengerhajózás biztonsága elleni jogellenes cselekmények visszaszorításáról szóló egyezmény
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea Az ENSZ 1982-es Tengerjogi Egyezménye
UNDOALOS	United Nations Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea Az ENSZ Óceánügyi és Tengerjogi Szakosztálya
UNODC	United Nations Office on Drugs and Crime Az ENSZ Kábítószer-ellenőrzési és Bűnmegelőzési Hivatala
UNOSOM	United Nations Operation in Somalia Az ENSZ Szomáliai Művelete
UNOWA	United Nations Office for West Africa Az ENSZ Főtitkár Nyugat-afrikai Különleges Képviselőjének Hivatala
UNTC	United Nations Treaty Series Az ENSZ nemzetközi szerződésekre vonatkozó nyilvántartása
UNTOC	United Nations Convention against Transnational Organized Crime Az ENSZ Transznacionális Szervezett Bűnözés Elleni Egyezménye

USA

United States of America  
Amerikai Egyesült Államok

WFP

World Food Programme  
Az ENSZ Világélelmezési Programja

## Táblázatok, ábrák, térképek jegyzéke

1. sz. táblázat	Főbb információ-megosztó központok Délkelet-Ázsiában	130. oldal
2. sz. táblázat	Dutton felosztása a kalózkodásra vonatkozó nemzeti jogszabályok kategóriái szerint	187. oldal
1. sz. ábra	Kalóztevékenység Szomália és az Ádeni-öböl térségében	73. oldal
2. sz. ábra	Kalóztevékenység a Guineai-öböl térségében	105. oldal
3. sz. ábra	Kalóztevékenység Délkelet-Ázsiában	121. oldal
4. sz. ábra	Kalóztevékenység Közép- és Dél-Amerika, valamint a Karib-tenger térségében	138. oldal
1. sz. térkép	Szomália és az Ádeni-öböl földrajzi elhelyezkedése	68. oldal
2. sz. térkép	Szomália hatalmi viszonyai 2019 augusztusában	70. oldal
3. sz. térkép	A Dzsibuti Magatartási Kódex részes államai	89. oldal
4. sz. térkép	Nigéria és a Guinai-öböl földrajzi elhelyezkedése	98. oldal
5. sz. térkép	A tengerbiztonsági együttműködés keretében kialakított zónák a Guineai-öböl mentén	116. oldal
6. sz. térkép	Délkelet-Ázsia földrajzi elhelyezkedése	118. oldal
7. sz. térkép	Közép- és Dél-Amerika, valamint a Karib-tenger földrajzi elhelyezkedése	137. oldal

## Bevezetés

A tengeri kalózkodás évezredes múltja visszatekintő bűncselekmény, hiszen azóta jelen van az emberiség mindennapjaiban, mióta vízre szálltunk. A kalózkodás valódi aranykora az amerikai kontinens felfedezését követő néhány évszázadra tehető, azonban a köztudatból valójában sosem tűnt el, köszönhetően annak a hamis, idillikus, olykor romantikus képnek, ami az idők során a kalózkokról kialakult. Ezzel szemben a tengeri kalózkodás a legősibb nemzetközi bűncselekmény, amely a XXI. században új erőre kapva folyamatos kereskedelmi, gazdasági, sőt, bizonyos esetekben humanitárius nehézségeket okoz<sup>1</sup>, valamint emberéleteket is veszélyeztet. A bűncselekmény által jelentett fenyegetés tehát továbbra is fennáll – hiszen 2020-ban is nagyjából kétszáz, bejelentett támadás történt –, emellett – ahogy azt az értekezés is bemutatja – számos, érdekes jogi problémát vet fel.

A kalózkodás – a nemzetközi szokásjog szerint – az első, olyan deliktum volt, amely univerzális joghatóság alá tartozott. Továbbá elkövetőit évszázadokig *hostis humani generis*-nek, azaz az emberiség ellenségeinek tekintették.<sup>2</sup> Ugyan utóbbi szemléletmód mára már nem áll fenn, a kalózkodás és az egyetemes joghatóság kapcsolata továbbra is változatlan, amit a bűncselekményt szabályozó nemzetközi dokumentumok is megerősítettek.

Nemzetközi szinten először az 1856-os párizsi nyilatkozat tilalmazta a bűncselekményt. Ezt követően a nemzetközi jogi szabályozás kialakítását prioritásként kezelték, hiszen – mondhatni – folyamatosan újra is újra felmerült szükségessége, azonban az első, komolyabb tervezet csak 1932-ben készült el, a Harvard jogászainak köszönhetően. Az ebben foglalt megállapítások nagy hatást gyakoroltak az 1958-as Nyílt Tengeri Konvenció (*High Seas Convention*) kodifikátoraira is, s annak rendelkezései gyakorlatilag változatlan formában kerültek át az ENSZ 1982-es Tengerjogi Egyezményébe (*United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS*)<sup>3</sup> is. Hiányosságai azonban hamar világossá váltak, amit az 1988-ban elfogadott, A tengerhajózás biztonsága elleni jogellenes cselekmények

---

<sup>1</sup> SCHARF, Michael P. – TAYLOR, Mistale: *A Contemporary Approach to the Oldest International Crime*. Utrecht Journal of International and European Law. 2017/1. 77.

<sup>2</sup> DUTTON, Yvonne M.: *Bringing Pirates to Justice: A Case for Including Piracy within the Jurisdiction of the International Criminal Court*. Chicago Journal of International Law. 2010/1. 203.

<sup>3</sup> H/5558.számú országgyűlési határozati javaslat. UNTS szám: I-31363. Magyarországon kihirdetve nem lett, ugyanakkor hazánk is részes állam.

visszaszorításáról szóló egyezmény (*Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation – SUA*)<sup>4</sup> igyekezett orvosolni.

Az imént említetteknek köszönhetően pedig a kalózkodás az egyik legszélesebb nemzetközi jogi háttérrel rendelkező deliktum, amit az univerzális joghatóság alá tartozása ráadásul egy szintre emel a legsúlyosabb nemzetközi bűncselekményekkel – mindez annak ellenére, hogy valójában egy általános jegyekkel bíró büntettről van szó.<sup>5</sup>

A globális kereskedelem 85%-a tengeren zajlik, így az útvonalak zavartalan használata az egész nemzetközi közösség számára kiemelt kérdés – függetlenül attól, hogy az adott állam rendelkezik-e tengerparttal vagy sem.<sup>6</sup> Mindezt, valamint a korábban említett szempontokat figyelembe véve tehát kijelenthető, hogy a kalózkodás elleni fellépés gyakorlatilag az államok közös érdeke, ami magyarázatot ad a bűncselekmény nemzetközi szinten való kiemelt kérdésként való kezelésére.

## **Célkitűzések**

A történelmi tapasztalatok azt mutatják, hogy a kalózkodás teljes mértékű felszámolása nem lehetséges, hiszen a bűncselekmény – sokszor helyi konfliktusokon keresztül – újra és újra megjelenik a világ egyes, kereskedelmi szempontból kiemelt fontosságú térségein. Ez azonban nem jelenti azt, hogy ne lehetne olyan szintre visszaszorítani a kalózcselekmények számát, amivel az államok képesek megbirkózni.

Kétségtelen, hogy ennek az alapja egy kielégítő állapotú nemzetközi keretrendszer. A kalózkodás komoly szokásjogi gyökerekkel és szerződéses joganyaggal rendelkezik. Azonban a *jure gentium* szerinti kalózkodást kodifikáló, széleskörű elfogadottsággal rendelkező Tengerjogi Egyezmény túlságosan szűken határozza meg a bűncselekmény kereteit, s erre a hiányosságra több incidens is rávilágított.

E hiányosságok orvoslását célozza a keretrendszer másik bástyája, a SUA. Formáját tekintve ez egy tipikus visszaszorító egyezmény, amely azokra az elkövetési módokra koncentrál, amik rendszerint a kalózcselekmények során megvalósulnak, azonban az UNCLOS szűk megfogalmazása miatt annak fogalma nem terjedne ki rájuk. Emellett elhagyja a Tengerjogi

---

<sup>4</sup> Magyarországon kihirdette a 2003. évi LXVIII. törvény a tengerhajózás biztonsága elleni jogellenes cselekmények visszaszorításáról szóló, az ENSZ Nemzetközi Tengerészeti Szervezete által 1988. március 10-én, Rómában elfogadott Egyezmény, és a kontinentális talapzatán rögzített mesterséges szigetek biztonsága elleni jogellenes cselekmények visszaszorításáról szóló Jegyzőkönyv kihirdetéséről.

<sup>5</sup> GOTTLIEB, Yaron: *The Security Council's Maritime Piracy Resolutions: A Critical Assessment*. Minnesota Journal of International Law. 2015/1. 7-8.

<sup>6</sup> CISSÉ, Yacouba: *Prevention and Repression of Piracy and Armed Robbery at Sea*. International Law Commission Report on the Work of the Seventy-First Session. 2019. Annex C. 370.

Egyezményre jellemző feltételrendszert is, ezáltal szélesítve a tárgyi hatálya alá tartozó cselekmények körét.

E két nemzetközi szerződés fogalmi rendszere és elkövetési magatartásai egészülnek ki a hajók elleni fegyveres rablás koncepciójával. A meghatározást az ENSZ Nemzetközi Tengerészeti Szervezetének (*International Maritime Organization* – IMO) Közgyűlésének keretében fogadták el, annak érdekében, hogy további tipikus eseteket fedjenek le. Annak ellenére, hogy jogi kötőerővel nem bíró dokumentumban született, a hajók elleni fegyveres rablás beépült a kalózkodás fogalmi rendszerébe, s általánosan elismertnek számít.

A kalózkodásra vonatkozó nemzetközi jogi rezsim tehát több lábbon áll, amely fejlődésének, azaz kialakulásának és jelenlegi állapotának részletes elemzése az értekezés egyik fő célkitűzésének számít. Ehhez a kérdéskörhöz kapcsolódik a terrorizmus és a kalózkodás kapcsolata, hiszen – elsősorban politikai háttérű tényezőknek köszönhetően – a két bűncselekmény elhatárolása hibás alapokon nyugszik, s ez bizonytalanságot szül.

Az, hogy a világ mely térségeiben alakul ki kalózkodás, számos tényezőtől függ. Azonban az kétségtelen, hogy a megfelelő földrajzi viszonyok (domborzat, vízviszonyok, nemzetközi kereskedelmi útvonal közelsége), valamint a társadalmi szinten észlelhető hajózási múlt lényeges körülménynek számítanak. Jelenleg négy, a modernkori kalózkodás által veszélyeztetett régiót (hotspotot) különböztethetünk meg: Szomáliát és az Ádeni-öbölt, Nigériát és a Guineai-öbölt, Délkelet-Ázsiát, illetve Közép- és Dél-Amerikát, valamint a Karibi térséget.

Habár a kalózkodás problémája összeköti e hotspotokat, mégis különbségek fedezhetők fel – többek között – a bűncselekmény kialakulásának okai és az elkövetési módok terén. E sajátosságok vizsgálata egyértelműen a vizsgálandó kérdések közé tartozik. Az egyes térségek bemutatásának további lényeges részét képezi a visszaszorítás érdekében tett nemzetközi és helyi válaszlépések ismertetése. Ennek révén összehasonlítható az együttműködés szintje és sikeressége az egyes régiókban.

A fellépés ugyanakkor nem csak nemzetközi szervezeti és állami szinten valósul meg, hanem a fuvarozóipar szintjén is. Ugyanis a konkrét támadások elhárítása sokszor a megtámadott hajón múlik, azaz annak megerősítése és a legénység felkészítése szintén lényeges. A védelmi intézkedések közül a legérdekesebb kérdés a fegyveres biztonsági magánszolgálatok alkalmazása, aminek rendezése kötelező erejű nemzetközi dokumentumban még nem történt meg, az állami szabályozás (már, ha van) pedig igen változó. Annak ellenére, hogy nemzetközi szinten számos forrás foglalkozik a tengeri kalózkodás problémájával, az egyes szerzők a fegyveres biztonsági magánszolgálatok



helyzetére már ritkábban térnek ki. Ez kétségtelenül egy szerteágazó, sok kérdést felvető téma, amit igyekeztem alaposan bemutatni az értekezésemben.

A kalózkodás visszaszorításához kiemelten fontos a megfelelő generális prevenció, ezért az elkövetők jogi felelősségre vonása tendenciáinak vizsgálata értekezésem egyik fő célkitűzése. Mivel a bűncselekmény univerzális joghatóság alá tartozik, ezért az elfogott kalózokat bármely állam bíróság elé állíthatja, függetlenül a joghatóságot egyébként meghatározó tényezőktől. Ennek ellenére mégis az figyelhető meg, hogy az egyetemes joghatóság alapján történő felelősségre vonás terén mégsem a rendszerint fejlettebb jogrendszerrel rendelkező nyugati államok járnak élen, ami hozzájárul a bűncselekmény körül kialakult büntetlenségi kultúra fönntartásához.

Ahogy azt említettem, a kalózkodásra vonatkozó nemzetközi jogi keretrendszer igen szerteágazó, s ez kihatással van az egyes államok belső jogára is, hiszen többfajta szabályozási modell is kialakult. Ezek közül azonban nem mindegyik alkalmas a hatékony felelősségre vonás biztosítására. E belső jogi tendenciák bemutatását szintén lényegesnek tartottam.

A felelősségre vonás aspektusainak vizsgálatakor nem kerülhető meg a nemzetközi törvényszékek előtti felelősségre vonás lehetősége. A somáliai elkövetők esetében több ENSZ-jelentés is foglalkozott ezzel a kérdéssel, valamint egyéb fórumokon is felmerült már egy nemzetközi bíróság felállításának gondolata. Szintén fontosnak tartottam egy, már létező szerv, a Nemzetközi Büntetőbíróság (*International Criminal Court – ICC*) előtti eljárás alternatívájának vizsgálatát is. A nemzetközi büntetőjog fő fórumának létrehozásakor a kalózkodás nem került be a szerv tárgyi joghatóságába. Az értekezés lényeges része az okok és lehetőségek bemutatása, illetve annak megválaszolása, hogy mi volna az optimális modell a kalózkodás felelősségre vonására.

### **Az értekezés forrásai**

Az értekezés célkitűzéseinek figyelembe vételével arra törekedtem, hogy a rendelkezésre álló szakirodalmat minél teljesebb körben feldolgozzam. Ugyan a somáliai kalózkodás csúcspontjának időszakában több magyar nyelvű tanulmány is készült, a források döntő többsége külföldi szakirodalomban lelhető fel, így főként ezek fordításával és feldolgozásával jutottam az értekezés anyagához.

Lényeges részét képezték az értekezés forrásainak a vonatkozó nemzetközi szerződések, illetve kodifikációs és előkészítő anyagok, valamint jelentések. Ezek nyújtottak segítséget a

szerződések szövegének megfelelő értelmezéséhez. Szintén ebbe a körbe sorolható a harvardi jogászok kodifikációs tervezete, amely a jelenlegi szabályozás egyik fő alapjának tekinthető.

A felelősségre vonás tendenciáinak bemutatásakor nemzeti és nemzetközi bírói fórumok ítélkezési gyakorlatával is foglalkoztam, így a felhasznált jogirodalom részét képezik a szervek döntései is.

Munkám során hangsúlyos szerepet kaptak a nemzetközi szervezetek és azok szerveinek határozatai. Ezek közül egyértelműen kiemelendők az ENSZ Biztonsági Tanácsának, a szomáliai kalózkodás elleni fellépés keretében elfogadott döntései.

A források feldolgozása során a legnagyobb kihívást az egyes államok belső jogára vonatkozó szakirodalom felkutatása jelentette, mivel kevés, olyan anyag áll rendelkezésre, ami átfogóan foglalkozna ezzel, valamint nem létezik a jogszabályokat összesítő, a jogalkotás szintjét bemutató, naprakész adatbázis sem.

### **A kutatás módszere és az értekezés felépítése**

Az értekezés elsősorban a nemzetközi jog már meglévő szabályainak figyelembe vételével törekszik a modernkori tengeri kalózkodás jelenségének bemutatására. A kutatás során tehát a nemzetközi jogi szempontok érvényesülnek, azonban a felelősségre vonás vizsgálatokor megkerülhetetlen az egyes államok belső jogának, illetve bírósági gyakorlatának alaposabb körüljárása.

A történeti bevezetőt követően a tengeri kalózkodásra vonatkozó nemzetközi keretrendszer ismertetése törekedtem. Ennek során bemutattam a szabályozás fejlődését, azaz behatóan foglalkoztam azzal a kodifikációs, előkészítő tevékenységgel, amely végül a Nyílt Tengeri Konvenció elfogadásához vezetett. A jogi rezsím bemutatásakor elsősorban a vonatkozó nemzetközi szerződések szövegére, illetve a kapcsolódó dokumentumokra, a hiányosságok vizsgálatokor pedig a szakirodalomra támaszkodtam. Az előkészítő anyagok vizsgálatokor hangsúlyos szerepet kapott – a bűncselekmény kontextusában értelmezett – magáncél értelmezésére vonatkozó kodifikációs tevékenység, hiszen amellet, hogy az UNCLOS fogalmának ez az egyik leginkább kritizált eleme, nagy szerepet játszik a terrorizmus és a kalózkodás elhatárolása terén jelentkező nehézségekben is.

A kalózkodási „forrópontok” (*hotspotok*) bemutatásakor – az összehasonlíthatóság érdekében – igyekeztem azonos szempontok mentén haladni, azaz feltárni a bűncselekmény kialakulásának társadalmi és szociológiai alapjait, az elkövetési módokat, illetve a fellépés

eszközeit. Utóbbiakkal tehát – szintén a könnyebb összehasonlíthatóság érdekében – az egyes hotspotokkal foglalkozó fejezetekben foglalkoztam, mivel – véleményem szerint – ezáltal teljesebb kép kapható az egyes veszélyeztetett térségekről, illetve a modernkori kalózkodásról általában is.

A többi régiónál nagyobb hangsúlyt kapott a szomáliai és az Ádeni-öböl menti kalózkodás, hiszen – a különböző szerzők egyöntetű véleménye szerint is – ez tekinthető a bűncselekmény modernkori formájának bölcsőjeként, hiszen számos, olyan sajátossággal rendelkezik (például a támadások száma és sikeressége, illetve nemzetközi közösség reakciójának mértéke), amely kiemelt helyet biztosít számára nem csak a szakirodalomban, hanem a vonatkozó nemzetközi párbeszédben is.

A fellépés lehetséges módjainak bemutatásakor külön foglalkoztam a fuvarozóipar számára fennálló lehetőségekkel. Ennek során főként iparági ajánlásokat és gyakorlati útmutatókat vizsgáltam. E fejezeten belül, kutatásom fő témája a fegyveres biztonsági magánszolgálatok helyzete volt. Mivel erre vonatkozóan kötelező erejű nemzetközi dokumentum még nem született, ezért szintén *soft law* jellegű szabályokra támaszkodhattam, illetve a Tengerjogi Egyezmény rendelkezéseinek és az egyes belső jogszabályoknak az átfogó vizsgálatára.

Az univerzális joghatóság és a kalózkodás kapcsolatát a jogtudósok munkáin, bírósági ítéleteken, valamint a kodifikált nemzetközi jogon keresztül mutattam be. Továbbá az UNCLOS egyetemes joghatóságra vonatkozó szabályait elemeztem. Végezetül pedig nemzeti esetjogon keresztül vizsgáltam, hogy ezek hogyan érvényesültek a bírósági gyakorlatban a modernkori kalózkodás hajnalán, illetve csúcspontján.

A felelősségre vonás tendenciáival foglalkozó fejezetben a nemzeti és nemzetközi dimenziókat vizsgáltam. Előbbi esetében összehasonlító elemzéssel mutattam be az egyes nemzeti modelleket, arra választ keresve, hogy melyik a legalkalmasabb az elkövetők bíróság elé állítására. Utóbbi esetében pedig a nemzetközi szerv bevonására vonatkozó törekvéseket vizsgáltam, majd egy új bíróság létrehozásának előnyeit és hátrányait. Szintén e dimenzióhoz kapcsolódik a Nemzetközi Büntetőbíróság tárgyi joghatóságára vonatkozó szabályok kialakulásának bemutatása, illetve annak megválaszolása, hogy fennáll-e a lehetőség az ICC jövőbeli bevonására. Végezetül – e rész konklúziójaként – igyekeztem elérhető, optimális modellt találni a kalózok felelősségre vonására.

## I. fejezet

### A kalózkodás jelenségének kialakulása és rövid története

#### 1. A kezdetek

A kalózokról származó első feljegyzések az i. e. XIV. századig nyúlnak vissza: a történelem első kalózái a lükiaiak voltak, akik ekkor foglalták el Ciprust, de már ezt megelőzően is kalóztevékenységet folytattak. Az egyiptomiak által csak „tengeri népeknek” nevezett kalózok komoly fenyegetést jelentettek a Nílus menti birodalomra, hiszen korábban sikeresen fosztogatták Mükénét és a Hettita-birodalmat is. Hosszas küzdelem után végül az egyiptomiak az i. e. XII. században győzték le a tengeri népeket, amelyek ezt követően már sosem tudták visszanyerni régi erejüket.<sup>7</sup>

Az ókori Hellaszban a kalózkodás kezdetben még nem számított jogellenes magatartásnak, hanem a hadviselés egyik módjának, amely olykor még a történetmesélés részét is képezte (például Odüsszeusz fosztogatásai az Odüsszeiában).<sup>8</sup> Később azonban az általuk jelentett fenyegetés növekedésével a különböző városállamok folyamatosan hadjáratokat folytattak Kréta szigete ellen, amely ekkoriban a fosztogatások fő kiindulópontjának számított.<sup>9</sup>

Ugyan a Római Birodalom térnyerésével a kalózok tevékenységét sikerült keletre, Kis-Ázsia térsége felé szorítani, továbbra is veszélyforrásnak számítottak. Olyannyira, hogy i. e. 75-ben még magát Julius Caesart is sikerült foglyul ejteniük. A Szenátus ezt követően döntött a földközi-tengeri kalózkodás végleges felszámolásáról, amelyre minden addiginál nagyobb emberi és anyagi forrásokat biztosítottak. A római haderők végül Pompeius vezetésével három hónap alatt tisztították meg a *Mare Internum*-ot, valamint Kilikiát is sikerült bevenniük, ezt követően pedig a Birodalom bukásáig közel négy évszázadon át a kalózkodás gyakorlatilag megszűnt a Mediterráneum térségében.<sup>10</sup>

Fontos megemlíteni, hogy a rómaiak szerepe a kalózkodás szempontjából ráadásul azért is kiemelkedő, mert egyrészt Cicerótól származik az a tétel, miszerint *hostis humani generis*-nek, azaz az emberiség ellenségeinek minősülnek, másrészt a római Szenátus határozta meg

---

<sup>7</sup> FEKETE István: *Kalózkodás és történelem*.

[https://mult-kor.hu/20100521\\_kalozkodas\\_es\\_tortenelem?pIdx=1](https://mult-kor.hu/20100521_kalozkodas_es_tortenelem?pIdx=1) (2020. 09. 21.)

<sup>8</sup> ELLEMAN, Bruce A.: *Seaborne Perils*. Rowman Littlefield Publishing Group, Lanham, Amerikai Egyesült Államok. 2018. 10-11.

<sup>9</sup> FEKETE, 2010, 1.

<sup>10</sup> Uo.

először úgy cselekményeiket, hogy azokat nem egyének, hanem az egész nemzet ellen követik el, ami az egyetemes joghatóság kialakulása szempontjából is jelentős.<sup>11</sup>

## **2. A Római Birodalom bukása után**

A Római Birodalom bukásával megszűnt egy olyan erős központi hatalom, ami a kalózok tevékenységét kordában tudta tartani, így a kalózszervezetek ismét erőre kaphattak. Ebben az időszakban már nem csak a tengereken jelentettek veszélyt, hanem a nagyobb folyókon, például az Elbán és a Rajnán is. A középkor első néhány évszázada kalózáinak a vikingek számítottak, tevékenységi körül pedig az említett folyókon kívül kiterjedt a Brit-szigetek és a Skandinávia környéki tengerekre is. A vikingek nem csak a vízi kereskedelemre jelentettek veszélyt, hanem gyakran támadtak meg kikötőket vagy part menti városokat is.<sup>12</sup> A vikingkor egészen a XI. századig tartott, ugyanis ekkorra az északiak már letelepedtek a mai Anglia és Franciaország egyes részein (ld. Normandia), s felhagytak a kalóztevékenységgel.<sup>13</sup>

A középkorban a Mediterráneumot elsősorban az iszlám vallású kalózok uralták. A közlekeleti kereskedelem ekkoriban ismét fellendülőben volt, amely kiváló lehetőséget teremtett a kalózok számára. A kereskedelemről meggazdagodó itáliai városok ugyanakkor főként az egymással való ellentéteikkel voltak elfoglalva, ezért a kalózkodás problémájával nem voltak képesek foglalkozni. A térségbeli kalózok központjai főleg Észak-Afrikában voltak találhatóak, amelyek évszázadokig megtartották e titulusokat. Ezt az is elősegítette, hogy később, az Ibériai-félsziget visszahódításával a muzulmánok tömegesen vándoroltak a térségbe, s közülük sokan kalóznak álltak.<sup>14</sup>

## **3. Az újkori kalózkodás**

Az Újvilág felfedezésével a kalózkodás egy teljesen új fejezete kezdődött, hiszen a deliktum súlypontja nagymértékben áttevődött a Föld másik féltékére. Az amerikai kontinens számos kincset rejtett, amelyből mindenki akart magának egy szeletet. Azonban az 1494-es tordesillasi szerződésben VI. Sándor pápa a spanyolok és a portugálok között osztotta fel a tengerentúli területeket, figyelmen kívül hagyva a britek és más európai nagyhatalmak gazdasági érdekeit, akik azonban ebbe nem kívántak belenyugodni.

---

<sup>11</sup> BURGESS JR., Douglas R.: *Hostis Humani Generi: Piracy, Terrorism and a New International Law*. University of Miami International & Comparative Law Review. 2006/2. 301-302.

<sup>12</sup> ELLEMAN, 2018, 11.

<sup>13</sup> FEKETE, 2010, 2.

<sup>14</sup> ELLEMAN, 2018, 11-12.

Ebben az időszakban született meg a kalózok egy új „altípusa”, a privatérok. Ezek az anyaország szolgálatában álló kalózok voltak, akik az uralkodó által aláírt kalózkodási engedély birtokában jogszerűen folytathatták tevékenységüket, mindaddig, amíg ellenséges hatalmak hajóit támadták meg. A privatérok célja tehát az ellenség kereskedelmének megzavarása volt. A megszerzett zsákmányon pedig az elkövetők és az állami kincstár osztozott.<sup>15</sup> A kalózkodási engedélyek kibocsátása az uralkodó szempontjából több előnnyel is járt: valamelyest féken tartotta a kalózokat, akik így csak ellenséges hajókat támadtak meg, míg a saját hajóit tőlük megóvta, illetve anyagilag gyengítette az ellenséget, oly módon, hogy a zsákmányból maga is részesült.

A spanyol örökösödési háborúban a szemben álló felek szintén igénybe vették a privatérok segítségét. E privatérok közül sokan azonban az 1714-es utrechti békét követően visszatértek a kalózkodáshoz. Ezt követően kezdődött a kalózok aranykoraként nevezett időszak, amely 1716-1726 között tartott. Ebben az évtizedben éves szinten csaknem 200 támadás történt, amelynek kezdetben az aranyat és ezüstöt szállító spanyol hajók látták kárát, majd az észak-amerikai gyarmatokkal kereskedő britek. Ebben az időszakban tevékenykedtek a történelem leghíresebb kalózai is, például Edward Thatch, azaz Feketeszakáll. Az aranykor végére az európai nagyhatalmak katonai és jogi szinten is komolyabban léptek fel a kalózokkal szemben. A megtorlások következtében pedig az európai és amerikai kalózkodás az aranykort követően hosszú évtizedekre alábbhagyott.<sup>16</sup>

Szintén fordulópontot jelentett, nem csak a kalózkodás, hanem a nemzetközi büntetőjog történelmében is az 1856. április 16-án megkötött párizsi tengerjogi nyilatkozat, amelyet a krími háborút lezáró párizsi békeszerződés után fogadtak el. A bűncselekmény elleni kollektív fellépés ehhez a dokumentumhoz köthető, amely tilalmazta a kalózkodás bármely fajtájának alkalmazását fegyveres konfliktusban.<sup>17</sup> Ezzel együtt ismét teret nyert az az ókori nézet, hogy a kalózok az emberiség ellenségei, ami következtében bárki elfoghatta és felelősségre vonhatta őket. Ezzel a párizsi nyilatkozat tulajdonképpen egy harmadik entitást alkotott: azt az egyént, aki nem rendelkezett az állam által a honosainak biztosított egyéni szabadságokkal és védelemmel, mivel ezeket mint *hostis humani generis*, elvesztette.

---

<sup>15</sup> Uo. 14.

<sup>16</sup> Uo. 16-18.

<sup>17</sup> VAN SCHAACK, Beth – SLYE, Ron: *A Concise History of International Criminal Law*. Santa Clara Law Digital Commons. 2007/1. 10.  
<https://digitalcommons.law.scu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1629&context=facpubs> (2020. 12. 19.)

Emellett az első olyan, nemzetközi dokumentum volt, ami elismerte, hogy a kalózkodás önmagában, azaz állami támogatás nélkül is önálló bűncselekménynek számít.<sup>18</sup>

#### 4. Az ázsiai kalózkodás

Az Ázsián belüli, valamint az európaiak keleti irányú kereskedelme már jóval azelőtt aktív volt, hogy az Újvilágot felfedezték volna. Ez pedig értelemszerűen azt is jelentette, hogy az ázsiai kalózkodás már viszonylag korán, az i. e. I. század környékén megjelent a fontosabb tengeri kereskedelmi útvonalak közelében. Délkelet-Ázsia szorosai – például a Malaka-szoros – már ebben az időszakban is hírhedtek voltak a kalózkodók tevékenységéről, nagymértékben köszönhetően kedvező földrajzi szerkezetüknek. A premodern korok ázsiai kalózkodásának dolgát továbbá az is megkönnyítette, hogy az időjárási viszonyok (például monszun) következtében az ázsiai vizek csak meghatározott időszakokban voltak hajózhatók, így a tengeri kereskedelem rendje kiszámítható volt.<sup>19</sup>

Az ázsiai kalózkodás elterjedését az európai nagyhatalmak térségbeli gyarmatosítása és konfliktusai is elősegítették. A portugálok a XVI. században szereztek területeket a térségben (például Malaka), egy évszázaddal később azonban jelentős veszteségeket szenvedtek a hollandokkal szemben, akik szerepe a későbbiekben is meghatározó volt Délkelet-Ázsiában. Jelentős volt továbbá a spanyolok és a britek jelenléte a térségben.<sup>20</sup> Az európai hatalmak egymással való konfliktusai, valamint beavatkozása a helyi kereskedelem rendjébe sok helyit késztetett arra, hogy kalóztevékenységet folytasson.<sup>21</sup>

A XIX. század elejére Délkelet-Ázsia valamennyi stratégiai fontosságú kikötője az európai gyarmatosítók kezében volt. A Kínával való kereskedelem ekkorra ugrásszerűen megnőtt, ami a rengeteg lehetőséget teremtett a kalózkodóknak, akik elsődleges célja a legénység elrablása és rabszolgaként való eladása, valamint a hajók kifosztása volt, és nem csak a hajókra, hanem a tengerparti városokra is veszélyt jelentettek. A térség fő gyarmatosítói, a britek és hollandok szerződést kötöttek, amelyben a területi igények rendezésén túl megállapodtak a kalózkodás visszaszorításában is. Összefogásuknak hála a század végére a támadások száma jelentős mértékben csökkent.<sup>22</sup>

A kontinensen keletebbre haladva, Kína partjainál és a Dél-kínai-tengeren sem volt ismeretlen a kalózkodás, amelyről már az időszámításunk előtti időkből is vannak

---

<sup>18</sup> BURGESS, 2006, 314-315.

<sup>19</sup> ELLEMAN, 2018, 18-19.

<sup>20</sup> KE, Xu: *Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia*. PhD értekezés, 2006. 32-35.

<sup>21</sup> ELLEMAN, 2018, 21.

<sup>22</sup> KE, 2006, 50-57.

feljegyzések. A kalózok ezt követően a későbbi századokban is problémát jelentettek, főleg a japán és kínai felmenőkkel bíró Wokou-k, akik több száz évig fenyegették a kínai partokat. Ennek köszönhetően az első európai kereskedők, a portugálok, XVI. századi megérkezésekor Kína csak azzal a feltétellel adott nekik kereskedelmi engedélyt, ha segítenek a kalózok visszaszorításában. A térség arról volt hírhedt, hogy az idők során rengeteg „kalózúr” szerzett akár évtizedekig tartó hatalmat bizonyos területek fölött, akikkel sem a kínaiak, sem az európaiak nem bírtak el. Ezek jól szervezett kalózsövetségeket irányítottak, amelyek nem csak a regionális kereskedelmet veszélyeztették, hanem a kínai állam működését is. Közülük az egyik leghírhedtebb Zheng Yi volt, aki a vietnámi Tay-son felkelés során privatérnak állt, és annak 1802-es elbukása után nagyobb flottával rendelkezett, mint a számos akkori állam. Az első ópiumháborút követően azonban a britek a teljes figyelmüket a kalózkodás problémájának szentelték, aminek következtében a kalózkodást sikerült visszaszorítani a kínai partok mentén.<sup>23</sup>

## **5. A speciális ausztrál kalózkodás**

Az Ausztrália partjai mentén tapasztalható, kalózkodásnak minősített tevékenység szintén évszázados gyökerekkel rendelkezett, azonban a világ más pontjain megszokotthoz képest mégis volt egy jelentős megkülönböztető jegye: míg máshol a haszonszerzés volt az elsődleges cél, addig itt a szabadság megszerzése. Ausztrália hosszú ideig a Brit Birodalom „börtönszigete” volt, az innen való megszökés pedig csak hajóeltérítés útján volt lehetséges. Ha a raboknak sikerült eltéríteniük egy hajót, rendszerint Dél-Amerika vagy az óceániai szigetvilág felé vették útjukat. Utóbbi térségben az évtizedek alatt annyi kisebb szigeten telepedtek le szökevények, hogy, az Egyesült Államok haditengerészetének jelentései alapján, olyan komoly gazdasági és politikai befolyással rendelkeztek, hogy az már aggodalomra adott okot. A Brit Birodalom a rabok tevékenységét minden esetben kalózkodásnak minősítette, és az újra elfogott terhelteket vagy visszaszállították Ausztráliába, vagy kivégezték.<sup>24</sup>

## **6. A kalózkodás mint évezredek bűncselekmény**

A tengeri kalózkodás tehát évezredek óta jelen van az emberiség életében, hiszen gyakorlatilag a vízi közlekedés egyik velejárójává vált. A különböző korokban, a világ

---

<sup>23</sup> ELLEMAN, 2018, 25-27.

<sup>24</sup> Uo. 22-24.



különböző térségeiben mindig is komolyan vették a bűncselekményt, és mindent elkövettek a visszaszorítása érdekében. Ugyanakkor komolyabb sikereket csak a XIX. században sikerült elérni, s ezután a kalózkodás közel kétszáz évig nem jelentett számottevő problémát. Mindez azonban mára megváltozott, hiszen a deliktum újra aranykorát éli.

## II. fejezet

### A tengeri kalózkodásra vonatkozó nemzetközi jogi rezsím

A kalózkodás a legrégebbi, tengeren elkövetett bűncselekmény, amely a XXI. században is jelen van, és komoly kihívást jelent az államoknak és a nemzetközi tengeri kereskedelemnek. A kalózkodás visszaszorítása érdekében folytatott küzdelemben a nemzetközi közösség leghatékonyabb fegyvere egy olyan jogi rezsím kialakítása lenne, amely megfelelő alapokat szolgáltat az elkövetők felelősségre vonására, akár nemzeti, akár nemzetközi szinten. Ennek alapja pedig egy minden szempontból kielégítő, egyetemesen elfogadott kalózkodás-definíció, valamint azoknak a gyakorlati szabályoknak a pontos körülírása, amelyek az államok jogait és lehetőségeit részletezik a kalózok elfogásakor – e feltételek jelenleg azonban nem teljesülnek maradéktalanul.

Ezeket a szabályokat a nemzetközi jogban jelenleg főként két egyezmény hivatott biztosítani. Az egyik az ENSZ Tengerjogi Egyezménye, amely egy széles körben ratifikált dokumentum. Főbb rendelkezései a nemzetközi szokásjog részét képezik, és saját definícióval is rendelkeznek. A deliktum fogalmi rendszere leginkább erre támaszkodik, valamint számos nemzetközi megállapodás is ezt a meghatározást vette át. A nemzetközi jogi rezsím másik fontos elemét A tengerhajózás biztonsága elleni jogellenes cselekmények visszaszorításáról szóló egyezmény képezi, amelynek megalkotását elsősorban az UNCLOS fogalmi hiányosságai indokolták, s ezáltal a kalózselekmények szélesebb köre lefedésének igénye. E két egyezmény tölti be a legfontosabb szerepet a nemzetközi keretrendszerben, azonban rajtuk kívül egyéb szerződések is tartalmaznak olyan rendelkezéseket, amelyek a kalózkodásra vonatkoznak.

#### 1. A Tengerjogi Egyezményt megelőző kodifikációs törekvések

A kalózkodás fogalma a nemzetközi együttműködés megerősödése előtti időszakban – a *hostis humani generis* megközelítéstől eltekintve – államonként eltérő volt. A XVII. századi angol jog egyszerű tengeri rablásként határozta meg, amely feltételezte az erőszakos elvételt és az *animus furandit*, tehát a lopási, rablási szándékot.<sup>25</sup> Az Egyesült Államok Legfelsőbb Bírósága szintén így definiálta a bűncselekményt, ám kiemelte a nyílt tengert mint elkövetési helyet.<sup>26</sup>

---

<sup>25</sup> BOISTER, Neil: *An Introduction to Transnational Criminal Law*. Oxford University Press, Oxford, Egyesült Királyság. 2018. 47.

<sup>26</sup> United States Supreme Court. *United States v Furlong (United States v Pirates)* 18 US (5 Wheat), 1820. 184.

A nemzetközi közösség által, a *jure gentium* szerinti kalózkodás fogalmának meghatározására vonatkozó első kísérletek az I. világháború utáni időszakra vezethetők vissza. 1926-ban jött létre a Nemzetek Szövetségének szakértői bizottsága, amely a nemzetközi jog progresszív kodifikációját volt hivatott elősegíteni. A jelentések 1927-re készültek el, s a kalózkodást is a szabályozandó kérdések közé sorolták. A kalózkodásra vonatkozó dokumentum *rapporteur-e Michikaza Matsuda*, Japán delegáltja volt. A jelentés különbséget tett „szigorú értelemben vett”, az általános nemzetközi jog, azaz a népek joga szerinti kalózkodás, valamint – a jelentés szerint két- vagy többoldalú nemzetközi szerződésekben és a nemzeti jogokban megjelenő – „ahhoz hasonló tevékenységek” között.<sup>27</sup>

A dokumentum alapján az előbbi a magáncélból, azaz kormányzati felhatalmazás nélküli hajózás, aminek célja eltulajdonításra irányuló vagy személy elleni erőszakos cselekmények elkövetése. A jelentés is „tengeri rablókként” (*sea-robber*) azonosítja a kalózokat. Továbbá egyértelműen kijelenti, hogy a kalózkodás „a nyílt tengeri kereskedelem biztonsága elleni bűncselekmény, és kizárólag ott követhető el”. Az egyéb tengerrészekben elkövetett cselekményeket pedig a helyi szuverének kompetenciájába utalja. Továbbá megjelenik az emberiség ellenségeinek koncepciója, valamint annak kifejezése, hogy a kalóz (és hajója), a cselekmény elkövetése révén, *ipso facto* elveszíti a honossága szerinti állam általi védelemhez való jogát.<sup>28</sup>

A jelentés ugyanakkor kiemeli, hogy nem minden, eltulajdonításra irányuló cselekmény minősül kalózkodásnak. Példának hozza a hajóroncsrablót (*wrecker*), akik esetenként a hajók zátonyra futását is előidézik hamis jelzések küldésével. A dokumentum úgy fogalmaz, hogy bár ezek tevékenysége „közvetlen veszélyt jelent a tengerbiztonságra”, nem veszítik el honosságukat. Szintén nem minősülnek kalózkodásnak a halászok közötti – egyébként a mai napig előforduló – nézeteltérések, még erőszakos vagy eltulajdonító cselekmények elkövetése esetén sem, mivel ezek „nem jelentenek veszélyt a nemzetközi tengeri kereskedelemre”, aminek védelme „minden, civilizált állam érdeke”.<sup>29</sup>

A jelentés úgy fogalmaz, hogy kalózcselekményt csak magánhajó legénysége követhet el. Hadihajó vagy köztulajdonban álló hajó (*public vessel*) főszabály szerint nem tekinthető kalózhajónak. Ha ezek legénysége mégis a kalózkodásra jellemző cselekményeket követ el,

---

<sup>27</sup> Report of the League of Nations Committee of Experts for the Progressive Codification of International Law. 1927. 116.

<sup>28</sup> Uo. 116-117.

<sup>29</sup> Uo 117.

a lobogó szerinti állam feladata a megbüntetésük és a sértettek kompenzálása. A dokumentum ugyanakkor megjegyzi, hogy hadihajók és köztulajdonban álló hajók abban az esetben mégis kalózhajónak tekinthetők, ha legénységük fellázad és „*saját céljaira*” hajózik, hiszen ekkor elveszítik „*közjellegüket*”.<sup>30</sup>

A dokumentum továbbá gyakorlati, azaz a bűnüldöző szervekre eljárását szabályozó rendelkezéseket is meghatározott, nevezetesen lefektette az elfogásra, az átvizsgálásra és az üldözésre, valamint a jogtalan eljárásért nyújtott kompenzációra vonatkozó szabályokat, amik az UNCLOS-ba is közel azonos tartalommal lettek átültetve. Ez alól kivételt képez az üldözés joga, amelyre vonatkozóan a dokumentum jóval szélesebb eljárást tett volna lehetővé, hiszen az üldözést engedélyezte volna más állam területi vizein is, annak érdekében, hogy a kalózsok ne kerülhessék el a felelősségre vonást.<sup>31</sup> Ez azonban tömeges elutasításra került, köszönhetően a brit haditengerészet tevékenységéből szerzett negatív tapasztalatoknak.<sup>32</sup>

Ezt követően, a jelentés második nagyobb része meghatározza a magatartásokat, amelyek két- vagy többoldalú nemzetközi szerződésekben vagy nemzeti jogokban fordulnak elő, s amelyek „*nem keverhetők össze a valódi kalózkodással*”, ezáltal pedig „*univerzális elismertségre sem jogosultak*”. Ezek ugyan szintén súlyos természetűek, mégsem jelentenek veszélyt valamennyi állam tengeri közlekedésére és kereskedelmére.<sup>33</sup> A jelentés négy ilyen cselekményt határozott meg:

- a) Az államilag támogatott kalózkodás, azaz privatérkodás, amikor az elkövetők kalózlevél birtokában – a küldő állam szemszögéből – jogszerűen járnak el. Az elkövetőket mindaddig nem lehet kalóznak tekinteni, amíg nem kalózkodási célból követik el cselekményeiket. Ebben az esetben pedig a küldő államnak van joga felelősségre vonni őket.
- b) Szintén nem minősül kalózkodásnak, ha egy semleges állam honosai egy lázadó entitás szolgálatába állnak, és olyan nemzetiségű hajókat fognak el, amelyek a lázadók ellenségeinek minősülnek, de a honosságuk szerinti állammal nem állnak háborúban. A jelentés szerint, mivel e személyek nem válogatás nélkül járnak el, hanem csak egy meghatározott állami hajóit támadják, ezért nem az emberiség

---

<sup>30</sup> Uo.

<sup>31</sup> Uo. 117-118.

<sup>32</sup> VAN HESPEN, Ilja: *Developing the Concept of Maritime Piracy: A Comparative Legal Analysis of International Law and Domestic Criminal Legislation*. The International Journal of Marine and Coastal Law. 2016/2. 285-286.

<sup>33</sup> League of Nations Report, 1927, 118.

ellenségei. Ugyanakkor a nemzeti jog szerint e cselekmények minősülhetnek kalózkodásnak, de nemzetközi jogi értelemben nem.

- c) Ha egy kereskedelmi hajó legénysége fellázad, megöli a kapitányt és az egyéb tiszteket és elfoglalja a hajót. Ez a feltétel tehát a két hajó – később részletesen is ismertetett – követelményének súlyát kívánja elismerni. Azonban a jelentés itt is megjegyzi, hogy a nemzeti jog szerint e cselekmények is minősülhetnek kalózkodásnak.
- d) Ha lázadók a hatalmon lévő kormány ellen lépnek fel, s a hozzájuk még hű emberek sérelmére követik el cselekményeiket a tengereken. A jelentés kimondja, hogy a kormányok előszeretettel hangoztatják, hogy e személyek kalózkodók, vagy őket akként fogják kezelni, s nemzeti joguk minősítheti ezeket az eseteket kalózkodásnak, hiszen a lázadások, polgárháborúk teljes mértékben az adott állam belső joga alá tartoznak. Külső hatalmak azonban nem kötelesek kalózkodónak tekinteni ezeket a személyeket.<sup>34</sup>

A Nemzetek Szövetségének jelentése tehát nagymértékben támaszkodott a szokásjogra és az 1856-os párizsi nyilatkozatra. Véleményem szerint az egyszerű „tengeri rablókként” való azonosítás túlzottan leegyszerűsíti a kalózkodás jelenségét, s később sem találkozhatunk ezzel a kifejezéssel a nemzetközi szabályozásban, valamint a kodifikáció során sem. A jelentés előnyének tartom, hogy igen széles körben igyekezett elhatárolni a kalózkodást más, hasonló jellegű cselekményektől, azzal együtt, hogy több esetben is nemzeti kompetenciába utalta annak meghatározását, hogy az adott deliktumot a belső jog mégis kalózkodásnak minősíti-e vagy sem.

A kalózkodásra vonatkozó kodifikációs tevékenység következő fontos lépcsőjét az 1920-as évek végén, a Harvard jogi karán nemzetközi jogi létrejött kutatócsoport jelentette, amely 1932-re – többek között – egy kalózkodásra vonatkozó egyezmény tervezetét is elkészítette. Eszerint a kalózkodás a 3. cikkben szereplő, „*bármely állam területi joghatóságán kívül*” elkövetett magatartásokat foglalja magában. A fő elkövetési magatartás pedig a következő volt: „*bármely erőszakos vagy fosztogató cselekmény, amit rablás, nemi erőszak, sérülés okozása, rabszolgaságba taszítás, bebörtönzés, emberölés, lopás vagy tulajdon elpusztítás szándékával, magáncélból, a jogérvényesítésre irányuló szándék hiányában követnek el, feltéve, hogy a cselekmény a tengeren vagy a levegőben elkövetett támadással van összefüggésben*”.<sup>35</sup>

---

<sup>34</sup> Uo. 118-119.

<sup>35</sup> Harvard Research on International Law. Part IV: Draft Convention on Piracy. American Journal of International Law. 1932. 3. cikk

Továbbá, a fogalom szerint, az érintett két hajó közül az egyiknek kalózhajónak vagy „nemzeti jellegűnek” kell lennie. Emellett kalózkodásnak számít – a hajó jellegének ismeretében – a kalózhajó működtetésében való önkéntes részvétel, illetve az előző cselekményeket elősegítő részesi magatartások.<sup>36</sup> Tehát a tervezet – a Nemzetek Szövetségének készített jelentéshez képest – kiterjesztően szabályozta az elkövetői szándékot, igen széles körben határozva meg az eseteket.

A tervezethez fűzött kommentárban a bizottság, számos nemzeti és nemzetközi dokumentumot vizsgálva, arra a megállapításra jutott, hogy a kalózkodás legfontosabb elemei a vagyon szerzésére irányuló célzat, a hajók nemzetiségre tekintet nélkül való megtámadása, az államhoz való hűség és az állami hatalom elutasítása, illetve valamennyi állam kereskedelmi vagy egyéb érdekeinek veszélyeztetése. Ugyanakkor azt is kifejezi, hogy az a szemléletmód, ami egyenlőségjelet tesz a kalózkodás és a tengeri rablás közé, önmagában nem alkalmas a modernkori viszonyoknak való megfelelésre. Ezért, hogy a tervezet betölthesse funkcióját, szükséges volt az anyagi haszonszerzésen túl más célzatok lefedése is.<sup>37</sup>

A „jogérvényesítésre irányuló szándék hiányában” fordulat fogalomba való beépítésére pedig egyértelműen azért volt szükség, hogy az egyébként igen gyakori, jogérvényesítési célból, a tengeren elkövetett magatartásokat kizárják az alkalmazási körből – kommentár kifejezetten meg is jelöli a halászok összecsapásait példaként. Azaz a Nemzetek Szövetségének jelentése után a harvardi tervezet is kifejezetten foglalkozik ezekkel az esetkörökkel. A levegőben megvalósuló támadásokra való kiterjesztés lényege a repülés gyors fejlődésére és elterjedtségére, ezáltal pedig az ilyen támadások jövőbeni esetleges gyakori előfordulására való reagálás.<sup>38</sup>

A Nemzetek Szövetségének jelentéséhez viszonyítva viszont új elemként került be a fogalomba a kalózhajó működtetésében van közreműködés mint elkövetési magatartás. A tervezet ezzel a kalózkodási célzatú „kószálás” eseteit kívánja lefedni, mielőtt még bármilyen támadás történne. E rendelkezés célja nem csupán a megelőzés, hanem a joghatóság biztosítása azokban az esetekben, amikor az adott személy kalóztevékenységben való részvételéről rendelkezésre álló egyéb bizonyítékok nem kielégítőek. További új fordulatként jelent meg a fogalomban a részesi magatartások büntetendővé nyilvánítása.<sup>39</sup>

---

<sup>36</sup> Uo.

<sup>37</sup> Uo. 781; 787; 790.

<sup>38</sup> Uo. 809.

<sup>39</sup> Uo. 820-822.

A harvardi tervezet is foglalkozik a kalózhajó fogalmával, amit egyszerűen úgy határoz meg, hogy olyan személyek meghatározó irányítása alatt áll, akik célja a 3. cikkben meghatározott, vagy ahhoz hasonló magatartások elkövetése valamely állam területi vizein. Ugyanakkor megszorító rendelkezéseket is tartalmaz, arra vonatkozólag, hogy nem tekinthető kalózhajónak az a jármű, amit kizárólag a honossága szerinti állam területi vizein vagy annak lobogója alatt közlekedő hajók ellen elkövetett támadásokhoz használnak.<sup>40</sup> Az utóbbi mögött álló érvelés szerint nem kívánták közös joghatóság alá vonni azokat az eseteket, amik kizárólag egy állam ellen irányulnak.<sup>41</sup>

A tervezet szerint a kalózhajó mindaddig kalózhajónak minősül, amíg ugyanazon személyek irányítása alatt marad.<sup>42</sup> Azonban ha nem követnek el a felhasználásával kalózcselekményt, elveszíti ezt a jellegét. A dokumentum ugyanakkor úgy fogalmaz, hogy célszerűtlen lenne mentességet adni e járműveknek a nyílt tengeren, közös joghatóság alapján való elfogás foganatosítása alól, csak azért, mert üzemeltetői határozatlan időre úgy döntöttek, hogy felhagynak tevékenységükkel. Ezért hiába nem minősül kalózhajónak, a lobogója szerinti állam kizárólagos joghatósága által jelentett védelmet az irányítási struktúra megváltozásáig nem kapja vissza.<sup>43</sup>

Már az előző cikkek is jelezték, hogy a harvardi tervezet eltávolodik a *hostis humani generis* koncepciótól, s ez a tendencia ezután csúcsosodik ki. Ugyanis a dokumentum kimondja, hogy egy kalózhajó nem veszíti el automatikusan a honosságát, hanem az erre vonatkozó szabályokat a lobogó szerinti állam belső joga határozza meg.<sup>44</sup> A kommentár megjegyzi, hogy több szerző véleménye alapján a kalóztevékenység jogkövetkezménye, hogy a kalózok és a kalózhajó elveszítik honosságukat. Ugyanakkor valójában a jogkövetkezményt a közös joghatóság alá vonás jelenti, azaz hogy az elkövetők és a hajó a bármely állam bűnüldöző és igazságszolgáltatási eljárásának alanyai és tárgya lehetnek.<sup>45</sup>

E jogkövetkezményeket honosságvesztésnek nevezni pedig félrevezető, erős túlzás. Hiszen a honosság szerinti állam nem veszíti el a hagyományos jogalkotási, végrehajtási vagy igazságszolgáltatási joghatósága érvényesítésére vonatkozó jogát. Továbbá a diplomáciai eszközök igénybe vétele is adott a honosság szerinti állam számára. A kalózkodás

---

<sup>40</sup> Uo. 4. cikk (1) bekezdés

<sup>41</sup> Uo. 823.

<sup>42</sup> Uo. 4. cikk (2) bekezdés

<sup>43</sup> Uo. 823-824.

<sup>44</sup> Uo. 5. cikk

<sup>45</sup> Uo. 825.

jogkövetkezménye erre az államra nézve valójában az, hogy az általános joghatóság többé nem zárja ki a közös joghatóságot.<sup>46</sup>

A tervezet a kalózkodás jogi relevanciáját abban látja, miszerint a nyílt tengerek szabadsága doktrínájának érvényesüléséhez az állami joghatóság gyakorlásának speciális alapját teremti meg. A dokumentum szerint ugyan a nemzeti jogokban a külföldi kalóz bűnözőnek tekinthető, de már nem törvényen kívül állónak, ezért a nemzetek joga által biztosított védelem is megilleti. Továbbá úgy fogalmaz, hogy *„a nemzetek joga szerint a kalóz nem bűnöző, hanem az általa elkövetett bűncselekmény speciális joghatóság alapját teremti meg minden államban”*.<sup>47</sup>

A tervezet ezt követően tér rá a bűnüldöző szervek által foganatosítható eljárási cselekményekre, amik alatt – a Nemzetek Szövetségének címzett jelentéshez hasonlóan – szintén az elfogást, az átvizsgálást és az üldözést kell érteni. Ezek közül utóbbira találunk kiterjesztőbb szabályokat, mint amik akár korábban, akár később UNCLOS-ban megfogalmazásra kerültek.

A harvardi tervezet ugyanis lehetővé tette volna, hogy – amennyiben az üldözés a nyílt tengeren vagy a saját területi vizeken kezdődött – az állami bűnüldöző szerv folytassa a kalózhajó üldözését más állam területi vizein is, kivéve, ha ez utóbbi állam azt kifejezetten megtiltotta.<sup>48</sup> A kommentárban ugyan megjegyzik, hogy az e szabály szélességére vonatkozó álláspont nem egységes, de – véleményük szerint – a cikk képes lesz az elkövetők elmenekülésének megakadályozására, a parti állam szuverenitásának megfelelő védelmével együtt.<sup>49</sup>

Továbbá előremutató – s később az UNCLOS-ba is hasonló tartalommal bekerülő – rendelkezés volt, hogy a tervezet szerint a részes államok akár egyénileg, akár együtt, kötelesek mindent megtenni a kalózkodás megelőzése érdekében.<sup>50</sup> A kommentár szerint ennél specifikusabb megfogalmazásra azért nem került sor, mert az államok valószínűleg nem fogadnának el egy általánosabban kifejezett kötelezettséget a kalózkodás megelőzésére és felelősségre vonására nézve. Ugyanakkor bizottság azt is kifejezte, hogy a kalózkodás visszaszorítását szabályozó rendelkezések a különösen érdekelt államok között megkötött

---

<sup>46</sup> Uo.

<sup>47</sup> Uo. 826.

<sup>48</sup> Uo. 7. cikk (1) bekezdés

<sup>49</sup> Uo. 832-833.

<sup>50</sup> Uo. 18. cikk



további egyezmények révén mélyíthetők, különösen a bűnüldöző szervek, a felelősségre vonás és a kiadatás terén.<sup>51</sup>

Véleményem szerint a harvardi tervezet kiemelkedő pontja volt a kalózkodásra vonatkozó kodifikációs kísérleteknek, amelynek nagy előnye, hogy a jövőbeni kihívásokra is reagálni kívánt. Továbbá kiszélesíti az elkövetési magatartások körét, eltávolodik a tengeri rablás koncepciójától, mélyebben foglalkozik a joghatósági kérdésekkel, valamint kiterjesztően határozza meg az államok bűnüldöző szervei által megtehető intézkedéseket is. Ugyanakkor az a mélység, amit a tervezet biztosított, a későbbi szabályozásban nemigen jelenik meg.

A kodifikációs folyamat ismertetésekor röviden meg kell említenünk az 1937-ben, a Földközi-tengeren elkövetett kalózcselekmények elleni küzdelem jegyében elfogadott nyoni egyezményt, amely konkrétan kiemelte a tengeralattjárók kalóztevékenységét mint olyat, amellyel szemben a részes államoknak fel kell lépniük. Az érdekesség tehát ezzel kapcsolatban az, hogy a kalózkodás fogalmát kiterjesztették a nem magáncélból elkövetett támadásokra is.<sup>52</sup> Ez a koncepció azonban csak a spanyol polgárháború időszakában nyerhetett – még ha szűk körben is – teret.

A II. világháborút követő időszakban, az újonnan létrejövő Nemzetközi Jogi Bizottság (*International Law Commission – ILC*) már az első ülésén, 1949-ben a magas prioritású területek közé sorolta a nyílt tengerekre vonatkozó kodifikációs tevékenységet. Tekintettel arra, hogy a nyílt tengerek szabadsága az egyik legősibb nemzetközi jogi alapelv, érthető volt, hogy az ILC miért tartotta kiemelten fontosnak, hogy a kodifikált nemzetközi jog is lefedje ezt a területet.

Érdekesség, hogy a kalózkodás nem csak ebben a nyílt tengerre vonatkozó szabályozás vonatkozásban, hanem az emberiség békéje és biztonsága elleni bűncselekményekről szóló egyezmény tervezetében is felmerült mint olyan deliktum amely – arra hivatkozással, hogy politikai elemet sem tartalmaz, valamint nem veszélyezteti vagy zavarja a nemzetközi békét és biztonságot – nem kerül be az egyezményben szabályozandó bűncselekmények közé.<sup>53</sup> Később, a Bizottság második ülésén, a nyílt tengerre vonatkozó szabályozásnál ismerték el a hadihajók azon jogát, hogy bármely tengeri övezetben megállíthassák a kalózkodással

---

<sup>51</sup> Uo. 867.

<sup>52</sup> VARGA Attila Ferenc: *Kísérletek és eredmények a kalózkodás bűncselekményének definiálásában.* Hadtudományi Szemle. 2011/1. 34.

<sup>53</sup> Report of the International Law Commission on its Second Session, 5 June to 29 July 1950, Official Records of the General Assembly, Fifth session, Supplement No.12 (A/1316). Yearbook of the International Law Commission vol. II. 1950. 149. bekezdés

alaposan gyanúsítható hajót, s felvetik annak lehetőségét, hogy e jogot a rabszolga-kereskedelelem esetében is biztosítsák.<sup>54</sup>

A Bizottság 1956-ra készült el azzal a tervvel, ami az 1958-as Nyílt Tengeri Konvencióban csúcsosodott ki. ENSZ Közgyűlése által létrehozott Tengerjogi Konferencia keretében végül négy egyezményt fogadtak el Genfben, köztük a Nyílt Tengeri Konvenciót, ami a tengeri szokásjogot kodifikálta. A Konvencióban rögzített kalózkodás-fogalom szolgált az UNCLOS definíciójának alapjául, és gyakorlatilag megegyezik vele. A munka során a Bizottság nagymértékben támaszkodott a harvardi tervezetben foglaltakra, valamint azok a Tengerjogi Egyezményben is visszaköszönnek.<sup>55</sup>

A végleges szöveghez fűzött kommentárok szerint a kalózkodás nem igényel *animus furandit*, mivel az elkövetést motiválhatja gyűlölet vagy bosszú is, és nem kizárólag csak az anyagi haszonszerzés.<sup>56</sup> Továbbá, a kommentár kifejezetten kimondja, hogy egy hajó legényége vagy utasai által az adott hajó ellen, illetőleg az azon lévő személyek vagy vagyontárgyak sérelmére elkövetett cselekmények nem minősülnek kalózkodásnak.<sup>57</sup> Ez a döntés később további jogfejlesztést tesz majd szükségessé.

Érdekesség továbbá, hogy bár a definícióban megjelennek a légi járművek, de végül csak oly módon, hogy a fogalomba tartozó magatartásokat a nyílt tengeren közlekedő hajó ellen egy magán légi járműről is el lehet követni.<sup>58</sup> Ezáltal a harvardi kutatócsoport által vizionált, légi járművek között történt atrocitások végül nem lettek tényállásszerűek.

Ahogy azt már említettem, a Konvenció szerint is a kalózkodás megkülönböztető ismérve a magáncélból történő elkövetés. Ezt azért hangsúlyozták – ahogy arra majd a későbbiekben kitérek –, mert el akarták kerülni, hogy politikai célokra is fel lehessen használni az univerzális joghatóságot, így csökkentve az államok közötti konfliktusok kialakulásának veszélyét.<sup>59</sup> Ezt a feltételt kifogásolta – a többi, egykor a keleti blokkhoz tartozó szocialista országhoz hasonlóan – Magyarország is, amely fenntartást fűzött a Konvencióhoz, azt hiányolva, hogy az nem tiltja az állami kalózkodást, vagyis amelyet az állam hadihajókkal követ el, mivel ezt tartották a kalózkodás összes formája közül a nemzetközi békére

---

<sup>54</sup> Report of the International Law Commission on its Third Session, 16 May to 27 July Official Records of the General Assembly, Sixth Session, Supplement No.9 (A/1858). Yearbook of the International Law Commission vol. II. 1951. 82. bekezdés

<sup>55</sup> AVELLO, Juan Lanuza: *Prosecution of Piracy at Sea*. Lambert Academic Publishing, Saarbrücken, Németország. 2016. 14-15.

<sup>56</sup> Articles concerning the Law of the Sea with commentaries. Yearbook of the International Law Commission, vol. II. 1956. 39. cikk kommentár (1) bekezdés (i) pont.

<sup>57</sup> Uo. 39. cikk kommentár (1) bekezdés (vi) pont.

<sup>58</sup> Uo. 39. cikk kommentár (5) bekezdés

<sup>59</sup> VARGA: *Kísérletek és eredmények...*, 36–38.

legveszélyesebbnek.<sup>60</sup> Továbbá a Nemzetközi Jogi Bizottság a Konvencióban a kalózkodás megállapításának szűkebb lehetőségét fogalmazta meg, hiszen – konszenzus elérése érdekében – csak a nyílt tengeren elkövetett cselekményeket minősítette kalózkodásnak<sup>61</sup>, ami szintén megfelelt a korábban ismertetett tervezetekben foglaltaknak is.

A bűnüldöző szervekre vonatkozó, gyakorlati szabályok terén is történt egy lényeges eltérés a harvardi tervezethez képest. Ahogy említettem, az üldözés jogát ugyanis ez igen tágan határozta meg, ezzel szemben a Konvenció, majd később az UNCLOS is igen szűk kereteket szabott neki. Eszerint az idegen hajó üldözését csak akkor lehet megkezdeni, ha az üldöző állam belső vizein vagy parti tengerén tartózkodik, valamint az üldözésnek folyamatosnak kell lennie. Az üldözéshez való jog pedig megszűnik, amint az idegen hajó a saját állama vagy harmadik állam területi vizeire ér.<sup>62</sup>

## 2. Az ENSZ Tengerjogi Egyezménye

Az ENSZ Tengerjogi Egyezményét majdnem tízévi egyeztetést követően 1982-ben fogadták el és írták alá a jamaicai Montego Bay-ben. Ez váltotta fel az 1958-ban elfogadott négy genfi egyezményt, valamint modernizálta és kiterjesztette azok rendelkezéseit olyan területekre is, amik korábban nem képezték a szabályozás tárgyát (például a tengeri szennyezés különböző esetei). Az UNCLOS jelentősége továbbá, hogy három olyan szervet is létrehozott, amelyek a tengerjoghoz kapcsolódó kérdések értelmezésére vagy viták eldöntésére hivatottak: a Nemzetközi Tengerjogi Törvényszéket, a Nemzetközi Tengerfenék Hatóságot és a Kontinentális Talapzat Bizottságot.<sup>63</sup>

Az egyezmény 1994 novemberében lépett hatályba és jelenleg 168 részes állama van. A legfontosabb olyan állam, mely nem ratifikálta, kétségkívül az Egyesült Államok, amely a tengerfenéken található természeti erőforrások nemzeti joghatóságon kívüli kiaknázására vonatkozó szabályozás miatt maradt távol. Ez azonban nem jelenti azt, hogy az UNCLOS szabályai alól teljesen kivonná magát, hiszen az egyezmény főbb rendelkezései a nemzetközi szokásjog részét képezik, valamint az USA bizonyos rendelkezéseket átültetett a belső jogába (például a kizárólagos gazdasági övezetre vonatkozó szabályokat).<sup>64</sup>

---

<sup>60</sup> SZALAI Anikó: *Érdekességek a nemzetközi szerződésekhöz tett magyar fenntartások köréből*. Ars Boni. 2017/1-2. 17-18.

<sup>61</sup> VAN HESPEN, 2016, 286.

<sup>62</sup> Articles concerning the Law of the Sea with commentaries. 47. cikk (1)-(2) bekezdés.

<sup>63</sup> United Nations Convention on the Law of the Sea – Further Information. [https://www.iucn.org/sites/dev/files/unclos\\_further\\_information.pdf](https://www.iucn.org/sites/dev/files/unclos_further_information.pdf) (2019. 12. 27.)

<sup>64</sup> United Nations Convention on the Law of the Sea – Further Information.

Ami Magyarországot illeti: 1982. február 5-én hazánk is aláírta az egyezményt, amit az ENSZ nyilvántartása szerint 2002-ben ratifikáltunk is, azonban kihirdetése mind a mai napig nem történt meg.<sup>65</sup> Ugyanakkor – a ratifikáció tényéből következően – az egyezmény természetesen hazánkra nézve is kötelező. Emellett, mint említettem, az UNCLOS főbb rendelkezései a nemzetközi szokásjog részét képezik, így azok aláírás vagy ratifikálás hiányában is kötelezők a nemzetközi jog alanyaira.

Az UNCLOS 100. cikke mondja ki az összes állam kötelezettségét, hogy együttműködjenek más országokkal a kalózkodás visszaszorítása érdekében a nyílt tengeren, ideértve az összes olyan vízfelületet, ami nem tartozik egyetlen állam parti vizeihez. A rendelkezéshez fűzött kommentár kimondja, hogy az együttműködési kötelezettség be nem tartása nemzetközi jog kötelezettségzegésnek minősül.<sup>66</sup> A 101. cikk tartalmazza a kalózkodás definícióját, amelyet később részletesebben is áttekintek.

A 102. cikk azt mondja ki, hogy amennyiben a kalózcselekményeket olyan jármű felhasználásával követik el, amely valamely állam haditengerészetéhez vagy légierijéhez tartozik, és amelynek legénysége fellázadt vagy magához ragadta e jármű irányítását, az elkövetők cselekményeit a „közönséges” kalózkodásra vonatkozó szabályok szerint kell megítélni. A 103. cikk tartalmazza a kalózármű fogalmát – amely lehet vízi és légi jármű is –, ami alatt olyan járművet kell érteni, amely olyan személyek meghatározó irányítása alatt áll, akik a 101. cikkben meghatározott cselekményeket követnek el. A jármű nem veszíti el kalózzjellegét, mindaddig, amíg ez az irányítási viszony fennáll.

A 104. cikk a kalózárművek honosságának megtartásával és elvesztésével foglalkozik. Eszerint ez a kalózcselekmények ellenére automatikusan nem veszik el, hanem az erre vonatkozó szabályokat a lobogó szerinti állam joga határozza meg. A 105. cikk rendelkezik a kalózármű elfogásáról, kifejezve, hogy a bűncselekmény univerzális joghatóság alá tartozik, azaz a nyílt tengeren bármely állam hivatalos szerve végrehajthatja. Továbbá az elfogó állam dönthet a kiszabandó büntetésről, a lefoglalt járművek és vagyontárgyak sorsáról, a jóhiszemű harmadik felek jogának tiszteletben tartásával.

A 106. cikk a jogalap nélküli elfogás során keletkezett károk megtérítésére vonatkozó szabályokat tartalmazza. Az egyezmény 107. cikke pedig azt mondja ki, hogy az elfogást csak valamely állam hadihajói, katonai légi járművei vagy olyan járművel foganatosíthatják,

---

<sup>65</sup> SZALAI Anikó: A kalózkodással kapcsolatos magyar fenntartás  
<https://drs.zalaianiko.hu/tag/tengerjog/> (2019. 12. 27.)

<sup>66</sup> KISS Amarilla: *A tengeri kalózkodás nemzetközi jogi megítélése, különös tekintettel a Szomália partjainál folyó eseményekre.* Acta Universitatis Szegediensis: Acta Juridica et Politica: Publicationes Doctorandorum Juridicorum. 2009/9. 213.

amelyek azonosíthatóan felhatalmazottak egy állam részéről. Ezek mellett fontos még megemlíteni a 110. és a 111. cikket, amelyek az átvizsgálás és az üldözés jogáról szólnak, ezáltal a kalózkodás visszaszorítása érdekében foganatosítható gyakorlati intézkedéseket bővítik. Az UNCLOS szabályai tehát gyakorlatilag azt részletezik, mi is a kalózkodás, milyen járművet tekinthetünk kalózárműnek és hogyan történhet egy kalózármű elfogása, valamint a harmadik felek érdekeit is védelmezi<sup>67</sup>, valamint egyes gyakorlati szabályokat is tartalmaz a kalózkodás felderítése érdekében.

A kalózkodásra vonatkozó nemzetközi jogi rezsím alapját egyértelműen a Nyílt Tengeri Konvención alapuló Tengerjogi Egyezmény adja, aminek fogalmi meghatározára széles körben úgy tekintenek mint a nemzetközi szokásjog megfelelő visszatükrözésére.<sup>68</sup>

## 2.1 Az ENSZ Tengerjogi Egyezményének 101. cikke

Mint már említettem, az egyezmény 101. cikke tartalmazza annak kalózkodás fogalmát. Az UNCLOS-nak 168 részes állama van, illetve főbb rendelkezései a nemzetközi szokásjog részét képezik, hiszen az egyezmény alapjának számító Nyílt Tengeri Konvenció is a szokásjog kodifikálását végezte el, az UNCLOS pedig számos ponton szó szerint vette át a Konvenció szabályait. Mindezek miatt az egyezmény 101. cikkében foglalt definíció tekinthető a deliktumra vonatkozó jogi rezsím alapjának.

A fogalom elemei a következők:

- a) az elkövetett cselekmény jogellenes, erőszakos, feltartóztatásra irányuló vagy fosztogató (*az erőszak követelménye*);
- b) magáncélból történő elkövetés (*a magáncél követelménye*);
- c) az elkövetők magántulajdonban lévő hajó vagy légi jármű személyzete vagy utasai (*a magánhajó követelménye*);
- d) a cselekményt egy másik hajó vagy légi jármű „sérelmére”, vagy az azon lévő személyek vagy vagyontárgyak sérelmére követik el (*a két hajó követelménye*);
- e) az elkövetés helye a nyílt tenger (*a nyílt tenger követelménye*).

Fontos továbbá azt is kiemelni, hogy az UNCLOS 101. cikke szerint a kalózhajó üzemben tartója, valamint a részesi magatartást kifejtő személy is elköveti a bűncselekményt.

A következőkben a fenti feltételeket részletesebben is megvizsgálom.

---

<sup>67</sup> QURESHI, Waseem Ahmad: The Prosecution of Pirates and the Enforcement of Counter-Piracy Laws Are Virtually Incapacitated by Law Itself. *San Diego International Law Journal*. 2017/1. 104.

<sup>68</sup> BOISTER, 2018, 47.

### 2.1.1 Az erőszak követelménye

Az első követelményt röviden az erőszak követelményeként lehet körülírni. Az UNCLOS ugyanis a kalózkodás egyfajta előfeltételként határozza meg, hogy a jogellenes cselekménynek erőszakosnak, feltartóztatásra irányulónak vagy fosztogatónak kell lennie. Ezek tehát szándékosságot feltételeznek, azt viszont nem részletezi az egyezmény, hogy pontosan mit kell érteni alattuk.

Azt viszont egyértelművé teszi a fogalom, hogy az erőszakos magatartások bármelyikével megvalósul a kalózkodás, hiszen vagylagos felsorolással határozza meg az elkövetési magatartásokat. Ugyanakkor az sem tisztázott, hogy az erőszakos cselekmény már önmagában kalózkodásnak minősül – amennyiben természetesen a fogalom további négy feltételének valamelyike is teljesül – vagy van egy minimumszint, amit az erőszaknak el kell érnie. Ez a kérdés általában két gyakorlati példa révén szokott felmerülni: a halászhajók közti összezördüléseken és a környezetvédők által elkövetett ún. „eco-kalózkodáson” keresztül.<sup>69</sup> Előbbieket elrettentési célzattal szokták elkövetni – még napjainkban is<sup>70</sup> –, főként azért, hogy távol tartsák az idegen hajókat a parti állam kizárólagos gazdasági övezetétől. Példaként említhető, hogy az Írországhoz tartozó vizeken 1994 és 1999 között ötven ilyen incidens történt, amelyek többnyire a hajók összeütközéséig és a halászháló megromlásáig terjedtek. Erre reagálva az ír kormány 2001-re megfogalmazott egy törvényjavaslatot, amely – az UNCLOS szabályaira építve – a hasonló cselekményeket kalózkodásnak minősítette volna, ám végül a javaslatot elvetették, főként mivel a cselekmények súlya és az elkövetők társadalomra veszélyessége sem volt azon a szinten, amit a kalózkodás „megkövetel”.<sup>71</sup>

A környezetvédők által elkövetett cselekmények elkövetési módjai nagyban hasonlítanak a halászokéhoz, azaz általában a hajók megromlásáig terjednek. Ugyanakkor ennek túllépése esetén már nem kizárt, hogy a bíróságok kalózkodást állapítsanak meg. Erre példa a *Sea Shepherd*-ügy, – amellyel a magáncél követelményénél részletesebben is foglalkozom – amikor az elkövetők gyúlékony és savval töltött eszközökkel dobálták meg a bálnavadász-hajót, ami már egyértelműen kimerítette az UNCLOS-ban foglalt feltételeket. Azt, hogy az erőszak követelményének egy meghatározott mértéket el kell érnie a kalózkodás

---

<sup>69</sup> CHURCHILL, Robin: Piracy Provisions of the UN Convention on the Law of the Sea. In: Koutrakos, Panos – Skordas, Achilles (szerk.): *The Law and Practice of Piracy at Sea*. Hart Publishing Ltd, Oxford, Egyesült Királyság. 2015. 13-14.

<sup>70</sup> Scallop war: French and British boats clash in Channel.  
<https://www.bbc.com/news/world-europe-45337091> (2020. 01. 06.)

<sup>71</sup> CHURCHILL, 2015, 14.

megállapításához, konkrét, a szomáliai elkövetők ügyeit tárgyaló bíróságok esetjogai is alátámasztják. Ugyanakkor ezek olykor igen alacsony küszöböt szabtak, hiszen már az is elegendő volt, ha a támadók tüzet nyitottak a hajóra vagy a legénységre, de lövéseik nem találtak célba.<sup>72</sup>

Az erőszakos magatartásra vonatkozó, általánosan elfogadott tudományos értelmezés szerint tehát az irányulhat a megtámadott hajó legénysége vagy a hajón lévő vagyontárgyak ellen is. Emellett a 101. cikk nem szól a kalózcselekmény kísérletéről, így azt tételezhetjük föl, hogy az kívül esik az egyezmény szerinti kalózkodás körén.<sup>73</sup> Az UNCLOS fogalma szerint továbbá az elkövetett cselekménynek jogellenesnek is kell lennie. Ezt a joghatóságot gyakorló állam joga szerint kell megítélni, ami magában foglalja természetesen azt is, hogy jogellenességet kizáró ok sem állhat fenn a vonatkozásukban.<sup>74</sup>

### 2.1.2 A magáncél követelménye

A magáncélból történő elkövetés feltételét szintén nem részletezi jobban az egyezmény. Mint már említettem, a harvardi tervezet is ezt tartalmazta, valamint az ENSZ keretén belül ez volt az uralkodó szemléletmód már a genfi egyezmények elfogadása idején is, oka pedig az, hogy politikai célokra ne lehessen felhasználni az univerzális joghatóságot.

Az ENSZ Nemzetközi Tengerészeti Szervezete jogi bizottságának álláspontja és az állami gyakorlat is azt látszik alátámasztani, hogy a magáncélból történő elkövetés a kalózkodás keretei között a személyes haszonszerzésre irányultságot jelenti.<sup>75</sup> A haszon szempontjából irreleváns, hogy az a hajóról eltulajdonított áruk eladásából, a legénység szabadon engedéséért kapott váltságdíjból, vagy esetleg mindkettőből származik. Ez a követelmény tehát főszabály szerint kizárja azokat a támadásokat, amelyeket egy állam vagy egy politikai szervezet felügyelete alatt követnek el. Ennek következtében az említett entitások irányítása alatt a tengeren elkövetett terrorcselekmények – amelyek politikai motivációjúak – nem tartoznak az UNCLOS fogalmi körébe, még akkor sem, ha a kalózkodásra vonatkozó egyéb feltételek teljesülnek.<sup>76</sup>

Ugyanakkor a magáncél értelmezésének két másik iskolája is kialakult. Az első szerint azok a jogellenes cselekmények, amelyek egyébként kalózkodásnak minősülnének, de olyan

---

<sup>72</sup> CHURCHILL, 2015, 14-15.

<sup>73</sup> QURESHI, 2017, 105.

<sup>74</sup> BOISTER, 2018, 48.

<sup>75</sup> Uo. 50.

<sup>76</sup> HODGKINSON, Sandra L.: The Governing International Law on Maritime Piracy. In: Scharf, Michael P. – Newton Michael A. – Sterio, Milena (szerk.): *Prosecuting Maritime Piracy*. Cambridge University Press, New York, Amerikai Egyesült Államok. 2015. 18.

célből követik el azokat, amelyek természetükben politikaiak, vagy szorosan kapcsolódnak egy államhoz, nem tartoznak a kalózkodás fogalma alá. Ezáltal a célzat kerül a vizsgálat középpontjába, ami igencsak szubjektívvá teszi annak eldöntését, hogy történt-e kalózkodás. A másik értelmezés szerint a magáncéllal valósul meg az elkövetés, ha azt nem támogatta semmilyen módon egy állam. Ezen értelmezés szerint például az egyes felkelő csoportok által, politikai célzattal elkövetett cselekmények is kalózkodásnak minősülhetnek.<sup>77</sup>

A két iskola közti véleményellentét a gyakorlatban is megmutatkozott. 1961-ben a portugál *Santa Maria* hajót a fedélzetén utazó felkelők foglalták el, a saját politikai céljaikból. A hajóval végül Brazíliába hajóztak. A portugál hatóságok a magáncél követelményére hivatkozva kalózkodásként kezelték az ügyet, Brazília viszont menedékjogot adott az elkövetőknek. A *Santa Maria*-ügyet a két hajó követelményének hiányában a jogtudomány végül nem minősítette kalózkodásnak, azonban a magáncél vizsgálatának szempontjából fontos jelentőséggel bír. Egyes vélemények szerint ebben az esetben a magáncél követelménye azért nem teljesült, mert az elkövetők politikai céljait azok motivációjának és az adott állammal való kapcsolatuknak fényében kell vizsgálni. Ezért ebben az esetben kalózkodásról nem beszélhetünk, ami azonban nem jelenti azt, hogy más bűncselekmény miatt az elkövetők ne lehetnének felelősségre vonhatók.<sup>78</sup> Erre az álláspontra azonban a következő ügyek erősen rácafoltak.

Az 1986-os *Castle John v. NV Babeco*<sup>79</sup> ügyben a *Greenpeace* aktivistái foglaltak el és rongáltak meg két holland hajót, amelyek a tengervízet szennyezték. A belga kasszációs bíróság ezeket a magatartásokat magáncélból elkövetettnek, ezáltal pedig kalózkodásnak minősítette. Mindenképp szükséges ismét említést tenni az egyik amerikai fellebbviteli bíróság előtt folyó *Sea Shepherd*-ügyről, amely előrelépést hozott az értelmezésben. A *Sea Shepherd Conservation Society* tagjai japán bálnakutató hajókat rongáltak meg az állatok védelme érdekében.<sup>80</sup> A bíróság kalózkodásnak minősítette ezt a cselekményt, és indokolásában a következőképp fogalmazott: „*A magáncélból történő elkövetés magában foglalja, amikor az elkövetők személyes, morális vagy filozófiai alapon cselekszenek, ideértve a Sea Shepherd tagjai által vallott természetvédelmi célokat. Az, hogy az elkövetők*

---

<sup>77</sup> QURESHI, 2017, 106.

<sup>78</sup> Uo. 106–107.

<sup>79</sup> 77 I. L. R. 537 [Cass.] [Court of Cassation], 1986. december 19.

<sup>80</sup> Uo. 107–108.



*a saját véleményük szerint közérdekből cselekednek, még nem jelenti azt, hogy az ténylegesen így is van.*<sup>81</sup>

Álláspontom szerint a *Sea Shepherd*-ügyben megfogalmazott indokolás helytálló, és lényeges kiindulópontja az értelmezésnek. Ugyanakkor a személyes haszonszerzési jelleg – amely a magáncélból történő elkövetés kiindulópontja kellene, hogy legyen – sem abban, sem a *Babeco*-ügyben nem volt megállapítható, tehát összességében a bíróságok tévesen minősítették ezeket az eseteket kalózkodásnak – a jelenleg uralkodó értelmezés alapján mindenesetre biztosan. Továbbá környezetvédelmi aktivisták cselekményeit kalózkodásnak minősíteni hibás, hiszen alapvető motivációik és társadalomra veszélyességük nagyban különbözik a Délkelet-Ázsiában vagy Nigériában bűncselekményeket elkövető, valódi kalózkodótól. Az a tény, hogy ennek ellenére, az egyezmény szövege alapján, mégis egy esetkörbe vonható a kettő, szintén az UNCLOS hiányosságaira mutat rá, hiszen fogalma nem tartalmaz *mens rea* elemet, amely alapján az előbbi cselekmények más besorolás alá eshetnének.

A magáncélból történő elkövetés tehát egyetemesen elfogadott értelmezéssel továbbra sem rendelkezik, és mindaddig, amíg ez így van, hasonló esetekkel fogunk találkozni a gyakorlatban, amikor a bíróság indokolása és ítélete nem lesz helyesnek mondható. Továbbá a magáncél szerepe a kalózkodás és a terrorizmus kapcsolata és elhatárolása szempontjából is lényeges – erre a későbbiekben térek ki részletesen.

### **2.1.3 A magánhajó követelménye**

A harmadik feltétel szerint az elkövetők magántulajdonban lévő hajó vagy légi jármű személyzete vagy utasai. Ez főszabály szerint azt jelenti, hogy a támadó jármű nem lehet például hadihajó. Azok az államok, amelyek a katonai akcióik keretein belül hajtanak végre kalózkodáshoz hasonló cselekményeket, a nemzetközi jog más szabályai – például az erőszak tilalmának megsértése – alapján lesznek felelősségre vonhatók.<sup>82</sup>

Ugyanakkor az egyezmény a magánhajó követelményével kapcsolatban azt a kiegészítést teszi a 102. cikkében, hogy ha egy hadihajó vagy katonai légi jármű legénysége fellázad, és kalózcselekményt követ el, akkor szintén magántulajdonban lévőnek, ezáltal pedig kalózhajónak kell tekinteni.<sup>83</sup> Viszont az elkövetők cselekményei ebben az esetben sem

---

<sup>81</sup> United States District Court for the Western District of Washington. *Institute of Cetacean Research v. Sea Shepherd Conservation Society*, 191 F. Supp. 3d 1228 (2016). 1237.

<sup>82</sup> HODGKINSON: *The Governing International Law...*, 2015, 19.

<sup>83</sup> Az ENSZ Tengerjogi Egyezménye 102. cikk

lesznek betudhatóak az államnak.<sup>84</sup> Továbbá az UNCLOS a 103. cikkben kimondja azt is, hogy egy jármű akkor tekinthető kalózárműnek, ha felhasználásával a 101. cikkben meghatározott cselekményeket követnek el.<sup>85</sup>

#### 2.1.4 A két hajó követelménye

A negyedik feltétel szerint a kalóztámadásban két járműnek kell érintettnek lennie: amelyikről végrehajtják a bűncselekményt, illetve amelyiken teszik azt. Ebből egyértelműen látszik, hogy ha egy hajó utasai eltérítik a hajót, amin utaznak, az nem minősül kalózkodásnak az UNCLOS szerint. Ezt támasztja alá az *Achille Lauro* incidens is 1985-ből, ami nagyban hozzájárult a SUA elfogadásához, ezért azzal a későbbiekben részletesen is foglalkozom. A két hajó követelménye akkor nem teljesült, ezért az esetet nem minősítik kalózkodásnak. Ugyanez igaz a már említett *Santa Maria*-ügyre is. Ez a két ügy tökéletesen rámutat a két hajó követelménye jelenlegi szabályozásának hiányos voltára.

Továbbá azt is meg kell említeni, hogy az eltérítés – mint tipikusan a jármű utasai által megvalósított elkövetési magatartás – nem szerepel az egyezmény 101. cikkében meghatározott, az erőszak követelményénél tárgyalt elkövetési magatartások között.<sup>86</sup> A két hajó követelményének másik eleme – azaz egyezmény szerint e feltétel teljesüléséhez az is szükséges –, hogy a támadó hajó is a nyílt tengeren legyen. Eszerint ha a támadás megindítása a parti tengerről történik, az nem valósítja meg az UNCLOS alá tartozó kalózkodást.<sup>87</sup>

#### 2.1.5 A nyílt tenger követelménye

Végezetül pedig az UNCLOS úgy rendelkezik, hogy kalózkodásnak csak a nyílt tengeren elkövetett kalózcselekmények minősülhetnek. Ez pedig azt jelenti, hogy a bűncselekmény fogalmilag nem követhető el olyan vizeken, amelyek valamely állam joghatósága alá tartoznak, például a parti tengeren.<sup>88</sup> E feltétel szerepe elsősorban az univerzális joghatóság alkalmazása szempontjából lényeges.

Ugyanakkor a kalózkodás elkövetési helyének nyílt tengerre való korlátozása a tengereken elkövetett jogellenes cselekmények nagy részét kívül hagyta a nemzetközi szabályozás körén, ez pedig a nemzetközi közösség is gyorsan észlelt és próbált orvosolni. A Nemzetközi

---

<sup>84</sup> SZALAI, 2017, 18.

<sup>85</sup> Az ENSZ Tengerjogi Egyezménye 103. cikk

<sup>86</sup> QURESHI, 2017, 109–110.

<sup>87</sup> HODGKINSON: *The Governing International Law...*, 2015, 21–22.

<sup>88</sup> QURESHI, 2017, 110.

Tengerészeti Szervezet keretein belül, 1988-ban elfogadták SUA-t. Továbbá az IMO Közgyűlése 2009-ben, az 1025(26) számú határozatában különbséget tett kalózkodás és hajók elleni fegyveres rablás között. Utóbbi elkövetési magatartásainak köre tágabb (kiterjed például az eltérítésre is), illetve elkövetési helyeként kifejezetten megjelölték a szigetközi és a parti tengereket.<sup>89</sup>

Ezek az intézkedések tehát azt célozzák, hogy azok a cselekmények, amelyek az UNCLOS szabályai szerint nem minősülnek kalózkodásnak, más jogalapon büntethetők legyenek. Problémát jelenthet ugyanakkor, az IMO Közgyűlése által elfogadott határozat pedig *soft law*, azaz az államok számára nem kötelező.

Ennek köszönhető, hogy a nyílt tenger követelményének feloldására egyedi esetben is sor került, mégpedig a somáliai kalózkodás kapcsán, ahol az egyezmény szabályozása szintén nem tette lehetővé a hadihajóknak azon kalózkodók üldözését, akik a somáliai területi vizeken követték el a támadásokat. Az ENSZ Biztonsági Tanácsa az Alapokmány VII. fejezetében meghatározott hatáskörében eljárva hozta meg 1816. számú határozatát, amelyben felhatalmazta a somáliai átmeneti szövetségi kormánnyal együttműködő államokat, hogy „minden szükséges intézkedést” tegyenek meg az ország területi vizein folyó kalózkodás visszaszorítása érdekében.<sup>90</sup> A határozat jelentősége, hogy – ugyan csak a nemzetközi béke és biztonság fenntartása érdekében, de – az UNCLOS elkövetési helyre vonatkozó szabályait terjesztette ki a területi vizekre.<sup>91</sup> A nyílt tenger követelményéből adódó problémákat tehát a gyakorlat is igazolta.

### 2.1.6 Az UNCLOS fogalmi rendszeréből fakadó nehézségek

Összességében tehát az UNCLOS fogalma öt fő kritériumot támaszt ahhoz, hogy egy cselekmény kalózkodásnak minősüljön. Véleményem szerint ezek a követelmények több esetben is nehezen teljesíthetők, ez pedig az elkövetők előnyére válik és megnehezíti a bűncselekmény visszaszorítását. A két hajó követelménye sok esetet zár ki az egyezmény szerinti kalózkodás köréből. Emellett problémás feltétel a magáncélból történő elkövetés is, amelynek egyrészt a pontos tartalma sem tisztázott, másrészt a jelenlegi értelmezése is

---

<sup>89</sup> International Maritime Organization Assembly Resolution A.1025(26). A 26/Res.1025.  
[http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.1025\(26\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.1025(26).pdf)  
(2019. 04. 20.)

<sup>90</sup> United Nations Security Council Resolution 1816 (2008). S/RES/1816 (2008). 7. cikk b) pont  
[https://undocs.org/S/RES/1816\(2008\)](https://undocs.org/S/RES/1816(2008)) (2021. 05. 09.)

<sup>91</sup> HODGKINSON: *The Governing International Law...*, 2015, 20.

leszűkíti a kalózkodás körébe illeszthető magatartásokat, hiszen kalózcselekményeket elkövetni nem csak haszonszerzési cézzal lehet.

Szintén aggályosnak tartom az elkövetési hely korlátozottságát, hiszen a jelenleg leginkább veszélyes kalózkodási gócpontokon – Délkelet-Ázsiában és a Guineai-öbölben – a támadások jelentős részét a parti tengeren, sőt, adott esetben folyótorkolatokban követik el. Igaz, hogy erre megoldást szolgáltathat a SUA és a hajók elleni fegyveres rablás fogalmának megalkotása, de – álláspontom szerint – a legfontosabb tengerjogi jogforrásnak pontosabban és átfogóbban kellene szabályoznia azt a bűncselekményt, ami a legnagyobb veszélyt jelenti a tengeri kereskedelemre és a hajók legénységének életére.

Amennyiben a jövőben mégis sor kerülne az UNCLOS definíciójának módosítására, úgy – véleményem szerint – annak mindenképpen ki kell terjednie e leginkább problémás elemekre. Álláspontom szerint a két hajó követelményét ki kell vezetni a jelenlegi fogalomból, a nyílt tenger elkövetési helyét pedig bővíteni volna szükséges más tengerrészekkel is. A fentebb említettek közül a magáncél feltételének módosítása lenne a legnehezebb, hiszen nem csak a kodifikáció során megfogalmazott tartalmát volna szükséges újra a szabályozás részévé tenni, hanem – ahogy arra a későbbiekben kitérek – a terrorizmustól való elhatárolásra is figyelmet kellene fordítani.

Az UNCLOS szabályozása – ami kizárólag a fogalmi rendszer felépítésére támaszkodik – visszaütközik a belső jogszabályokon is, hiszen nagy különbségek fedezhetők fel az egyes nemzeti rendelkezések között. Vannak például olyanok, amelyek kizárólag az UNCLOS 101. cikkére mint olyan szabályra hagyatkoznak, amely tartalommal tölti meg a nemzetek jogában foglalt kalózkodás-tilalmat, vannak, amelyek az egyezmény szövegét veszik át szóról-szóra, illetőleg olyanok is, amelyek csak tengeren elkövetett rablásként kezelik azt. Ugyan az ENSZ Biztonsági Tanácsa 2015-ben felhívta az államokat a tengeri kalózkodás belső jogban való büntetésére, azt a VII. fejezetre való hivatkozás nélkül tette, valamint az UNCLOS hiányosságai miatt az államok sem támaszkodhatnak kizárólagosan az egyezményre.<sup>92</sup>

## **2.2 A kalózkodás felderítését irányzó gyakorlati szabályok az UNCLOS-ban**

### **2.2.1 A kalózhajó elfogása és az elfogást foganatosító járművek**

Az UNCLOS 105. cikke szerint a nyílt tengeren, vagy egyik állam joghatósága alatt sem álló területen bármely állam foganatosíthatja a kalózhajó elfogását, letartóztathatja a fedélzeten

---

<sup>92</sup> BOISTER, 2018, 52.

lívőket és elkobozhatja az ott található vagyontárgyakat. A cikk azt is kimondja, hogy az elfogást végrehajtó állam bíróságai dönthetnek a kiszabandó büntetésekről és alkalmazandó intézkedésekről.<sup>93</sup> Ezzel tehát az egyezmény is megerősíti a tengeri kalózkodás univerzális joghatóság alá tartozását.

Az UNCLOS továbbá azt is kimondja, hogy az elfogást csak hadihajók, katonai légi járművek vagy más olyan hajók, illetve légi járművek hajthatnak végre, amelyek felismerhetően és azonosíthatóan állami szolgálatban állnak, és rendelkeznek az ehhez szükséges felhatalmazással.<sup>94</sup> Emellett arról is rendelkezik, hogy jogalap nélküli elfogásért az elfogó állam kártérítést köteles fizetni.<sup>95</sup> Ezzel kívánja elejét venni, hogy azok az államok, amelyek előszeretettel állítanak meg kereskedelmi hajókat a partjaikhoz közeli nyílt tengeren, ne okozzanak szükségtelen károkat a nemzetközi tengeri kereskedelemnek.<sup>96</sup>

### 2.2.2 Az átvizsgálás joga

Az UNCLOS 110. cikke szól az átvizsgálási jogról, amely felhatalmazza a hadihajókat, hogy nyílt tengeren – kivéve, ha a hajó egy másik szerződés alapján teljes mentességet élvez – átvizsgálják azt a hajót, amellyel kapcsolatban alapos gyanú merül fel, hogy valamilyen, a cikkben rögzített nemzetközi jogi szabályt sért, például kalózkodással vagy rabszolga-kereskedelemmel foglalkozik.<sup>97</sup>

A hadihajó ellenőrizheti a gyanús hajó lobogóviselési jogosultságát, majd amennyiben a gyanú továbbra is fennmarad, egy tiszt vezetésével csónakot küldhet át a hajóokmányok ellenőrzésére és a fedélzet átvizsgálására. Fontos, hogy amennyiben az átvizsgáláshoz való jogot csak erőszakos úton lehetséges gyakorolni a kalózok letartóztatása vagy a gyanús hajó tevékenységének megfigyelése céljából, a hadihajónak főszabály szerint a Webster-formula által meghatározott szükségességi-arányossági teszt figyelembe vételével kell eljárnia<sup>98</sup>, amely a gyakorlatban azonban nem mindig lesz biztosítható. Amennyiben a gyanú nem igazolódik be, a megvizsgált hajó tulajdonosát valamennyi elszenvedett veszteségért vagy kárért kártalanítani kell.<sup>99</sup>

---

<sup>93</sup> Az ENSZ Tengerjogi Egyezménye 105. cikk

<sup>94</sup> Az ENSZ Tengerjogi Egyezménye 107. cikk

<sup>95</sup> Az ENSZ Tengerjogi Egyezménye 106. cikk

<sup>96</sup> HODGKINSON: *The Governing International Law...*, 2015, 24.

<sup>97</sup> Az ENSZ Tengerjogi Egyezménye 110. cikk (1) bekezdés

<sup>98</sup> AVELLO, 2016, 30.

<sup>99</sup> Az ENSZ Tengerjogi Egyezménye 110. cikk (3) bekezdés

### 2.2.3 Az üldözés joga

Az UNCLOS 111. cikke szerint azon állam haditengerészete vagy légierije, amelynek alapos oka van feltételezni, hogy területén jogsértést követtek el, megkezdheti az üldözést a saját területi vizein, és akkor folytathatja azt, ha az üldözés folyamata nem szakad meg. Az üldözés joga azonban megszűnik, ha az idegen jármű belép a saját állama vagy egy harmadik állam területi vizeire.<sup>100</sup> Tehát az UNCLOS 111. cikke szerint az üldözéshez való jog csak akkor gyakorolható, ha a jármű a nyílt tengeren vagy olyan helyen található, amely egyik állam joghatósága alá sem tartozik.

A kalózkodás által leginkább veszélyeztetett térségek közül Délkelet-Ázsiában és a Guineai-öbölben a támadások jelentős részét parti tengeren, vagy nem ritkán a folyótorkolatokban követik el. Különösképpen igaz ez az előbbi régióra, amely esetében, földrajzi adottságai következtében, nyílt tengerrészek nem igazán vannak, ugyanis az államok főként a parti tengereiken határosak egymással, így könnyen előfordulhat olyan eset, amikor egy kalózhajó támadás és menekülés közben akár három különböző ország területi vizein is áthalad. Ahogy a fenti szabályozásból látható, ezekben az esetekben a bűnüldöző hatóságok mozgástere igencsak korlátozott. A 111. cikk nyilvánvalóan azért rendelkezik így, mert az egyezmény eleve úgy határozza meg a kalózkodást, hogy az csak nyílt tengeren követhető el.

A szabályozás hiányosságai feloldhatók például a bűnüldöző szervek szorosabb együttműködésével, amelynek alapjául bilaterális vagy multilaterális szerződések szolgálhatnak. A már említett Délkelet-Ázsiában számos ilyen megállapodást kötöttek az érintett államok, s ezeknek köszönhetően a támadások száma jelentősen csökkent.<sup>101</sup> A közös szabályok megalkotása során természetesen az üldözés jogára is kitértek: az üldözés a másik szerződő állam területi vizein is biztosított, amennyiben az üldöző hatóság előbb engedélyt kér attól az államtól, amelynek területére be fog lépni.<sup>102</sup>

Az üldözés jogának szabályozása viszont nem csak a kalózkodás elfogására van negatív hatással, hanem más transznacionális bűncselekményeket elkövetők felelősségre vonásának is gátja. Ezzel szembesült az Egyesült Államok a kábítószer-csempészet elleni küzdelem során. A problémát úgy oldotta meg, hogy bilaterális, ún. *shiprider* egyezményeket kötött Kanadával és a karibi államokkal. E szerződések lényege, hogy egy adott állam járőröző

---

<sup>100</sup> Az ENSZ Tengerjogi Egyezménye 111. cikk (1); (3) bekezdés

<sup>101</sup> LISS, Carolin: *Assessing Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia: Trends, Hotspots and Responses*. Peace Research Institute Frankfurt Report No. 125, 2014. 10.

<sup>102</sup> MULYONO, Hersapta: *The Need to Enhance Regional Effort to Combat Piracy and Armed Robbery Against Ships in Southeast Asia*. Indonesian Journal of International Law. 2014/1. 80.

hadihajójának fedélzetén ott tartózkodik a másik vagy a többi szerződő állam bűnüldöző szervének tagja – ő a *shiprider* –, akinek hivatalos személyként joga van megadni az engedélyt a saját állama területére való belépésre az üldöző hajónak, így elkerülve az esetleges idővesztést, amelyet a hatóságok közti kommunikáció okozna. A hivatalos személyi minőség abból a szempontból is előnyös, hogy a *shiprider* képes olyan feladatokat ellátni, amit egy haditengerész nem feltétlenül tudna (például a helyszín biztosítása és a bizonyítékok összegyűjtése).<sup>103</sup>

A problémára tehát itt is találtak megoldást, de jól látható, hogy az UNCLOS szabályozásának hiányosságai nem csak a kalózkodás fogalma terén mutatkoznak meg, így más rendelkezéseinek felülvizsgálatára is igény mutatkozik.

### 3. A SUA

A tengeren elkövetett jogellenes cselekmények visszaszorítását célzó jogi rendszer másik fő bástyája a SUA, amelyet – egy kiegészítő jegyzőkönyvével együtt – 1988-ban fogadtak el Rómában, és jelenleg 166 részes állama van. Az egyezményhez 2005-ben egy kiegészítő jegyzőkönyvet fűztek, amelynek 156 állam a részese.<sup>104</sup> Elmondható tehát a két dokumentum az UNCLOS-hoz hasonlóan széleskörű elfogadottsággal rendelkezik a nemzetközi közösségen belül. A SUA hatékonyabb szabályozással rendelkezik a tengeren elkövetett bűncselekmények terén, mint a tengerjogi egyezmény. Emiatt pedig az ENSZ Biztonsági Tanácsa is arra ösztönözte az államokat, hogy minél hamarabb csatlakozzanak a SUA-hoz.<sup>105</sup>

#### 3.1 A SUA egyik fő előzménye: az *Achille Lauro* incidens

Ahogy azt már korábban említettem, az UNCLOS fogalmából eredő hátrányokra az *Achille Lauro* incidens hívta fel a figyelmet, ezáltal nagyban hozzájárult a SUA elfogadásához. Az ügy rávilágított arra, hogyan lehet elkerülni a kalózkodás vádját a két hajó követelménye UNCLOS szerinti szabályozásának köszönhetően.

Az *Achille Lauro* egy olasz turistahajó volt, amelyet 97 utassal a fedélzetén a palesztin felszabadítási mozgalom négy tagja térített el 1985. október 7-én, az egyiptomi Alexandriánál. Céljuk az volt, hogy Izrael szabadon engedje több társukat, akiket

---

<sup>103</sup> Uo. 80–81.

<sup>104</sup> International Maritime Organization Status of Treaties. <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/StatusOfTreaties.pdf> (2019. 12. 28.)

<sup>105</sup> AVELLO, 2016, 49.

terrorizmussal vádoltak. Az elkövetők áruhában, utasként szálltak a hajóra és térítették el azt, akciójuk során pedig egy amerikai állampolgárságú utas vesztette életét. A hajóval előbb Szíria partjainál, majd Cipruson akartak kikötni, de nem kaptak rá engedélyt. Végül október 9-én az egyiptomi *Port Said* kikötőjében adták meg magukat a helyi hatóságoknak és engedték el a túsokat, amnesztiáért cserébe.<sup>106</sup>

Október 10-én tértek volna vissza Palesztinába az egyiptomi légitársaság egyik gépén. Ronald Reagan amerikai elnök azonban közbelépett és vadászgépeket küldött a repülő eltérítésére, amelyet végül egy szicíliai NATO-bázisra kísértek. Az elkövetőket letartóztatták, a palesztin felszabadítási front egy vezetőjét – aki korábban részt vett a tárgyalásokban – azonban szabadon engedték. Az olasz bíróság végül 1986-ban ítélte el a támadásban részt vevő tetteseket – túszedésért és emberölésért – 15 és 30 év közötti szabadságvesztésre. A már említett vezetőt pedig végül távollétében életfogytiglani szabadságvesztésre ítélték az akció kitervelése miatt.<sup>107</sup>

Erre az esetre tehát kalózkodás UNCLOS szerinti fogalma egyrészt a két hajó követelménye, másrészt a szigorúan értelmezett magáncél következtében sem volt alkalmazható. Ezért felmerült az igény egy olyan egyezmény megalkotására, amely képes az – egyébként a szélesebb körben vett tengerbiztonságot veszélyeztető – cselekmények lefedésére. Ennek keretében pedig – ahogy az az alábbiakban látható – a SUA szabályozási körébe olyan magatartások is bekerültek, amelyek – az UNCLOS szerinti – szigorú értelemben vett kalózkodásként nem állnák meg a helyüket, ám mégis gyakran olyan cselekményekkel együtt követik el őket, amik a Tengerjogi Egyezmény fogalmába is beilleszthetők.

### **3.2 A szabályozott deliktumok köre**

Habár a SUA konkrétan nem rendeli büntetni a tengeri kalózkodást, hanem egy sor, a tengerhajózás biztonsága elleni, elsősorban terrorista jellegű bűncselekményeket szabályoz, a benne foglalt definíciók elég tágan értelmezhetők ahhoz, hogy a kalózkodásra is kiterjeszthetők legyenek.

A SUA a 3. cikke szerint bármely személy bűncselekményt követ el, aki jogellenesen és szándékosan:

- a) hajót erőszakkal, fenyegetéssel vagy a megfélemlítés bármilyen más formájával hatalmába kerít, vagy ellenőrzését magához ragadja; vagy

---

<sup>106</sup> US Navy fighter jets intercept Italian cruise ship hijackers  
<https://www.history.com/this-day-in-history/achille-lauro-hijacking-ends> (2019. 12. 30.)

<sup>107</sup> Uo.



- b) a hajón tartózkodó személlyel szemben erőszakos cselekményt hajt végre, ha ez a cselekmény a hajó biztonságos hajózását valószínűsíthetően veszélyezteti; vagy
- c) úgy rongál meg hajót vagy annak rakományát, illetve tesz kárt azokban, hogy az a hajó biztonságos hajózását valószínűsíthetően veszélyezteti; vagy
- d) hajón, bármilyen módon olyan készüléket vagy anyagot helyez vagy helyeztet el, amely valószínűsíthetően a hajót elpusztítja, vagy olyan kárt okoz a hajóban vagy annak rakományában, amely a hajó biztonságos hajózását veszélyezteti vagy valószínűsíthetően veszélyezteti; vagy
- e) tengeri hajózási létesítményeket lerombol vagy súlyosan megrongál, illetőleg azok működését súlyosan zavarja, amennyiben az ilyen cselekmény a hajó biztonságos hajózását valószínűsíthetően veszélyezteti; vagy
- f) a hajó biztonságos hajózását veszélyeztetve olyan információt közöl, amelyről tudja, hogy téves; vagy
- g) az a)-f) pontokban megnevezett bűncselekmény elkövetésével vagy kísérletével összefüggésben bárki testi épségét sérti, vagy bárkit megöl.<sup>108</sup>

A felsoroltakon kívül a SUA büntetni rendeli a részesi magatartásokat, illetve a kísérletet is. Sőt, a b), c) és e) pontban foglalt cselekmények esetében azt is, ha az elkövető valakit arra kényszerít, hogy a három deliktum elkövetése érdekében valamit tegyen, vagy ne tegyen, ha a fenyegetés alkalmas a hajó biztonságos közlekedésének veszélyeztetésére. Jól látható tehát, hogy az egyezmény számos olyan bűncselekményt lefed, amelyeket tipikusan a kalózkodók is elkövetnek támadásaik során. Ez azt is jelenti, hogy a SUA alapján a kalózkodók felelősségre vonására akkor is sor kerülhet, ha az UNCLOS fogalmában támasztott feltételek valamelyike nem teljesülne, így az alapján az eset nem minősülne kalózkodásnak.

Ugyanakkor – amint azt már említettem – az UNCLOS-ban meghatározott kalózkodás univerzális joghatóság alá tartozik, ez pedig nem igaz a SUA által szabályozott bűncselekményekre. Ahhoz, hogy valamelyik állam eljárhasson ezek kapcsán, az szükséges, hogy vagy a területi vizein kövessék el a deliktumot, vagy az extraterritoriális joghatóság feltételeinek kell fennállnia.<sup>109</sup> Tehát az adott állam jogosult lesz eljárni akkor is, ha a bűncselekményt ugyan nem a területén követik el, vagy nem az állampolgárát érinti, de az államra is hatással van, hiszen veszélyezteti a közrendjét vagy közbiztonságát.

---

<sup>108</sup> 2003. évi LXVIII. törvény 3. cikk (1) bekezdés

<sup>109</sup> HODGKINSON: *The Governing International Law...*, 2015, 26.

### 3.3 Eltérések az UNCLOS szabályozásához képest

A SUA egyik legjelentősebb szabályozási pontja, hogy az általa szabályozott cselekmények nem kötődnek földrajzi tényekhez, ezáltal a parti tengeren is elkövethetők<sup>110</sup>, ugyanakkor ezzel kapcsolatosan felállít egy korlátozást is: az egyezményt csak akkor lehet alkalmazni, ha a megtámadott hajó az egyes állam parti tengerének külső határán, vagy pedig a szomszédos államok parti tengerének oldalhatárain kívülre, azon keresztül vagy onnan hajózik, illetve tervez hajózni.<sup>111</sup> Ez tehát azt jelenti, hogy a parti tengerhez fűződő területi hatály csak akkor áll fenn, ha a megtámadott hajó a támadás során éppen a parti tengeren kívülre tartott, vagy betervezett úti célja a parti tengeren kívülre vezetett. A SUA területi hatálya így sokkal tágabb, mint az UNCLOS-é, de még így is tartalmaz megszorító rendelkezéseket. Hiszen sem a SUA, sem az UNCLOS rendelkezései nem terjednek ki azokra az esetekre, amikor például az elkövetés helye a kikötő, vagy ha a hajó kizárólag egyazon állam parti tengerein haladt, mert két kikötőváros között szállított árut.<sup>112</sup> Utóbbi esetben viszont a hajók elleni fegyveres rablás szabályai fennállhatnak.

A SUA fontos újítása az is – s ez nyilvánvalóan az *Achille Lauro* incidenshez köthető –, hogy nem tartalmazza a két hajó követelményét, ezáltal jelentősen kiterjeszti azoknak az eseteknek a körét, amikor az egyezmény alapján el lehet járni. Ezáltal az egyezmény hatálya alá tartoznak azok a támadások is, amiket a szárazföldről vagy a kikötőből követnek el, sőt akkor is alkalmazható lesz az egyezmény, ha például az elkövetők búvárruhában közelítik meg a hajót.<sup>113</sup> Emellett a két hajó követelményének eltörlése akkor is jelentőséget nyerhet, ha a támadók hajónak nem tekinthető vízi járművet (például tutajt) használnak.

Az egyezmény továbbá a magáncélból történő elkövetés követelményét sem szabja feltételként, hiszen csak azt határozza meg, hogy az adott bűncselekményt jogellenesen és szándékosan kell elkövetni. Ezáltal pedig a SUA hatálya alá tartoznak azok a deliktumok is, amelyeket politikai vagy ideológiai jellegűek.<sup>114</sup> A szabályozás köre tehát ebben az esetben is tágabb, mint az UNCLOS-é.

A bűnüldöző szervek által megtehető, gyakorlati intézkedésekre rátérve, a SUA nem ismeri az átvizsgálási jogot, ugyanakkor lehetőséget biztosít a jogellenes cselekményt elkövető hajó

---

<sup>110</sup> LATTMANN Tamás: *A szomáliai kalózkodás kérdése a nemzetközi jogban és azon túl*. Nemzet és Biztonság. 2010/9. 68–69.

<sup>111</sup> A tengerhajózás biztonsága elleni jogellenes cselekmények visszaszorításáról szóló egyezmény (a továbbiakban: SUA) 4. cikk.

<sup>112</sup> BOISTER, 2018, 53.

<sup>113</sup> HODGKINSON: *The Governing International Law...*, 2015, 29.

<sup>114</sup> Uo. 28–29.

elfogására, abban az esetben, ha az elfogást végrehajtó hajó tanúja volt annak, hogy előbbi az egyezmény hatálya alá tartozó valamelyik bűncselekményt elkövette. Ezzel kapcsolatos korlátozás, hogy ha az elfogást foganatosító hajó nem a lobogója szerinti állam területi vizein tevékenykedik, akkor előbb engedélyt kell kérnie a jogsértést elkövető hajó lobogója szerinti államtól, vagy közvetlen kapcsolatban kell állnia a jogsértő hajóval vagy a jogellenes magatartással. A SUA szabályai tehát az elfogás és a nyomozás terén szűkebbek az UNCLOS rendelkezéseinél, amely az elfogást foganatosító hajónak feltétel nélkül engedélyezi az elfogást, amennyiben tanúja volt kalózcselekmény elkövetésének – ezt nyilván az univerzális joghatóság alá tartozás biztosítja.<sup>115</sup>

Rendelkezéseit tekintve a SUA tipikusan olyan, visszaszorító egyezmény, amelyet a nemzetközi közösség a transznacionális bűncselekmények elleni küzdelem jegyében szokott elfogadni. Az 5. cikk konkrétan kimondja az államok kötelezettségét, hogy büntetendővé kell nyilvánítaniuk az általa szabályozott deliktumokat, illetve arról is gondoskodniuk kell, hogy belső joguk megfelelően büntesse azokat. További eltérés az UNCLOS-hoz képest, hogy a SUA a büntetőeljárások lefolytatásával kapcsolatos rendelkezéseket is tartalmaz.<sup>116</sup> Fontos ugyanakkor kiemelni, hogy a SUA megalkotásának nem az volt a célja, hogy szabályai felváltsák az UNCLOS-t, hanem hogy kiegészítsék, pótolják azokat. Így például ha egy hajó legénysége ellopja egy másik hajó rakományát, anélkül, hogy veszélyeztetné utóbbi jármű biztonságát, az továbbra is az UNCLOS szerinti kalózkodásnak minősül, nem pedig a SUA által szabályozott valamelyik bűncselekménynek. A két egyezmény tehát egymással szoros szimbiózisban létezik, hiszen a tengerhajózás során elkövetett jogellenes cselekmények visszaszorítását egyedül egyik sem tudná biztosítani.<sup>117</sup>

A két egyezmény szoros szimbiózisa, valamint az IMO további tevékenysége (a hajók elleni fegyveres rablás definíciója) ugyanakkor azt is jelenti, hogy az UNCLOS esetleges módosítása méginkább távolinak hathat, hiszen kevésbé merülhet fel erre vonatkozó igény az államok részéről.

#### **4. Egyéb, releváns egyezmények**

##### **4.1 A túszedés elleni egyezmény**

A kalózok által gyakran megvalósított elkövetési magatartásnak számít a legénység foglyul ejtése, és értük váltságdíj követelése. A túszedést az ENSZ keretében, 1979-ben elfogadott

---

<sup>115</sup> Uo. 30.

<sup>116</sup> AVELLO, 2016, 51.

<sup>117</sup> AVELLO, 2016, 51.

egyezmény tilalmazza (*International Convention against the Taking of Hostages/Hostage Taking Convention*)<sup>118</sup>, ezért a belső jogszabályok megalkotásakor az államok erre a dokumentumra is támaszkodhatnak.<sup>119</sup> Az egyezmény szerint „bárki, aki más személyt szabadságától megfoszt vagy hatalmába kerít, és halállal vagy sérüléssel, illetőleg további hatalomban tartással fenyeget, abból a célból, hogy egy harmadik felet, nevezetesen valamely államot, nemzetközi kormányközi szervezetet, természetes vagy jogi személyt, illetve személyek egy csoportját arra kényszerítsen, hogy az a tús elengedésének kifejezett vagy hallgatóságos feltételeként valamely cselekményt megtegyen, vagy ennek megtételétől tartózkodjon” túszedést követ el.<sup>120</sup> Továbbá a részesi magatartás és a kísérlet is megvalósítja a bűncselekményt.<sup>121</sup>

Az egyezmény a részes államok kötelezettségévé teszi, hogy megállapítsák joghatóságukat azon cselekmények fölött, amelyeket a kényszerítésükre, valamint a területükön vagy a lobogójuk alatt közlekedő hajókon követnek el, illetve ha a sértett vagy az elkövető honosuk.<sup>122</sup> Továbbá – a SUA-hoz hasonlóan, az elkövetők felelősségre vonása érdekében – a túszedés elleni egyezmény szabályozásának részévé tették az *aut dedere, aut judicare* elvet, azaz amennyiben az adott állam megállapítja joghatósága hiányát, köteles kiadni az elkövetőket egy joghatósággal rendelkező államnak.<sup>123</sup>

#### 4.2 A terrorizmus finanszírozásának visszaszorításáról szóló egyezmény

Szintén az ENSZ keretében, 1999-ben fogadták el a terrorizmus finanszírozásának visszaszorításáról szóló egyezményt (*International Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism/Terrorist Financing Convention*).<sup>124</sup> A kalózkodáshoz kapcsolódó esetekre való alkalmazhatóságát a 2. cikk (1) bekezdésének a) pontja biztosítja. E szerint: „bűncselekményt követ el az, aki bármely eszközzel, közvetlenül vagy közvetve, jogellenesen és szándékosan, forrást biztosít vagy gyűjt azzal a szándékkal vagy annak tudatában, hogy azt részben vagy egészben... olyan cselekmény [elkövetésére használják fel], amely a

---

<sup>118</sup> Magyarországon kihirdette a 1987. évi 24. törvényerejű rendelet a Túszedés Elleni Nemzetközi Egyezmény kihirdetéséről.

<sup>119</sup> HODGKINSON, Sandra L.: The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes, National Laws, and the Definition of Piracy. In: Scharf, Michael P. – Newton, Michael A. – Sterio, Milena: *Prosecuting Maritime Piracy*. Cambridge University Press, New York, Amerikai Egyesült Államok. 2015. 34.

<sup>120</sup> Az 1979-es túszedés elleni nemzetközi egyezmény 1. cikk (1) bekezdés

<sup>121</sup> Uo. 1. cikk (2) bekezdés

<sup>122</sup> Uo. 5. cikk (1) bekezdés

<sup>123</sup> Uo. 5. cikk (2) bekezdés

<sup>124</sup> Magyarországon kihirdette a 2002. évi LIX. törvény a terrorizmus finanszírozásának visszaszorításáról, New Yorkban, az Egyesült Nemzetek Közgyűlésének 54. ülészakán, 1999. december 9-én elfogadott nemzetközi Egyezmény kihirdetéséről

mellékletben szereplő valamely szerződés hatálya alá tartozó és az abban meghatározott bűncselekményt valósít meg”. A mellékletben szereplő egyezmények között pedig szerepel a túszedés elleni egyezmény, valamint a SUA és annak jegyzőkönyvei.<sup>125</sup>

A büntetendőség megállapításának feltétele, hogy a forrást a bűncselekmény elkövetéséhez ténylegesen fel is használják.<sup>126</sup> A szerződés büntetni rendeli a részesi és a kísérleti magatartásokat, illetve az elkövetést szervező vagy irányító cselekményeket is.<sup>127</sup> A részes államok kötelezettsége, hogy az egyezmény hatálya alá tartozó bűncselekményeket megbüntesse<sup>128</sup>, valamint hogy azokat a forrásokat elkobozza vagy befagyassza, amelyeket a kapcsolódó deliktumok elkövetéséhez felhasználtak.<sup>129</sup>

### 4.3 A szervezett bűnözés elleni egyezmény

A kalóztámadásokat nagyrészt szervezett csoportok követik el, hiszen végrehajtásuk komoly személyi, technikai és logisztikai háttérrel igényel. E csoportok köré pedig bünszervezeti háló jött létre, ami annak köszönhető, hogy a kalózkodás igen kifizetődő üzletté is vált az elmúlt évtizedekben. A bűncselekmény határokon átnyúló, transznacionális jellegéhez tehát kétség sem fér. Az ENSZ keretében, 2000-ben fogadták el a transznacionális szervezett bűnözés elleni egyezményt (*United Nations Convention against Transnational Organized Crime – UNTOC*)<sup>130</sup>, amely nem szabályoz részletesen minden egyes ilyen jellegű deliktumot, viszont tárgyi hatálya kiterjed a „súlyos bűncselekményekre”, azaz amelyek legalább négyévi vagy annál súlyosabb szabadságvesztéssel büntetendők.<sup>131</sup> E kitételnek a kalózkodás megfelel, hiszen az *Oceans Beyond Piracy* program adatai alapján a szomáliai kalózzal szemben kiszabott büntetések minimuma 4,5 év volt.<sup>132</sup>

A kalózzok felelősségre vonásával kapcsolatos általános probléma, hogy – úgymond – a „piramis csúcsán” elhelyezkedő személyek (például a szponzorok és a bevételekből részesedő személyek) bíróság elé állítására ritkábban kerül sor, pedig a kalózkodás üzleti

---

<sup>125</sup> Az ENSZ terrorizmus finanszírozásának visszaszorításáról szóló egyezménye, 4. Melléklet 7-8. pontok

<sup>126</sup> Uo. 2. cikk (3) bekezdés

<sup>127</sup> Uo. 2. cikk (4)-(5) bekezdés

<sup>128</sup> Uo. 4. cikk

<sup>129</sup> HODGKINSON: *The Incorporation of International Law...*, 2015, 35.

<sup>130</sup> Magyarországon kihirdette a 2006. évi CI. törvény az Egyesült Nemzetek keretében, Palermóban, 2000. december 14-én létrejött, a nemzetközi szervezett bűnözés elleni Egyezmény kihirdetéséről.

<sup>131</sup><sup>131</sup> Az ENSZ transznacionális szervezett bűnözés elleni egyezménye 2. cikk b) pont

<sup>132</sup> KONTOROVICH, Eugene: *Penalties for Piracy*. Oceans Beyond Piracy Working Papers. 2012. 17. [http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/obp\\_penalties\\_for\\_piracy\\_final.pdf](http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/obp_penalties_for_piracy_final.pdf) (2021. 02. 17.)

modelljét ez igen érzékenyen érintené.<sup>133</sup> Az UNTOC viszont ezen egyének felelősségre vonását kívánja elősegíteni a pénzmosás<sup>134</sup> és a korrupció<sup>135</sup> szabályozásával. Ezért az egyezmény a részes államok kötelezettségévé teszi, hogy – a túszedés elleni egyezményhez hasonlóan – megállapítsák joghatóságukat<sup>136</sup> az elkövetők bíróság elé állítása érdekében, továbbá hogy olyan belső jogszabályokat fogadjanak el, amelyek büntetni rendelik e cselekményeket, valamint hatékony keretet nyújtanak a kiadatási eljárásokhoz, illetve a kölcsönös jogi segítségnyújtáshoz és a bűnüldöző szervek együttműködéséhez.<sup>137</sup>

## 5. A kalózkodás és a terrorizmus kapcsolata

A kalóz és a terrorista személyek elhatárolása és fogalmának meghatározása már hosszú ideje nehézséget jelent a nemzetközi jog számára. A történelem során olykor átfedés volt felfedezhető közöttük, végül – a kalózcselekmények „megkülönböztető jegyeként” – a Nyílt Tengeri Konvencióban és az ENSZ Tengerjogi Egyezményében is megjelent a kitétel, miszerint a kalóz magáncélból (*for private ends*) követi el a bűncselekményt. Ez pedig azt feltételezi, hogy meg kell különböztetnünk egymástól a „magán” kalózcselekményeket, valamint az ez alá nem tartozó, például politikai célzattal elkövetett magatartásokat, azaz utóbbi jelenléte esetén nem beszélhetnénk kalózkodásról. Azonban valószínűsíthető, hogy a kodifikátorok szándéka nem ez volt.<sup>138</sup>

A legfontosabb tényező tehát a szubjektív értelemben vett magáncél, aminek imént említett értelmezése éles elválasztó vonalat húz a két bűncselekmény közé, holott gyakran egyedi esetekben való elhatárolásuk közel sem ennyire egyszerű, hogy pusztán a célzat alapján eldönthető legyen.

### 5.1 A magáncél szabályozásának alakulása

A magáncél – ahogy azt korábban ismertettem – az UNCLOS szerinti kalózkodás-fogalom egyik legtöbb kérdést felvető eleme, amely jelenlegi értelmezése szerint gyakorlatilag a politikai motivációval is rendelkező elkövetők által elkövetett cselekményeket hivatott

---

<sup>133</sup> GOSALBO-BONO, Ricardo – BOELAERT, Sonja: The European Union’s Comprehensive Approach to Combating Piracy at Sea: Legal Aspects. In: Koutrakos, Panos – Skordas, Achilles (szerk.): *The Law and Practice of Piracy at Sea*. Hart Publishing Ltd, Oxford, Egyesült Királyság. 2015. 100.

<sup>134</sup> Az ENSZ transznacionális szervezett bűnözés elleni egyezménye 6. cikk

<sup>135</sup> Uo. 8. cikk

<sup>136</sup> Uo. 15. cikk

<sup>137</sup> GOSALBO-BONO – BOELAERT, 2015, 100.

<sup>138</sup> GUILFOYLE, Douglas: Piracy and Terrorism. In: Koutrakos, Panos – Skordas, Achilles (szerk.): *The Law and Practice of Piracy at Sea*. Hart Publishing Ltd, Oxford, Egyesült Királyság. 2015. 33-34.

kivenni a kalózkodás alá sorolható magatartások közül. E cselekményeket rendszerint felkelőnek vagy terroristának minősített csoportok követik el. A magáncél szabályozásának alakulása ezért a terrorizmus-kalózkodás viszony megértése szempontjából kiemelt jelentőséggel bír.

A kalózkodás és a terrorizmus fogalmát érintő, jelenleg is fennálló nehézségek egészen a XVI. században történt eseményekig visszavezethetők. I. Erzsébet angol királynő ugyanis rájött arra, hogy az addig sok fejfájást okozó kalózok tevékenységét a saját hasznára fordíthatja, és kalózleveleket állított ki számukra, amik birtokában szabadon támadhatták meg az Újvilág és Európa között ingázó ellenséges államok hajóit. Ezeket a kalózokat privatéroknek nevezzük, akik tevékenységére a Korona tulajdonképpen úgy tekintett, mint az államilag támogatott terrorizmusra: az ellenség rejtett megtámadásának módját látta benne. Ebben a formájában pedig az Erzsébet engedélyével tevékenykedő kalózok (privatérok) az erőszak politikai okokból való alkalmazásának egyik eszközévé váltak.<sup>139</sup> Ezt a módszert az ezt követő évszázadokban bizonyos időközönként újra és újra igénybe vették, míg végül az európai államok 1856-ban, Párizsban, megállapodásba foglalták a kalózkodás minden fajtájának tilalmát. Ennek következtében pedig a kalózokra vonatkozó szemléletmód gyakorlatilag visszatért az emberiség ellenségeinek koncepciójához, immár nemzetközi dokumentumban megerősítve.

A magáncél első, tankönyvi előfordulása nem sokkal ezt követően, 1892-re tehető, amikor a „haszonszerzési vagy egyéb magáncélból” való elkövetés fordulatát használták, ami gyakorlatilag az *animus furandi* kalózkodást takarhatta, hiszen korábban a bűncselekményt egyszerűen a tengeren elkövetett rablással azonosították. Hogy erre mégis mi szükség volt, arról *Hersch Lauterpacht*, a Nemzetközi Bíróság egykori bírója, 1937-ben a következőképp vélekedett: „*A kalózkodás eredeti és szűk értelmezése szerint felhatalmazás hiányában, a nyílt tengeren elkövetett erőszakos cselekmény egy magánhajó által egy másik hajó sérelmére, rablási szándékkal. [...] Azonban vannak esetek, amiket ez a szűk értelmezés nem fed le [...] ha a felhatalmazás hiányában elkövetett erőszakos cselekmény keretében emberölést valósítanak meg a nyílt tengeren, rablási szándék nélkül, a gyakorlat szerint az is kalózkodásnak minősül. Véleményem szerint több szerző, helyesen, ellenzi a szokásos fogalmat, mivel az túl szűk. Ennek ellenére még sincs egyhangúság a megfelelő definícióval kapcsolatban, és a kérdés ellentmondásos.*”<sup>140</sup>

---

<sup>139</sup> BURGESS, 2006, 302-303.

<sup>140</sup> Ld: GUILFOYLE, 2015, 34.

A Nemzetek Szövetsége által felállított, a nemzetközi jog kodifikációjáért felelős szakértői bizottság által, a kalózkodás-egyezmény tervezetét elkészítő *rapporteur*, Michikaza Matsuda által benyújtott javaslatban már szerepelt az a szemléletmód, ami ma is meghatározó a két bűncselekmény elhatárolása terén. A tervezet használta a magáncél kifejezést, hozzátéve ugyanakkor, hogy „[...] *nem feltétel, hogy a cselekményeket haszonszerzés céljából kövessék el, azonban a tisztán politikai okokból elkövetett magatartások nem minősülnek kalózkodásnak*”.<sup>141</sup> A javaslat tehát látszólag a szubjektív elemekre fókuszált, azt az egyszerű megállapítást téve, hogy létezik a magánszándék és a politikai szándék, a kalózkodásra pedig csak az előbbi igaz. Ugyanakkor Matsuda célja nem ez volt. Bővebb jelentésében ugyanis kifejti, hogy „... *a kalózkodás tartalma a nemzetközi jog szerint a magáncélból, bármely állam kormányának felhatalmazása nélkül való hajózás a tengeren, vagyontárgyak rablására vagy személyek elleni erőszakos cselekmények elkövetésére való szándékkal*”.<sup>142</sup> Eszerint tehát az állam általi felhatalmazás számít döntő tényezőnek, azaz a szubjektív helyett az objektív szempontokra helyezte a hangsúlyt. Ennek ellenére az egyezmény tervezete mégsem ezt tartalmazta.

1932-ben, a Harvard jogászai által összeállított kalózkodás-egyezmény tervezete szintén a magáncél kifejezést használta, a – már említett – „*magáncélból, a jogérvényesítés jóhiszemű szándéka nélkül*” fordulattal.<sup>143</sup> Ez egy igen különös megfogalmazás, amihez ráadásul kommentárt sem fűztek, így nem teljesen világos, hogy a kodifikálók mit is értettek a „jogérvényesítés jóhiszemű szándéka nélkül” szóhasználat alatt. Azt viszont egész biztosan kizárhatjuk, hogy a szöveg arra utalt volna, hogy egyének olyan jogukat érvényesítik, ami megengedné számukra az erőszak alkalmazását a nyílt tengeren, egy másik hajóval szemben.<sup>144</sup> A magáncél kifejezéshez viszont a következő kommentárt fűzték: „*Noha az államok időként jogot formáltak arra, hogy kalózkokként kezeljék a külföldi kormány ellen felkelő, el nem ismert csoportokat, amelyek úgy tettek, mintha a hadijog által biztosított jogukat gyakorolnák a semleges kereskedelem ellen, vagy a privatérok, akik megsértették az elfogó állam által vallott irányelveket, és habár az egyes ilyen eseteket az államok közös joghatósága alá vonhatnánk, mégis jobbnak tűnik a közös joghatóságot a magáncélből cselekvő elkövetőkre korlátozni*”.<sup>145</sup> A hadijog korabeli szabályozása szerint ugyanis a

---

<sup>141</sup> League of Nations Report, 1927, 117-118.

<sup>142</sup> GUILFOYLE, 2015, 37.

<sup>143</sup> Harvard Research on International Law. Part IV: Draft Convention on Piracy. American Journal of International Law. 1932. 3. cikk (1)

<sup>144</sup> GUILFOYLE, 2015, 40.

<sup>145</sup> Harvard Research, 1932, 798.



semleges hajók ellen fellépő, nem állami felkelő csoportokat kalóznak kellett tekinteni, hacsak a lobogó szerinti állam korábban már elismerte őket felkelő csoportként. Habár a felkelők elismerésére vonatkozó szabályok mára *desuetudo*-nak minősülnek, az mindenképp fontos tényező, hogy a Harvard jogászai a hadijogtól való megkülönböztetésre használták a magáncél követelményét, nem pedig a szándékok elhatárolására.<sup>146</sup>

Azokra a politikai célból elkövetett magatartásokra, amelyeket a harvardi tervezet kizárt az alkalmazási köréből, a 16. cikk és annak kommentárja vonatkozik, kiemelve azt is, hogy ezekre a kalózkodáson fennálló joghatósági szabályokat nem lehet alkalmazni. A sértett állam ugyanakkor olyan mértékben járhat el, ahogy jónak látja. Ilyennek minősül például, ha egy lázadó szervezet hajóival blokád alá vonja egy külföldi állam kereskedelmét, vagy ha a szükséges utánpótláshoz külföldi hajók rakományának lefoglalásával jut hozzá.<sup>147</sup>

Az 1937-es nyoni egyezmény azonban szignifikáns változtatásokat hozott a magáncél vonatkozásában. Ennek előzménye, hogy a spanyol polgárháborúban a nacionalistákat támogató olaszok korlátlan tengeralattjáró háborút folytattak a köztársaságpártiakat támogató államokkal szemben. Az egyezmény lényegében bizonyos hajózási útvonalakat határozott meg a Földközi-tenger nyugati részén brit és francia ellenőrzés alatt, a tengeralattjáró háború visszaszorítása érdekében, a részes államok parti tengerein és a nyílt tengeren is. A nyoni konferencia legfontosabb doktrinális kérdése ugyanakkor a *jure gentium* szerinti kalózkodás fogalmának kibővítése volt, a politikai kalózkodás, azaz a fegyveres konfliktusban részt vevő felek által, politikai motivációkból elkövetett kalózkodás beépítésével. Az egyezmény ugyanis az illegális tengeralattjáró támadásokat kalózcselekménynek minősítette, valamint univerzális joghatóság alá sorolta.<sup>148</sup> Ez nyilvánvalóan szembe ment a szokásjog, valamint az addigi kodifikációs kísérletek által meghatározott kalózkodás koncepciójával. Az egyezmény ugyanakkor csak a spanyol polgárháború végéig határozta meg a *status quo*-t a Földközi-tengeren, és már nincs hatályban, a kiterjesztett fogalom pedig valójában csak ebben az időszakban érvényesült, és hosszú távú hatást nem fejtett ki.

A fogalom ilyen irányú kiterjesztése a Nyílt Tengeri Konvenció megalkotásakor nem merült fel. A Nemzetközi Jogi Bizottság az egyezmény előkészítésekor nagymértékben támaszkodott a harvardi kutatócsoport koncepciójára, ennek megfelelően emelte át a

---

<sup>146</sup> GUILFOYLE, 2015, 41.

<sup>147</sup> Harvard Research, 1932, 857.

<sup>148</sup> RECH, Walter: *Rightless Enemies: Schmitt and Lauterpacht on Political Piracy*. Oxford Journal of Legal Studies. 2012/2. 244-245.

magáncél követelményét a Konvencióba. A kommentárok ugyanakkor nem adnak választ arra, hogy a Bizottság mit értett magáncél alatt. A *rapporteur*, JPA Francois csupán azt emelte ki, hogy a rablási szándék önmagában túlságosan szűk lett volna, ezért – több lehetőség megvizsgálást követően – a harvardi tervezet szóhasználatát találta a „legjobbnek”, az állami hadihajók és a polgárháborús felkelők kizárásával. Az előkészítő tárgyalások során felmerült ugyan a kérdés, hogy államok követhetnek-e el kalózkodást, de ezt széles körben elutasították. A Bizottság ezért inkább egyszerűen átvette a harvardi koncepciót, ami máig visszaköszön a kalózkodás megítélésében.<sup>149</sup>

## 5.2 A terrorizmus szabályozásának kialakulása

Miután a Nemzetek Szövetségének keretein belül, 1937-ben elfogadott terrorizmus elleni egyezmény a II. világháború következtében nem lépett hatályba, a téma egy rövidebb időszakra lekerült a napirendről. A terrorizmus ellenes hangok az 1950-es évek közepétől erősödtek fel, köszönhetően annak, hogy az azt követő csaknem 15 évben több, mint 100 repülőgép és hajó eltérítésével járó incidens történt. Ezek a hangok főként abban látták a megoldást, hogy ezeket az eseteket a kalózkodás keretei közé kell szorítani, ezáltal egyben megoldva az univerzális joghatóság alkalmazása terén felmerülő esetleges nehézségeket is.<sup>150</sup>

Az ENSZ keretében ugyanis nem sikerült egy átfogó, terrorizmus elleni egyezményt megalkotni, így a bűncselekmény nem rendelkezett – és azóta sem rendelkezik – egy generálisan elfogadott fogalommal. Ehelyett a szektoriális megközelítést alkalmazták, azaz több, külön egyezmény elfogadására került sor, amelyek a terrorizmus egyes eseteit hivatottak tilalmazni. Ezek közül több anélkül rendel büntetni egyes magatartásokat, hogy azok feltételeként speciális, terrorista szándékot határozná meg. Ennek következtében pedig ugyanúgy alkalmazhatóak lennének olyan magatartásokra is, amelyek nem politikai motiváltságúak.<sup>151</sup>

A kalózkodás és a terrorizmus közötti kapcsolat leginkább a *Santa Maria* és az *Achille Lauro* incidensek kapcsán merült fel. Ezek egyikénél sem teljesült a kalózkodás nemzetközi egyezményekben rögzített feltétele, a két hajó követelménye, így azok a szabályok nem voltak alkalmazhatóak rájuk. Ugyanakkor rávilágítottak arra, hogy szükséges egy olyan, visszaszorító egyezmény elfogadása, ami a tengeri közeledés biztonságát hivatott

---

<sup>149</sup> GUILFOYLE, 2015, 43-44.

<sup>150</sup> Uo. 44.

<sup>151</sup> Uo. 44-45.

elősegíteni. Ez vezetett a SUA megalkotásához 1988-ban. Az egyezmény első tervezetét bemutató államok (Ausztria, Egyiptom és Olaszország) célja egy olyan, átfogó szerződés megalkotása volt, ami nem köti a magáncélhoz és a két hajó követelményéhez a kalózcselekmények megállapítását. Emellett az ENSZ-en belül is napirenden volt a kérdés, hiszen a Közgyűlés a 40/61. sz. határozatában felhívta az IMO-t, hogy fogalmazzon meg lépéseket a hajók elleni, vagy azok fedélzetén megvalósuló terrorista cselekmények ellen.<sup>152</sup> A SUA-ban szabályozott bűncselekmények körében egyszer sem fordul elő sem a terrorizmus, sem a kalózkodás kifejezés. Továbbá a terrorista célzat sem jelenik meg a rendelkezésekben. Ugyanakkor az egyezmény preambulumban többször is találkozhatunk a terrorizmusra való utalással. Emellett tény, hogy a 2005-ben, a SUA-hoz fűzött jegyzőkönyv már egyértelműen az egyébként terrorizmusnak bélyegzett cselekményekre koncentrál, ugyanakkor az 1988-ban elfogadott egyezmény célja valójában mégis az UNCLOS által a kalózkodás fogalmán hagyott lyukak betömése volt. Ezt egyébiránt alátámasztja a nemzetközi közösség véleménye is, hiszen az ENSZ Biztonsági Tanácsa is több alkalommal hivatkozott a SUA-ra mint olyan nemzetközi szerződésre, aminek rendelkezéseit a kalózkodás visszaszorításában érdekelt államoknak a belső jogukba is implementálniuk kell.

### 5.3 A kalózkodás és a terrorizmus elhatárolása

Az említettek ugyanakkor nem jelentik azt, hogy a SUA a terrorizmus és a kalózkodás éles elválasztása érdekében jött volna létre, hanem épp ellenkezőleg. A két bűncselekmény ugyanis hordozhat azonos jegyeket, aminek lehetőségét a túszedés elleni 1979-es egyezmény is igazolja, amely alapvetően szintén a terrorizmus elleni küzdelem jegyében született. Ugyanis a szerződés szabályozási köre lefed olyan magatartásokat is, amiket a kalózok is rendszeresen elkövetnek: az afrikai kalózok ugyanis előszeretettel szednek túszoikat, annak érdekében, hogy később váltságdíj fejében szabadon engedjék őket.

A kalózkodás és a terrorizmus éles elválasztásának oka egyértelműen a magáncél – korábban már említett – hibás értelmezéséből ered. *Michael Bahar*, az amerikai haditengerészeti katonai jogásza szerint, amikor az *Achille Lauro* incidens során az elkövetők – akik a Palesztin Felszabadítási Front emberei voltak – azzal fenyegetőztek, hogy felrobbantják a hajót, ha Izrael nem enged szabadon palesztin fogvatartottakat, többen azzal érveltek, hogy politikai motivációik miatt nem tekinthetők kalózkodónak. Sőt, akkor is ezen a véleményen

---

<sup>152</sup> Uo. 45-46.

voltak, amikor az elkövetők az egyik, amerikai állampolgárságú utast lelőtték és a testét a vízbe dobták. Bahar szerint ezek az érvek ugyanakkor hibásnak tekinthetők, hiszen ezek az egyének igenis kalózkodók voltak, akik – mint *hostis humani generis*-ek – nem álltak kapcsolatban egyetlen állammal sem, amelyet a nemzetközi közösség tagjai diplomáciai vagy katonai úton szankciókkal sújthattak volna a cselekményeik miatt. Ezen a véleményen volt az Egyesült Államok is, amely a kalózkodásra hivatkozva gyakorolt univerzális joghatóságot az elkövetők felelősségre vonása során.<sup>153</sup>

Ettől különbözött az 1961-es *Santa Maria* incidens. Az elkövetők vezetőjét, *Henriques Galvao* századost az akkori portugál kormányfő, *António Salazar* egyik legismertebb ellenfeleként ismerték. *Galvao* a hajó elfoglalása után többször is kijelentette, hogy nem kívánja megsérteni más nemzetek érdekeit vagy állampolgárainak testi épségét, a hajó elfoglalását pedig a *Salazar*-rezsím megbuktatása első lépésének tekintette. Ezért az elkövetők sokkal inkább tekinthetők a portugál állam ellenségeinek, nem pedig az egész emberiségének. A *Santa Maria* kapcsán a vélemények sokkal inkább megoszlanak, hogy kalóznak tekinthetők-e az elkövetők. Ugyanis az Egyesült Államok *Galvao*-ékat is kalóznak minősítette. Végül azonban mégis menedékjogot kaptak Brazíliában. Ennek következtében az ügy legfontosabb tanulsága nem az, hogy a politikai motivációk kimentik az egyént a kalózkodás alól, hanem hogy a minősítést az „elfogó” állam által gyakorolt, nemzetközi hatású politikai döntés határozza meg.<sup>154</sup>

A kalózkodásra vonatkozó jelenlegi nemzetközi jogi rezsím nem világos a magáncél vonatkozásában. Sem a Konvenció, sem az UNCLOS nem tölti meg tartalommal ezt a meghatározást. Ugyanakkor a kalózkodás múltja és az univerzális joghatóság felállítása mögötti okok arra mutatnak, hogy egy kalóz nem kerülheti el a felelősségre vonást, csak azért, mert politikai motivációkra hivatkozik. *Bahar* is azt a véleményt osztja, miszerint a magáncél helyes értelmezése elhatárolja egymástól az államilag támogatott kalózkodókat, azaz a privatérokot, illetve a „hagyományos” kalózkodókat, akikre a hadijog nem vonatkozik. A lényegi elem tehát nem az elkövető szándéka, hanem hogy létezik-e olyan állam, amely felelősségre vonható a kalóz tettei miatt. Ennél fogva a korabeli privatérokot és a kalózkodókat csak az állami felhatalmazás különböztette meg egymástól. A privatérok nem csak az univerzális joghatóság alól mentesültek – hiszen cselekményeikkel nem sértették a népek

---

<sup>153</sup> BAHAR, Michael: *Attaining Optimal Deterrence at Sea: A Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations*. Vanderbilt Journal of Transnational Law. 2007/1. 27-28.

<sup>154</sup> Uo. 35.

jogát –, hanem bármilyen büntetőjogi felelősségre vonás alól is (legalábbis saját államukban). Ezzel szemben a kalózok az emberiség ellenségeinek minősültek.<sup>155</sup>

Továbbá az, hogy a terrorizmus „szükségszerűen” együtt jár a politikai motivációval, nem jelenti azt, hogy az elkövetőknek ne lennének személyes motivációik is. A harvardi tervezet is kiemeli, hogy kalózkodást nem feltétlenül eltulajdonítási szándékkal követik el, hanem „*az indíték lehet indokolatlan rosszindulat, pusztítás, személyes bosszú vélt vagy valós sérelmek miatt, amelyeket egyének, azok egy csoportja vagy nemzeti hatóság okozott*”.<sup>156</sup> A Konvenció megalkotásakor is okkal hagyták ki a rablási szándékot kalózkodás definíciójából, hiszen a kommentár is tartalmazza, hogy a kalózcselekményre „*gyűlölet vagy bosszú is sarkallhat, nem csupán az anyagi haszonszerzés*”.<sup>157</sup>

Felmerül a kérdés, hogy mi az, ami már nem minősülhet magáncélnak, és ezzel együtt kalózkodásnak sem? A magáncél ellentétét nehezebb máshogy megfogalmazni, mint közcél. Ugyanakkor ez alatt nem a köz érdekében végzett tevékenységet, hanem az állam általi támogatottságot kell érteni. Ezt alátámasztja a belga kasszációs bíróság *Sea Shepherd*-ügyben hozott ítélete is, amiben úgy fogalmazott: az, hogy az elkövetők a saját véleményük szerint közérdekből cselekednek, még nem jelenti azt, hogy az ténylegesen így is van.<sup>158</sup> Ugyanígy nem tekinthető közcélnek az sem, amit több szomáliai kalóz tesz, nevezetesen hogy törzse „civil” tagjainak előnyére is fordítja a zsákmány egy részét.

Összességében tehát – véleményem szerint – a helyes értelmezés az volna, ha a kalózkodás és a terrorizmus osztoznának a politikai célon, azaz egy politikai célból, a tengeren elkövetett támadás is minősülhetne kalózkodásnak. E lépés minden bizonnyal kibővítené a kalózkodás alá sorolható eseteket, ami által az UNCLOS szerinti kalózkodás megállapítására is gyakrabban kerülhetne sor, s ez értelemszerűen a felelősségre vonási esetek számát is növelné. Mindez ugyanakkor természetesen nem jelenti azt, hogy a tengeri terrorizmus (*maritime terrorism*) ne egy létező és önálló bűncselekmény volna, amit szintén a tengeren követnek el, csakúgy, mint a kalózkodást. A USS Cole hadihajó öngyilkos merénylők általi felrobbantását 2000-ben<sup>159</sup> például nem lehet kalózkodásként kezelni.

Az elhatárolással kapcsolatos bizonytalanság egyértelműen a magáncél követelménye jelenlegi értelmezésének következménye, ami jelentős mértékben behatárolta a kalózkodás

---

<sup>155</sup> Uo. 29-30.

<sup>156</sup> Harvard Research, 1932, 806.

<sup>157</sup> BAHAR, 2007, 33.

<sup>158</sup> QURESHI, 2017, 108.

<sup>159</sup> USS Cole Attack

<https://www.britannica.com/event/USS-Cole-attack> (2020. 12. 19.)

megvalósulásának eseteit és távolodott el attól a koncepciótól, ami a magáncél, és ezzel együtt bűncselekmény megítélését mindig is jellemezte. A magáncél jelenlegi értelmezése egyértelműen azt célozza, hogy a felkelőkre vonatkozó kényelmetlen, és olykor nehezen megválaszolható kérdések a kalózkodással kapcsolatban ne merülhessenek fel, holott a valódi elhatároló tényezőnek az állam általi támogatottságot kellene tekinteni. A politikai és nem politikai motivációk nem mindig választhatók el élesen, a szubjektív oldalra való támaszkodás pedig egyértelműen helytelen. Mindezek azt is jelentik, hogy az UNCLOS nem kodifikálta megfelelően a kalózkodásra vonatkozó szokásjogot.

## 6. Része-e a kalózkodás tilalma a nemzetközi *jus cogens*-nek?

A következőkben röviden azt vizsgálom, hogy a kalózkodás tilalma a nemzetközi jog feltétlen alkalmazást igénylő normái közé tartozik-e. A kérdés relevanciáját az adja, hogy a Nemzetközi Jogi Bizottság égisze alatt jelenleg is folyik e normák kodifikációjának vizsgálata, s a kalózkodás tilalmának e kategóriába sorolása korábban több alkalommal is felmerült a Bizottság munkája során.

Az ILC által megbízott rapporteur, *Dire Tladi* 2019-es jelentése szerint, a szerződések jogáról szóló 1969-es bécsi egyezményhez fűzött kommentárban a Bizottság először az erőszak alkalmazásának tilalmát jelölte meg mint olyan normát, amely *jus cogens* jelleggel bír. Emellett felmerült az egyes, a „nemzetközi jog szerint bűncselekménynek minősülő” magatartások (például rabszolga-kereskedelem, kalózkodás és népirtás) tilalmának konkrét megjelenítése is a feltétlen alkalmazást igénylő normák meghatározása körében, ám végül a Bizottság úgy döntött, hogy nem tüntet fel konkrét példákat a bécsi egyezmény *jus cogens* tartalmát meghatározó 53. cikkében.<sup>160</sup>

Az ILC által felállított, a nemzetközi jog fragmentációjával foglalkozó munkacsoport indokolása szerint erre azért nem került sor, mert „*nincs olyan egyszerű kritérium, ami alapján a nemzetközi jog egy általános szabályát úgy lehetne azonosítani, hogy az jus cogens jelleggel bír*”. Fontos megemlíteni ugyanakkor, hogy a munkacsoport meghatározott kilenc, olyan normát, mint amelyekre *jus cogens* tartalommal bíróként a legtöbbször hivatkoznak. Ezek közé tartozik – többek között – az erőszak alkalmazásának tilalma, az önvédelemhez való jog, a kínzás tilalma, illetve a kalózkodás tilalma is.<sup>161</sup>

<sup>160</sup> Fourth report on peremptory norms of general international law (*jus cogens*) by Dire Tladi, Special Rapporteur (A/CN.4/727.). 2019. 24.

<sup>161</sup> Fragmentation of International Law: Difficulties Arising from the Diversification and Expansion of International Law. Report of the Study Group of the International Law Commission (A/CN.4/L.682.). 2006. 188-189.

Ahogy az a fentebbiekből kitűnik, a nemzetközi jog feltétlen alkalmazást igénylő normáinak pontos köre nem meghatározott. Ugyanakkor vannak olyan normák, amelyekről kétségtelenül elmondható, hogy *jus cogens* jelleggel bírnak. Az államok felelősségéről szóló végleges tervezet 40. cikkéhez fűzött kommentár meghatározza azokat a normákat amelyek – úgymond – *jus cogens* jellegüként szilárdultak meg. A Bizottság itt elsősorban az 1969-es bécsi egyezményhez fűzött kommentárokat vette alapul (erőszak alkalmazásának tilalma, a rabszolgaság és a rabszolga-kereskedelem tilalma, a népirtás tilalma, a faji megkülönböztetés tilalma és az apartheid tilalma), valamint meghatározott további normákat is, amelyek kétségtelenül a *jus cogens* körébe tartoznak: az ENSZ kínzás elleni egyezményével összefüggésben megállapított kínzás tilalma, a nemzetközi humanitárius jog fegyveres konfliktusok esetén alkalmazandó alapvető szabályai, valamint az önmeghatározáshoz való jog tiszteletben tartása.<sup>162</sup>

A fentiek tekinthetők tehát azon normáknak, amelyeket az államok és a szerzők általánosan elismernek és elfogadnak mint *jus cogens*-t. Fontos ugyanakkor megjegyezni, hogy e normák köre nem zárt, s ahogy arra a fentiek is rámutatnak, a kalózkodás tilalmát a Bizottság is gyakran ide sorolta. Azonban a *jus cogens* megállapításának egyik feltétele, hogy a nemzetközi közösség egésze elfogadja ilyen jellegűnek az adott szabályt. A kalózkodás esetében ugyanakkor – ahogy arra az értekezés is később rávilágít – ez nem áll fenn, hiszen míg a bűncselekmény szokásjogi jellege és ebből következő veszélyessége gyakran felmerül az ellene való fellépés során, a *jus cogens* jelleg kimondására nem kerül sor, így tehát a kalózkodás tilalma jelenleg nem tekinthető a nemzetközi jog feltétlen alkalmazást igénylő normájának.

### Összegzés

A tengeri kalózkodás nemzetközi jogi szabályozásának egyik fő eleme az ENSZ Tengerjogi Egyezménye, amelynek 101. cikke egyetemesen elfogadottnak számít, hiszen az általános vélemény szerint a szokásjogot tükrözi vissza. Ennek köszönhető az is, hogy a nemzetközi közösség a nyilvánvaló hiányosságai ellenére is kitart mellette, s a jogtudomány is inkább a hiányosságok feltárására, nem pedig alternatívák prezentálására törekszik, amelyek az időközben felmerült kihívásokra is reagálnának.

---

<sup>162</sup> Draft articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, with commentaries. A/56/10. Yearbook of the International Law Commission, vol. II, Part Two. 2001. 112-113.

Ugyanis az UNCLOS definíciója számos kérdést vet föl. Az egyik ilyen rendelkezés a két hajó követelményének felállítása, amelynek hiányosságaira az *Achille Lauro* incidens világított rá. Szintén aggályos, hogy az UNCLOS fogalma szerint a kalózkodás elkövetési helye a nyílt tengerre korlátozódik, hiszen ezáltal a támadások jelentős része kívül esik a legáltalánosabban elfogadott egyezmény szabályozási körén. Emellett az egyezmény a kalózkodás feltételeként határozza meg a magáncélból történő elkövetést, aminek pontos tartalmát ugyanakkor nem részletezi, ez pedig számos hibás bírósági döntést szült és fog szülni a jövőben. Továbbá a magáncél jelenlegi értelmezése adja a terrorizmus fogalmával felmerülő elhatárolási nehézségeket is. Ez ráadásul szembe megy azzal a nézettel, miszerint a jelenlegi definíció tulajdonképpen a szokásjog kodifikálását végzi el, hiszen a kodifikátorok magáncélra vonatkozó értelmezése nem egyezik meg a jelenleg irányadó nézettel.

Az UNCLOS hiányosságainak kiküszöbölését a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet igyekszik elvégezni. Azonban a SUA rendelkezései sem képesek valamennyi esetet lefedni. Bár a szabályozott magatartások nem kötődnek földrajzi tényekhez, mégis korlátozásokat tartalmaznak az elkövetési helyre vonatkozóan. Azt viszont kijelenthetjük, hogy a SUA nagyrészt képes arra, hogy betömje azokat a lyukakat, amikre az UNCLOS nem volt képes. Szintén az IMO munkáját dicséri a hajók elleni fegyveres rablás kategóriájának megalkotása, amivel a két egyezmény által nem szabályozott eseteket kívánták lefedni.

Ezeket bátran tekinthetjük az UNCLOS 101. cikke kiterjesztésének, hiszen a nemzetközi szervezetek is a kalózkodás esetköreiként kezelik ezeket, valamint – ahogy azt a későbbiekben kifejtem – több állam belső joga is túlterjeszkedik a Tengerjogi Egyezmény által biztosított kereteken, a kalózkodásra vonatkozó belső rendelkezések megalkotásakor. Ennek ellenére mégis a 101. cikk – úgymond – primátusa figyelhető meg, hiába igazolja e „kiegészítő” kodifikátori tevékenység annak hiányosságait. Mindezek fényében pedig ideje lenne elrugaszkodni a nemzetközi szokásjogra való hivatkozástól, és a kalózkodásra vonatkozó rendelkezéseket a modernkori kalóztevékenységhez kellene igazítani. Mindaddig azonban, amíg egymásnak ellentmondó hozzáállás látható a jelenlegi fogalom és annak elemei vonatkozásában, ez nem lesz lehetséges.

Összességében elmondható, hogy mind a kalózkodás fogalmára, mind pedig az elfogásra és az eljárások lefolytatására vonatkozó nemzetközi jogi szabályok kielégítőek, de közel sem tökéletesek. Végző soron pedig az államok feladata, hogy olyan jogszabályokat alkossanak, amelyek ötvözik a vonatkozó nemzetközi egyezmények szabályait, ezáltal alkalmassá tenni belső jogukat, hogy megfelelően büntesse a kalózkodást.



### III. fejezet

#### A kalózkodás által leginkább veszélyeztetett térségek

A világon jelenleg négy fő térséget különböztethetünk meg, amik leginkább veszélyeztetettek a kalózkodás által: Szomália és az Ádeni-öböl, Nigéria és a Guineai-öböl, Délkelet-Ázsia, végezetül Közép- és Dél-Amerika, valamint a Karibi térség. Ezekben a régiókban a kalóztámadások száma is mutatja, hogy nem elszigetelt esetekről, hanem egy jelenségről beszélhetünk.

Annak ellenére, hogy a kalózkodás problémája egyaránt jelen van ezekben a térségekben, mégis különbségeket fedezhetünk fel az egyes *hotspotok* között. A bűncselekmény gyökerei bár nagyon hasonlóak (például a gyenge jogállamiság a régiókban), de a konkrét okok mégis eltérőek. Emellett a támadások intenzitása sem azonos, hiszen például a szomáliai kalózokat (átmenetileg) sikerült visszaszorítani, de az ázsiai elkövetők továbbra is aktívnak számítanak. Továbbá a kalózok módszerei térségenként, sőt akár a térségeken belül is eltérőek lehetnek.

Fontosnak tartom megemlíteni a támadások számának alakulását és annak vizsgálatát. Az utóbbi néhány évben általánosságban csökkenő tendencia mutatkozik az esetek számát illetően. Problémát jelent ugyanakkor, hogy igazán pontos adatok nem állnak rendelkezésre. A kalózkodással globális szinten foglalkozó szervezetek közül a Nemzetközi Kereskedelmi Kamara (*International Chamber of Commerce*) által működtetett Nemzetközi Tengerészeti Iroda (*International Maritime Bureau – IMB*) éves szinten, országokra lebontott adatokat közöl, azonban ezek főként a kereskedelmi hajók ellen elkövetett támadásokat részletezik, így több eset fölött elsiklanak.

Szintén megemlítendő a fuvarozóipar által létrehozott, de 2017 után leállított *Oceans Beyond Piracy* (OBP) program, ami igen részletes számokat közölt például a bűncselekmény által okozott anyagi károkról, viszont a támadásokat gyakran túl széles földrajzi körben vizsgálta, ezáltal kevésbé pontos adatokat szolgáltatva például a Szomália környéki esetekről. Emellett az OBP egyes jelentései az esetek szélesebb körét vizsgálják, kitérve például – a rendszerint csekély számú – „gyanús megközelítésre” (*suspicious approach*), amibe – többek között – azok az incidensek tartoznak, amikor a biztonsági személyzet riasztja el az elkövetőket. Továbbá ezeken kívül pedig – bizonyos térségekben – regionális adatok állnak rendelkezésre. Ráadásul problémát jelent, hogy sok esetet be sem jelentenek. Mindezek

fényében az egyes hotspotoknál bemutatott támadások számát hozzávetőlegesnek kell tekinteni, hiszen az egyes jelentések között is igen nagy eltérések figyelhetők meg.

## 1. Szomália és az Ádeni-öböl

Szomália és az Ádeni-öböl térsége a modernkori kalózkodás leghírhedtebb gócpontja. Az itteni kalózok tevékenysége irányította rá erre a globális problémára a nemzetközi közösség figyelmét. A polgárháború után valódi központi hatalom nélkül maradt Szomáliában az elkövetők a tengeren szerzett tapasztalataikat előbb azon nagyvállalatok hajói ellen fordították, amelyek engedély nélkül halásztak az ország kizárólagos gazdasági övezetében, később viszont válogatás nélkül támadták meg az ország partjain mentén húzódó forgalmas tengeri kereskedelmi útvonalon közlekedő hajókat, köztük az ENSZ Világélelmezési Szervezetének (*World Food Programme* – WFP) éppen az országba segélyeket szállító járműveket is.

Habár a nemzetközi közösség összefogása révén a térség vizeit mára sikerült biztonságossá tenni, a kalózkodás bűncselekményének tanulmányozásakor kiemelten fontos megvizsgálni, milyen tényezők vezettek ahhoz, hogy a régióban – de különösképp Szomáliában – ilyen mértékű kalóztevékenység alakulhatott ki. Ebben szerepe volt Szomália történelmének, gazdasági berendezkedésének, megosztottságának és annak is, hogy a kalózok tevékenységét a nép nagy része elfogadja, sőt, szimpatizál vele.

A térség továbbá abból a szempontból is jelentős, hogy a nemzetközi közösség addig nem tapasztalt intenzitással lépett föl a kalózkodás visszaszorítása érdekében, mind jogi, mind katonai szinten: ide tartoznak például az ENSZ Biztonsági Tanácsának különleges felhatalmazást adó határozatai, valamint NATO és más államok haditengerészeti fellépése.



1. sz. térkép: Szomália és az Ádeni-öböl földrajzi elhelyezkedése

## 1.1 Szomália, a megosztott állam

*„Én és Szomália a világ ellen, én és a klánom Szomália ellen, én és a családom a klán ellen, én és a testvérem a család ellen; én a testvérem ellen.”* (szomáliai mondás)<sup>163</sup>

Ez az idézet kiválóan jellemzi az ország területi és etnikai megosztottságát, aminek megértése kiemelten fontos az itteni kalózkodás bemutatásakor. Az ország 1960-ban nyerte el a függetlenségét az egykori brit és olasz gyarmatok egyesülésével. A kezdeti demokratikus törekvéseket a már említett *Siad Barre* tábornok puccsa döntötte meg 1969-ben. A kezdetben a Szovjetunióval szimpatizáló elnök az Etiópia ellen vívott ogadeni háborút követően konfliktusba került szövetségeseivel és az Egyesült Államokhoz fordult segítségért. Uralma alatt a különböző törzsek közti rivalizálás okán Szomália több régiója is megpróbált a függetlenség útjára lépni, de ezeket a törekvéseket a központi hatalom kemény kézzel verte le, csakúgy, mint az ellene megszervezett államcsínyeket. Ellenfeleivel annyira kemény kézzel bánt, hogy a vele való szövetség kellemetlenné vált az amerikaiaknak, így kihátráltak mögüle, *Barre* esélyei pedig ezzel elszálltak a polgárháború megnyerésére.<sup>164</sup>

<sup>163</sup> KISS, 2009, 218.

<sup>164</sup> RAVASZ Ábel – *Kalózkodás Szomáliában: Puntland és a bukott államiság*. Kül-Világ. 2008/3-4, 89-90.

A tábornok bukását követően a korábbi függetlenedési törekvések szinte azonnal felerősödtek. Elsőként az ország északi részén lévő Szomáliföld kiáltotta ki a függetlenségét 1991 májusában. Ezt követően, 1998-ban, Puntland is hasonló útra lépett, amely már az 1970-es évek óta küzdött az autonómiájáért. Puntland – amely több mint 4 millió lakossal rendelkezik – alkotmánya szerint egy szövetségi állam, amely, ellentétben a többi szakadár területtel, a kezdetektől fogva elismerte a központi kormány fennhatóságát, mindössze regionális autonómiát követel magának.<sup>165</sup>

A puntlandi alkotmány a Harti klán lakhelye szerint definiálta a határait, és mivel hartik a régió határain kívül is éltek, ezért hamar háború robbant ki Szomáliföld és Puntland között a Sanaag és Sool tartományok feletti ellenőrzés megszerzése érdekében. 2002-ben Puntland kiszorította riválisát Sanaag-ból, azonban a helyi és a puntlandi vezetés kapcsolata megromlott a régió olajkészleteinek kiaknázása körüli vitákban, ezért Sanaag 2007-ben kikiáltotta saját függetlenségét Maakhir néven. Sool tartomány esetében szinti hasonló események játszottak le: 2003-2007 között folyamatos harcok dúltak Puntland és Szomáliföld között, míg végül 2008-ban Sool kinyilvánította függetlenségét Northland State néven. Ezt azonban Puntland és Szomáliföld sem ismeri el, a fővárosának tekinthető Lasanod pedig továbbra is szomáliföldi fennhatóság alatt van.<sup>166</sup>

Puntland déli határánál fekszik a tartomány második legnagyobb városa, Galkayo, amelynek északi részén a hartik, déli részén pedig a Habr Gedir klán él. 2006 márciusában a Szomália déli területeinek nagy részén uralmon lévő Iszlám Bíróságok Uniója (*Islamic Courts Union* – ICU) megkezdte a terjeszkedést észak felé, egészen a puntlandi határokig. Az iszlamistákat csak etióp segítséggel sikerült megállítani, december végén pedig Szomália fővárosából, Mogadishu-ból is sikerült kiűzni őket. A helyzetet kihasználva a Habr Gedir klán megszilárdította uralmát a puntlandi határtól délre és kikiáltotta Galmudug független államot. Szomália déli részét pedig főként az iszlamisták uralják, amelyek az Al Shabaab terrorszervezettel állnak kapcsolatban.<sup>167</sup>

Az egyes tartományok mellett létezik még egy hatalmi erő, a Szomáliai Szövetségi Kormány (*Federal Government of Somalia* – FGS), amelyet az ENSZ is támogat, de valójában csekély hatalommal rendelkezik és uralmát csak a fővárosra, Mogadishu-ra és az annak környékén lévő nagyobb városokra képes kiterjeszteni. Ennek az az oka, hogy Szomáliában a mai napig

---

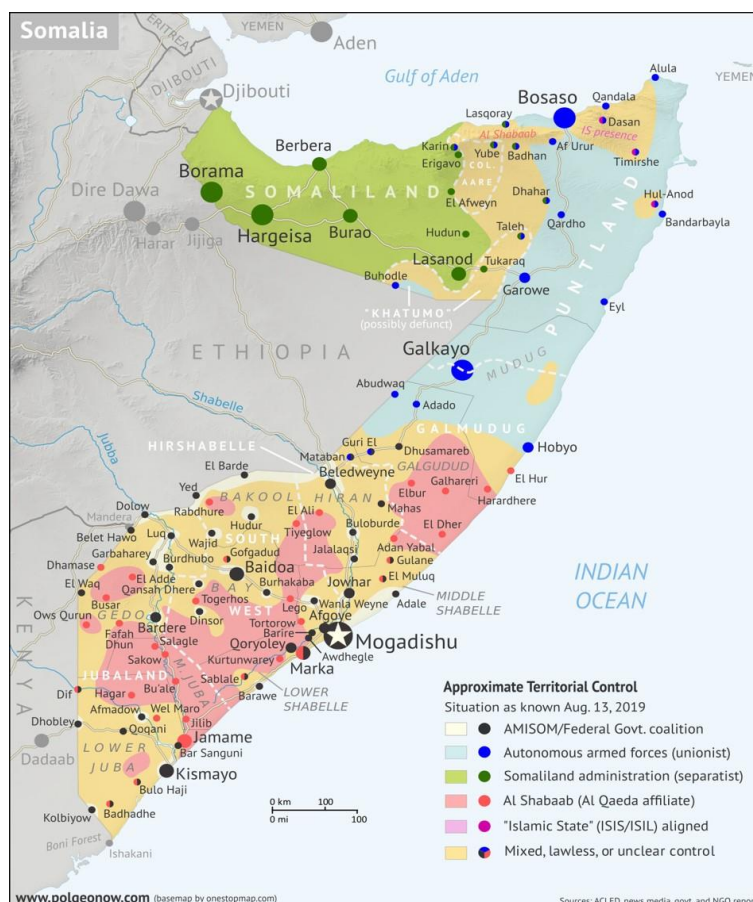
<sup>165</sup> Uo. 90-91.

<sup>166</sup> Uo. 93-94.

<sup>167</sup> Uo. 96.

a klánok jelentik a társadalom építőköveit és az európaihoz hasonló berendezkedés még nem honosodott meg.<sup>168</sup>

Az etnikai, és az ezzel együtt járó területi megosztottság a kalózbándákon is nyomot hagy, hiszen a bandák alapvetően az egyes klánok vagy alkánok alapján szerveződnek. Más klánból csak akkor fogadnak el tagot, ha az illetőnek olyan szakértelme vagy tapasztalata van, ami indokolttá teszi a származástól való eltekintést. A kalózok fő bázisául egyébként Bosaso, Eyl, Garad, Hobyó és Harardheere városok szolgálnak.<sup>169</sup>



2. sz. térkép: Szomália hatalmi viszonyai 2019 augusztusában.<sup>170</sup>

## 1.2 A kalózkodás okai és kialakulása Szomáliában

Az afrikai kalózkodás 1990 előtt nem volt igazán számottevő. A kontinens nyugati partvidékén, a Guineai-öböl menti államokban ugyan gyakoriak voltak a kikötői rablások, de ezek a nemzetközi szabályozás értelmében nem minősülnek kalózkodásnak. Afrika másik oldalán viszont már ekkoriban is támadtak meg hajókat, amiket különböző politikai

<sup>168</sup> Kiss, 2009, 218.

<sup>169</sup> International Expert Group on Piracy of the Somali Coast Final Report 2008. 17.

<sup>170</sup> <https://www.polgeonow.com/2019/08/somalia-control-map-timeline-august-2019.html> (2019. 11. 02.)

mozgalmak követték el, például az exportforgalom akadályozása érdekében követték el.<sup>171</sup> Érdekes, hogy Szomália térsége földrajzilag kevésbé megfelelő kalózzakciók végrehajtására, mint például Guineai-öböl vagy a délkelet-ázsiai tengerek. Nincsenek erdővel borított, kisebb szigetek vagy öblök, ahol az elkövetők elrejtőzhetnek. De a kalóznak nincs is erre szükségük, hiszen céljuk a váltságdíj megszerzése, nem a rakomány ellopása vagy az elfogott hajó újrafelhasználása.<sup>172</sup>

1990 decemberében polgárháború robbant ki Szomáliában, amely megdöntötte a *Siad Barre* által vezetett rezsimet, a kalózkodás felerősödése pedig az ezt követő időszakra tehető az ország partjai mentén. A központi hatalom megszűnése nyilvánvalóan kihatott az olyan iparágak feletti ellenőrzésre is, mint a halászat, amely a szomáli nép egyik fő megélhetési forrásának számított. A szomáliai halászat korábban a SHIFCO (*Somali High Seas Fishing Company*) nevű, helyi kötődésű, de olasz cégek társulásával létrejött vállalat kezében volt. 1991-ig a SHIFCO uralta a helyi halászati ipart, hiszen monopóliuma volt a szomáliai kizárólagos gazdasági övezetben való halászatra. *Barre* rezsimének bukása után a cég igyekezett monopóliuma megőrzésére, és az ország észak-keleti régiójában, Puntlandban olyan megállapodást kötött a helyiekkel, amely a kisebb, tengerparti közösségeknek is engedélyezte a halászatot, illetve pénzjutalmat helyezett kilátásba a helyiek számára, ha egy idegen, tevékenységét illegálisan folytató halászahajót foglalnak el a Szomália kizárólagos gazdasági övezetében. Ezek a megállapodások azonban nem voltak hosszú életűek, a helyi klánok vezetői ugyanis inkább a saját kezükbe vették az irányítást.<sup>173</sup> A kalózkodás megjelenése tehát erre az időszakra tehető Szomáliában.

A központi hatalom megszűnése azzal a következménnyel is járt, hogy lehetőséget biztosított a nagy cégek számára, a szomáliai vizek ellenőrzés nélküli lehalászására. A térségben ekkor – többek között – japán, egyiptomi és hondurasi cégek hajói jelentek meg és kezdtek tömeges orvhalászatba. A spanyol és francia cégek pedig egészen odáig mentek, hogy Belize-ben lajstromozott hajókat használtak, hogy ezzel kerüljék ki az Európai Unió szomáliai halászatra vonatkozó tiltó szabályait.<sup>174</sup> A tengerparti közösségek igyekeztek felvenni a küzdelmet az orvhalászokkal, de azok egy idő után már felkészültek a várható támadásokra, így a helyi közösségeknek sokkal nehezebb dolguk lett. Ezért a helyi törzsek

---

<sup>171</sup> MARCHAL, Roland: *Somali Piracy: The Local Contexts of an International Obsession*. Humanity: An International Journal of Human Rights Humanitarianism and Development. 2011/1. 34.

<sup>172</sup> International Expert Group of Piracy off the Somali Coast Final Report 2008. 14.  
<http://www.somalilandlaw.com/SomaliaPiracyIntlExpertsreportconsolidated1.pdf> (2019. 11. 07.)

<sup>173</sup> Uo. 34-37.

<sup>174</sup> ELLEMAN, 2018. 113.

a milíciákhoz fordultak és velük társulva hajtottak végre kalózkciókat. Mivel az így szerzett bevétel sokkal nagyobb volt, mint a halászattal elérhető, ezért az egykori halászok „foglalkozást váltottak”, és belőlük lettek az első szomáliai kalózok.<sup>175</sup> Természetesen nem minden halászból lett kalóz. Arra is vannak példák, hogy a kalózok *bona fide* kéri fel a halászokat, hogy bocsássák rendelkezésre a hajóikat és segítsék őket a tengeren, ezért pedig lényegesen többet fizetnek, mint a halászattal megkereshető bér. Az is előfordul, hogy a kalózok kényszerítik a halászokat az együttműködésre.<sup>176</sup>

Fontos azonban azt is megemlíteni, hogy az illegális halászat nem az egyetlen oka volt a kalózkodás kialakulásának Szomáliában. Ahogy a szomáliai partok mentén folyó kalózkodással foglalkozó nemzetközi szakértői csoport (*International Expert Group on Piracy off the Somali Coast*) a 2008-as végső jelentésében fogalmaz: „*a szegénység, a munkahelyek hiánya, a gazdasági nehézségek, a szánalmasan alacsony bérek, az állat- és halállomány csökkenése az aszály és az illegális halászat miatt, az ingatag közbiztonság és politikai helyzet mind közrejátszott a kalózkodás felemelkedéséhez és folytonosságához Szomáliában*”. A kalózok azt állítják, hogy jogukban áll a külföldi hajók megtámadása a természeti erőforrásaik kiszipolyozása miatt. A szomáliai vizek kizsákmányolása már az 1990-es évek óta folyik, és ezzel a nemzetközi közösség is tisztában van, mégsem tett semmit a helyzet rendezésére.<sup>177</sup>

Ugyanakkor az ENSZ Főtitkára a Biztonsági Tanács 2020 (2011). sz. határozata nyomán elkészített jelentésében úgy fogalmaz, hogy kevés bizonyíték támasztja azt alá, hogy az illegális halászat és a szennyező hulladék illegális lerakása a szomáliai vizekben az ottani kalózkodás fő okai közé sorolható. A dokumentum szerint, habár utóbbi tevékenység jellemző volt a térségben, az a 2010-es évekre gyakorlatilag megszűnt. Továbbá, annak ellenére, hogy Szomália jelentős természeti erőforrásokkal rendelkezik ahhoz, hogy a halászat meghatározó iparágga váljon, az ENSZ Élelmezésügyi és Mezőgazdasági Szervezetének (*Food and Agriculture Organization of the United Nations – FAO*) jelentései alapján a 2010-es évek elején a lakosság mindössze 2%-a dolgozott a halászati iparban. A halászhajók elleni támadások ugyanakkor illegális tevékenységet folytató hajók jelenlétéről adnak tanúbizonyságot, de mégsem sorolhatók a szomáliai kalózkodás elsődleges okai közé. A jelentés szerint a tengeri élővilág és erőforrások védelme nem leplezheti a tengeri

---

<sup>175</sup> MARCHAL, 2011. 37.

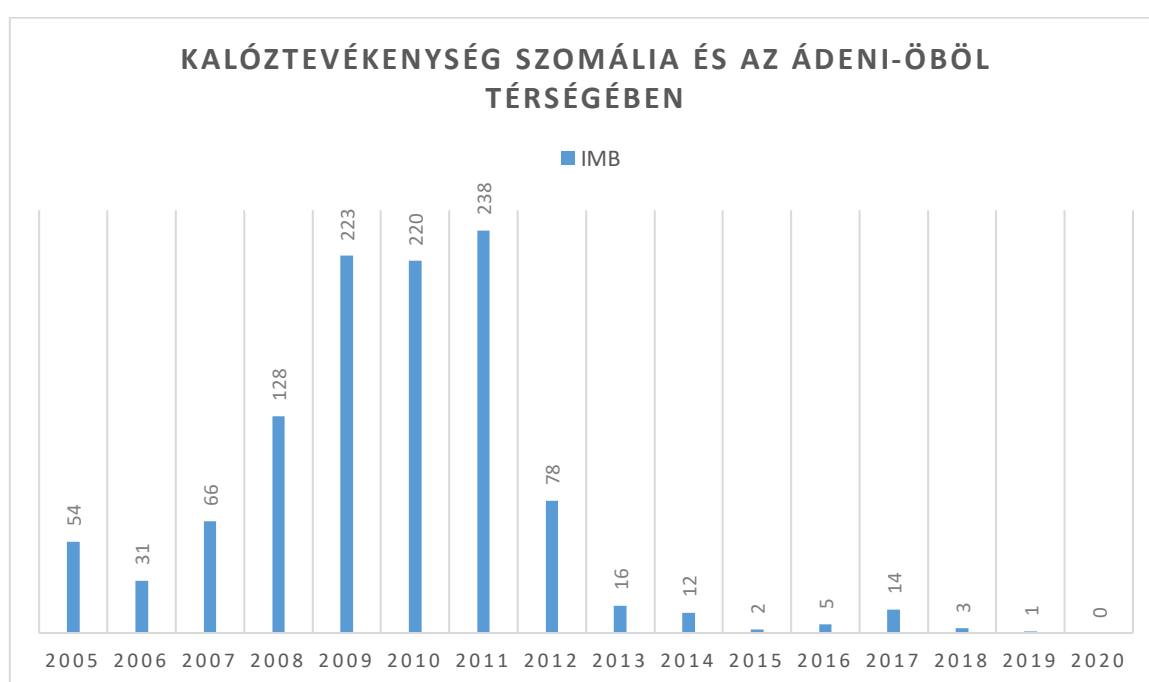
<sup>176</sup> International Expert Group of Piracy off the Somali Coast Final Report 2008. 17.

<sup>177</sup> Uo. 15.



kalózkodás valódi természetét, azaz hogy e transznacionális, bűnszervezetben elkövetett cselekmény, amelyet haszonszerzés céljából követnek el.<sup>178</sup>

A kalózkodás a polgárháborút követő tíz évben még kisebb problémát jelentett. A kalózok 2005-ig főként halászhajókat támadtak meg, ebben az évben azonban – első alkalommal – sikeresen elfoglaltak egy tankerhajót.<sup>179</sup> Ezt követően a helyzet egyre romlott és az ENSZ Biztonsági Tanácsának – a későbbiekben részletesen kifejtett – kezdeményezésére a nemzetközi közösség tagjainak fel kellett lépnie a szomáliai kalózokkal szemben. Ennek köszönhetően pedig a támadások száma jelentősen csökkent. Az esetek számának alakulását<sup>180</sup> az alábbi diagram mutatja:



I. sz. ábra: Kalóztevékenység Szomália és az Ádeni-öböl térségében<sup>181</sup>

<sup>178</sup> Report of the Secretary-General pursuant to Security Council resolution 2020 (2011). (S/2012/783.) 63-68. bekezdés.

[https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BF99B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/s\\_2012\\_783.pdf](https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BF99B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/s_2012_783.pdf) (2020. 07. 21.)

<sup>179</sup> RAVASZ, 2008 87.

<sup>180</sup> A diagramon a Szomália és az Ádeni-öböl közvetlen térségében elkövetett támadásokat tüntettem fel, azaz a Jemen, Kenya, Omán, Szomália és Tanzánia partjainál elkövetett, valamint az Ádeni-öbölben, a Vörös-tengeren és az Arab-tengeren, a szomáliai kalózokhoz köthető eseteket. A diagram elkészítésekor kizárólag az IMB jelentéseire támaszkodtam, hiszen földrajzilag és a szomáliai kalózokra vonatkoztatva is ez biztosította a legpontosabb adatokat. Továbbá e térségnél a vizsgált időintervallum is hosszabb volt, mivel az itteni kalóztevékenység az elmúlt egy-másfél évtizedben volt igazán aktív, míg az utóbbi években már kevésbé.

<sup>181</sup> A legalább kísérleti szakaszig eljutott támadások Szomália és az Ádeni-öböl térségében. Forrás: International Chamber of Commerce International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery Report (a továbbiakban: ICC IMB Report) 2009. 6.

ICC IMB Report. 2014. 6.

ICC IMB Report 2019. 6.

ICC IMB Report 2020. 6.

### 1.3 A modernkori kalózkodás bölcsőjének sajátosságai

A kalózkodás Szomáliában az egyik legjövedelmezőbb tevékenység, a munkanélküliség pedig igen nagy, ezért nem nehéz embereket találni az egyes bandákba. A kalózok logisztikailag nagymértékben támaszkodnak a tengerparti halászközösségekre vagy a lakóhelyükön élőkre. Ezek biztosítják számukra az élelmet és a lakhelyet. A halászközösségekre leginkább azoknak a bandáknak van szüksége, amelyek nem tengerparti régiókból származnak, mivel gyakran úszni sem tudnak és a hajózáshoz sem értenek.<sup>182</sup>

Mint azt korábban említettem, a szomáliai kalózok egyetlen célja a hajó és a legénység szabadon engedéséért váltságdíj követelése. Ez azt jelenti, hogy – szemben például délkelet-ázsiai társaikkal – nem rabolják ki a legénységet, illetve nem céljuk a rakomány megszerzése és értékesítése sem. A hajó elfoglalása után azt a partok felé kormányozzák, a legénységet pedig a szárazföldön tartják fogva. Mindezeket ráadásul igen nyíltan teszik, hiszen a hajót meg sem próbálják elrejteni, mivel tisztában vannak vele, hogy közvetlen mentőakció indítására csekély esély mutatkozik, a legénység és a rakomány biztonsága érdekében.<sup>183</sup>

Habár Szomália etnikailag és területileg is megosztott ország, a kalózok imént említett módszerei az ország bármely pontján elkövetett támadások esetén teljesen azonosak. Szakértők szerint ezeket a módszereket vagy Puntlandban, vagy az ország középső részén dolgozták ki, és kiterjednek a célpont kiválasztására, a támadásra és a hajó elfoglalására, a legénység elfogására, a tárgyalások folytatására, a váltságdíj összegének meghatározására, a váltságdíj fizetési módjának meghatározására, illetve a hajó és a legénység szabadon engedésére. A nagyfokú hasonlóságra tekintettel egyesek úgy vélik, hogy a kalózbandák központilag koordináltak, de erre vonatkozó bizonyíték még nem került elő.<sup>184</sup>

A szomáliai kalózkodás egyértelmű melegágyának Puntland tekinthető, hiszen az itteni kalózok követik el a támadások legnagyobb részét. A tartomány 1640 kilométer hosszú partszakasszal rendelkezik, amely Afrika Szarvát is magában foglalja. Puntlandot igen érzékenyen érintette a nyugati cégek halászati tevékenysége, ezért az itteni halászok nagy része kalózkodásra adta a fejét.<sup>185</sup> A váltságdíjak egyébiránt nagyon fontos bevételnek

---

<sup>182</sup> International Expert Group on Piracy of the Somali Coast Final Report 2008. 17-18.

<sup>183</sup> Uo. 14.

<sup>184</sup> Uo. 14-15.

<sup>185</sup> RAVASZ, 2008, 97-98.

számítanak az országban, ezért elmondható, hogy Szomália gazdasága és lakossága is nagymértékben függ a kalózok sikerességétől.<sup>186</sup>

Ahogy azt korábban említettem, a szomáliai kalózkodás gyökerei egészen az 1980-es évekig nyúlnak vissza, valódi veszélyt azonban akkortól jelentettek, amikor a megélhetés nélkül maradt halászok és a milíciák szövetségre léptek: a halászok a tengeren szerzett tapasztalataikkal, a fegyveresek pedig a hajók tényleges elfoglalásával járultak hozzá az akciókhoz. A milíciák és a halászból lett kalózok egyébként komoly kiképzésben részesülnek, hiszen a munka nélkül maradt, korábban személyőrzéssel foglalkozó fegyveres biztonsági magánszolgálatok kiképzői készítik fel őket az akciókra. Ez a kiképzés pedig nem csak a fegyverek használatára terjed ki, hanem a műholdas telefonok és a rádió felszerelés alkalmazására is. Ez a minta pedig széleskörűen terjedt el egész Szomáliában, és ez tette igazán nagy veszélyforrássá az itteni kalózkodást.<sup>187</sup> A szomáliai kalózok tehát jól szervezett, felszerelt és kiképzett bandákba tömörülő elkövetőkké váltak. Ezt jelzi az is, hogy több mint 1000 tengeri mérföldre az ország partjaitól is képesek voltak sikeres akciókat végrehajtani.<sup>188</sup>

Mivel a kalózok között egykori halászok is vannak, ezért egy ideig megfigyelhető volt, hogy a halászati ipar szokásai szerint jártak el bizonyos esetekben, például váltságdíj elosztása terén: azaz nagyobb összeget kapott a kalózhajó tulajdonosa, mint a legénység. Emellett meg kell említeni az ún. *dilaal* szerepét, aki a hajók és a legénység szabadon engedéséért tárgyal. A szomáliai kultúrában a *dilaal*-ok nagy tiszteletnek örvendenek, ezért a váltságdíjból is nagyobb rész illeti meg őket.<sup>189</sup>

Érdekesség, hogy az 1990-es években még létezett a szomáliai kalózok szemében egyfajta „gazdaságvédelem”, hiszen ha egy olyan hajó elfogására került sor, amely rendelkezett halászati engedéllyel, csak egy minimálisabb összeget kellett kifizetnie, aztán útjára engedték.<sup>190</sup> A szomáliai kalózokra mai napig jellemző, hogy egyfajta „betyárbecsület” továbbra is fennáll közöttük, hiszen egy hajót csak egyszer lehet elfogni és érte váltságdíjat követelni. Amint ezt a hajót szabadon engedik, más kalózbandák nem támadhatják meg. Ennek az az oka, hogy a váltságdíjból a szomszédos bandák is részesülnek, hiszen a kalózok belátták azt, hogy az érdekeik valójában közösek, és az egymás elleni harc csak gyengítené

---

<sup>186</sup> ONG, David M.: Alternative Approaches to Piracy and Armed Robbery in Southeast Asian Waters and off the Horn of Africa: A Comparative Perspective. In: Koutrakos, Panos – Skordas, Achilles (szerk.): *The Law and Practice of Piracy at Sea*. Hart Publishing Ltd, Oxford, Egyesült Királyság. 2015. 274.

<sup>187</sup> MARCHAL, 2011, 37-38.

<sup>188</sup> ONG, 2015, 274.

<sup>189</sup> MARCHAL, 2011, 40.

<sup>190</sup> Uo. 39-40.

őket. Az effajta betyárbeccsület betartása azonban egyre nehezebbé vált, amikor a kalózkodás üzletének hagyományos felépítése megváltozott, és megjelentek azok az üzletemberek, akik befektetési lehetőséget láttak bűncselekményben. Ezek az egyének egyfajta előleget fizettek az elrabolt hajó legénységét őrző fegyvereseknek, ezáltal szavatolva azok testi épségét. Ennek köszönhetően pedig a váltságdíjból jelentős részeket tudtak leszakítani, befektetésük sokszorosára szert téve, ezzel együtt felborítva a bevétel „hagyományos” elosztását.<sup>191</sup>

A szomáliai kalózkodás egyik sajátossága és érdekessége a bűncselekményből származó bevételek felhasználásának mikéntje. Puntlandban a váltságdíj azt a célt is szolgálja, hogy megszerezzék vele a törzsek véneinek, a hivatalos személyeknek és az értelmiségnek támogatását. Emellett a kalózok a helyi és regionális fejlesztésekbe is befektetik a pénzüket, ezáltal elnyerik a helyiek szimpátiáját, annak ellenére is, hogy néhányan nyilvánosan szólalnak fel ellenük. A váltságdíj ilyen módon való felhasználása azért is ilyen sajátos ebben a régióban, mert a kiterjedt közigazgatás és a regionális kormányzat léte „megköveteli”, hogy a kalózok valamilyen módon „legitimálják” tetteiket. Puntlandban emellett a kalóz életforma egyfajta ellenpéldát jelent az Al Shabaab-hoz hasonló radikális iszlamista szervezetekhez való csatlakozáshoz képest. Utóbbiak szemében a kalózkodás és az azzal járó életmód bűnnek számít, ami nem egyeztethető össze az iszlámmal.<sup>192</sup>

Ugyanakkor Szomália déli részén mások a körülmények. Ebben a térségben a polgárháború óta gyakorlatilag megszűnt a közigazgatási rendszer – kivéve a radikális iszlamisták és az átmeneti kormány által ellenőrzött területeken – és rengeteg a vitatott hovatartozású terület. Az itteni kalózok ezért a bevételeiket is máshogy használják fel: inkább a földi élvezeteket részesítik előnyben (például a kábítószereket), emellett adományokat juttatnak vérrokonainknak, de más befolyásos emberek támogatását nem igyekeznek oly módon elnyerni, mint puntlandi társaik. A kalózkodás délen tehát fényűző életmódot biztosító tevékenységként jelenik meg. Ez pedig magával hozta az Al Shabaab-bal való összetűzést, hiszen előfordult, hogy a radikális iszlamisták kalóztáborokat számoltak fel. Ugyanakkor általánosságban mégis inkább kerülnek a kalózzal való összecsapásokat, amelynek két oka van: egyrészt a kalózok sokkal jobban felfegyverezettek, másrészt nincsenek politikai ambícióik, így nem jelentenek konkurenciát.<sup>193</sup> Emellett minimális együttműködés is megfigyelhető a radikális iszlamisták és a kalózok között, hiszen az Al Shabaab „megadóztatta” Kismayo város kikötőjének használatát, ezáltal engedélyezte a kalózok

---

<sup>191</sup> Uo. 40.

<sup>192</sup> Uo. 41-42.

<sup>193</sup> Uo.

számára, hogy bázisul használják, cserébe pedig bevételhez jut. Szorosabb együttműködés azonban nem figyelhető meg közöttük, így a Szomáliában a kalózkodás és a terrorizmus kapcsolata nem állapítható meg.<sup>194</sup> Sőt, ez utóbbi egyenesen kirívó példának számít, mivel az a tendencia figyelhető meg, hogy az Al Shabaab által uralt területeken a kalóztevékenység átlagosan 50%-kal csökken.<sup>195</sup>

Sikereik révén a kalózok folyamatosan fejlesztették fegyverzetüket és technikai eszközeiket. Ennek, valamint kiképzésüknek köszönhetően pedig komoly katonai tényezőkké is váltak abban a térségben, ahol tevékenykedtek. Ezt pedig a puntlandi kalózok saját törzseik szolgálatába állították, akár más törzsek, akár a regionális kormányzat ellenében. Ennek következtében nem köztörvényes bűnözőkként viselkednek a szárazföldön, hanem követik a törzsek szabályait (például a vének utasításait). Ennek is köszönhető pozitív megítélésük, amely teljesen ellentétes azzal, ahogy a nyugati médiában lefestik őket.<sup>196</sup>

#### 1.4 A szomáliai kalózok által okozott károk

A szomáliai kalózok több ezer támadásért felelősek, nem csak az ország kizárólagos gazdasági övezetében, hanem például Omán partjainál vagy az Indiai-óceánon, olykor jelentős távolságra saját partjaiktól. Ezeket a támadásokat számba venni igen nehézkes, ugyanakkor néhány eset bemutatásával jól szemléltethető, milyen komoly veszélyt jelentettek a nemzetközi tengeri kereskedelemre. A szomáliai kalózok által okozott károk azonban nem csak a váltságdíjakban jelennek meg, hanem a nemzetközi tengeri kereskedelem költségeinek növekedésében is, amely globális szinten is érezhető. Azért lényeges ezzel külön is foglalkozni, mert a számok igen szemléletesek, hogy a nemzetközi közösség miért lépett föl olyan nagy erővel az elkövetőkkel szemben.

A kalózok által kapott váltságdíj összege az idő előrehaladtával folyamatosan emelkedett, ami annak is köszönhető, hogy például a tankerhajók szabadon engedéséért sokkal többet lehetett kérni, mint a halászhajókért. Korábban említettem, hogy tankerhajót először 2005-ben támadtak meg sikeresen. A hongkongi hajóért ekkor 315 ezer dollárt kellett kifizetnie a vállalatnak.<sup>197</sup> A *Dongwoon-ho* nevű dél-koreai tanker szabadon engedéséért pedig 400 ezer dollárt kellett fizetni 2006-ban. Ezt követően azonban hatalmas emelkedés volt tapasztalható a váltságdíjak összegében. Míg 2005-ben átlagosan 150 ezer dollárba került egy-egy hajó

---

<sup>194</sup> ONG, 2015, 275.

<sup>195</sup> SINGH, Curran: *Al Shabaab Fights the Pirates*.

<https://www.nytimes.com/2013/10/23/opinion/international/al-shabab-fights-the-pirates.html> (2021. 02. 15.)

<sup>196</sup> MARCHAL, 2011, 40.

<sup>197</sup> RAVASZ, 2008, 87.

kiszabadítása, addig ez az összeg 2010-2011-re már 5-5,4 millió dollárra nőtt.<sup>198</sup> 2008-ban új rekord született, hiszen a *Faina* nevű ukrán hajóért – amely orosz tankokat szállított – 3,2 millió dollárt követeltek és kaptak a kalózok.<sup>199</sup> 2011-ben ugyanakkor két új rekorddöntés is született: a *Samho Dream* nevű dél-koreai tankerért 9,5 millió, míg a görög *Irene SL* tankerért 13,5 millió dollár váltságdíjat zsákmányoltak a szomáliai kalózok. Ráadásul az elkövetők egy idő után új taktikához folyamodtak: a kapott összegért először csak a hajót engedték szabadon, annak legénységéért pedig további váltságdíjat követeltek.<sup>200</sup>

A legénység és a hajó hosszabb távon való fogva tartása egyébként a hajótulajdonos vállalatoknak is komoly bevételkiesést jelent. Az *Ince&Co* vállalat számításai szerint egy féléves fogva tartás a váltságdíjon felül további 20 millió dollár hiánnyal jár. Szintén többletköltséget jelent a társaságoknak, hogy a kalózkodás által veszélyeztetett vizeken szolgáltatot teljesítő legénységet kétszeres bér illeti meg, nem beszélve arról, hogy elrablásuk esetére gondoskodni kell pótlásukról is. Kalóztámadások esetén ráadásul a hajók biztosítási díjai is emelkednek, éves szinten akár több száz millió dollárral. Ha egy vállalat ezt nem akarja vállalni és inkább más útvonalon hajózik, számolnia kell azzal, hogy a hosszabb út magasabb üzemanyagköltséget is jelent, amely akár több milliárd dollárra is rúghat évente. Amennyiben az adott vállalat mégis vállalja a rövidebb, de veszélyesebb utat, és ezzel együtt a legénység magasabb bérét, a hajó védelme érdekében érdemes fegyveres biztonsági magánszolgálatot fogadni, amely a Szomália partjai mentén közlekedő hajókon igen gyakorinak számít.<sup>201</sup>

Ami szintén problémás, hogy a szomáliai kalózok nem csak a térségben közlekedő kereskedelmi hajókat támadták meg, hanem a WFP hajóit is, amelyek épp az országba vittek segélyszállítmányokat. Szomáliában világviszonylatban az egyik legmagasabb az éhezők és a humanitárius segítségre szorulóknak száma.<sup>202</sup> A kalózok tehát a saját népük életfeltételeit is megnehezítik, ilyenformán nehezen lehet azonosulni azzal a szemléletmóddal, amelyet ők vallanak, miszerint egyfajta parti őrségi feladatokat ellátva Szomália partjait védik.

---

<sup>198</sup> RÖVID Éva: *A szomáliai tengeri kalózkodás hatása a nemzetközi gazdaságra*. Köz-gazdaság. 2014/1. 205.

<sup>199</sup> ELLEMAN, 2018, 118-119.

<sup>200</sup> RÖVID, 2014, 205.

<sup>201</sup> Uo. 206-207.

<sup>202</sup> Uo. 208.

## **1.5 Univerzális és regionális, jogi válaszlépések a szomáliai kalózkodás visszaszorítása érdekében**

Ahogy említettem, az államok igen erőteljesen léptek fel a szomáliai és az Ádeni-öböl menti kalózkodás visszaszorítása érdekében. Ezeket a válaszlépéseket jogi és nem jogi (katonai) kategóriákba sorolva vizsgáltam.

### **1.5.1 Az ENSZ Biztonsági Tanácsának különleges felhatalmazást adó határozatai**

Az ENSZ főszerve 2006 óta 32 határozatban foglalkozott a szomáliai kalózkodás kérdésével.<sup>203</sup> Jól látható tehát, hogy kiemelt problémaként kezeli, amit az is alátámaszt, hogy a nemzetközi békére és biztonságra veszélyesnek minősítette. Határozataiban felhatalmazást adott a nemzetközi közösség tagjainak a cselekvésre – azaz, hogy tegyenek meg minden szükséges intézkedést a szomáliai kalózkodás visszaszorítása érdekében –, azonban kiemelte azt is, hogy ezek a felhatalmazások csak a szomáliai helyzet kezelésére vonatkoznak, tehát a kalózkodás által veszélyeztetett más földrajzi térségekre mindaddig az általános szabályok az irányadók, amíg a BT nem hoz ellenkező tartalmú határozatot.<sup>204</sup> Ami a Biztonsági Tanács szomáliai kalózkodással kapcsolatos határozatait különlegessé teszi, az a felhatalmazás mértéke, hiszen a többi érintett térség vonatkozásában ennyire széles jogköröket nem biztosított a visszaszorításban résztvevő államoknak és nemzetközi szervezeteknek. Szintén különlegessé teszi ezeket továbbá a BT e nagymértékű fellépése, hiszen a világ más régióban folyó kalóztevékenységgel szemben a szerv közel sem fogadott el ennyi határozatot. Ez magyarázható Szomália bukott állami státuszával, ami a nemzetközi közösség erőteljesebb beavatkozását indokoltta tette, valamint a térségben elkövetett kalóztmadások „figyelemfelhívó” jellegével, azaz hogy a nemzetközi közösség a kelet-afrikai támadások következtében ébredt rá arra, hogy a kalózkodás problémájával szemben ismét fel kell lépni. A következőkben a Biztonsági Tanács vonatkozó határozataival foglalkozom részletesebben.

Az 1816 (2008) sz. határozatában a Biztonsági Tanács kiemeli, hogy a szomáliai kalózkodók a WFP segélyszállító hajóit is megtámadják, ezáltal akcióik humanitárius veszéllyel is fenyegetnek. Az Átmeneti Szövetségi Kormánynak (az FGS elődje) mielőbbi segítségre van

---

<sup>203</sup> UNSCR: Search engine for the United Nations Security Council Resolutions  
<https://bit.ly/2AGPjyd> (2021. 02. 22.)

<sup>204</sup> VARGA Attila Ferenc – *Nemzetközi küzdelem a szomáliai kalózkodás ellen*. Hadtudomány. 2011/1-2. 12-13.

szüksége a helyzet kezelésére, ezért a BT az Alapokmány VII. fejezetében foglalt hatásköreiben eljárva:

- felhívja az Ádeni-öböl térségében húzódó tengeri kereskedelmi útvonalakon közlekedő kereskedelmi hajók honossága szerinti államokat, hogy működjenek együtt a kormánnyal a kalózzakciók megakadályozása érdekében;
- felhívja az érintett államokat és nemzetközi szervezeteket – például az IMO-t – hogy működjenek az információ-megosztás terén és nyújtsanak segítséget a kalóztámadás által fenyegetett vagy alatt álló hajóknak;
- felhívja az érintett államokat és nemzetközi szervezetek, hogy nyújtsanak technikai segítséget az Átmeneti Szövetségi Kormánynak Szomália parti tengerei és a nyílt tenger biztonsága érdekében.<sup>205</sup>

A határozat legfontosabb intézkedése azonban kétségtelenül a 7. cikkében található. Ebben a BT a határozat meghozatalától számított 6 hónapig az Átmeneti Szövetségi Kormányt előzetesen figyelmeztető és azzal együttműködő államok:

- a kalózkodásra és a hajók elleni fegyveres rablásra vonatkozó nemzetközi jogi szabályokkal összhangban végrehajtott akciók keretében beléphetnek Szomália területi vizeire e cselekmények visszaszorítása céljából;
- Szomália területi vizein a kalózkodás és a hajók elleni fegyveres rablás visszaszorítása céljából minden olyan intézkedést megtehetnek, amit a nemzetközi jogi szabályok e célból a nyílt tengeren biztosítanak.<sup>206</sup>

Ez egy igen széleskörű felhatalmazás, hiszen lehetőséget biztosított az érintett államoknak, hogy a kalózzok üldözése és elfogása érdekében belépjenek Szomália tengeri területeire, ezáltal gyakorlatilag csorbítva annak szuverenitását. Ezért volt fontos a korábban említett, és a határozat 9. cikkében említett korlátozás, miszerint ez a felhatalmazás csak szomáliai helyzet kezelésére vonatkozik.

Az 1816. sz. határozat 7. cikke értelmében az államok a következő intézkedéseket tehetik meg:

- a) üldözhetik a feltételezett elkövetőket a nyílt tengeren át a szomáliai vizekig, anélkül hogy erre engedélyt kellett volna kérniük az átmeneti kormánytól;
- b) elfoghatták a feltételezett elkövetőket szomáliai vizeken is;

---

<sup>205</sup> United Nations Security Council Resolution 1816 (2008). S/RES/1816 (2008). 2-5. cikk.  
<http://unscr.com/en/resolutions/doc/1816> (2020. 06. 08.)

<sup>206</sup> United Nations Security Council Resolution 1816 (2008). 7. cikk



- c) felelősségre vonhatták az elfogott elkövetőket, akkor is, ha az elfogásra Szomália területi vizein került sor;
- d) kalózellenes akciók céljából járőrözhettek a szomáliai vizeken is, ennek keretében pedig megállíthatták a gyanús hajókat, átszállhattak rájuk, átvizsgálhatták azokat és őrizetbe vehették a gyanúsítottakat.<sup>207</sup>

A határozat szerint az államok „minden szükséges intézkedést” megtehetnek, ami a kalózok elfogása érdekében szükséges, és ami a nyílt tengeren is megengedett, így értelemszerűen erőszakot is alkalmazhatnak, viszont ennek mértékéről az UNCLOS nem tartalmaz rendelkezéseket. Az egyezmény végrehajtása céljából 1995-ben elfogadott, halállományokról szóló egyezmény (*Conservation and Management of Straddling and Highly Migratory Fish Stocks Agreement*) ugyanakkor megfogalmazta azokat az alapelveket, amikor az ellenőrzést folytató hajó legénysége erőszakot alkalmazhat. Eszerint a legénységnek el kell kerülnie az erőszak alkalmazását, kivéve azokban az esetekben, amikor és amilyen mértékben a legénység biztonsága érdekében szükséges, vagy amikor a legénységet akadályozzák a kötelességük teljesítésében.<sup>208</sup> Az erőszak alkalmazására tehát itt is azok az általános szabályok vonatkoznak, miszerint az adott körülmények között nem haladhatja meg a szükséges és ésszerű mértéket, emellett az emberiességi szempontokat is figyelembe kell venni.<sup>209</sup>

Az 1816-os határozat tehát valójában egyfajta fikciót hozott létre, aminek keretében Szomália területi vizeit jogi értelemben nyílt tengernek kell tekinteni az UNCLOS kalózkodásra vonatkozó cikkeinek alkalmazása céljából. Ez a fikció pedig kiterjed a kalózellenes hadműveletekre, a kapcsolódó joghatósági kérdésekre, illetve a kalózkodás fogalmára is. Fontos azonban azt is kiemelni, hogy az erőszak alkalmazására vonatkozó felhatalmazást nem szabad akként értelmezni, hogy a BT a nemzetközi humanitárius jog szabályai alá tartozónak minősítette a kalózkodást. Kezdetben ugyanis ez nem volt egyértelmű, ami például a kalózok történelmileg *hostis humani generis*-ként való minősítésének, vagy az olyan kifejezések elterjedésének, mint a „háború a kalózkodás ellen”, illetőleg a haditengerészetek bevetésének volt köszönhető. A BT azonban a későbbi határozataiban – például a 2020 (2011) és a 2077 (2012) számúakban – egyértelművé tette,

---

<sup>207</sup> VARGA: Nemzetközi küzdelem..., 2011, 15.

<sup>208</sup> Az ENSZ kizárólagos gazdasági övezeteken túlnyúló halállományok és a hosszú távon vándorló halállományok védelmére és kezelésére vonatkozó egyezménye 22. cikk (1) bekezdés f) pont

<sup>209</sup> VARGA: Nemzetközi küzdelem..., 2011, 16.

hogy nem a hadijog, hanem a bűnüldöző szervekre vonatkozó jogszabályok érvényesek a határozataiban foglalt kalózzellenes fellépésre.<sup>210</sup>

A Biztonsági Tanács az imént említett felhatalmazás időtartamát az 1846 (2008) sz. határozatában további 12 hónappal meghosszabbította.<sup>211</sup> Az 1851 (2008) sz. határozatában a felhatalmazás területi hatályát kiterjesztette Szomália szárazföldi területeire, annak érdekében, hogy a kalózcselekmények tervezését, azokhoz segítség nyújtását, valamint végrehajtásukat megakadályozzák. Az ez alapján cselekvő államokat együtt kell működniük a szövetségi kormánnyal és előzetesen tájékoztatniuk kell az ENSZ Főtitkárát.<sup>212</sup> Az 1851-es határozat további jelentősége, hogy annak nyomán Kapcsolattartó Csoport jött létre, amelynek tevékenységét a későbbiekben részletesebben is kifejtem.

Ami a szomáliai kalózkodás megfékezése érdekében hozott felhatalmazást illeti: ezt a BT később több határozatában is 12, illetve 13 hónapra meghosszabbította, legutóbb 2020. december 4-én, a 2554 (2020). sz. határozatban egy évre döntött így.<sup>213</sup> Ezzel kapcsolatosan lényeges megjegyezni, hogy a Szomália területére való belépést engedélyező dokumentumot mindegy egyes, a felhatalmazást meghosszabbító BT határozat után meg kell újítani.<sup>214</sup>

Ugyan a szuverenitás ilyen hosszú ideje tartó és ekkora mértékű korlátozása drasztikusnak tűnhet, azonban mégis megfelelően körülbástyázott. Emellett mindenképpen szükségesnek tekinthető, hiszen az ENSZ által támogatott szövetségi kormány egyedül képtelen volt a helyzet kezelésére, és a statisztikai adatok is azt bizonyítják, hogy a nemzetközi közösség beavatkozásának hatására sikerült a Szomália környéki vizeket biztonságosabbá tenni. Mivel más térségek esetében a Biztonsági Tanács ilyen jellegű felhatalmazást nem adott, ezért megállapítható, hogy a kalózkodás kezelésére való képtelenség volt az oka annak, hogy Szomáliával kapcsolatban mégis ilyen döntéseket hozott.

A BT határozatai ugyanakkor nem csak azt a célt szolgálták, hogy lehetővé tegyék az érdekelt államok és nemzetközi szervezetek haditengerészeti beavatkozását, hanem az UNCLOS hiányosságaiból adódó nehézségekre is igyekeztek megoldást nyújtani. Egyrészt módszeresen együtt említik a kalózkodást és hajók elleni fegyveres rablást, annak érdekében, hogy a kalózcselekményeket földrajzi tényezőkre tekintet nélkül lefedjék. Emellett

---

<sup>210</sup> GOTTLIEB: *The Security Council's...*, 2015, 66; 67-71.

<sup>211</sup> United Nations Security Council Resolution 1846 (2008). S/RES/1846 (2008). 10. cikk <http://unscr.com/en/resolutions/doc/1846> (2020. 06. 08.)

<sup>212</sup> United Nations Security Council Resolution 1851 (2008). S/RES/1851 (2008). 7. cikk <http://unscr.com/en/resolutions/doc/1851> (2020. 06. 08.)

<sup>213</sup> United Nations Security Council Resolution 1851 (2008). S/RES/1851 (2008). 14. cikk <http://unscr.com/en/resolutions/doc/2554> (2021. 02. 22.)

<sup>214</sup> GOTTLIEB: *The Security Council's...*, 2015, 61.

folyamatosan hivatkoznak a SUA-ra, valamint említik az ENSZ szervezett bűnözés elleni egyezményét is, ezáltal kiemelve azok jelentőségét a belső jogszabályok megalkotása, ezzel együtt pedig az UNCLOS kalózkodásra vonatkozó szabályai által le nem fedett kérdések (például kiadatás és kölcsönös jogi segítségnyújtás) terén. Továbbá felhívták az államok figyelmét, hogy a kalózcselekmény tervezését és kísérletét, valamint kalózkodást a szárazföldről segítő személyek (például szponzorok) tevékenységét is nyilvánítsák büntetendővé.<sup>215</sup>

Megjegyzendő, hogy az imént említett határozatok közül nem mindegyik bír kötelező erővel, mivel egyeseket a BT nem az Alapokmány VII. fejezete szerinti hatáskörében eljárva fogadott el. A szerv célja egyértelmű volt a kalózkodás kiterjesztett értelmezésére, ezáltal a felelősségre vonás elősegítésére vonatkozóan, azonban előhozta azokat a kritikus hangokat, miszerint a BT „hiperaktív” és egyfajta globális törvényhozóként jár el, valamint hogy kompetenciát vont el Nemzetközi Tengerjogi Törvényszéktől (*International Tribunal for the Law of the Sea – ITLOS*), amely az UNCLOS elsődleges jogértelmezőjének számít. A problémát pedig ezzel kapcsolatban az okozhatja, hogy a BT egyfajta *de facto* szerződés értelmezést végzett, így álláspontja, a nemzeti bíróságok eljárása során, a vádlottak elítélése felé billentheti a mérleg nyelvét, ami alááshatja a vádlottaknak biztosított garanciákat, például az *in dubio pro reo* elvét.<sup>216</sup>

### 1.5.2 A Contact Group

A már említett 1851 (2008) sz. biztonsági tanácsi határozat hozta létre a Szomália partjainál tapasztalható kalózkodás elleni Kapcsolattartó Csoportot (*Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia – CGPCS*), amely 2009. január 14-én kezdte meg működését. Ezen *ad hoc* nemzetközi kezdeményezés a kalózkodás elleni harcban érdekelt államok, szervezetek és az iparág számára teremt közös fórumot, amelyben a politikai, katonai és tengeri kereskedelmi eszközök egyesülnek a szomáliai kalózkodás felszámolásáért és az elkövetők jogi felelősségre vonásáért. A kezdeményezéshez közel 80 állam és nemzetközi szervezet csatlakozott, például az Afrikai Unió, az Arab Liga, az Európai Unió, az IMO és a NATO tagállamai, valamint az ENSZ különböző szervei.<sup>217</sup> A Contact Group létrehozása a BT holisztikus szemléletmódját jelezte, azaz hogy aktívan kíván közreműködni a kalózkodás

---

<sup>215</sup> Uo. 39-42.

<sup>216</sup> Uo. 42-44.

<sup>217</sup> Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia  
<https://2009-2017.state.gov/t/pm/rls/fs/2016/255175.htm> (2021. 06. 01.)

elleni nemzetközi küzdelemben, ami a CGPCS-hez hasonló informális, valamint a klasszikus szervek (például a BT) együttműködésére épül.<sup>218</sup>

A CGPCS négy munkacsoporttal működik. Az első kapacitásnöveléssel foglalkozik az Egyesült Királyság és az Indiai Óceán Bizottság vezetésével, és feladata annak elősegítése, hogy a regionális partnerek könnyebben megbirkózzanak a kalózkodás jelentette kihívásokkal. A második egy jogi aspektusokkal foglalkozó munkacsoport Portugália és Mauritius elnöklétével. A harmadik a kalózellenes műveletekkel foglalkozik Japán és a Seychelles-szigetek vezetésével, valamint az Egyesült Arab Emírátsok – mint iparági kapcsolattartó – aktív közreműködésével. E csoport feladata az Afrika Szarva térségében végzett járőrakciók összehangolása is. A negyedik munkacsoport Olaszország irányítása alatt a kalózkodás rendszerének szárazföldön működő hálózatával foglalkozik, azaz „követi a pénz útját”, valamint politikai segítséget nyújt az újonnan létrehozott Bűnüldöző Alakulatnak.<sup>219</sup>

A Contact Group tehát közvetlen dialógust biztosít a szomáliai kalózkodás visszaszorításában érdekelt államoknak, nemzetközi szervezeteknek és a tengeri kereskedelmi ipar képviselőinek. Emellett nagy szerepet játszik a kalózakciók megakadályozásában és különböző gyakorlati javaslatok elfogadtatásában is. Továbbá a CGPCS kezdeményezésére jött létre a szomáliai kalózkodás elleni állami fellépést támogató ENSZ pénzügyi alap, amely a gyanúsítottak jogi felelősségre vonásával járó pénzügyi kiadásokat hivatott fedezni.<sup>220</sup>

### **1.5.3 Az Európai Unió nem katonai szerepvállalása a térségben**

Az Európai Unió számára több okból is jelentőséggel bír az Ádeni-öböl biztonságossá tétele: például annak geostratégiai szerepe, a hosszú idő óta fennálló diplomáciai és gazdasági kapcsolatok, az EU elkötelezettsége afelé, hogy ezen országok gazdasága önfenntartó módon növekedjen, valamint értelemszerűen az uniós polgárok védelme mind-mind szerepet játszik ebben.<sup>221</sup> Az Unió emellett Szomália fejlődésének elkötelezett támogatója: 1994 óta juttat segélyszállítmányokat az országba, amelyek értéke 2017-ben 119 millió euró volt, ami a teljes humanitárius segély összértékének 60%-át tette ki.<sup>222</sup>

---

<sup>218</sup> GOTTLIEB: *The Security Council's...*, 2015, 46-48.

<sup>219</sup> Uo.

<sup>220</sup> VARGA: *Nemzetközi küzdelem...*, 2011, 43.

<sup>221</sup> GOSALBO-BONO – BOELAERT, 2015, 85.

<sup>222</sup> EU Support for Somalia

[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO\\_17\\_1243](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_17_1243) (2020. 06. 08.)

Az Unió a szomáliai kalózkodás visszaszorításával kapcsolatos programja a közös kül- és biztonságpolitika kereteibe tartozik. Az EU az átfogó megközelítés híve, azaz nem csak a tüneti kezelésre törekszik, hanem az okok megszüntetésére is. Ezért programja keretein belül vegyíti a katonai, a politikai, a diplomáciai és a gazdasági eszközöket – többek között – a megfelelő szankciókra, a kereskedelemre, a humanitárius segítségnyújtásra, a jogi és a rendőrségi együttműködésre, valamint a halászatra vonatkozó megoldások kidolgozásában, együttműködve valamennyi releváns szereplővel.<sup>223</sup> Mindezek kulcsa a Tanács által 2011 novemberében elfogadott Afrika Szarva Stratégiai Keretrendszer (*EU Strategic Framework for the Horn of Africa*), amely vonatkozik a Kormányközi Fejlesztési Hatóságban (*Intergovernmental Authority for Development – IGAD*) részes államokra<sup>224</sup> is.<sup>225</sup>

A keretrendszer öt fő területet jelöl meg, ahol az Unió segítséget nyújt: erős és elszámoltatható politikai struktúrák kiépítése; a konfliktusok megelőzésében és megoldásában való közreműködés; a régióból származó biztonsági fenyegetések csökkentése; a gazdasági növekedés elősegítése és a regionális gazdasági együttműködés támogatása. A térségből származó biztonsági fenyegetések közül pedig a kalózkodás számít talán a legsúlyosabbnak, amellyel kapcsolatban – ahogy azt már említettem – az EU átfogó megközelítést alkalmaz. E célok elérése érdekében, koordinációs feladatkörrel, létrehozták az Unió Afrika Szarváért felelős különmegbízotti tisztséget<sup>226</sup>, jelenleg a görög *Alexander Rondos* tölti be.

Míg az EU által fogantatott katonai eszközök elsősorban az egyes kalózcselekmények megelőzését és megakadályozását szolgálják, azaz a probléma tüneti kezelését jelentik, addig a kalózkodás okainak megszüntetését az Unió két fő területen kívánja végezni: az egyik a jogállamiság, a *rule of law* helyreállítása és a biztonság (és a tengerbiztonság) növelése, a másik pedig a társadalmi-gazdasági helyzet fejlesztése.<sup>227</sup>

A biztonság szempontú megközelítés keretében az EU a tengeren végrehajtott hadműveletek egészíti ki szárazföldi kezdeményezésekkel: a Szomáliai Kiképző Misszióval (*EU Training Mission Somalia – EUTM Somalia*)<sup>228</sup> és az Afrika Szarva Regionális Kapacitásnövelő

---

<sup>223</sup> GOSALBO-BONO – BOELAERT, 2015, 84-85.

<sup>224</sup> Azaz Dzsibutira, Eritreára, Etiópiára, Kenyára, Szomáliára, Szudánra és Dél-Szudánra. (Ld.: <https://igad.int/about-us>)

<sup>225</sup> Council Conclusions on the Horn of Africa. 3124th Foreign Affairs Council Meeting. Brüsszel, 2011. november 14.

[https://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/EN/foraff/126052.pdf](https://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/EN/foraff/126052.pdf) (2021. 05. 10.)

<sup>226</sup> VAN GINKEL, Bibi: EU Governance of the Threat of Piracy Off the Coast of Somalia. In: Govaere, Inge – Poli, Sara (szerk.): *EU Management of Global Emergencies*. Studies in EU External Relations. 2014/8. 346.

<sup>227</sup> GÜNTHER, Enrico: *Response to Piracy: Are the Lessons Learned in the Horn of Africa a Model for the Gulf of Guinea?* EU Diplomacy Papers. 2015/7. 15.

<sup>228</sup> <https://www.eutm-somalia.eu/about-us/> (2021. 05. 11.)

Misszióval (*EU Regional Capacity Building Mission in the Horn of Africa* – EUCAP Nestor, majd EUCAP Somalia).<sup>229</sup> Az első kezdeményezés célja külső partnerek – például az Egyesült Államok és az Afrikai Unió – közreműködésével olyan kiképzést biztosítani a szomáliai fegyveres erőknek, amely segítségével azok hatékonyabban tudják felvenni a küzdelmet az Al Shabaab-bal, valamint a különböző hadurakkal, akik a szövetségi kormány hatalmát igyekeznek aláásni. Az EU emellett anyagilag is támogatja az afrikai vezetésű, a térség békéjét és biztonságát fenntartó hadműveleteket. A másik program, az EUCAP Somalia egy civil kezdeményezés, amely Szomália, Dzsibuti, a Seychelles-szigetek és Tanzánia tengerbiztonságának fejlesztését célozza regionális együttműködés keretében. A misszió keretében szakértők végeznek tanácsadást és továbbképzést a jog, a tengerészet és a rendészet területén az illetékes hivatalos szervek tagjainak.<sup>230</sup>

A gazdasági fejlesztésének keretében az EU célja valós alternatívák teremtése a tengerparti közösségek számára, amelyek felváltják a különböző jogellenes cselekményeket mint jövedelemszerzési forrást. E kezdeményezést az Európai Fejlesztési Alapból (*European Development Fund* – EDF) fedezik. Ennek a hatása nyilvánvalóan csak hosszabb távon lesz igazán érzékelhető, azonban az már most is megfigyelhető, hogy a tengerparti közösségek körében a kalózkodás támogatottsága csökkenőben van a 2010-es évek elejéhez képest.<sup>231</sup>

#### 1.5.4 A SHADE

Az Ádeni-öböl menti kalózkodás haditengerészeti úton való visszaszorításában élen járó koalíciók (az EU, a NATO és a *Combined Maritime Forces* – CMF), az „egyénilag” nagyobb szerepet betöltő államok (például Kína, India, Japán és Oroszország), illetve az egyéb szereplők (például az Arab Liga és az IMO) 2008-ban hozták létre a SHADE-et (*Shared Awareness and De-confliction*). A kezdeményezés célja a „számtalan katonai erő törekvéseinek összehangolása” a taktikai és műveleti parancsnokokon keresztül, a kockázat-analízis, valamint a *Contact Group* tevékenységének segítése.<sup>232</sup>

A SHADE legnagyobb erénye, hogy fórumot biztosít az összes szereplőnek: a haditengerészeti erővel fellépő államoknak, a régió államainak, a nemzetközi szervezeteknek, valamint a fuvarozóipar képviselőinek is. Továbbá lehetővé tette, hogy

---

<sup>229</sup> <https://www.eucap-som.eu/about-us/> (2021. 05. 11.)

<sup>230</sup> GÜNTHER, 2015, 15-16.

<sup>231</sup> Uo. 16-17.

<sup>232</sup> McLAUGHLIN, Rob – PAIGE, Tamsin Phillipa: *The Role of Information Sharing in Counter-Piracy in the Horn of Africa Region: A Model for Transnational Criminal Enforcement Operations*. *Journal of International Law and International Relations*. 2016/1. 97-98.

koordinálják és összeférhetővé teszik a folyamatban lévő katonai erőfeszítéseket. A SHADE szorosan együttműködik a *Contact Group* tevékenységét segítő információ-megosztó központokkal, részletes jelentésekkel elősegítve a kezdeményezés hatékony működését.<sup>233</sup>

### 1.5.5 A RAPPICC/REFLECS3

2012-ben az Egyesült Királyság és a Seychelles-szigetek vezetésével létrejött egy, a felelősségre vonást elősegítő regionális kezdeményezés (*Regional Anti-Piracy Prosecutions and Intelligence Co-ordination Centre* – RAPPICC).<sup>234</sup> A RAPPICC egy információ egyesítő központ, amelynek eredeti célja a szomáliai kalózsokat anyagilag támogató személyek, valamint a kalózsok vezetőinek, azaz a hierarchia csúcsán lévő egyéneknek az elfogása és bíróság elé állítása volt. Feladatát a bűnüldöző szervek támogatása az információk összegyűjtésével és vizsgálatával, annak érdekében, hogy ezek a személyek akár a régióban, akár máshol felelősségre vonhatóak legyenek.<sup>235</sup> A RAPPICC tevékenységi köre 2014-re kibővült a tengeren megvalósuló, más transznacionális bűncselekmények szembeni fellépéssel (például ember- és kábítószerkereskedelem), azzal együtt, hogy a fő fókusza továbbra is a kalózkodás maradt. E folyamat keretében ugyanakkor elnevezése is megváltozott és felvette a *Regional Fusion and Law Enforcement Centre for Safety and Security at Sea* (REFLECS3) nevet.<sup>236</sup>

A REFLECS3 számára a legnagyobb kihívást a pénzmozgás nyomon követése jelenti, hiszen Szomália formális bankrendszere igen rossz állapotban van, ezáltal nem könnyű feladat olyan bizonyítékokat szerezni, amiket a joghatóságukat megállapító bíróságok felhasználhatnak. Továbbá annak érdekében, hogy a régió államainak belső joga megfelelően büntesse a pénzmosást, egy akciócsoport jött létre, amelynek célja, hogy ebben segítséget nyújtson.<sup>237</sup>

Habár – ahogy azt említettem – a REFLECS3 az Egyesült Királyság és a Seychelles-szigetek által kötött szerződés alapján jött létre, az együttműködésben részt vesz Hollandia, Ausztrália, Norvégia, az Egyesült Államok és az Egyesült Arab Emírátsok is, továbbá az

---

<sup>233</sup> Uo. 98-99.

<sup>234</sup> <http://www.rappicc.sc/aboutus.html> (2021. 05. 11.)

<sup>235</sup> MURDOCH, Andrew: Piracy and the UK. In: Koutrakos, Panos – Skordas, Achilles (szerk.): *The Law and Practice of Piracy at Sea*. Hart Publishing Ltd, Oxford, Egyesült Királyság. 2015. 220-221.

<sup>236</sup> <https://www.oceanuslive.org/main/viewnews.aspx?uid=00000845> (2021. 05. 11.)

<sup>237</sup> MURDOCH, 221.

ENSZ részéről az IMO és a Kábítószer-ellenőrzési és Bűnmegelőzési Hivatal (*United Nations Office on Drugs and Crime – UNODC*).<sup>238</sup>

### 1.5.6 A Dzsibuti Magatartási Kódex

Az UNCLOS a 100. cikkében azt a kötelezettséget rója az államokra, hogy tegyenek meg minden szükséges intézkedést a kalózkodás visszaszorítása érdekében. Kelet-Afrikában e kötelezettség teljesítésének legfőbb bástyája a Dzsibuti Magatartási Kódex (*Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden*)<sup>239</sup>, amelyet az IMO kezdeményezésére fogadtak el 2009. január 29-én, célja pedig a kalózkodás és a hajók elleni fegyveres rablás visszaszorítása az Indiai-óceán nyugati részén és az Ádeni-öbölben.

Jelenleg 20 részes állama van, amelyek azt a kötelezettséget vállalták, hogy a nemzetközi joggal, valamint az ENSZ BT és Közgyűlés vonatkozó határozataival összhangban szorosan együttműködnek az említett bűncselekmények visszaszorításában, a bírósági eljárások lefolytatásában, illetve az információ-megosztás területén is.<sup>240</sup> A Kódex megalkotásakor mintául vették a délkelet-ázsiai ReCAAP (*Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*) keretében megvalósult együttműködés során alkalmazott megoldásokat és felállított intézményeket.<sup>241</sup>

---

<sup>238</sup> GOTTLIEB, Yaron: *Responding to Maritime Piracy: The Regional Approach*. University of San Francisco Maritime Law Journal. 2015/1. 18.

<sup>239</sup> Dzsibuti Magatartási Kódex

<https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/DCCoC%20English.pdf> (2021. 05. 11.)

<sup>240</sup> RÖVID, 2012, 124-125.

<sup>241</sup> MENZEL, Anja: *Institutional Adoption and Maritime Crime Governance: The Djibouti Code of Conduct*. Journal of the Indian Ocean Region. 2018/2. 9.





3. sz. térkép: A Dzsibuti Magatartási Kódex részes államai.<sup>242</sup>

A Kódex keretében tett kötelezettség-vállalások konkrétan azt jelentik, hogy a részes államok együttműködnek:

- az említett bűncselekmények elkövetésével, felbujtásával vagy elősegítésével ésszerűen gyanúsítható személyek utáni nyomozás, a letartóztatásuk és a felelősségre vonásuk terén;
- a kalózkodással gyanúsítható hajók feltartóztatására és lefoglalására, valamint a hajón lévő vagyontárgyak lefoglalására;
- a kalózkodás és a hajók elleni fegyveres rablás áldozatául esett hajók, személyek és vagyontárgyak mentésére<sup>243</sup>, valamint a matrózok, az egyéb személyzet, a halászok és a hajók utasainak megfelelő ellátására – különösképp akkor, ha erőszak áldozatául estek –, valamint hazaszállításukra;<sup>244</sup>

A közös fellépés elősegítendő, a dokumentum ismeri a *shiprider* intézményét, amit *embarked officer*-nek nevez. Ezek a hivatalos személyek a fogadó állam kifejezett kérése esetén, egy, konkrétan meghatározott, a fogadó és a küldő állam jogát sem sértő ügyben segíthetik a fogadó állam hatóságait.<sup>245</sup>

Továbbá, a Kódex alapján, a részes államok nemzeti és regionális szinten is összehangolják a bűnüldöző szervek tagjainak kiképzését, amelynek keretein belül nemzetközi és regionális

<sup>242</sup> <https://issafrica.s3.amazonaws.com/site/images/2018-05-23-dcoc-countries-map.png> (2021. 06. 01.)

<sup>243</sup> Dzsibuti Magatartási Kódex 4. cikk (3) bekezdés a)-c) pontok

<sup>244</sup> Uo. 2. cikk (1) bekezdés c) pont

<sup>245</sup> Uo. 7. cikk (1); (4) bekezdés

szervezetek segítségével a kapacitás növelést tűzték ki célul. Ennek érdekében pedig 2015-ben kiképzőközpontot hoztak létre Dzsubutiban. Emellett a részes államok arra is kötelezettséget vállaltak, hogy összehangolják jogszabályaikat, annak érdekében, hogy azok megfelelően büntessék a Kódex tárgyi hatálya alá tartozó bűncselekményeket, s ez kiterjed a joghatóság megfelelő gyakorlására, a nyomozás és bírósági eljárások lefolytatására is.<sup>246</sup> Ahogy azt már említettem, a Kódex az információ-megosztásról is rendelkezik. Ennek keretében 2011-ben felállítottak egy rendszert, amelynek három központja van: a kenyai Mombasa-ban található *Regional Maritime Rescue Coordination Centre* (RMRCC), a tanzániai Dar es-Salaam-ban található *Maritime Rescue Coordination Centre* (MRCC) és a jemeni Szanaa-ban található *Regional Maritime Information Sharing Centre* (ReMISC). Ez a rendszer nagy szerepet játszott abban, hogy a kalózkodást ilyen mértékben sikerült visszaszorítani az Ádeni-öbölben. Az IMO emellett azt is szeretné elérni, hogy a részes államok a megelőzéshez szükséges technológiákat (például nagy hatótávolságú azonosító és követő műszereket) is gyakrabban alkalmazzanak.<sup>247</sup>

A Kódex keretein belül egy pénzügyi alapot is létrehozta, aminek célja, hogy a külső partnerek ezáltal is hozzájárulhassanak a kalózkodás visszaszorításához a régióban. Ennek az alapnak több mint tíz fő támogatója van, amelyek között van – például – Dánia, Hollandia, Japán, Dél-Korea, Szaúd-Arábia és az ENSZ is.<sup>248</sup>

Amint azt korábban említettem, a Kódex megalkotására nagy hatást gyakorolt a délkelet-ázsiai ReCAAP. Ugyanakkor két igen fontos elemet mégsem ültettek át. Az egyik ilyen, hogy a Kódex részes államainak száma korlátozott, hiszen csak a huszonegy, Indiai-óceán menti állam számára áll nyitva, azaz az alapjául szolgáló nemzetközi szerződés félig nyitott. Ezzel ellentétben a ReCAAP-hoz csatlakozhatnak azok a régió kívüli országok is, amelyek elkötelezettek a kalózkodás és a hajók elleni fegyveres rablás elleni küzdelemben, tehát ez esetben nyitott szerződésről beszélhetünk. Ugyan a Kódex megalkotásakor felmerült a nyitott jelleg, de azt végül elvetették, mert az IMO részéről az az aggodalom merült fel, hogy jelenlegi formájában is nehéz lesz a Kódex keretein belül létrehozandó rendszert működtetni a földrajzi hatály kiterjedtsége miatt. A ReCAAP-tól való másik lényeges eltérés, hogy a Kódex jogilag nem kötelező erejű. Ugyan a részes államok elkötelezettek amellett, hogy végül kötelező erejűvé válhasson, hiszen Kódexhez 2017-ben csatolt dzsiddai

---

<sup>246</sup> <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Content-and-Evolution-of-the-Djibouti-Code-of-Conduct.aspx> (2020. 07. 07.)

<sup>247</sup> Uo.

<sup>248</sup> Uo.

jegyzőkönyvet aláíró 14 részes állam megállapodott, hogy öt éven belül még egyszer revízió alá veszik azt.<sup>249</sup>

Az említett dzsiddai jegyzőkönyv célja, hogy az eddigi együttműködést a tengerbiztonság más területeire, amelyek a hajók és az egyének biztonságát, valamint a tengeri élővilágot veszélyeztetik. A kiegészítés fő eleme a transznacionális szervezett bűnözés elleni fellépés, amelynek visszaszorítása érdekében a részes államok a lehető legszélesebb körben együttműködnek. A jegyzőkönyv fel is sorol néhány ilyen deliktumot: fegyverkereskedelem, kábítószer- és pszichotróp anyagok kereskedelme, a vadvilág egyedeinek illegális kereskedelme, illegális halászat, nyersolajlopás, emberkereskedelem és embercsempészet, valamint szennyező hulladék illegális elhelyezése.<sup>250</sup>

A részes államok amellet, hogy e cselekményekkel kapcsolatosan a Kódexben már rögzített kötelezettségeket vállalták, az ún. „kék gazdaság”, azaz a tengeri kereskedelem, a halászat és a turizmus fellendítésére is intézkedéseket szándékoznak tenni, valamint nemzeti tengerbiztonsági irányelveket kívánnak kidolgozni, amelyek megfelelően védelmezik a tengeri élővilágot. Továbbá akciótervek kidolgozására és a biztonsági eljárások beépítésének elősegítésére multilaterális ügynökségeket és bizottságokat kívánnak létrehozni.<sup>251</sup>

A dzsiddai kiegészítés következtében tehát a regionális együttműködés az Ádeni-öbölben szintet lépett, és a kalózkodás visszaszorítása után a tengerbiztonság más kérdései is előtérbe kerültek. Annak fényében, hogy mindössze tíz évvel ezelőtt a helyzet milyen súlyos volt a térségben, az előrelépés igen figyelemre méltó. A Kódex és annak kiegészítése ugyan jogilag nem kötelező erejű a részes államokra nézve, ám – véleményem szerint – a kalózkodás terén elért sikerekben az államok is annak az igazolását láthatják, hogy az együttműködés szükséges. Fontos azonban, hogy a prioritások az egyes részes államoknál az esetenként felmerülő veszélyek miatt eltérhetnek, és a Kódex keretein belül ezeket is megfelelően kell kezelni. Továbbá – álláspontom szerint – az együttműködés kereteit földrajzilag érdemes volna kiterjeszteni a régió stratégiai szempontból is nagy szerepet betöltő államaira, így például Iránra, Indiára és Pakisztánra.

### **1.5.7 Belső jogszabályi változások a régióban**

Az ENSZ BT határozatai nyomán, a nemzetközi közösség fellépésének köszönhetően értelemszerűen megnőtt az elfogott kalózok száma is. Ennek hatása pedig a régió államainak

---

<sup>249</sup> MENZEL, 2018, 7-10.

<sup>250</sup> <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/DCoC.aspx> (2020. 07. 07.)

<sup>251</sup> Uo.

belső törvényeiben is megjelent, hiszen több állam is módosította úgy a hajózást szabályozó jogszabályát vagy büntető törvénykönyvét, hogy az alkalmazkodjon a nemzetközi jogi egyezményekhez, azaz bővítette a kalózkodásra vonatkozó szabályokat, ezáltal szélesebb körben jogellenessé téve a cselekményt.

Ez történt Kenyában is, ahol a büntető törvénykönyv vonatkozó rendelkezéseit hatályaon kívül helyező 2009-es kereskedelmi hajózási törvény kiterjesztette a joghatóságot az ország határain kívül, bármilyen honosságú elkövető által elkövetett cselekményekre is.<sup>252</sup> A Seychelles-szigetek büntető törvénye átvette az UNCLOS-szal adekvát fogalmat, azzal a kiegészítéssel, hogy ha kalózkodásnak megfelelő cselekményt követnek el az ország fennhatósága alatt álló vizeken, akkor az is a törvény hatálya alá tartozik, azaz kiterjesztették az elkövetési helyet. A szomáliai Btk. ugyanakkor meglehetősen egyszerűen fogalmaz, amelynek köszönhetően az elkövetés helye nem egyértelmű.<sup>253</sup>

A dzsibuti és a tanzániai büntető törvénykönyv módosításai szintén a Tengerjogi Egyezménynek megfelelő fogalmat tartalmaznak. Utóbbi államban ugyanakkor eljárásjogilag a legfőbb ügyész hozzájárulásához kötött minden kalózper, ami annak elkerülését célozza, hogy Tanzánia az elítélt kalózok „lerakata” legyen, például Kenyához vagy a Seychelles-szigetekhez hasonlóan. Mauritius 2011-ben törvényt fogadott el a kalózkodás és más tengeri cselekmények szabályozására, amely különbséget tesz kalózkodás és a tengeri támadás között. A kalózkodás az UNCLOS szerinti bűncselekmény, a tengeri támadás viszont a hajók elleni fegyveres rablásnak feleltethető meg, amelynek elkövetési helyei Mauritius parti és szigetekközi tengerei, valamint történeti és belső vizei.<sup>254</sup>

## **1.6 Univerzális és regionális, katonai (nem jogi) válaszlépések a szomáliai kalózkodás visszaszorítása érdekében**

### **1.6.1 A NATO**

A NATO Ban Ki-moon akkori ENSZ Főtitkár felkérésére, az ENSZ Biztonsági Tanácsának 1814, 1816 és 1836-os határozata alapján, 2008-ban két hadműveletet is indított az Afrika Szarvának térségében. Az első az *Allied Provider* volt, amelynek célja Világélelmezési Program segélyszállítmányainak kísérése és védelmezése, valamint a Szomália partjai

---

<sup>252</sup> WAMBUA, Paul Musili: *The Jurisdictional Challenges to the Prosecution of Piracy Cases in Kenya: Mixed Fortunes for a Perfect Model in the Global War against Piracy*. World Maritime University Journal of Maritime Affairs. 2012/1. 102.

<sup>253</sup> EGEDE, Edwin: Piracy and the East African Region. In: Koutrakos, Panos – Skordas, Achilles (szerk.): *The Law and Practice of Piracy at Sea*. Hart Publishing Ltd, Oxford, Egyesült Királyság. 2015. 261.

<sup>254</sup> Uo. 261-262.

mentén történő járőrözés volt. A NATO védelmi miniszterei 2008. október 9-én, Budapesten határoztak a hadművelet elindításáról. Az akcióban az 1. sz. Állandó Tengerészeti Csoport (SNMG-1) hét, többek között, amerikai, török és olasz hadihajója vett részt.<sup>255</sup> Az *Allied Provider* keretein belül a hadihajók két hónapon keresztül, nyolc alkalommal hajtottak végre kísérési feladatot, 32 ezer tengeri mérföldön keresztül, ezzel pedig 30 ezer tonna humanitárius segély Szomáliába jutását segítették elő. 2009 márciusától a 2. sz. Állandó Tengerészeti Csoport (SNMG-2) részvételével elindult az *Allied Protector* hadművelet, amelynek célja a kalózkok elrettentése, akcióik megzavarása, valamint az ellenük való védelem biztosítása volt. A művelet irányítását június végétől az SNMG-1 vette át, és egészen augusztus végéig – az akció befejezéséig – vezette.<sup>256</sup>

Az akciók sikerességére tekintettel a NATO 2009. augusztus 17-én elindította az *Ocean Shield* névre hallgató hadműveletet, amelynek célja az volt, hogy a tengeren vegye fel a küzdelmet a kalózokkal. Az akció keretében támadásokat akadályoztak és zavartak meg, valamint új taktikákat is alkalmazva – például – a kalózkok szárazföldi létesítményeit is célba vették, illetve nyomkövetőket helyeztek el anyahajókon. Emellett – igény esetén – segítséget nyújtottak a régió államainak a saját kalózzellenes erőfeszítéseikben. Az *Ocean Shield* keretében a NATO szorosan együttműködött az EU Atalanta hadműveletével, az Egyesült Államokkal, Kínával, Japánnal és Dél-Koreával. Az akció vezetésében az SNMG-1 és az SNMG-2 hat hónapos turnusokban váltotta egymást. Az *Ocean Shield*-et – sikerességére tekintettel – 2016. december 15-én befejezettnek nyilvánították.<sup>257</sup>

### 1.6.2 Az Európai Unió Atalanta hadművelete

Az Európai Unió Tanácsa 2008. szeptember 19-én közös akciót fogadott el a Biztonsági Tanács 1814-es, 1816-os és 1838-as határozatával összhangban, amely egy katonai koordinációs cselekvési programot tartalmazott, annak érdekében, hogy támogassa a tagállamokat, hogy haditengerészeti egységeket telepítsenek a térségbe. Ez alapján 2008. november 10-én indították el az Atalanta fedőnevű *EUNAVFOR Somalia* műveletet, amelynek mandátuma eredetileg 12 hónapra szólt<sup>258</sup>, és amely az EU első olyan, tengeren folytatott katonai hadművelete, aminek végrehajtására a közös kül- és biztonságpolitika keretein belül került sor.<sup>259</sup>

---

<sup>255</sup> [https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics\\_48815.htm](https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_48815.htm) (2020. 06. 08.)

<sup>256</sup> VARGA: Nemzetközi küzdelem..., 2011, 28.

<sup>257</sup> [https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics\\_48815.htm](https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_48815.htm) (2020. 06. 08.)

<sup>258</sup> VARGA: Nemzetközi küzdelem..., 2011, 29.

<sup>259</sup> <https://eunavfor.eu/mission/> (2020. 06. 09.)

Az Atalanta a Politikai és Biztonsági Tanács politikai és stratégiai irányítása alatt áll. Célja a WFP, az Afrikai Unió Szomáliai Missziója (*African Union Mission in Somalia – AMISOM*) és más sebezhető hajók védelme, valamint a kalózkodás és a hajók elleni fegyveres rablás elhárítása, megelőzése és visszaszorítása. Emellett folyamatosan figyeli a Szomália partjai mentén folyó halászati tevékenységet, az orvhalászat elleni fellépés érdekében.<sup>260</sup> A hadműveletben résztvevő államoknak, a nemzetközi jog keretei között, joguk van a gyanús hajók átvizsgálására, az elkövetők letartoztatására, valamint felelősségre vonására, illetve utóbbi célból másik államba való kiadására.<sup>261</sup>

Összességében más EU missziókkal és nemzetközi szervezetekkel együttműködve törekszik a tengerbiztonsági képességek javítására a régióban. Emellett nem csak az unió tagállamai, hanem más európai országok is részt vesznek benne, például Norvégia, Montenegró és Ukrajna is. A hadműveletet az EU nagyon eredményesnek tartja, hiszen 2008 óta a kísért WFP és AMISOM hajók által szállított segély 100%-a célba ért, valamint amellett, hogy az akció hozzájárult a kalóztámadások számának csökkenéséhez a régióban, az elkövetők főként a Seychelles-szigetek, Mauritius és Kenya általi jogi felelősségre vonását is elősegítette.<sup>262</sup> Az Atalanta mandátuma jelenleg a 2022-es év végéig szól, fókuszában pedig – a kalózellenes műveletek sikereire építve – már más jogellenes cselekmények, például az illegális halászat, illetve a kábítószer-, fegyver- és faszéncsempészet áll.<sup>263</sup> A mandátum meghosszabbításával pedig az EU továbbra is az Ádeni-öböl térsége fő katonai szereplőjének számít, tekintve, hogy a más nemzetközi szereplők által indított kezdeményezésekben is aktív szerepet vállal.<sup>264</sup>

### 1.6.3 Egyéb haditengerészeti fellépés

Mint már az már többször megemlítsre került az előbbiekben, a NATO vagy EU tagállamokon kívül más országok is részt vesznek az Ádeni-öböl tengeri forgalmának biztonságossá tételében, így például Oroszország, Kína és Japán. Utóbbi kettő helyzete azért is érdekes, mert Kínának ez az első haditengerészeti akciója a Csendes-óceánon kívül, Japannak pedig szintén ez az első hasonló művelete a II. világháború óta, annak

---

<sup>260</sup> Uo.

<sup>261</sup> PAPAŠTAVRIDIS, Efthymios: *EUNAVFOR Operation Atalanta off Somalia: The EU in Unchartered Legal Waters?* International and Comparative Law Quarterly. 2015/3. 554-550.

<sup>262</sup> <https://eunavfor.eu/mission/> (2020. 06. 09.)

<sup>263</sup> Operation ATALANTA's new mandate enters into force on 1st of January 2021. New tasks will reinforce the EU NAVFOR's counter-piracy core responsibilities.

<https://eunavfor.eu/operation-atalantas-new-mandate-enters-into-force-on-1st-of-january-2021-new-tasks-will-reinforce-the-eu-navfors-counter-piracy-core-responsibilities/> (2021. 02. 08.)

<sup>264</sup> GÜNTHER, 2015, 14.

köszönhetően, hogy a japán alkotmány korlátozása szerint az ország haditengerészete csak japán zászló alatt hajózó, vagy japán állampolgárokat szállító hajókat védelmezhet.<sup>265</sup>

A nemzetközi fellépés elemeként jelenik meg továbbá az amerikai irányítás alatt működő, 2001-ben felállított *Combined Maritime Forces* is, amelyet 33 ország közel 40 hadihajója alkot, három harccsoportra (CTF 150, 151 és 152) osztva. A CMF célja a hajózás biztonságának biztosítása a terrorizmus, a kalózkodás, a kábítószer-kereskedelem, a csempészet és más olyan jogellenes cselekmények elleni harcon keresztül, amelyek veszélyt jelenthetnek arra. Az említett harccsoportok közül a CTF 150 fő feladata a terrorizmus elleni, a CTF 151-é pedig a kalózkodás elleni küzdelem.<sup>266</sup> Előbbi 2002 óta folytat tengerbiztonsági hadműveleteket az Ádeni-öbölben, az Ománi-öbölben, az Arab-tengeren, a Vörös-tengeren és az Indiai-óceánon. Utóbbi 2009 januárjában hozták létre és kifejezetten az Ádeni-öbölben és Szomália partjai közelében tevékenykedik. A CTF 151 érdekessége, hogy szárazföldi alakulatai is vannak, amelyek az említett ENSZ BT határozatokkal összhangban hajtanak végre akciókat. A CTF 151 fő feladatának a kalózkodás bíróság elé állítását tekinti, ezért kiképzésben részesülnek a bizonyítékok keresésével és megőrzésével kapcsolatban.<sup>267</sup>

#### 1.6.4 Az afrikai államok szerepe a szárazföldön

A polgárháború kirobbanása után először az Egyesült Államok – az ENSZ támogatásával – indított hadműveletet a rend helyreállítása és a felmerülő biztonsági kockázatok katonai és humanitárius úton való elhárítása érdekében (*United Nations Operation in Somalia* – UNOSOM). Ez azonban kudarcnak minősült és inkább mélyítette a konfliktust, semmint enyhítette volna, ezért 1995-ben a csapatokat kivonták. Ezt követően az IGAD lett a politikai párbeszéd és a stabilitás fenntartásának főszereplője, azonban számos akadályba ütközött (például a klánok közötti hatalommegosztással kapcsolatos párbeszéd hiánya, anyagi nehézségek), ezért feladatait 2007-től kezdve az AMISOM vette át.<sup>268</sup>

Az AMISOM fő feladata a szövetségi kormány legitimitációjának, azaz tulajdonképpen befolyási övezetének növelése. Emellett aktívan fellép a különböző terrorista csoportokkal szemben is. A Misszió képes volt bizonyos biztonsági kockázatok felszámolására, valamint egyre több hatáskört ruházott át a szomáliai fegyveres erőkre, ami által az FGS is egyre több

---

<sup>265</sup> VARGA: Nemzetközi küzdelem..., 2011, 31-32.

<sup>266</sup> [https://combinedmaritimeforces.com/wp-content/uploads/2018/08/20180806-cmf-overview-trifold\\_update\\_final.pdf](https://combinedmaritimeforces.com/wp-content/uploads/2018/08/20180806-cmf-overview-trifold_update_final.pdf) (2020. 06. 09.)

<sup>267</sup> VARGA: Nemzetközi küzdelem..., 2011, 32-33.

<sup>268</sup> KARAWITA, Amali Kartika: *Piracy in Somalia: An Analysis of the Challenges Faced by the International Community*. Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik. 2019/2. 104-105.

valódi állami feladatkört képes ellátni. Ugyanakkor nem rendelkezik megfelelő erőforrásokkal ahhoz, hogy mandátumát kielégítő módon kitöltse. A jelenlegi tervek szerint az AU csapatai 2021-ig maradnak Szomália területén, ami komoly kérdéseket vet fel, hiszen a szövetségi kormány továbbra sem elég erős ahhoz, hogy az ellenőrzése alá tartozó területek felett megfelelően hatalmat gyakoroljon.<sup>269</sup>

---

<sup>269</sup> Uo. 105.



## 2. Nigéria és a Guineai-öböl

A Guineai-öböl Elefántcsontpart és Angola között összesen tizenegy, nyugat- és közép-afrikai ország partvidékére terjed ki, ötezer tengeri mérföld hosszan.<sup>270</sup> Természeti erőforrások tekintetében a világ egyik leggazdagabb térségének számít, hiszen a parti államok bővelkednek – többek között – földgázban, aranyban, gyémántban és kőolajban is. Sőt, a közelmúltban felfedezett lelőhelyek azt mutatják, hogy nagyobb mélytengeri kőolajkészletek találhatóak itt, mint a Perzsa-öbölben. A Föld tartalékainak egytizede rejlik a Guineai-öböl mélyén, ennek következtében az itteni államok nagy része a világ kőolaj-exportőreinek élmezőnyébe tartozik: naponta ötmillió hordót termelnek ki.<sup>271</sup> Nigéria konkrétan a szub-szaharai régió legnagyobb kitermelője: Afrika kőolaj- és földgáz tartalékainak 32-34%-ával is rendelkezik.<sup>272</sup> A térség nemzetközi tengeri kereskedelmi szerepe is jelentős, mivel az európai és észak-amerikai kőolaj-szállítmányok is itt haladnak keresztül, valamint az öböl a múltban alternatívát szolgáltatott a Szezei-csatorna lezárása esetén.<sup>273</sup>

A Guineai-öböl tengeri kereskedelmi szempontból ideális körülményeket biztosít, hiszen könnyen hajózható, valamint a szélsőséges időjárási körülmények is ritkák. Ennek megfelelően a térség kereskedelmi forgalma az ezredfordulót megelőző néhány évtől kezdve folyamatosan emelkedő tendenciát mutatott, ezzel pedig a szub-szaharai régió legforgalmasabb csomópontjává vált.<sup>274</sup>

Habár a kalózkodás Guineai-öbölben az 1990-es évektől mutatott igazán emelkedő tendenciát, az azt megelőző évtizedekben is jelentkezett, olykor egészen kirívó esetekkel: 1979-ben a dán *Lindinga Ivory* nevű kereskedelmi hajót nigériai kalózok támadták meg Lagos közelében, melynek során a kapitányt megölték, a legénység összes tagja megsebesült, a hajót pedig eltérítették. A térség, elsősorban a nigériai kalózoknak

---

<sup>270</sup> Megjegyzendő ugyanakkor, hogy a térségbeli kalózkodás problémája nem kizárólag a „szigorúan”, földrajzi értelemben vett Guineai-öböl menti országokra terjed ki, így a visszaszorítása érdekében folytatott együttműködésben a régióval szomszédos államok is részt vesznek.

<sup>271</sup> HASAN, Sayed M. – HASSAN, Daud: *Current Arrangements to Combat Piracy in the Gulf of Guinea Region: An Evaluation*. Journal of Maritime Law & Commerce. 2016/2. 173.

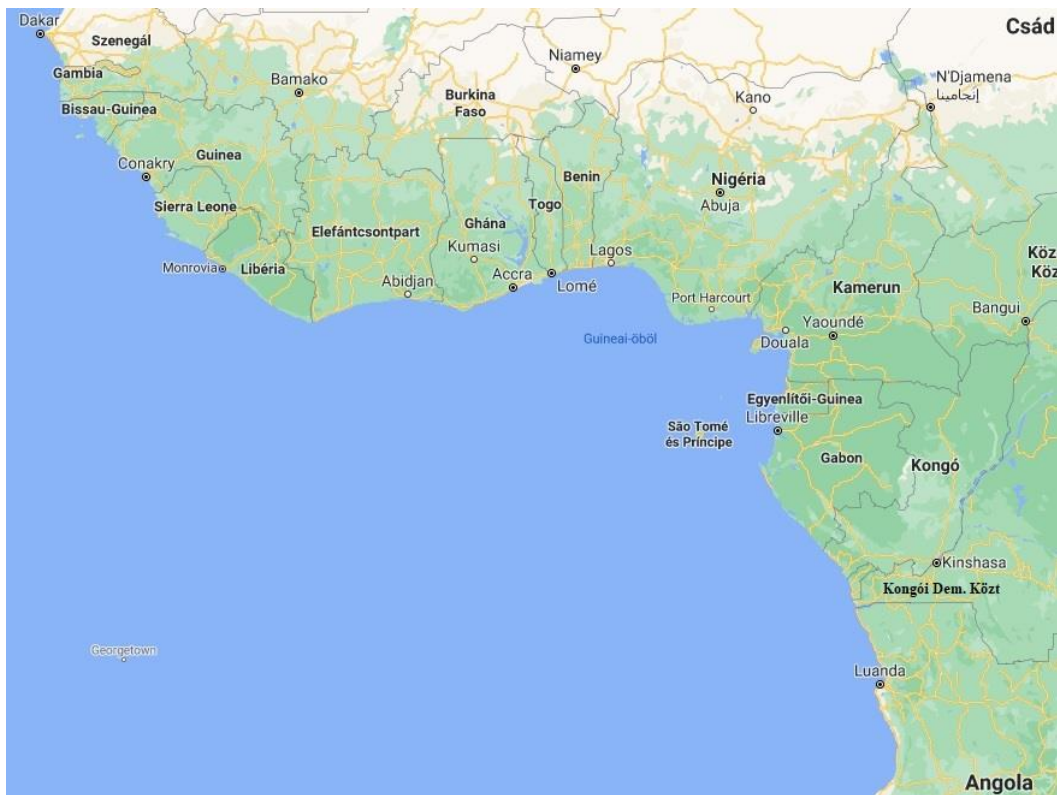
<sup>272</sup> KALU, Kingsley Anele: *Addressing the Issue of Piracy off Indonesia and Nigeria*. Indonesian Journal of International & Comparative Law. 2020/2. 254.

<sup>273</sup> HASAN – HASSAN, 2016, 173-174.

<sup>274</sup> OSINOWO, Adeniji Adejimi: *Combating Piracy in the Gulf of Guinea*. Africa Security Brief. No. 30, 2015. 1.

<https://africacenter.org/wp-content/uploads/2016/06/ASB30EN-Combating-Piracy-in-the-Gulf-of-Guinea.pdf> (2020. 02. 26.)

köszönhetően, a XXI. századra a leghírhedtebb kalózkodási gócponttá vált, ahol a legerőszakosabb támadásokat követik el.<sup>275</sup>



4. sz. térkép: Nigéria és a Guineai-öböl földrajzi elhelyezkedése

## 2.1 A Guineai-öböl menti kalózkodás okai

A Guineai-öböl menti kalózkodás okai elsősorban a Nigériában, azon belül a Niger-deltában folyó kőolaj-kitermelésből eredeztethetők. A helyi lakosok már az 1990-es évek elejétől kezdve tiltakoznak a környezetszennyezés ellen, kezdetben békés eszközökkel. A nigériai kormány azonban a helyszínre vezényelte a hadsereget, az olajvállalatok pedig fegyveres biztonsági szolgálatokat fogadtak fel, ezek az intézkedések pedig a helyieket is saját maguk felfegyverzésére sarkallták.<sup>276</sup>

Továbbá, annak ellenére, hogy a térség igen gazdag kőolajban, az annak kitermeléséből származó haszonból a helybeliek nem sokat tapasztalnak, hiszen továbbra is nagy a szegénység és az ígért fejlesztések is elmaradtak. Nigériában az elégedetlenség pedig nagyfokú erőszakot szült, és a szervezett bűnözői csoportok megerősödéséhez vezetett. A

<sup>275</sup> HASAN – HASSAN, 2016, 174.

<sup>276</sup> Uo. 189

kalózkodás tehát a kormány elleni gazdasági tiltakozás egy formájaként jelent meg, majd nötte ki magát jövedelmező tevékenységgé, amely áterjedt a régió más országaira is.<sup>277</sup> Ugyanakkor a szegénység és a munkanélküliség nem ad kimerítő választ a kalózkodás eredetére, hiszen ebben az esetben például a Kongói Demokratikus Köztársaságban vagy Mozambikban is nagyfokú kalóztevékenység zajlana, ami pedig nincs így. A politikai okok szintén szerepet játszanak, főként az öböl menti államok közötti határvitákkal kapcsolatban. Ki kell emelni a Nigéria és Kamerun között, a Bakassi-félsziget mentén húzódó tengeri határ feletti vitát, amivel kapcsolatban a Nemzetközi Bíróság is több döntést hozott, amelyek közül a legjelentősebb ítéletében megerősítette Kamerunt a félsziget feletti szuverenitásában.<sup>278</sup> Ezzel azonban nem mindenki értett egyet: a Bakassi Szabadságharcosok nevű csoport konkrétan kalóztámadásokat hajtott végre tiltakozása jeléül, amelyek szintén hatással voltak a bűncselekmény elterjedésére a régióban. A félsziget feletti viták emellett nagymértékben kihatnak a két ország kapcsolataira is, amely meglátszódik a deliktum visszaszorítása érdekében folytatott együttműködésükön is.<sup>279</sup> Ahogy a világ más, kalózkodás által sújtott régióiban, a bűncselekmény elterjedésében és megerősödésében itt is nagy szerepet játszott a korrupció. Számos elfogott kalózt a hadsereg vezetőinek parancsára engedtek szabadon, sőt, később már konkrétan azt az utasítást adták az eljáró szerveknek, hogy bizonyos hajók tevékenységét ne akadályozzák.<sup>280</sup> 2005-ben Nigéria több, magas rangú katonai vezetőjét ítélte el az olaj ellopásában és eladásában való részességért.<sup>281</sup> A támadásokból az olajvállalatok szárazföldi személyzete is kiveszi a részét: erre következtethetünk az akciók végrehajtásának gyorsaságából és precizitásából. Nigériában a nyersolajlopás az elmúlt években egy igen kifizetődő üzletté vált, hiszen a Nemzetközi Energetikai Ügynökség (*International Energy Agency*) 2012-es jelentése szerint az országot éves szinten nagyjából hétmilliárd dollár veszteség éri emiatt. Az elkövetők a nyersolaj egy részét illegális finomítóba küldik, de a legtöbb esetben más államoknak adják el. Emellett finomított olajat is lopnak, hiszen – köszönhetően annak, hogy az ország kevés olajfinomítóval rendelkezik – Nigéria nagymértékben támaszkodik az importált finomított olajra.<sup>282</sup>

---

<sup>277</sup> Uo. 181-182.

<sup>278</sup> International Court of Justice. Case Concerning the Land and Maritime Boundary between Cameroon and Nigeria (Cameroon v. Nigeria: Equatorial Guinea intervening). Judgment of 10 October 2002.

<sup>279</sup> JACOBSEN LINDSKOV, Katja – RIBER NORDBY, Johannes: *Maritime Security in the Gulf of Guinea*. Royal Danish Defence College Publishing House. 2015. 16-17.

<sup>280</sup> Uo. 17.

<sup>281</sup> HASSAN Daud – HASAN Sayed M.: *Effectiveness of the Current Regimes to Combat Piracy in the Gulf of Guinea: An Evaluation*. African Journal of Legal Studies. 2017/10. 49.

<sup>282</sup> Uo.

Ilyen mértékű tevékenység elképzelhetetlen lenne a kikötőkből és az olajszektorból származó belső információk nélkül, valamint az olaj külföldre történő eladása azt feltételezi, hogy magas szintű kormánytisztviselők is érintettek ezekben az ügyletekben, hiszen a közreműködésük nélkül azokat nehezebb lenne megvalósítani. A tisztviselők részvételét jól példázza *Olabode George*-nak, Nigéria kikötőhatósága egykori elnökének 2009-es elítélése,<sup>283</sup> valamint az ország egykori belügyminiszterének, *Emmanuel Iheanacho*-nak 2012-es letartóztatása (s későbbi szabadon engedése), az olajlopásban való közreműködés gyanújával.<sup>284</sup>

Szintén a fellépést nehezíti a bűnüldöző hatóságok felszereltsége. Még a regionális gazdasági hatalomnak számító Nigériáról is azt mondható el, hogy hatóságai nem tudják megfelelően ellenőrizni a part menti vizeket, mivel nem rendelkeznek megfelelő infrastruktúrával, eszközökkel, illetve megfelelően képzett személyi állománnyal sem. Ennek következtében nehezebben képesek fellépni a bármilyen jogellenes cselekményeket elkövetőkkel szemben. Ráadásul ezek a hiányosságok a korrupcióhoz is köthetők. Ez megmutatkozik abban, hogy Nigéria fő tengerbiztonsági szerve, a Nigériai Tengerészeti Igazgatási és Biztonsági Ügynökség (*Nigerian Maritime Administration and Safety Agency* – NIMASA) számára gyakran azért nem állnak rendelkezésre megfelelő anyagi eszközök, mert a szerv vezetői azokat gyakran saját célokra használják fel, ami miatt több előjáró elítélésére is sor került a közelmúltban.<sup>285</sup> Mindezek fényében pedig a hivatalos szervek képzése, illetve a regionális összefogás kiemelkedő fontosságú a fellépés érdekében.

### 2.1.1 A MEND szerepe

A Guineai-öböl menti kalózkodás elterjedésében nagy szerepe van a nigériai Niger-delta Felszabadítási Mozgalomnak (*Movement for the Emancipation of the Niger Delta* – MEND), amely fegyveres csoport bevallottan lopja és csempészi az olajat, arra hivatkozva, hogy csupán újra elosztja az abból származó jövedelmet, ezáltal tiltakozva a kormány politikája ellen. A csoport 2005-ben jött létre, és a már kezdetektől folyamatos veszélyforrásnak számít a folyótorkolatban, hiszen számos olajvállalati munkást rabolt el váltságdíj reményében. A MEND hírhedt akciói precizitásáról, amelyeket a szárazföldön és a tengeren egyaránt sikerrel hajtott végre. Habár a nigériai kormány speciális alakulatot állított fel a csoport

---

<sup>283</sup> Uo.

<sup>284</sup> HASAN – HASSAN, 2016, 192.

<sup>285</sup> KALU, 2020, 254-255; 262-263.

viasszaszorítása érdekében, a MEND jól szervezett és felfegyverzett tagjai képesek felvenni a harcot a kormányerőkkel, megnehezítve a kőolaj kitermelését és exportját.<sup>286</sup>

Annak érdekében, hogy érdekeltségeiket megvédjék, az olajvállalatok kiterjesztették a kitermelést a tengerre. A MEND ugyanakkor erre is képes volt reagálni, és ott is folyamatos veszélyforrást jelent. A nigériai kormány imént említett intézkedéseinek hatására pedig megjelentek a szomszédos országok területi vizein is, ennek következtében a MEND regionális tényezővé és problémává vált.<sup>287</sup>

A MEND tengeri támadásai 2008-ban érték el a csúcspontot, amikor a *Bonga* nevű feldolgozó, tároló és kirakodó teherhajó (*floating production, storage, and off-loading unit*) ellen hajtottak végre sikeres akciót, a nigériai partoktól mintegy 120 kilométerre. A támadás az egész öböl energiabiztonságára kihatással volt: a nigériai olajkitermelést 25 éve nem látott mélységekbe röpítette, az olajárak pedig globálisan megemelkedtek. A *Bonga*-ügy nemzetközi szinten is olyan reakciókat váltott ki, miszerint a MEND támadásaitól még a mélytengeri energiabányászat sincs biztonságban. A nigériai kormány ennek hatására más eszközökhöz nyúlt: 2009-ben nagyszabású amnesztia-programot hirdettek, amelynek keretében mentességet ajánlottak a MEND azon tagjainak, akik beszolgáltatják fegyvereiket, cserébe pedig havi járandóságot és kiképzést ígértek nekik.<sup>288</sup> 2011-re nagyjából 26 ezer MEND tag élt az amnesztia-program biztosította lehetőségekkel.<sup>289</sup>

A program hatására ugyan a következő egy-két évben csökkent a (kalóz)támadások száma, de a kezdeményezés a MEND köreiben nem rendelkezett egyhangú támogatottsággal, így 2011-re ismét a korábbi állapotok uralkodtak. A világ különböző tájain a kalózok gyakran kapcsolatban vannak kormányellenes, olykor terrorista csoportokkal, a Guineai-öbölben ugyanakkor ez egybe fonódik, hiszen 2010-es években a MEND fő profilja egyértelműen a kalózkodás lett.<sup>290</sup>

### 2.1.2 A probléma regionálissá növekedése és hatása

A Niger-delta térségében zajló események öt, különösen fontos érdeket veszélyeztetnek: Nigéria nemzetbiztonságát, az olajvállalatok befektetési hajlandóságát, a globális energiaellátás biztonságát, a regionális biztonságot és stabilitást, valamint – nem utolsósorban –

---

<sup>286</sup> HASSAN – HASAN, 2017, 47-48.

<sup>287</sup> KAMAL-DEEN, Ali: *The Anathomy of Gulf of Guinea Piracy*. Naval War College Review. 2015/1. 97-98.

<sup>288</sup> Uo. 98.

<sup>289</sup> Nigeria: Government amnesty program for Niger Delta militants, particularly with respect to the Movement for the Emancipation of the Niger Delta (MEND) (2009-August 2011).

<https://www.refworld.org/docid/50740a192.html> (2020. 02. 03.)

<sup>290</sup> KAMAL-DEEN, 2015, 98-99.

sorban – a hajóforgalom biztonságát. Nigéria számára a saját nemzetbiztonsága jelentette a prioritást, így akaratlanul is „magára hagyta” a hajózás regionális biztonságának kérdését, ami hozzávetetett a kalózkodás megerősödéséhez a térségben.<sup>291</sup> Ahogy az IMB igazgatója a szervezet 2009-es jelentésében fogalmazott: „*Szomáliával ellentétben, Nigéria erős központi kormányzattal és a régió legerősebb flottájával rendelkezik. Ugyanakkor aggasztó, hogy látszólag hiányzik a politikai akarat a kalózkodás problémájának megoldására.*”<sup>292</sup> Jól látható tehát, hogy a Guineai-öbölben egy, alapvetően egy államhoz kapcsolódó fenyegetés képes olyan méreteket ölteni, amelynek hatásai az egész régióban, sőt globálisan is érezhetők.

A kezdetben a Niger-deltára koncentrálódó akciók regionálissá váltak kiterjedésükben és irányultságukban, valamint a taktikai repertoár terén is. Ez 2011 közepére vált nyilvánvalóvá, amikor már Benin partjainál is számos támadás történt, sőt, a kalózkodók már a kikötők közvetlen közelében is komoly veszélyt jelentettek, s az említett évben 81 millió dollár veszteséget jelentett az országnak. A benini vizeken elkövetett cselekmények abból a szempontból is jelentőséggel bírtak, hogy rávilágítottak arra a tényre, hogy a Guineai-öbölben a kalózkodás köré egy komoly bünszervezeti hálózat jött létre. Erre kiváló példa a *Duzgit Venture* nevű tankerhajó elrablása. Az elkövetők az elfogott hajó kapitányát először arra kényszerítették, hogy a benini partoktól gaboni vizekre kormányozza a hajót, mivel a kalózkodók ott kívánták át pumpálni a zsákmányolt kőolajat egy másik hajóba. A megbeszélte találkozóra mégsem került sor, ezért a tankert a nigériai partokhoz kormányozták, hasonló célokból. Az elkövetéstől számítva a kalózkodók közel négyezer kilométert tettek meg az elrabolt hajóval, valamint öt állam területi vizén haladtak át. A rakományon azonban végül itt sem sikerült túladni, ezért a kalózkodók inkább elrabolták kapitányt és a legénység egy további tagját, váltságdíj reményében.<sup>293</sup>

A támadások számának növekedésére reagálva a benini és a nigériai kormány összefogott, és közös haditengerészeti akciót indított a parti vizeik mentén. Ennek hatására a kalóztevékenység valóban alábbhagyott ezeken a tengereken, de a valódi következménye az lett, hogy kitolta a támadások földrajzi határait a környező országok által ellenőrzött vizekre. Főként Togóban és Elefántcsontparton növekedett meg ugrásszerűen a kalózkodások száma,

---

<sup>291</sup> Uo. 99.

<sup>292</sup> ICC IMB Report, 2009, 41.

<sup>293</sup> KAMAL-DEEN, 2015, 102.

de az elkövetők megjelentek a térség tengerészeti szempontból legbiztonságosabbnak tartott Angola és Ghána partjainál is.<sup>294</sup>

A kalóztámadások számának növekedése kihatással van az egész Guineai-öböl menti régióra. A térség államainak évente kétmilliárd dolláros kára származik a kalózkodásból, hiszen a parti államok gazdasága nagymértékben támaszkodik a kikötőkből származó bevételekre. Erre jó példa Benin, amely bevételeinek több mint 40%-át a cotonou-i kikötő forgalmának köszönheti. Emellett – ahogy azt már említettem – a kőolaj exportot is igen érzékenyen érinti a kalózkodás, amelyet a világgazdaság is megérez. A régióban pedig negatív gazdasági hatások kihatással lehetnek a térség politikai stabilitására is, hiszen – ahogy azt a MEND példája is mutatja – a különböző fegyveres csoportok is érdekeltek a kalózkodásban, a bevételeiknek hála pedig jobb fegyvereket és eszközöket tudnak szerezni.<sup>295</sup>

## **2.2 A támadások jellege a térségben**

A Guineai-öbölben 2005 környékén még a megélhetési kalóztámadások voltak a jellemzőek, abban az értelemben, hogy a különböző fegyveres csoportok még kevésbé voltak érdekeltek bennük, azaz az elkövetők sem hozzájuk voltak köthetők, hanem inkább a személyes haszonszerzés motiválta őket. A kalózok jellemzően kisebb és gyorsabb motorcsónakokon közelítették meg a célpontokat. Emellett pedig lőfegyverekkel, olykor robbanószerekkel felfegyverkezve követték el a támadásaikat, céljuk elsősorban a legénység elrablása, és értük váltságdíj követelése, valamint a hajók eltérítése volt. Az ezt követő időszakban, 2009-ig, új jellemvonások voltak megfigyelhetőek az öböl menti kalózkodásban. Szomáliával ellentétben, ahol az elkövetők jellemzően a kínálkozó lehetőségeket használták ki és támadták meg a hajókat, nyugat-afrikai társaik gondosan megtervezett akciókat hajtottak végre. Ekkorra már a különböző – elsősorban nigériai – fegyveres csoportok is érdekeltek lettek a kalózkodásban, tevékenységi körük pedig kiterjedt Nigéria, Benin, Kamerun és Egyenlítői-Guinea partvidékére.<sup>296</sup>

Ezt követően a kalózok új elkövetési módot dolgoztak ki: gondosan megválogatták célpontjaikat, és csak a nagyobb értékű rakománnyal rendelkezőket támadták meg, oly módon, hogy a hajókat folyamatosan nyomon követték, vártak, amíg eltávolodik a partoktól, majd egy alkalmasnak ítélt helyen és időpontban csaptak le rá. Az elkövetők ekkor már

---

<sup>294</sup> Uo. 102-105.

<sup>295</sup> HASAN – HASSAN, 2016, 195-197.

<sup>296</sup> KAMAL-DEEN, 2015, 100-101.

előszeretettel alkalmaztak anyahajókat, csakúgy, mint a szomáliai kalózok. Ezek ugyanakkor kettős célt szolgáltak: egyrészt ezekről indították az akciókat, másrészt pedig ezekbe pumpálták a finomított olajat, amit a tankerekről zsákmányoltak, és később a régió belül és kívül feketén értékesítettek. A támadások erőszakos jellege ebben az időszakban már megfigyelhető volt, amely megkülönböztette az itteni kalózkodást a világ más táján elkövetett cselekményektől.<sup>297</sup>

Jelenleg alapvetően négyféle támadási típust különböztethetünk meg a Guineai-öbölben.

- a) Az első a szomáliai kalózok által is alkalmazott, a legénységért kapott váltságdíj szerzése céljából elkövetett kalózkodás. A nigériai fegyveres csoportok korábban a szárazföldön már többször is sikerrel rabolták el az olajvállalatok tisztviselőit és munkásait, ezt a tevékenységüket pedig sikeresen ültették át a tengerre, a tankerhajók és más kereskedelmi hajók legénységét célozva. Fontos különbség a szomáliai esetekhez képest, hogy a nigériai elkövetők rövidebb ideig tartják fogva a legénységet, mivel rendszerint alacsonyabb összegű váltságdíjat követelnek, amit könnyebb kifizetni, így a tárgyalások nem húzódnak el.<sup>298</sup> 2017-ben még egy magyar tengerész is fogságba esett a nigériai partok közelében, akit végül több mint két hét után sikerült kiszabadítani.<sup>299</sup>
- b) A második típus esetében az elkövetők célja a hajó rakományának, főként az olajnak az ellopása. Ezekben az esetekben igen gyakori a legénységgel szemben alkalmazott erőszak, szemben az első esettel. Ez annak köszönhető, hogy előbbinél a legénység „értékes”, ezért jobban kell rá vigyázni, míg utóbbi esetén csak a rakomány érdeklí az elkövetőket. Az olajlopás emellett sokkal jobban megtervezett akciót kíván, amelyben szaktudással rendelkező kalózok is részt vesznek, akik tisztában vannak a tankerek csőrendszerének működésével. Továbbá az olaj átpumpálása is hosszabb időt vesz igénybe, ezért olyan szakemberekre is szükség van, akik ezalatt képesek a tankerrel manőverezni. Ezek a támadások komoly logisztikai rendszert igényelnek az ellopott olaj minél hamarabb való eladása érdekében.<sup>300</sup>
- c) A támadások harmadik típusát képezik a kisebb hajók ellen elkövetett akciók, amelyek be nem jelentett kalózkodásnak is szokás nevezni, hiszen a bejelentések hiányában számukat nehéz nyilvántartani, emiatt pedig ezek az esetek rendszerint

---

<sup>297</sup> Uo. 101.

<sup>298</sup> LINDSKOV JACOBSEN – RIBER NORDBY, 2015, 21.

<sup>299</sup> Kiszabadult a Nigériában elrabolt magyar tengerész.

[https://index.hu/belfold/2017/11/11/hazaerkezett\\_a\\_magyar\\_tusz\\_nigeriabol/](https://index.hu/belfold/2017/11/11/hazaerkezett_a_magyar_tusz_nigeriabol/) (2017. 11. 11.)

<sup>300</sup> LINDSKOV JACOBSEN – RIBER NORDBY, 2015, 21-22.

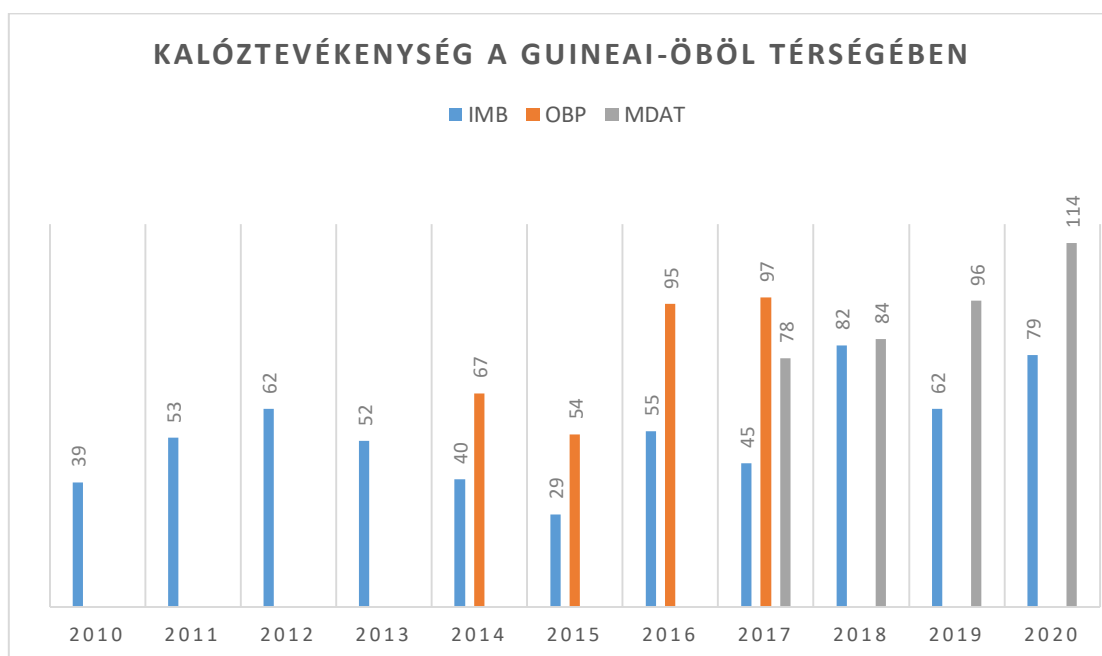


kívül esnek a legtöbb nemzetközi szervezet látókörén. E harmadik típusba tartoznak még azokat a támadások is, amiket a szervezett bűnözői csoportok egymás sérelmére követnek el, azaz ha például lopott olajat szállító hajó megtámadására kerül sor.

- d) Az öböl menti kalózkodás negyedik típusa pedig a lehorgonyzott, vagy kikötőben veszteglő hajókon elkövetett, csekélyebb értékű rablások és lopások. Ezek ugyan a leggyakoribbnak számítanak, mégsem élveznek akkora figyelmet, mivel az okozott kár mértéke jóval kisebb, valamint ezeket a bűncselekményeket tipikusan megélhetési elkövetők hajtják végre, nem pedig a szervezett bűnözői csoportok.<sup>301</sup>

Az említett négy fő típus mellett megemlítendő még a rögzített ásványanyag-kitermelő létesítmények ellen elkövetett támadások is.<sup>302</sup> Ezek ugyan szigorú értelmezésben nem tekinthetők kalózkodásnak, azonban – véleményem szerint – említés szintjén mégis szót érdemelnek, hiszen rendszerint ugyanazok a csoportok, azonos motivációból – az olajvállalatok elleni fellépés jegyében – követik el őket. Ugyan a két hajó követelményéből következően ezekre egyáltalán nem alkalmazható az UNCLOS fogalma, azonban a SUA-hoz fűzött jegyzőkönyv 2005-ös módosítása már a jogellenes magatartások közé sorolja a rögzített platformokon elkövetett támadásokat is.

A Guineai-öböl térségében történt esetek számának<sup>303</sup> alakulását az alábbi diagram mutatja:



2. sz. ábra: Kalóztevékenység a Guineai-öböl térségében<sup>304</sup>

<sup>301</sup> Uo. 22-23.

<sup>302</sup> GOTTLIEB: The Security Council's..., 2015, 36.

<sup>303</sup> A korábban kifejtettek jelen esetben is érvényesek: ezek hozzávetőleges adatoknak minősülnek. Továbbá az MDAT – az OBP-hez hasonlóan – szélesebb körben vizsgálja az incidenseket.

<sup>304</sup> A Guineai-öbölben történt incidensek 2010 óta. Forrás: ICC IMB Report 2014, 2018, 2020.

### 2.3 Külső szereplők fellépése a Guineai-öböl tengerbiztonsága érdekében

Mivel a nemzetközi közösség figyelmét a Szomália és az Ádeni-öböl térségében folyó kalóztevékenység kötötte le, ezért a többi, veszélyeztetett térség – így a Guineai-öböl is – gyakorlatilag magára maradt, és regionális összefogásra volt szükség a bűncselekmény elleni fellépéshez. Így tehát a nemzetközi szervezetek és a külső államok részvétele ebben a térségben is jóval kisebb, mint a kontinens keleti oldalán.

#### 2.3.1 Az ENSZ szerepe

Az ENSZ szakosított intézményei és hivatalai révén vesz részt a Guineai-öböl menti hajózás biztonságossá tételében. Az IMO szerepe természetesen itt is jelentős, hiszen a XX. században e szerv vált a kalózkodás elleni küzdelem egyik legfontosabb bástyájává nemzetközi szinten. Az IMO valamennyi, korábban említett regionális és régióközi kezdeményezést támogat, ugyanakkor a helyi vezetők részéről mégis több olyan kritika érte, hogy figyelmen kívül hagyja a regionális viszonyokat, valamint azt az igényt, hogy a jövőben valamennyi kezdeményezés helyi kezekbe kerüljön és fenntartható maradjon, mivel nagymértékű brit és fuvarozóipari befolyás alatt áll.<sup>305</sup> Az IMO-t tehát egyfajta ellenszenv övezi az öböl menti államok részéről, amelyek teljesen saját kézbe kívánják venni az irányítást. Ugyanakkor az Afrika nyugati partjainál zajló események globális hatással is bírnak, ezért a külső szereplők részvételét sem utasíthatják el, az IMO pedig tengerbiztonsági kérdésekben megkerülhetetlen tényező, hiszen számos egyezmény és irányelv köthető a nevéhez, amely a jelenlegi nemzetközi jogi rendszerben kiemelt jelentőséggel bír.

Fontos szerepet játszik a térségben az UNODC is. Tevékenységének fókuszában a következők állnak: jogi reform, a tengerészeti bűnüldöző szervek teljesítményének növelése, hivatalos személyek képzése és kiképzése, a büntető eljárások támogatása, valamint az államok közötti együttműködési mechanizmusok erősítése. Az UNODC szerepe a különböző kezdeményezések létrehozatalára is kiterjed, például a Nyugat-afrikai Államok Gazdasági Közössége (*Economic Community of West African States – ECOWAS*) és a Közép-afrikai Államok Gazdasági Közössége (*Economic Community of Central African States – ECCAS*) közös tengerészeti stratégiájának kidolgozásában és elfogadásában is segítséget nyújt, amely a kalózkodás és más transznacionális bűncselekmények elleni fellépésre irányul. Továbbá a szerv állandó tisztviselői folyamatosan a térségben

---

<sup>305</sup> Uo. 40.

tartózkodnak a koordináció biztosítása érdekében. A közös tengerészeti stratégia kidolgozásában az ENSZ egy másik hivatala, a Főtitkár Nyugat-afrikai Különleges Képviselőjének Hivatala (*United Nations Office for West Africa – UNOWA*) is részt vesz. E két szerv tehát főként intézményi támogatást nyújt az öböl menti szervezeteknek, valamint bizonyos államok jogrendszerének fejlesztésében is szerepet játszik.<sup>306</sup>

### 2.3.2 Az Európai Unió szerepe

Az EU globális szintű Tengerészeti Biztonsági Stratégiájának (*EU Maritime Security Strategy*) keretein belül – a 2015-2020 közötti időszakra – akciótervet fogadtak el 2014-ben, amelyet 2018-ban vizsgáltak felül. Emellett – a yaoundéi csúcstalálkozón elfogadott magatartási kódexszel összefüggésben – az EU 2014-ben elfogadta a Guineai-öbölre vonatkozó stratégiáját is. Ezek keretein belül az EU célja a regionális erőfeszítések támogatása, többek között a tengerbiztonsággal és szervezett bűnözéssel kapcsolatban.<sup>307</sup>

Az EU közreműködése a következő négy területen figyelhető meg: az ún. *sea blindness* csökkentése, azaz, hogy az államok felismerjék a tenger és a tengerészet jelentőségét és hasznosíthatóságát; a hatékony kormányzás és a nemzeti intézmények fejlesztése; a regionális gazdaság stabilizálása, valamint a regionális együttműködés erősítése. Az EU stratégiájában jól megfigyelhető a Guineai-öböl Bizottság (*Gulf of Guinea Commission – GGC*) támogatására való gyakori hivatkozás, amely egyben azt is jelenti, hogy – a korábbi változásoknak köszönhetően – így is mérsékeltebb szerepkörrel bír, ám egyébként fontos kezdeményezés, a Nyugat- és Közép-afrikai Tengerészeti Szervezet (*Maritime Organization for West and Central Africa – MOWCA*) még inkább háttérbe szorul. Az EU tehát gyakorlatilag választott a rendelkezésre álló kezdeményezések közül, ahelyett, hogy – amint azt a célkitűzések sugallják – a regionális együttműködést széleskörűen támogatná.<sup>308</sup>

Látható, hogy az Unió nyugat-afrikai szerepvállalása lényegesen kisebb mértékű, mint a kontinens keleti oldalán. Ez annak köszönhető, hogy az itteni kalózkodás problémájára az EU költségvetéséből megoldásokat kíván alkalmazni, azaz inkább a szakértelmet ad, nem pedig (haditengerészeti) eszközöket.<sup>309</sup>

---

<sup>306</sup> Uo. 41-42.

<sup>307</sup> European Union External Action Service – EU Maritime Security Factsheet: The Gulf of Guinea [https://eas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/52490/eu-maritime-security-factsheet-gulf-guinea\\_en](https://eas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/52490/eu-maritime-security-factsheet-gulf-guinea_en) (2020. 05. 01.)

<sup>308</sup> LINDSKOV JACOBSEN – RIBER NORDBY, 2015, 40-41.

<sup>309</sup> GÜNTHER, 2015, 25.

### 2.3.3 Az INTERPOL szerepe

Az UNODC mellett az INTERPOL (*International Criminal Police Organization*) is a jogi aspektusokra koncentrálva játszik fontos szerepet a Guineai-öböl menti kalózkodás visszaszorításában. A szerv fő fókusza a rendőrségi munka hatékonyságának növelése. Ennek egyik formája, hogy az INTERPOL képzéseket szervez, amelyek célja a bizonyítékok összegyűjtésével kapcsolatos hatékonyság magasabb szintre való emelése. Ez nem csak gyakorlati továbbképzést jelent, hanem workshopok szervezését is, ahol az elméleti tapasztalatok átadására is sor kerül, valamint ezek az együttműködés elmélyüléséhez is hozzájárulnak. Az INTERPOL egy másik kezdeményezése a túszejtéshez kapcsolódik, amelynek a Guineai-öböl menti kalózkodás szempontjából is jelentősége van, hiszen az itteni elkövetők gyakran ejtik foglyul a legénység tagjait.<sup>310</sup>

Az INTERPOL tevékenységének nagy előnye egyrészt az, hogy a szervnek már van jártassága hasonló területen: az afrikai kontinens keleti oldalán szerzett tapasztalatait tudja hasznosítani, hiszen már ott is ellátott hasonló feladatokat. Másrészt, hogy munkájába bevonta a regionális és a nemzetközi szereplőket is, többek között, a Régióközi Koordinációs Központot (*Interregional Coordination Centre – CIC*), a NATO-t és az UNODC-t. Főleg utóbbit szükséges kiemelni, hiszen a két szerv együttműködése egyben megnöveli hatékonyságukat is, hiszen az UNODC koncentrálhat például a büntetés-végrehajtási intézmények létesítésére vagy a jogi reformok elősegítésére, az INTERPOL pedig a bűnüldöző szervek elméleti és gyakorlati oktatására.<sup>311</sup>

### 2.3.4 Az MDAT, a brit-francia információs központ

2014-ben a ghánai Accrában található Regionális Tengerészeti Egyetemen brit mintára létrehozták a Guineai-öböl Tengeri Kereskedelmi Információ-megosztó Központját (*Maritime Trade Information Sharing Centre Gulf of Guinea*), ami kizárólag a kalózkodással kapcsolatos, a térségben közlekedő kereskedelmi hajók számára lényeges információk megosztására szolgál. A rendszer főként a kereskedelmi hajóktól kapott adatokra és észlelésekre támaszkodik, amelyek jelenthetik a gyanús járműveket vagy a támadásokat a Központ felé, ami figyelmezteti a közelben közlekedő járműveket.<sup>312</sup> A Központ 2016-ban átalakuláson ment keresztül, hiszen felvette a *Maritime Domain Awareness for Trade – Gulf of Guinea* (MDAT-GoG) nevet és teljesen a brit, valamint a francia haditengerészet

---

<sup>310</sup> LINDSKOV JACOBSEN – RIBER NORDBY, 2015, 42-43.

<sup>311</sup> Uo. 43-44.

<sup>312</sup> Uo. 37-38.

irányítása alá került Portsmouth és Brest központtal. Az MDAT keretében egy folyamatosan frissített térkép áll a tengerészek rendelkezésére, amelyen a közelmúltban elkövetett támadásokról, illetve kikötői rablásokról található információkat.<sup>313</sup>

A rendszer több kritikát is kapott a térségből, valamint tevékenységét bizalmatlanság övezi. A helyiek kétségbe vonták felállításának szükségességét, főleg azért, mert külső szereplők működtetik. Emellett attól is tartanak, hogy a régióban felállítandó hasonló kezdeményezések versenytársa lesz.<sup>314</sup> Az MDAT ugyanakkor igen pontos és naprakész információkat szolgáltat a támadásokról, amik a kereskedelmi hajók hasznára válhatnak. Az ehhez hasonló, az adott régióra koncentráló információ-megosztó központok nélkülözhetetlenek a kalózkodás által veszélyeztetett régiókban, hiszen az Ádeni-öbölben és Délkelet-Ázsiában is sikerrel használják ezeket. Ezért – legalább amíg elfogadhatóbb alternatíva nem áll rendelkezésre – hiba volna eltekinteni a használatuktól.

## **2.4 A Guineai-öböl tengerbiztonsága érdekében tett afrikai erőfeszítések**

### **2.4.1 A belső jogszabályok minősége és a nemzetközi egyezmények státusza a térségben**

Az ENSZ Tengerjogi Egyezményének 100. cikke kettős kötelezettséget ró az államokra a kalózkodás visszaszorítása érdekében: egyrészt nemzeti szinten kell megtenniük a szükséges lépéseket, másrészt pedig együtt kell működniük más államokkal helyi és nemzetközi szinten. E két lépés alapja egyértelműen a megfelelő belső jogszabályok léte. Ezzel kapcsolatosan pedig a Guineai-öbölben komoly problémák merülnek fel, hiszen csak Togo rendelkezik naprakész szabályozással,<sup>315</sup> de ezt is érik kritikák. A togói törvény (az 1971-es tengeri kereskedelmi törvény) szerint akkor beszélhetünk kalózkodásról, ha nem jogszerű művelet keretein belül fegyveres csoport száll a hajóra.<sup>316</sup>

Ez valóban egy igen leegyszerűsített meghatározás, amely nem ragadja meg a kalózkodás lényeges elemeit. Emellett a büntetési tételek is igen szigorúak, hiszen lehetővé teszik a halálbüntetést, ha az elkövető erőszakot alkalmaz vagy támadás egy tengerész halálával jár.<sup>317</sup> Togo mellett csak Nigéria fogadott el eddig olyan törvényt, amely kifejezetten a kalózkodás és más, tengeren elkövetett bűncselekmények visszaszorítására irányul.<sup>318</sup>

---

<sup>313</sup> <https://gog-mdat.org/home> (2021. 01. 16.)

<sup>314</sup> LINDSKOV JACOBSEN – RIBER NORDBY, 2015, 38.

<sup>315</sup> KAMAL-DEEN, 2015, 108.

<sup>316</sup> BEST, Kyle – *The Development of Piracy Law in West Africa & the Institutions Underpinning Counter-Piracy Efforts*. International Human Rights Internships Working Paper Series. 2015/10. 12.

<sup>317</sup> Uo. 14.

<sup>318</sup> Nigeria signs first standalone anti-piracy law in the Gulf of Guinea

Ugyanakkor ez egy kifejezetten minőséginek mondható belső jogszabály, hiszen nem csak az UNCLOS kalózkodás-fogalmát ültette át, hanem a tengeren elkövetett jogellenes cselekmények visszaszorítását célzó másik egyezmény, SUA által szabályozott cselekményeket is büntetni rendeli. Ezáltal Nigériában a törvényi alapok rendelkezésre állnak nem csak a kalózok letartóztatására, hanem felelősségre vonására is.<sup>319</sup>

A szabályozás állapota más államok esetében kifejezetten aggasztó. Egy ENSZ-jelentés például megállapította, hogy Benin törvényei elavultak és összeegyeztethetetlenek az UNCLOS rendelkezéseivel. A SUA és annak jegyzőkönyvei szintén a nemzetközi jogi rendszer alapvető elemének számítanak, azonban a régió államai közül csak Elefántcsontpart, Ghána és Kongó részese a szerződésnek és valamennyi jegyzőkönyvének. A nagy olajkitermelő államok közül Angola, Kamerun és Gabon pedig egyiknek sem részese, Nigéria pedig nem csatlakozott a SUA 2005-ös kiegészítő jegyzőkönyvéhez, amely kontinentális talapzathoz rögzített platformok (például olajfúrótornyok) biztonsága ellen elkövetett cselekményeket tilalmazó jegyzőkönyvet bővítette ki. Összességében azt mondhatjuk el, hogy az öböl menti államokra jogalkotási deficit jellemző a kalózkodás vonatkozásában. Ennek következtében pedig hiába lennének képesek az elkövetők elfogására, elítélésükre már jóval ritkábban kerülne sor.<sup>320</sup> Ugyanakkor egyes nemzetközi szervezetek, például az ENSZ, és annak szakosított intézménye, az IMO, folyamatosan hangsúlyozza ezen egyezmények belső jogba való beépítésének jelentőségét, és együtt dolgozik egyes érintett államokkal ennek elősegítése érdekében.<sup>321</sup>

#### 2.4.2 2050 AIM Stratégia

Az Afrikai Unió keretein belül 2014 januárjában indították el az Egységesített Tengerészeti Stratégiát (*Integrated Maritime Strategy/2050 AIM*), amely a következő 35 évre határozta meg az Unió tengerészeti céljait. A dokumentum nem csak a kalózkodást jelöli meg mint a regionális tengerbiztonságra veszélyes magatartást, hanem például az illegális halászatot, a különböző csempészetit magatartásokat és a tengeri terrorizmust is. A 2050 AIM előnyének számít, hogy napirendre hozza a tengerbiztonsági kérdéseket, ugyanakkor hiányossága, hogy a keretein belül elfogadott akcióterv teljesen figyelmen kívül hagyja azokat a szárazföldi

---

<https://criticalmaritimeroutes.eu/2019/07/11/nigeria-signs-first-standalone-anti-piracy-law-in-the-gulf-of-guinea/> (2021. 01. 16.)

<sup>319</sup> KALU, 2020, 252.

<sup>320</sup> KAMAL-DEEN, 2015, 108.

<sup>321</sup> LINDSKOV JACOBSEN – RIBER NORDBY, 2015, 18.

tényezőket, amelyek nagyban hozzájárulnak az említett problémák kialakulásához és felerősödéséhez (például korrupció elterjedtsége, a jó kormányzás hiánya).<sup>322</sup>

#### **2.4.3 A Nyugat- és Közép-afrikai Tengerészeti Szervezet egyetértési nyilatkozata**

A Nyugat- és Közép-afrikai Tengerészeti Szervezetet (MOWCA) 1975-ben állították fel, abból a célból, hogy segítse a regionális és a nemzetközi közösséget a régiót érintő tengerészeti kérdések kezelésében. Ennek keretein belül – többek között – minőségjavító tervek megvalósítását teszik lehetővé, konkrétan egy koordinált parti őrség létrehozását, valamint segítséget nyújt a régió államainak a különböző nemzetközi minimumszabályok belső jogba való beépítésében.<sup>323</sup>

Előbbi felállításával kapcsolatban a MOWCA 25 állama 2008-ban egy egyetértési nyilatkozatot fogadott el.<sup>324</sup> E szerint a parti őrség feladata az emberi életek és a környezet védelme valamint a jogszabályok betartatása.<sup>325</sup> Ennek elérése érdekében a részes államoknak össze kell hangolniuk a parti őrségük tevékenységeit, hogy növeljék bűnüldözési kapacitásukat, különösen a kalózkodás és a kábítószer-csempészet, valamint a tengeren elkövetett egyéb bűncselekmények megelőzése érdekében.<sup>326</sup>

Az egyetértési nyilatkozat alapján felállított rendszer ugyanakkor több problémával is küzd, ezért nem élvezett egyhangú támogatottságot. Egyrészt maga a MOWCA igen távol helyezkedik el a „valódi döntéshozóktól”, ugyanis a részes államok közlekedési minisztereinek találkozóiként funkcionál. Másrészt a szervezetet alkotó államok haditengerészetei így is szűkös forrásokból gazdálkodnak, a parti őrségi rendszer felállítása pedig valószínűleg ezekből a forrásokból vonna el.<sup>327</sup>

#### **2.4.4 A Guineai-öböl Bizottság mechanizmusa**

A GGC-t<sup>328</sup> 1999-ben hozták létre és 2006 óta működik intézményesült formában. Ugyan a GGC nem egy tengerbiztossággal foglalkozó szervezet, hiszen alapvető célja az olaj és más természeti erőforrások menedzselésével kapcsolatos eljárások harmonizálása, szerepe mégis

---

<sup>322</sup> Uo. 27-28.

<sup>323</sup> Uo. 28.

<sup>324</sup> Memorandum of Understanding on the establishment of a Sub-regional Coastguard Network for the West and Central African sub-region.

<https://iea.uoregon.edu/treaty-text/4528> (2021. 06. 01.)

<sup>325</sup> Uo. 7. cikk

<sup>326</sup> Uo. 54. cikk

<sup>327</sup> LINDSKOV JACOBSEN – RIBER NORDBY, 2015, 28-29.

<sup>328</sup> <https://cggrps.com/en/the-gulf-of-guinea-commission/> (2021. 05. 11.)

jelentős a regionális és régióközi együttműködés terén, hiszen azon államokat érintik leginkább érzékenyen a kalóztámadások, amelyek a térség fő olaj exportőrei. A 2002-es Afrikai Béke és Biztonság Struktúra (*African Peace and Security Architecture*) elfogadását követően a regionális gazdasági szervezetek szerepe megnőtt, ezáltal a MOWCA helyett a GGC szerepe vált hangsúlyosabbá mint olyan államok tömörüléséé, amelyek mind közvetlenül érintettek a kalózkodás problémája által.<sup>329</sup> Ennek köszönhetően pedig a GGC a – következőkben kifejtett – régióközi együttműködés kidolgozása során komoly tényezőnek számított és számít továbbra is.

#### 2.4.5 A Yaoundéi Magatartási Kódex

A magatartási kódex megalkotásáról először az ECOWAS és az ECCAS illetékes minisztereinek találkozáján – a GGC részvétele mellett – határoztak 2013. március 19-én, a benini Cotonou-ban. A yaoundéi csúcstalálkozót – amelyen a részes államok államfői vettek részt – ez év június 25-én rendezték meg, és itt került sor a magatartási kódex aláírására, amely A nyugat- és közép-afrikai kalózkodás, hajók elleni fegyveres rablás és egyéb jogellenes, tengeren elkövetett cselekmények megelőzésének és visszaszorításának magatartási kódexe (*Code of Conduct Concerning the Prevention and Repression of Piracy, Armed Robbery against Ships, and Illegal Maritime Activities in West and Central Africa*)<sup>330</sup> nevet viseli. Emellett két másik olyan dokumentumot is aláírtak, amelyről szintén Cotonou-ban határoztak: az egyik egy megerősítő politikai nyilatkozat az ECCAS és az ECOWAS államfői részéről a tengeren elkövetett jogellenes cselekmények elítéléséről szólt.<sup>331</sup> A másik pedig – a már korábban már szintén említett – egyetértési nyilatkozat volt, amelyben az eljárási cselekmények harmonizációjáról és a parti őrségi feladatok összehangolásáról határoztak.<sup>332</sup>

A magatartási kódex a 2018. és a 2039. számú biztonsági tanácsi határozattal összhangban született, amelyekben az ENSZ főszerve azt az igényét fejezte ki, hogy szükség van olyan megállapodásokra, amelyek a régió államainak átfogó rendelkezéseit jelenítik meg a kalózkodás és a hajók elleni fegyveres rablás kapcsán, kiemelve azok okait, valamint olyan

---

<sup>329</sup> LINDSKOV JACOBSEN – RIBER NORDBY, 32.

<sup>330</sup> <https://bit.ly/3uHBFCq> (2021. 05. 11.)

<sup>331</sup> <https://bit.ly/3f8Hmj> (2021. 05. 11.)

<sup>332</sup> [https://au.int/sites/default/files/newsevents/workingdocuments/27463-wd-memorandum\\_version\\_anglaise.pdf](https://au.int/sites/default/files/newsevents/workingdocuments/27463-wd-memorandum_version_anglaise.pdf) (2021. 05. 11.)



nemzeti, regionális és extra regionális kezdeményezésekre, amelyek biztosítják a Guineai-öböl tengerbiztonságát.<sup>333</sup>

A dokumentumot egyértelműen a Dzsibuti Magatartási Kódex ihlette – s ez a preambulumban, valamint több rendelkezésében is visszaköszön –, amelyet a kontinens keleti oldalán, az Ádeni-öböl menti kalózkodás visszaszorítása érdekében fogadtak el annak részes államai. Ami a fogalmak meghatározását illeti: a magatartási kódex a kalózkodást UNCLOS-ban, a hajók elleni fegyveres rablást pedig az 1025(26). számú IMO közgyűlési határozatban meghatározottak szerint veszi át. A tárgyi hatálya alá tartozó harmadik kategória, a tengeren elkövetett transznacionális szervezett bűncselekmények esetében fogalmat nem határoz meg, hanem felsorolja annak néhány jellemző esetkörét (például pénzmosás, fegyverkereskedelem), amelybe kalózkodás és a hajók elleni fegyveres rablás is beletartozik.<sup>334</sup>

A 2. cikk szerint a kódex részes államainak célja a rendelkezésre álló erőforrásokkal, a belső jogokkal és a nemzetközi joggal összhangban *„a lehető legszélesebb mértékben együttműködni a tengeren elkövetett transznacionális bűncselekmények, a tengeri terrorcselekmények, az illegális halászat és egyéb tengeren elkövetett jogellenes cselekmények”* vonatkozásában. Ez az együttműködés kiterjed a releváns információk megosztására és bejelentésére, az imént említett cselekményekkel gyanúsítható járművekkel szembeni fellépésre, a cselekményeket elkövető vagy az elkövetést megkísérlő személyek elfogására és bíróság elé állítására, valamint a sértettek kezelésére és védelmére.<sup>335</sup>

Az imént említett információ-megosztást jelenleg a már korábban említett, yaoundéi központtal működő CIC végzi, mivel nemzeti központok felállítására még nem került sor. Az elkövetők felelősségre vonását illetően a kódex azt tűzi ki célul, hogy az elkövetők bíróság elé állítása biztosított legyen. Ennek érdekében felhívja a részes államokat, hogy nyilvánítsák büntetendővé a kódexben szabályozott magatartásokat, emellett arra is ösztönzi azokat, hogy alkossanak útmutatókat az esetlegesen felmerülő joghatósági, nyomozási és bírósági problémák kiküszöbölésére. A dzsibuti kódexszel ellentétben ugyanakkor nem tartalmaz rendelkezéseket a kiadatási eljárásra vonatkozóan, ami szintén fontos eleme lenne az együttműködésnek.<sup>336</sup>

---

<sup>333</sup> HASSAN – HASAN, 2017, 57.

<sup>334</sup> Yaoundéi Magatartási Kódex 1. cikk (3)-(5) bekezdés

<sup>335</sup> Uo. 2. cikk (1) bekezdés

<sup>336</sup> HASSAN – HASAN, 2017, 59-60.

A kódex a gyakorlati szabályok terén is nagymértékben támaszkodik az UNCLOS-ra. Ennek következtében az üldözés jogával kapcsolatos rendelkezések is az egyezményből lettek átültetve, tehát a kódex tárgyi hatályába tartozó bűncselekmények elkövetésével gyanúsítható hajó üldözésére nincs lehetőség, ha az egy másik részes állam területi vizére ér.<sup>337</sup> Ugyanakkor ezt a hiányosságot ez a kódex is kiküszöböli, hiszen ismeri a *shiprider/embarcked officer* intézményét. Az *embarcked officer*-nek joga van arra, hogy ezt az engedélyt megadja a másik részes állam hajójának, amelyen szolgálatot teljesít.<sup>338</sup>

A kalózzárművek elfogását illetően a kódex úgy rendelkezik, hogy a részes államok területi vizein kívül (tehát gyakorlatilag a nyílt tengeren) bármely részes állam hadihajói vagy „kormányzóságban” álló hajói (tehát parti őrsége) végrehajthatják azt. Az univerzális joghatóság szabályainak megfelelően természetesen az elfogást végrehajtó államnak jogában áll lefolytatni a felelősségre vonási eljárást is, amely kiterjed a lefoglalt hajóról és vagyontárgyokról való rendelkezésre is. Amennyiben az elfogásra valamely részes állam területi vizén kerül sor, úgy természetesen ezen állam kizárólagos joghatósággal rendelkezik az eljárás lefolytatására.<sup>339</sup>

Ugyan a Yaoundéi Magatartási Kódex jelentős kezdőlépésnek számít a regionális együttműködés terén, nem tartalmaz iránymutatást például a fegyveres biztonsági magánszolgálatok alkalmazásáról, továbbá jogi kötőerővel sem bír, hiszen jogi kötelezettségeket nem támaszt a részes államok felé. Emiatt alkalmazása nagyban függ a politikai akarattól és a belső jogba való átültetésének mikéntjétől. Az átültetés ugyanakkor nagyban függ az egyes részes államok gazdasági képességeitől, valamint jogrendszerétől, konkrétan annak nemzetközi joggal való adekvátságától. Előbbi tényezővel kapcsolatosan azonban megemlítendő, hogy az IMO pénzügyi alapot hozott létre, amellyel a felmerülő költségekben kíván segítséget nyújtani.<sup>340</sup>

#### **2.4.6 Regionális zónák és régióközi együttműködés kialakítása**

A 2000-es években az afrikai biztonságpolitikai törekvések megvalósítása nagyrészt külső résztvevők, egyben támogatók bevonásával történt, aminek következtében számos alkalommal nem az afrikai államok, hanem e külső résztvevők nyomására, azok érdekei szerint alakultak ezek a kezdeményezések. Ezért 2009-ben az ECCAS a tengerbiztonsági

---

<sup>337</sup> Yaoundéi magatartási kódex 6. cikk (3) bekezdés

<sup>338</sup> Uo. 9. cikk (5) bekezdés c) pont

<sup>339</sup> HASSAN – HASAN, 2017, 60-61.

<sup>340</sup> Uo. 61-62.

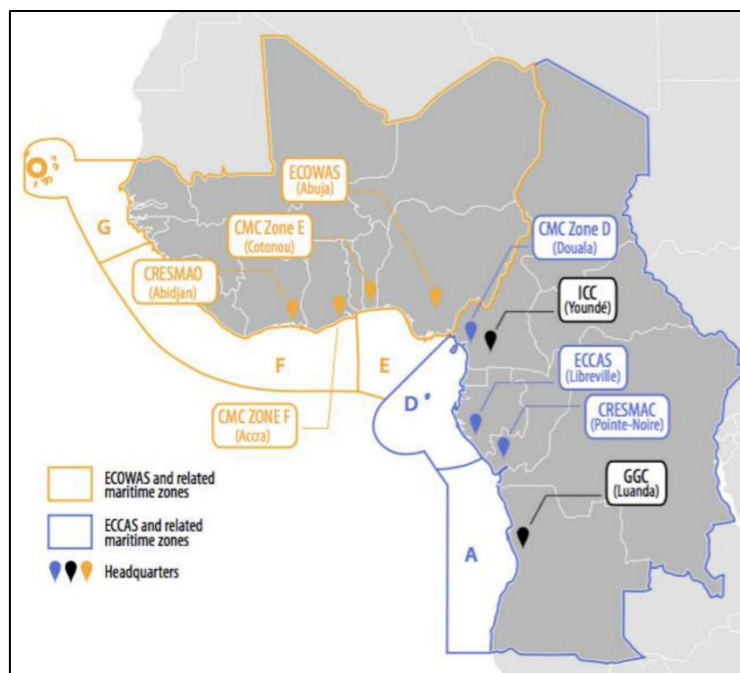
kérdéseket a saját kezébe véve kidolgozta stratégiáját, amelyet hat fő pillérré épített: információk közös kezelése, közösségi megfigyelés a források észlelésén és megosztásán keresztül, az államok tengeri fellépésének jogi és gyakorlatbani harmonizációja, önfinanszírozás közösségi adón keresztül, logisztika és egy közép-afrikai tengerészeti konferencia intézményesülése. A stratégia részeként tengerbiztonsági központot hoztak létre a kongói Pointe-Noire-ban (*Centre régional desécurisation maritime de l’Afrique centrale – CRESMAC*), valamint három tengeri zóna (A, B és D) jött létre, amelyek mind saját műveleti központtal rendelkeztek. Leghamarabb a D zóna lépett működésbe, ahol három érintett állam, Kamerun, Gabon és Egyenlítői Guinea közös járőrözésbe kezdett, amelyek révén már korán képesek voltak kapcsolataikat erősíteni, valamint eljárásaikat összehangolni, ami az elkövetők letartóztatásával és bíróság elé állításával kapcsolatos esetleges jogi nehézségek leküzdésében is nagy szerepet játszott. Az említett államok D zónában kifejtett tevékenységének hála az öböl menti kalóztevékenységet sikerült az általuk ellenőrzött vizeken kívülre szorítani. A koordináció tehát itt eredményesnek bizonyult, viszont nyilvánvalóan nem jelentette a kalózkodás problémájának megoldását, sőt, felhívta a figyelmet a régióközi együttműködés szükségességére.<sup>341</sup>

2013-ban az ECOWAS kezdeményezésére, a GGC és az ECCAS részvételével rendezték meg Kamerunban a yaoundéi csúcstalálkozót, amelynek során tengerbiztonsági kihívásokkal (elsősorban a kalózkodással és az illegális halászattal) foglalkozó, 26 részes állammal bíró magatartási kódexet fogadtak el. A magatartási kódex átveszi az ECCAS által felállított rendszert, így létrehozva az E, F és G zónákat, 2014-ben pedig a regionális tengerbiztonsági központ is megkezdte működését az elefántcsontparti Abidjanban (*Centre Régional de Surveillance Maritime de l’Afrique de l’Ouest – CRESMAO*). A CRESMAC és a CRESMAO közötti kapcsolat biztosítására pedig létrehozták Yaoundéban a már említett Régióközi Koordinációs Központot (CIC).<sup>342</sup> A yaoundéi magatartási kódex következtében tehát létrejött a régióközi tengerbiztonsági együttműködés az ECCAS és az ECOWAS között. A rendszerben azóta annyi változás történt, hogy a B zóna beleolvadt az A és a D zónába, így tehát már nem hat, hanem öt szektorban folyik az együttműködés, az alábbi térképen látható módon:

---

<sup>341</sup> Uo. 32-33.

<sup>342</sup> Uo. 33-34.



5. sz. térkép: A tengerbiztonsági együttműködés keretében kialakított zónák a Guineai-öböl mentén<sup>343</sup>

Ahhoz, hogy a rendszer hosszabb távon sikeresnek bizonyuljon – véleményem szerint – arra van szükség, hogy a korábbi D zónában bevált módon, a helyi autonómiát regionális és régióközi szinten is tiszteletben tartsák, azaz hogy az egyes zónák szabadon végezhesék tevékenységüket, magasabb szinten pedig csak koordinációra kerüljön sor.

## 2.5 A fegyveres biztonsági magánszolgálatok helyzete

A fuvarozók által a modernkori kalózkodással szemben tett erőfeszítések és intézkedések közül a fegyveres biztonsági magánszolgálatok bizonyultak az egyik leghatékonyabbnak az Ádeni-öböl és az Indiai-óceán térségében. Ugyanakkor ezek igénybe vételének engedélyezéséhez megfelelő belső jogszabályok kellene, amelyek – többek között – meghatározzák alkalmazásuk részleteit, valamint feloldják a joghatósági problémákat. Jelenleg azonban ezt a Guineai-öböl menti államok belső jogszabályai tiltják, tehát a területi vizeiken áthaladó hajókon, főszabály szerint, nem tartózkodhatnak fegyveres biztonsági magánszolgálatok tagjai.<sup>344</sup> A szárazföldi létesítményeknél rendszerint engedélyezik a biztonsági szolgálatok igénybe vételét, ezért végül egyfajta hibrid megoldásként, mégis előfordulhat, hogy egyes államok eseti szerződéseket kötnek biztonsági cégekkel – többek között – hajók kíséretére, tengeri platformok és „biztonsági zónák” (azaz kikötők)

<sup>343</sup> <https://africacenter.org/spotlight/trends-in-african-maritime-security/>

<sup>344</sup> HASSAN – HASAN, 2017, 39.

védelmére. Nigériában például csak előbbi esetben lehetséges biztonsági magánszolgálat alkalmazása a tengeri kereskedelemben.<sup>345</sup>

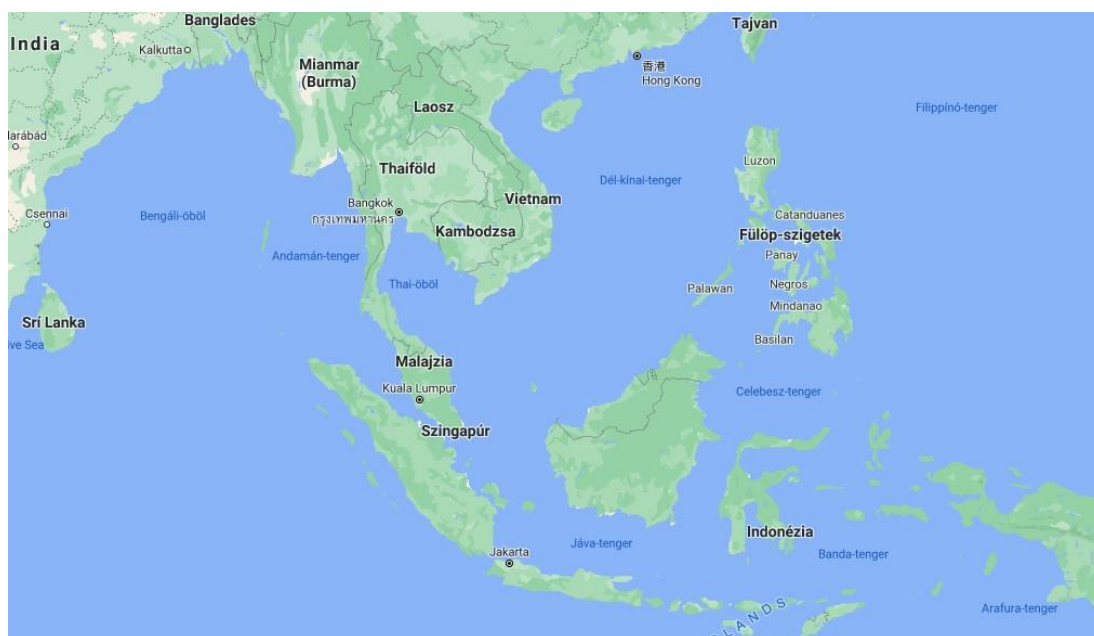
Ugyan az nem állítható, hogy e fegyveresek alkalmazása nem hordozná magában például a korrupció veszélyét, viszont azt lényeges szempont, hogy nagy terhet képesek levenni az érintett államok haderőinek válláról. Továbbá, figyelembe véve, hogy a kontinens keleti oldalán nagy sikerrel vették igénybe a magánszolgálatokat, valamint hogy a Guineai-öböl kalózeit a világ legerőszakosabbjaiként tartják számon, mindenképpen szükséges lenne a megfelelő jogszabályok megalkotása a biztonsági magánszolgálatok pontos működésének meghatározásához, ezáltal a hajózás biztonságosabbá tételéhez. A fegyveres biztonsági magánszolgálatokra vonatkozó szabályozással később részletesebben is foglalkozom.

---

<sup>345</sup> Oceans Beyond Piracy. The State of Maritime Piracy 2016. 29-30.  
[http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/one\\_earth\\_future\\_state\\_of\\_piracy\\_report\\_2016.pdf](http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/one_earth_future_state_of_piracy_report_2016.pdf) (2021. 01. 14.)

### 3. Délkelet-Ázsia

A kalózkodás által veszélyeztetett régiók közül egyértelműen kiemelkedik Délkelet-Ázsia. Éves szinten itt követik el a legtöbb támadást már 1995 óta, ami nem is számít meglepőnek, olyan szempontból, hogy a régió keresztül fut át számos, kiemelkedően fontos kereskedelmi útvonal, amelyek az Indiai-óceánt és a Dél-kínai-tengert kötik össze. Egyes becslések szerint ezeken évente több, mint 50 ezer kereskedelmi hajó halad át, sok közülük útba ejti Szingapúrt, ahol a világ második legnagyobb konténer-hajó kikötője található. Továbbá a térség rendkívül gazdag ásványkincsekben – köztük kőolajban és földgázban –<sup>346</sup>, ennek megfelelően nagy mennyiségben exportálják is ezeket az ásványkincseket. Indonézia például 2018-ban a világ tizenegyedik legnagyobb földgáz exportőre volt, és a tizenharmadik (a régió belül a második) legnagyobb tartalékkal rendelkezik, továbbá a folyékony földgázkitermelés szempontjából is igen jelentős szerepet játszik.<sup>347</sup> Mindezek fényében kijelenthető, hogy a délkelet-ázsiai tengeri kereskedelem biztonságához az egész nemzetközi közösségnek érdeke fűződik.



6. sz. térkép: Délkelet-Ázsia földrajzi elhelyezkedése

<sup>346</sup> RAHA, Utpal Kumar – RAJU, K. D.: *Maritime Threats to the South and Southeast Asia: Scope for a Regional Agreement*. Kathmandu School of Law Review. 2017/1. 49-50.

<sup>347</sup> KALU, 2020, 254.

### 3.1 A kalózkodás kialakulása a térségben

Délkelet-Ázsia az 1970-es évek közepétől számít modernkori kalózkodási hotspotnak. Ekkoriban thai kalózok támadták meg rendszeresen a vietnami menekültek hajóit. Ezek a támadások jellemzően hihetetlenül erőszakosak voltak: gyakran együtt jártak az áldozatok brutális módon történő kivégzésével, túszedéssel, kínzással, valamint nők és gyermekek sérelmére elkövetett szexuális bűncselekményekkel. A vietnamiak szenvedése sokáig kívül esett az államok látókörén. Egészen az 1990-es évek elejéig kellett várni arra, hogy a regionális kormányok és nemzetközi szervezetek fellépjenek a támadások ellen.<sup>348</sup>

Mindezek ellenére, a délkelet-ázsiai kalózkodást egészen az évtized végéig nem tartották komoly nemzetközi biztonsági problémának. A végül megnövekvő nemzetközi figyelem pedig három tényezőnek volt köszönhető. Az egyik ilyen az 1997-es ázsiai gazdasági válság volt, aminek következtében – egyrészt – a tengerparti településeken élők közül egyre többen választották a kalózkodást egyfajta „bevétel kiegészítésként”, főleg Indonéziában és Malajziában; másrészt pedig ez a válság politikai instabilitást is eredményezett – főleg az előbbi országban –, ez pedig kihatott a bűnüldöző szervek hatékonyságára, ami visszatükröződött a kalóztámadások számában is. Szintén fontos tényező volt az 1992-ben, Kuala Lumpurban felállított *Piracy Reporting Centre* (PRC), ami a tengeren elkövetett jogellenes cselekmények elleni küzdelem egyik bástyájává vált, valamint pontosabb számadatokkal világított rá a probléma méretére. Végezetül pedig egyre több, nagy horderejű és médiafigyelmet<sup>349</sup> kapó támadást követtek el a térségben. Ebben az időszakban egyébként Kína volt a kalózok kedvelt célállomása, mivel az ország korrump vámhivatalnokai és laza vámszabályozása könnyen lehetővé tette, hogy a lopott árutól megszabaduljanak. Ennek is köszönhető, hogy Kína végül szigorított belső törvényein.<sup>350</sup>

Az ezredforduló után a térségben ugrásszerűen megnőtt a pálmaolaj kitermelése és kereskedelme, ami a kalózok számára is ideális célpontot jelentett. A nyers pálmaolajat nem csak az élelmiszeriparban használják, hanem a bioüzemanyagok gyártásában is fontos szerepet tölt be. Ez azért lényeges, mert előbbi esetben rendszerint regionálisan kereskednek

---

<sup>348</sup> LISS, 2014, 4.

<sup>349</sup> Az egyik leghíresebb ügy a *Petro Ranger* hajóhoz köthető. A nagyjából 1,5 millió dollár értékű kerozint és dízelt szállító tankert a szingapúri vizeken kalózok térítették el, és arra kényszerítették a kapitányt, hogy Kínába hajózzon vele. A hajót átfestették, átnevezték és új lobogóval látták el. Két hétig semmit sem lehetett tudni róla, míg végül a kínai hatóságok fedezték fel az egyezést.

Ld.: Arrests as lost tanker reappears in China

<https://www.independent.co.uk/news/arrests-as-lost-tanker-reappears-in-china-1161202.html> (2021. 01. 06.)

<sup>350</sup> VON HOESSLIN, Karsten: *The Economics of Piracy in Southeast Asia*. The Global Initiative against Transnational Organized Crime (Report). 2016. 6.

vele, jellemzően kisebb hajókat és uszályokat használva, míg az utóbbi esetben nagyobb hajókat használnak, hosszabb távokra. A kalózkodók főként az előbbieket támadják meg, azaz tevékenységük gyakorlatilag a kínálat által vezérelt lett.<sup>351</sup>

Az említettek fényében tehát Délkelet-Ázsiában jelenleg egymás mellett léteznek a megélhetési, opportunista kalózkodók, valamint a szervezett kalózkodók.<sup>352</sup> Utóbbiak támadásai ráadásul gyakran összekapcsolhatók a különböző felkelő mozgalmakkal, hiszen a Fülöp-szigeteken az Abu Szajaf és a Moro Nemzeti Felszabadítási Front (*Moro Islamic Liberation Front*), valamint Indonéziában a Szabad Aceh Mozgalom (*Free Aceh Movement*) is előszeretettel használja bevételszerzésre a kalózkodást.<sup>353</sup>

### 3.2 A délkelet-ázsiai támadások és azok jellege

Mivel Délkelet-Ázsia esetében egy igen kiterjedt földrajzi térségről beszélhetünk, ezért fontos leszűkíteni, hogy pontosan hol jelentenek veszélyt a kalózkodók. Ez a kalózkodási hotspot azért is különleges, mert a jellegzetes földrajzi adottságok nagyban megkönnyítik a kalózkodók elrejtőzését, és ezzel együtt megnehezítik felkutatásukat, hiszen kereskedelmi útvonalakhoz közeli szárazföldeket rengeteg mellékfolyó szeli át, amelyek kitűnő búvóhelyül szolgálnak. Szintén az elkövetők malmára hajtja a vizet, hogy a kereskedelmi hajóknak szűk szorosokon és szigetekközi tengereken kell áthaladniuk, így huzamosabb ideig nem tudják tartani a nemzetközi hajózási irányelvekben előírt, 18 csomós sebességet, amivel egy támadás nagyobb eséllyel verhető vissza.<sup>354</sup>

---

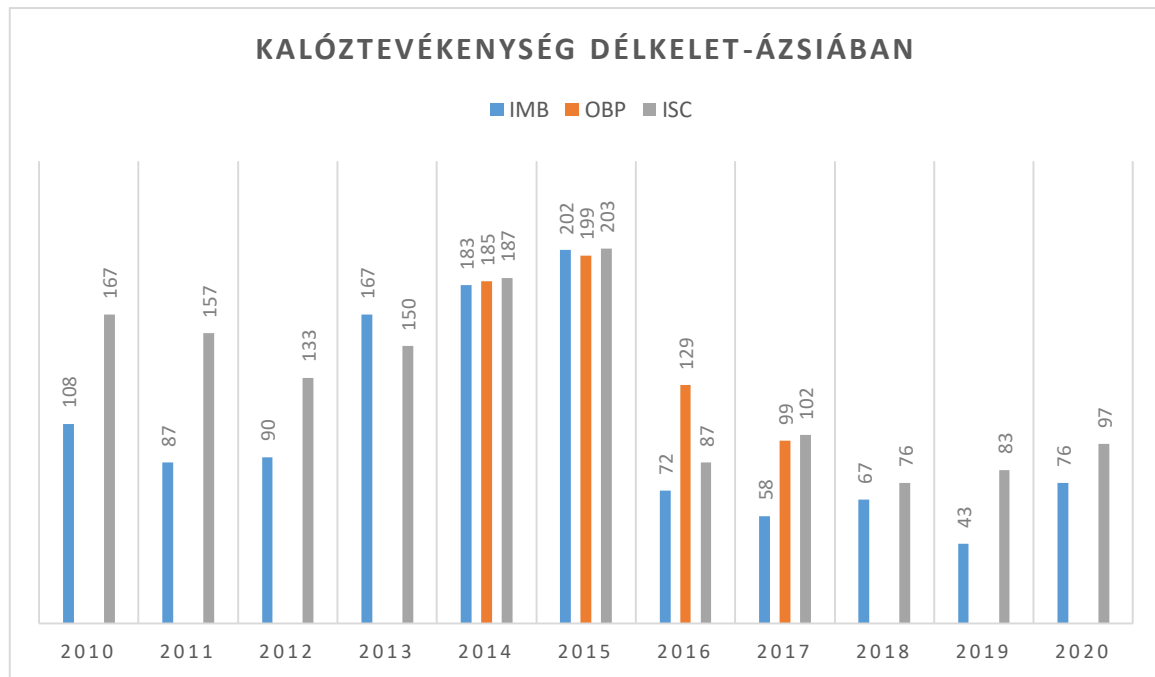
<sup>351</sup> Uo. 9.

<sup>352</sup> ONG, 2015, 274.

<sup>353</sup> DAXECKER, Ursula – PRINS, Brandon C.: *Financing Rebellion: Using Piracy to Explain and Predict Conflict Intensity in Africa and Southeast Asia*. Journal of Peace Research. 2017/2. 219.

<sup>354</sup> 5 Reasons Why Southeast Asian Piracy is Here to Stay  
<https://gcaptain.com/5-reasons-southeast-asian-piracy-stay/> (2021. 02. 23.)





3. sz. ábra: Kalóztevékenység Délkelet-Ázsiában<sup>355</sup>

Ami a támadások jellegét illeti: a délkelet-ázsiai kalózkodás jellemzően fajtára, nemzetiségre vagy rakományra tekintet nélkül célba vesznek minden hajót, ugyanakkor az igazán jelentős méretűeket, például a kőolajat szállítókat – amelyek a Malaka-szoroson keresztül a Közélelet felé tartanak – csak a szervezett kalózkodók képesek megtámadni. Az opportunisták jobban preferálják a kisebb és közepes méretű hajókat. Az általuk leggyakrabban kifejtett elkövetési magatartás pedig a parti tengeren lehorgonyozott hajóról való vagyontárgyak ellopása. Ezekre tipikusan éjjel kerül sor, az elkövetők pedig leginkább motoralkatrészeket, a legénység tagjainak személyes tárgyait, készpénzt vagy egyéb mozdítható, értékes tárgyakat tulajdonítanak el. A nagyobb hajók megtámadása magasabb fokú szervezettséget igényel. Így tehát például a szomáliai támadásokkal összehasonlítva ezek sokkal inkább megélhetési jellegűnek tűnnek. A délkelet-ázsiai kalózkodók általánosságban ritkán követnek el támadást a nyílt tengeren – ez főként a térség földrajzi adottságainak is köszönhető.<sup>356</sup>

<sup>355</sup> A délkelet-ázsiai esetek száma.

Források:

Oceans Beyond Piracy Report 2014. 3.

Oceans Beyond Piracy Report 2017. 18.

ICC IMB Report 2014. 5.

ICC IMB Report 2017. 6.

ICC IMB Report 2020. 6.

ReCAAP Information Sharing Centre Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia Annual Report 2020.

4.

<sup>356</sup> ONG, 2015, 270-271.

Ugyanakkor – a fentebb említett – pálmaolaj kereskedelem elleni támadások mégis szervezett csoportok jelenlétéről tanúskodnak. Ezen hajók esetén a rakomány ellopása mellett szintén megjelenik a legénység vagyontárgyainak eltulajdonítása, valamint a hajó eltérítése is. Érdekesség, hogy a kalózok rendszerint honfitársaik sérelmére követik el a cselekményeket, mivel ezeket ritkábban jelentik a hatóságok felé, még hozzá két okból: hogy elkerüljék a magasabb biztosítási költségeket, illetve mert a sértett cég alkalmazottai gyakran részesi magatartást fejtenek ki. A pálmaolaj kereskedelem elleni támadások sokszor jól megtervezettek és kifinomultak, ami kétségtelenül azt jelzi, hogy ezek az elkövetők már kevésbé számítanak megélhetési bűnözőknek, akik a megtámadott hajó legénységének pénzét és vagyontárgyait veszik el, hanem sokkal inkább „hivatásos”, szervezett, jól felszerelt bűnözőknek.<sup>357</sup>

Fontos ismételtlen kiemelni, hogy Délkelet-Ázsia esetében egy igen kiterjedt földrajzi régióról beszélhetünk, ami megmutatkozhat a támadások jellegében is, ezért érdemes megvizsgálni a hasonlóságokat és különbségeket az egyes altérségek között.

A későbbiekben kifejtett intézkedések hatására a Malaka-szoros már gyakorlatilag teljesen biztonságosnak számít a hajók számára. A korábban itt tevékenykedő kalózok ezért áttették székhelyüket, főként a Szingapúri-szorosba és a Dél-kínai-tengerre. Kedvelt célpontjaik az uszályok és a vontatóhajók, amelyek könnyű célpontnak számítanak: lassabban haladnak, alacsony fedélzetük miatt könnyebb felkapaszkodni rájuk és kisebb legénységgel működnek, valamint rendszerint pálmaolajat vagy faanyagot szállítanak, amit az elkövetők egyszerűen értékesíteni tudnak. Továbbá magukat a hajókat is könnyen el tudják adni, ezért az eltérítésük is gyakori.<sup>358</sup> Ezeken kívül a szervezett kalózbandák leggyakrabban tankerhajókat támadnak meg.<sup>359</sup> Az elkövetők ekkor – a kelet-afrikaihoz hasonló módszerrel – a szállított dízel- vagy gázolajat átpumpálják saját járművükbe, később pedig ezt értékesítik.<sup>360</sup>

Indonéziában – az ország tartalékaira tekintettel, nem meglepő módon – gyakoriak a kőolajtankerek ellen elkövetett kalózcselekmények.<sup>361</sup> Ugyanakkor támadások többsége egyszerű *hit-and-run*, azaz az elkövetők felkapaszkodnak a hajóra, kiiktatják a kommunikációt, összeszednek, amit csak tudnak, majd gyorsan távoznak. Ezek a támadások

---

<sup>357</sup> VON HOESSLIN, 2016, 10.

<sup>358</sup> LISS, 2014, 15.

<sup>359</sup> ICC IMB Report 2019. 12-13.

<sup>360</sup> LISS, 2014, 15-16.

<sup>361</sup> KALU, 2020, 254.

igen gyorsan, legfeljebb fél óra alatt lezajlanak.<sup>362</sup> Értelemszerűen ezeket lehorgonyzott hajón, főleg éjszaka követik el. Emellett – ha jelenlétüket felfedezték – ezek a kalózok rendszerint anélkül távoznak, hogy konfrontálódnának a legénységgel.<sup>363</sup>

Délkelet-Ázsiában egyébként is gyakorinak számítanak a *hit-and-run* akciók. Ez a koncepció a régió „sajátja”, hiszen már az 1990-es, 2000-es években is a *hit-and-run* volt a leggyakoribb. Tekintve, hogy gyors akciókról beszélhetünk, az elkövetők a legkönnyebben mozgatható ingó értékeket tulajdonítják el: például a legénység ellátmányát és alkatrészeket. Annak következtében, hogy ezek az esetek kevésbé súlyosak, valamint az anyagi kár is igen csekély, a támadásokat gyakran be sem jelentik, így pontos számukat nehéz megbecsülni.<sup>364</sup> Jelentős kalóztevékenység folyik Délkelet-Ázsia déli részén, főként a Celebesz-tengeren és a Zulu-tengeren.<sup>365</sup> Utóbbi esetében a legnehezebb tényleges támadások számát megbecsülni, mivel egyes vélemények szerint ezen a tengeren követik a legtöbb, be nem jelentett bűncselekményt. A megfelelő számadatok hiánya annak is köszönhető, hogy a kalózok itt kisebb halászhajókat is megtámadnak, ezek az emberek pedig félnek jelenteni a hatóságoknak, s ezért csak a nagyobb hajókat ért támadások kerülnek be a jelentésekbe. Ebben a térségben ugyanakkor nem ritkák az emberrablások sem, gyakran a turistákat célozva. Malajziában és a Fülöp-szigeteken ráadásul a közbiztonság belső konfliktusok által is megtépázott, s a kalóztevékenységből a különböző önjelölt tartományurak és terrorista csoportok is kiveszik a részüket.<sup>366</sup>

A Banglades környéki vizeken a parti őrség az elmúlt időszakban igen komoly fellépést tanúsított, s ez a támadások számán és jellegén is megmutatkozik. Az utóbbi néhány évben a támadások főként rablási céllal történtek<sup>367</sup>, korábban azonban nem voltak ritkák az emberrablások sem.<sup>368</sup>

Ahogy látható, a támadásokat rendszerint nem a nyílt tengeren követik el. Ennek következtében – nemzetközi jogi szempontból – ezek nem kalózkodásnak, hanem hajók elleni fegyveres rablásnak minősülnek. Veszélyességüket és természetüket tekintve ugyanakkor gyakorlatilag megegyeznek. Délkelet-Ázsia példája mutat rá leginkább a jelenlegi nemzetközi jogi keretrendszer hiányosságaira.

---

<sup>362</sup> LISS, 2014, 7-12; 18.

<sup>363</sup> ICC IMB Report 2020 Q3. 20.

<sup>364</sup> LISS, 2014, 7-12; 18.

<sup>365</sup> ICC IMB Report 2020 Q3. 21.

<sup>366</sup> LISS, 2014, 18-20.

<sup>367</sup> ICC IMB Report 2020 Q3. 20.

<sup>368</sup> Oceans Beyond Piracy Report 2017. ii.

### 3.3 A kalózkodás visszaszorítása érdekében tett erőfeszítések

Délkelet-Ázsiában a kalózkodás elleni küzdelem alapvetően regionális szinten maradt, amiben főként a parti államok vesznek részt. Ugyan külső államok több esetben is felajánlották közreműködésüket, a régióban – elsősorban Indonéziában és Malajziában – vonakodtak azt elfogadni. Ez nagyrészt annak köszönhető, hogy a térségben majdnem az összes támadást a parti államok kiterjesztett tengeri joghatóságán belül követik el – azaz fogalmilag nézve hajók elleni fegyveres rablásnak minősülnek –, a délkelet-ázsiai országok pedig a szuverenitásukat is védelmezni kívánják a külső segítség elutasítása révén.

Ugyanakkor a regionális együttműködést kezdetben nehezítették a szomszédos államok között fennálló, régmúlta visszatekintő bizalmatlanság, különböző nemzeti érdekek és nézeteltérések. A közös fellépést emellett az is hátráltatta, hogy a kalózkodást nem azonos súlyú problémaként kezelték a térség államai. Indonézia és Malajzia esetében – annak ellenére, hogy a kalóztevékenység igen jelentős méreteket öltött – a természeti katasztrófák, a szeparatista és terrorista csoportok tevékenysége, valamint az egyéb, szárazföldön elkövetett bűncselekmények is megelőzték prioritásban a kalózkodást.<sup>369</sup>

A felfogás megváltozásához hozzájárultak – a később részletesebben is bemutatott – megállapodások a közös tengeri járőrözésről, valamint az a tény, hogy 2005-ben a Malakaszorost, valamint a Fülöp-szigetek déli részeit a globális piac kockázatait felmérő civil szervezet, a *Lloyd's Marketplace Association* „háborús kockázati” (*war-risk*) kategóriába sorolta (például Irak vagy Szomália mellett). Ennek hatása az, hogy az említett térségeken áthaladó kereskedelmi hajókra vonatkozó biztosítási összegek megemelkednek, aminek következtében a fuvarozó vállalatok valószínűleg inkább más útvonalat választanak, ezzel jelentős bevételtől megfosztva az érintett államokat. Ez nyilvánvalóan ösztönzőleg hatott a szoros menti államokra, hogy keményebben fellépjenek a kalózkodással szemben.<sup>370</sup> Az említett civil szervezet egyébként a régióból jelenleg Malajzia keleti részeit (főleg Sabah-ot) sorolja a háborús kockázati kategóriába.<sup>371</sup>

#### 3.3.1 Az ASEAN által biztosított fórumok

Délkelet-Ázsiában a széleskörű együttműködés kiterjed az információ-megosztáson túl a jogi együttműködésre és a bűnüldöző szervek közti kooperációra is. A Délkelet-ázsiai

---

<sup>369</sup> ONG, 2015, 280-282.

<sup>370</sup> Uo. 281-282.

<sup>371</sup> Lloyd's Marketplace Association. Joint War Committee.  
<https://www.lmalloyds.com/lma/jointwar> (2021. 01. 13.)

Nemzetek Társulása (*Association of Southeast Asian Nations – ASEAN*) napirendjén gyakran szerepel a kalózkodás és a hajók elleni fegyveres rablás kérdése, azonban mivel ezek a bűncselekmények nem érintik közvetlenül az ASEAN minden tagját, így átfogó, az összes tagállam részvételével megvalósuló, kifejezetten kalózellenes dokumentum eddig nem született. Ennek ellenére nem állíthatjuk, hogy a tengerészeti biztonság nem merült fel a szervezet különböző fórumainak ülésein.

A szervezet keretében 2009-ben politikai-biztonsági közösségi tervezetet (*ASEAN Political-Security Community Blueprint – APSCB*) fogadtak el, ami létrehozta a Tengerészeti Fórumot (*Maritime Forum*)<sup>372</sup>, ahol nem kizárólag biztonsági kérdéseket tárgyalnak, hanem például környezetvédelmi, az illegális halászattal, a tengeri fuvarozással vagy az embercsempészettel kapcsolatos témákat is.<sup>373</sup> Az APSCB célja az együttműködés erősítése – különösen a transznacionális bűncselekmények és más, határokon átnyúló kihívások terén. Ebbe beletartozik a kalózkodás és a hajók elleni fegyveres rablás, az eltérítés és a különböző csempészeti magatartásokkal szembeni fellépés, összhangban a nemzetközi joggal. A dokumentum kifejezetten fel is hívja erre az ASEAN tagállamait, amellett, hogy ezt teszi a kiadatási eljárások és a kölcsönös jogi segítségnyújtás vonatkozásában is.<sup>374</sup>

Továbbá létrehozták az Ülésszakok Közötti Regionális Fórumot (*Regional Forum Inter-Sessional Meeting*), amelynek célja a tengerészeti biztonsággal kapcsolatos párbeszéd elősegítése. Ez a kalózkodás és a hajók elleni fegyveres rablás mellett kiterjed a személyek és javak csempészetére, valamint a koordináció elősegítésére. Megemlítendő még a Tengerészeti Biztonsági Szakértői Munkacsoport (*Maritime Security Expert Working Group*), melyet a védelmi miniszterek találkozója hozott létre, és a nevéből adódóan minden, a témához kapcsolódó kérdés megvitatása a feladata.<sup>375</sup> Továbbá az ASEAN miniszteri szinten a transznacionális bűncselekményekkel is foglalkozik. A miniszterek a második találkozásukon elfogadták a szervezet akciótervét az ezen deliktumok elleni küzdelemről – amibe a kalózkodás is beletartozik –, amely a bűncselekmények elfojtására törekszik az információ-megosztáson, jogi segítségnyújtáson és teljesítmény-növelésen keresztül.<sup>376</sup>

---

<sup>372</sup> ONG, 2015, 286.

<sup>373</sup> AMRI, Ahmad: *Southeast Asia's Maritime Piracy: Challenges, Legal Instruments and a Way Forward*. University of Wollongong Faculty of Law, Humanities and the Arts – Papers. 2014/1. 14.

<sup>374</sup> ONG, 2015, 286.

<sup>375</sup> AMRI, 2014, 14.

<sup>376</sup> MULYONO, 2017, 72.

### 3.3.2 A ReCAAP

2004-ben aláírásra került a Regionális együttműködési megállapodás a kalózkodás és a hajók elleni fegyveres rablás elleni küzdelemről Ázsiában (ReCAAP)<sup>377</sup> nevű szerződés, mely 2006 óta hatályos. 20 részes állama van, melyek között nem csak ázsiaiakat találhatunk, hanem európaiakat (Norvégia, Hollandia, Dánia és az Egyesült Királyság), valamint Ausztráliát és az Egyesült Államokat is.<sup>378</sup> Az egyezmény célja a bűnügyi együttműködés az információ-megosztáson át, ami magában foglalja a gyanúsítottak kiadását a joghatósággal rendelkező részes államnak, a jogi segítségnyújtást és a bizonyítékok megosztását is.<sup>379</sup> A ReCAAP volt az első olyan, jogi kötőerővel bíró nemzetközi jogi egyezmény, ami tartalmazza mind az IMO közgyűlési határozata általi hajók elleni fegyveres rablás, mind pedig az UNCLOS szerinti kalózkodás fogalmát.<sup>380</sup> Az előbbinek ráadásul egy kiterjesztett fogalmát használja, ami szerint a bűncselekményt nem „egy másik hajó”, hanem „egy hajó” sérelmére kell elkövetni<sup>381</sup>, ami lehetővé teszi, hogy a két hajó követelményének egyébként meg nem felelő támadások is az egyezmény hatálya alá tartozzanak. A két meghatározás külön kezelése Délkelet-Ázsia földrajzi adottságainak figyelembe vétele mellett indokolt, hiszen a kalóztámadások döntő többségét nem a nyílt tengeren követik el.

A ReCAAP valamennyi szerződő állam kötelezettségévé teszi, hogy rendelkezéseit a lehető legszélesebb mértékben építse be belső jogába. Továbbá arra is kötelező a részes államokat, hogy tegyenek meg minden szükséges intézkedést

- a) a kalózkodás és a hajók elleni fegyveres rablás megelőzése és visszaszorítása;
- b) az elkövetők letartóztatása;
- c) az elkövetők által használt hajók elfogása és eszközök lefoglalása, illetve
- d) a bűncselekmények sértettjeinek megmentése érdekében.<sup>382</sup>

Az egyezmény kiterjed továbbá a kiadatási eljárásra is: a részes államok kérvényezheti egymástól az elkövetők kiadását, összhangban a nemzeti jogukkal. Amennyiben a kiadásra

---

<sup>377</sup> UNTS szám: I-43302.

<sup>378</sup> [http://www.recaap.org/about\\_ReCAAP-ISC](http://www.recaap.org/about_ReCAAP-ISC) (2021. 01. 13.)

<sup>379</sup> ReCAAP 10-13. cikk

<sup>380</sup> ONG, 2015, 284.

<sup>381</sup> ReCAAP 1. cikk (2) bekezdés a) pont

<sup>382</sup> WIN, Kyaw Hla – AHMED, Hassan – ANSARI, Abdul Haseeb – MASUM, Ahmad – JAN, Naqib Ishan: *Critical Analysis of the Efficacy of the ReCAAP in Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*. Journal of the Indian Law Institute. 2016/2. 180.

sor kerül, a kérelmet teljesítő államnak kötelezettsége a büntetőeljárás lefolytatásához szükséges eszközök (azaz a bizonyítékok) átadása is.<sup>383</sup>

A ReCAAP keretén hozták létre 2006-ban a szingapúri székhelyű *Information Sharing Centre*-t (ISC), mely reményeik szerint a kalózkodással és a hajók elleni fegyveres rablással kapcsolatos információ-megosztás központja lesz Ázsiában. Az ISC mellett, hogy adatokat gyűjt, egyeztet és elemez, elvileg lehetőséget biztosít közvetlen veszély esetén riasztás küldésére is, aminek eredményeként segítségnyújtásra van lehetőség, többek között, felderítésre, letartóztatásra és lefoglalásra, valamint mentőakciókra. Ugyanakkor a kiadatási és bűnügyi ügyekben való jogi segítségnyújtási kérelmeket nem az ISC-n keresztül, hanem közvetlenül kell megtenni.<sup>384</sup> Az ISC elsősorban a nemzeti központokon keresztül, másodsorban pedig független források (például a PRC vagy az IMO) által szolgáltatott információkon keresztül gyűjt adatot. Ez azt is jelenti, hogy a hosszabb átfutási idő miatt kevésbé alkalmas naprakész információk szolgáltatására, ezért fő feladata nem is ez, hanem hogy felhívja a kalózok jelenlétére a figyelmet, illetve bemutassa a változó tendenciákat. Továbbá a Központ mellett, hogy különbséget tesz kalózkodás és hajók elleni fegyveres rablás között, az egyes eseteket a súlyuk szerint is kategóriákba sorolja.<sup>385</sup> A ReCAAP eddig ismertett valamennyi rendelkezésének fő célja a részes államok kapacitásainak növelés a kalózkodás visszaszorítása érdekében.<sup>386</sup>

Ugyanakkor a ReCAAP hátránya, hogy nem biztosít lehetőséget, hogy az üldöző állam egy másik részes állam joghatósága alá tartozó vizeken fogja el a kalózokat. Ennek beépítése mindenképpen szükséges lenne, azzal együtt, hogy a rendelkezésnek a joghatósági konfliktusokat is meg kell előznie. Ez megoldható volna – például – oly módon, hogy az üldöző hajó azonnal kérje a parti állam segítségét az üldözéshez, az elfogott elkövetőket és a lefoglalt eszközöket pedig kérés esetén átadná. Előbbi elutasítása esetén pedig a parti állam kötelezettsége lenne az üldözés folytatása.<sup>387</sup> Ehhez hasonló rendelkezéseket az egyezmény egyelőre nem tartalmaz, hatása pedig csekély az összehangolt kalózellenes akciók végrehajtására, ugyanakkor az információ-megosztás és a koordináció terén hasznos eszköznek bizonyul.<sup>388</sup> Hiányosságként említhető továbbá, hogy fogalmi rendszerének a kísérleti magatartásokkal való bővítésére lenne szükség, mivel ezek szintén

---

<sup>383</sup> Uo. 183.

<sup>384</sup> ONG, 2015, 284.

<sup>385</sup> BUEGER, Christian: *From Dusk to Dawn? Maritime Domain Awareness in Southeast Asia*. Contemporary Southeast Asia. 2015/2. 168-169.

<sup>386</sup> WIN, et al, 2016, 184.

<sup>387</sup> Uo. 181-182.

<sup>388</sup> AMRI, 2014, 11-12.

kalózcselekményeknek minősülnek, amiknek jogi felelősségre vonást kell vonniuk maguk után.<sup>389</sup>

Végül pedig hatalmas hátránya, hogy nem részese sem Malajzia, sem Indonézia, annak ellenére, hogy mindkét állam igen érintett a kalózkodás által, ráadásul Indonézia Délkelet-Ázsián belül is a legveszélyesebb államnak számít ilyen szempontból. Távolmaradásuk hátterében egyrészt az állhat, hogy Malajzia egyfajta vetélytársat lát az ISC-ben, hiszen a PRC központja Kuala Lumpurban található; Indonézia pedig indította Jakartát az ISC székhelyéért folytatott versenyben, de alulmaradt Szingapúrral szemben.<sup>390</sup> Másrészt pedig a délkelet-ázsiai államok általánosságban érzékenyek, ha a tengeri zónák feletti szuverenitásuk és joghatóságuk csorbulását látják egy-egy intézkedésben. Ez annak köszönhető, hogy az országhatárok mesterségesek, és azokat nemrég alakították ki, az egykori gyarmati területekre alapozva.<sup>391</sup>

### 3.3.3 További információ-megosztási mechanizmusok

Délkelet-Ázsia egyértelműen az információ-megosztás fellegvárának tekinthető, nem csak a kalózkodással, hanem tágabb értelemben véve az egész tengerbiztonsággal kapcsolatos megfigyelés terén. Ez egyrészt köszönhető annak a tényezőnek, hogy a régió a tengeri kereskedelem szempontjából az egyik legjelentősebb csomópontnak minősül az egész világon: a Dél-kínai-tenger, illetve a Malaka- és a Szingapúri-szorosok a világ legforgalmasabb útvonalai közé tartoznak. A második fontos ok a kalóztámadások száma, ami az 1980-as évektől kezdve emelkedett, míg végül elért arra a szintre, hogy több alkalommal is éves szinten itt regisztrálták a legtöbb támadást. Harmadrészt pedig Délkelet-Ázsia szinte folyamatosan különböző államközi viták színhelye, hiszen nem csak a tengeri határok, hanem egyes földrajzi képződmények (például atollok) hovatartozása körül is ellentmondások vannak. Mindezek következtében a tengeri területek kiemelt fontosságúnak számítanak a térségben, és a fölöttük lévő teljes kontroll érdekében az államok még a nézeteltéréseiket is hajlamosak félretenni.<sup>392</sup>

Ahogy azt korábban említettem, a malajziai Kuala Lumpurban található a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet által működtetett *Piracy Reporting Centre* (PRC) központja, ami az

---

<sup>389</sup> WIN, et al, 2016, 171.

<sup>390</sup> MCCAULEY, Adam: *The Most Dangerous Waters in the World*.  
<http://time.com/piracy-southeast-asia-malacca-strait/> (2021. 05. 17.)

<sup>391</sup> ONG, 2015, 285.

<sup>392</sup> BUEGER, 2015, 164.



első információ-megosztó központ volt a térségben, hiszen 1992-ben hozták létre.<sup>393</sup> Ez egy ingyenes, a nap 24 órájában elérhető, független, nem kormányzati ügynökség, melynek célja információ-megosztás révén csökkenteni a támadások számát. Ennek keretén belül folyamatos kapcsolatban van a környékbeli országok bűnüldöző szerveivel, amelyeknek továbbítja a hajóskapitányoktól érkező információkat.<sup>394</sup> A PRC nem csak a délkelet-ázsiai támadásokról szolgáltat adatokat, hanem világszerte monitorozza a kalóztevékenységet. Emellett nem az UNCLOS fogalma alapján működik, azaz a parti tengereken elkövetett támadásokról is kalózkodásként számol be. Az általa biztosított adatok szolgálnak alapul az IMB negyedévente és évente kiadott jelentéseihez<sup>395</sup>, amik jelenleg – a tengeri kereskedelmet érintő – legrészletesebb, az egész világot lefedő beszámolóknak számítanak a modernkori kalózkodás állapotáról. Ugyanakkor – ahogy arra a későbbiekben bemutatott, latin-amerikai esetek rávilágítanak – az IMB valójában elsődlegesen a fuvarozóipar érdekében működik, így számos, igen súlyos eset kívül esik az általa vizsgált támadások körén.

A két legnagyobb információ-megosztó központot, a PRC-t és az ISC-t összehasonlítva azt mondhatjuk el, hogy előbbi főként a hajózási vállalatok érdekében jött létre, utóbbi pedig kormányközi megállapodás alapján lett felállítva a nemzetközi koordináció érdekében, és nemzetközi szervezeti státuszt élvez. Így nagyobb eséllyel tudja megteremteni a határos államok közti bűnüldözési együttműködést.<sup>396</sup>

Az előbbieket mellett még egy központ felállítására került sor 2009-ben, Szingapúrban. Az *Information Fusion Centre* (IFC) abban különbözik a fentebb említettektől, hogy tevékenysége nem kizárólag a kalózkodásra, hanem szélesebb körű tengerbiztonságra terjed ki, azaz például az illegális halászatra vagy a tengeri terrorizmusra is. Az IFC együttműködési megállapodással jött létre Szingapúr és a résztvevő 24 állam között, amelyek között elsősorban a katonai összekötő tisztek tartják a kapcsolatot. Emellett az IFC kétoldalú megállapodásokat kötött más központokkal, az információ-megosztás érdekében. A Központ működését egy, a szingapúri kormány megrendelésére kifejlesztett szoftver (OASIS) biztosítja, amely csaknem egymillió kereskedelmi hajóról tárol adatokat. A szoftvert folyamatosan fejlesztik annak érdekében, hogy a jogi felelősségre vonás terén is hasznosítható legyen (például az ügyészek közti kapcsolattartást is elősegítse). Az IFC

---

<sup>393</sup> Uo. 165.

<sup>394</sup> <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre> (2021. 05. 30.)

<sup>395</sup> BUEGER, 2015, 167.

<sup>396</sup> MUYONO, 2017, 73-74.

keretein belül továbbá negyedévente regionális tengerbiztonsági konferenciákat tartanak, amelyeken az aktuális kihívásokat vitatják meg, valamint tréningeket és továbbképzéseket is szerveznek.<sup>397</sup>

<b>Főbb információ-megosztó központok Délkelet-Ázsiában</b>			
	<b>PRC</b>	<b>ISC</b>	<b>IFC</b>
<i>Székhely</i>	Kuala Lumpur	Szingapúr	Szingapúr
<i>Létrehozatal módja</i>	Nem-kormányközi szervezet által (IMB)	Nemzetközi szerződéssel	Nemzetközi szerződéssel
<i>Finanszírozás</i>	A biztosító és fuvarozó szektor önkéntes felajánlásaiból	Kormányok (főként a szingapúri) által	Szingapúri kormány és más, résztvevő államok kormányai
<i>Mire koncentrál?</i>	Globális kalózkodás	Délkelet-ázsiai kalózkodás	Délkelet-ázsiai tengerbiztonsági atrocitások
<i>Fő cél</i>	Gyors reagálás	Politikai diskurzus előmozdítása	Hadműveleti koordináció
<i>Kiket köt össze?</i>	A fuvarozóipart és a bűnüldöző szerveket	A nemzeti központokat (főként civilszervezetek)	A nemzeti tengerbiztonsági szolgálatokat

1. sz. táblázat: Főbb információ-megosztó központok Délkelet-Ázsiában<sup>398</sup>

Joggal merülhet fel a kérdés, hogy nem túlzás-e három, információ-megosztásért felelős központ működése Délkelet-Ázsiában? Ha figyelembe vesszük azt, hogy a régióban a modernkori kalózkodás már jóval régebb óta jelent folyamatos problémát, mint máshol, amit a támadások száma is alátámaszt, és ehhez hozzáadjuk a térség jelentőségét a tengeri kereskedelem szempontjából, az már önmagában megválaszolná a kérdést. Továbbá a fentebb ismertetettek arra is rávilágítanak, hogy a három központ által ellátott tevékenység nem fedi le teljesen egymást, illetve a résztvevők kiléte, az – úgymond – „célközönség” is különbözik. Emellett a délkelet-ázsiai államok számára egyfajta *forum shopping* lehetőségét biztosítja ez a rendszer, hiszen – ahogy azt említettem – Indonézia és Malajzia nem részese a ReCAAP-nak, ezáltal az ISC munkájában sem vesz részt, viszont az IFC tevékenységében igen. Az is jól látható, hogy mindegyik központ megfelelő anyagi és technológiai háttérrel rendelkezik, naprakészen tartásukra pedig fenntartóik nagy figyelmet fordítanak, ezáltal kijelenthető, hogy a hármas rendszer a jövőbeli kihívásokra is képes lesz reagálni. A központok jól kiegészítik egymást, együttműködésüket pedig az is leegyszerűsíti, hogy földrajzilag is közel helyezkednek el egymáshoz.

<sup>397</sup> BUEGER, 2015, 169-170.

<sup>398</sup> Uo. 165.

A fentiek túl, Délkelet-Ázsiában az információ-megosztást államközi különmegállapodások is elősegítik. 2002-ben Indonézia, Malajzia és a Fülöp-szigetek kötött ilyen célú szerződést (*Trilateral Agreement on Information Exchange and Establishment of Communication Procedures*), amelyhez később Brunei, Kambodzsa és Thaiföld is csatlakozott. A szerződés keretét biztosít a határ- és/vagy biztonsági incidensek elhárításának koordinációjára, a transznacionális bűncselekmények és egyéb jogellenes magatartásokkal szembeni fellépésre, közös szemléletmód kialakítására, a kapacitásnövelésre, valamint a belső szabályok és válaszméchanizmusok erősítésére. Három együttműködési pont is érinti a tengerbiztonságot: a terrorizmus, a kalózkodás és a hajók elleni fegyveres rablás, illetve az eltérítés. Ugyanakkor ez a megállapodás nem kötelező a részes államokra nézve, ami tényleges hatása szempontjából egyértelmű negatívumként említhető.<sup>399</sup>

Összességében tehát elmondható, hogy Délkelet-Ázsia messze kiemelkedik a veszélyeztetett térségek közül az információ-megosztás szempontjából, hiszen nem csak három, tágabb értelemben véve, a tengerbiztonságért felelős központ működik a térségben, hanem egyes államok az ezekben való részvételén túl is megállapodásokat kötöttek egymással. Ezáltal a régióban egy olyan rendszer alakult ki, amely nem csak naprakész információkat biztosít az államok és a térségben áthaladó hajók számára, hanem lehetővé teszi számukra a kalóztámadásokra való eredményesebb felkészülést is.

### 3.3.4 Jogi együttműködés

Az információ-megosztáson túl rendkívül fontos, hogy a régióbeli államok közti jogi együttműködés is zökkenőmentes legyen, aminek ki kell terjednie a bűnüldözési, a joghatósági és a kiadatási szabályok harmonizálására. Mint már említettem, az ASEAN tagállamai miniszteri szinten foglalkoznak a transznacionális bűncselekmények elleni harccal: ennek a fóruma a Miniszteri Találkozó a Transznacionális Bűnözésről (*ASEAN Ministerial Meeting on Transnational Crime – AMMTC*). Ennek keretében 2017. szeptember 20-án elfogadták Kuala Lumpurban a transznacionális bűnözés elleni küzdelemről szóló akciótervet a 2016 és 2025 közötti időszakra.<sup>400</sup> Ugyan az akcióterv nem kizárólagosan a kalózkodásra koncentrál – hiszen, mint említettem, az ASEAN-on belül ilyen dokumentum ez idáig nem született –, viszont jól példázza a délkelet-ázsiai régió

---

<sup>399</sup> ONG, 2015, 283.

<sup>400</sup> ASEAN Plan of Action in Combating Transnational Crime (2016-2025)  
[http://asean.org/storage/2012/05/ASEAN-Plan-of-Action-in-Combating-TC\\_Adopted-by-11th-AMMTC-on-20Sept17.pdf](http://asean.org/storage/2012/05/ASEAN-Plan-of-Action-in-Combating-TC_Adopted-by-11th-AMMTC-on-20Sept17.pdf) (2021. 05. 30.)

erőfeszítéseit azon bűncselekményi kör visszaszorítására, amibe a kalózkodás is beletartozik.

Az akcióterv célja a szoros együttműködés a transznacionális bűncselekmények megelőzése és visszaszorítása érdekében. A dokumentum tíz ilyen deliktumot nevez meg – köztük pl. a kalózkodást, az embercsempészetet és a terrorizmust – azzal, hogy nem zárja be a kört, hanem kiterjeszti a bűncselekmények jövőbeli új formáira és módszereire is. A dokumentum további célja a regionális együttműködés erősítése a nyomozás, a vádemelés és a büntetőeljárások lefolytatása terén. Felhívja továbbá a részes államokat a regionális és nemzetközi szervezetekkel való kooperációra a bűnüldöző hatóságok és bíróságok hatékonyabb eljárása érdekében, valamint hogy erősítsék kapcsolataikat az ASEAN külső partnereivel (pl. az INTERPOL-lal vagy a magánszektor tagjaival). Emellett az információ-megosztás erősítését és közös képzések, tréningek szervezését irányozza elő.<sup>401</sup>

Az akcióterv a jogi együttműködés kereteit nyolc pontban határozza meg:

1. A tagállamok törekedjenek a transznacionális bűncselekményekkel kapcsolatos nemzetközi egyezmények aláírására, ratifikálásra és hatékony beépítésére a belső jogukba.
2. Építsék be belső jogukba az ASEAN terrorizmus-ellenes és az emberkereskedelmet – különösen a nők és gyermekek kereskedelmét – tiltó egyezményét.
3. Törekedjenek transznacionális bűncselekményekkel kapcsolatos további egyezmények megalkotására.
4. Harmonizálják belső jogszabályaikat és egyéb szabályzataikat, ezzel erősítve a deliktumok megelőzését és visszaszorítását.
5. Büntetőjoguk büntesse a vadon élő állatok és növények kereskedelmét, a nemzetközi egyezményekkel összhangban.
6. Büntetőjoguk büntesse az embercsempészetet.
7. Segítsék az Igazságügyi Miniszterek Találkozóját az ASEAN kölcsönös büntetőjogi segítségnyújtásról szóló egyezményének fejlesztésében, a kiadatással kapcsolatos együttműködés erősítése érdekében.
8. Készítsenek kutatást a transznacionális bűncselekmények szemtanúinak és sértettjeinek védelméről szóló egyezmény megalkotásáról, ezzel biztosítva az említett személyek védelmét a különböző szervezett bűnözői csoportoktól.<sup>402</sup>

---

<sup>401</sup> Uo. 3.

<sup>402</sup> Uo. 5.

Ez az akcióterv nem az első volt, hanem egy a sok közül, hiszen már 1999-ben is adott ki ílyet az ASEAN vonatkozó szerve. Sőt, 2004-ben megkötötték a 7. pontban említett, a kölcsönös büntetőjogi segítségnyújtásról szóló egyezményt is, melynek egyértelmű célja a részes államok közötti együttműködés erősítése a megelőzés, a nyomozás, a vádemelés és a bírósági szakasz során. Ugyan az ASEAN tagjai közül Thaiföld és Mianmar nem írta alá a szerződést, ez mégis remek alapja lehet a kalózkodás és a hajók elleni fegyveres rablás visszaszorítására irányuló regionális együttműködés jogi kereteinek.<sup>403</sup>

A szerződés érdekessége, hogy lehetőséget ad a segítségnyújtás visszautasítására, ha egy részes állam olyan deliktum vonatkozásában kéri egy másik segítségét, ami előbbi állam joga szerint nem bűncselekmény. A megállapodás hiányossága, hogy az egyes transznacionális bűncselekmények megfelelő fogalmai hiányoznak, valamint az együttműködési kötelezettség előírása sem túl szigorú. Emellett az egyezmény kifejezetten kizárja alkalmazási köréből a kiadatási eljárást, ami igencsak megnehezíti az egyes államok büntetőigényének érvényesítését.<sup>404</sup>

Meg kell említeni továbbá az Indonézia, Malajzia és Szingapúr által 2007-ben megkötött együttműködést, amelyet a Malaka- és a Szingapúri-szoros biztonságos hajózásának, valamint környezetvédelme érdekében írtak alá (*Cooperative Mechanism between Littoral States and User States on Safety of Navigation and Environmental Protection in the Straits of Malacca and Singapore*). A megállapodásnak három fő célja van: párbeszédet biztosít a közös érdekbe tartozó kérdésekben, fórumot biztosít a közösen indítandó kezdeményezéseknek, valamint a közlekedést elősegítő eszközök megújításához és karbantartásához szükséges vagyoni fedezetet biztosítja. Az együttműködési mechanizmus párhuzamosan működik a három ország által létrehozott – az alábbiakban bemutatott – bűnüldözési kooperációs kezdeményezésekkel.<sup>405</sup>

Véleményem szerint Délkelet-Ázsiában már régóta megfelelő jogi alapok állnak rendelkezésre a szorosabb jogi együttműködés kialakítására, ezáltal pedig a transznacionális bűncselekmények – így a kalózkodás – elleni fellépésre. Ebben a tekintetben a térség szintén élen áll, hiszen a többi veszélyeztetett régióban nem ilyen kielégítő a helyzet.

---

<sup>403</sup> MULYONO, 2017, 77-78.

<sup>404</sup> MOLYONO, 2017, 78-79.

<sup>405</sup> ONG, 2015, 283.

### 3.3.5 A bűnüldöző szervek együttműködése

A jogi együttműködésen túl a támadások visszaszorításához szükséges az érintett államok bűnüldöző hatóságai tevékenységének összehangolása is. Ahhoz, hogy ez a délkelet-ázsiai régióban hatékony legyen, az országoknak előzetesen rendezniük kell egymás közt az üldözéshez való jog gyakorlásával járó esetekben megtehető intézkedéseket.

Ahogy azt korábban említettem, az üldözéshez való jog értelmében azon állam haditengerészete vagy légierije, melynek alapos oka van feltételezni, hogy területén a jogsértést követték el, folytathatja az gyanúsítottak üldözését a nyílt tengeren, és le is tartóztathatja őket. Az üldözéshez való jog azonban megszűnik, ha kalózcélú belép egy másik állam területi vizeire,<sup>406</sup> hiszen az UNCLOS 111. cikke értelmében az üldözés csak akkor folytatható, ha a kérdéses jármű a nyílt tengeren vagy olyan helyen található, mely egyik állam joghatósága alá sem tartozik, feltéve, hogy az üldözést nem szakították félbe.

Egyértelmű, hogy Délkelet-Ázsiában ez a jog ebben a formában nehezen gyakorolható, hiszen az államok gyakran csak területi vizeiken keresztül határosak egymással, így könnyen előfordulhat olyan szituáció, amikor egy kalózhajó a támadás és a menekülés közben akár három különböző ország területi vizein is áthalad. A régióban ezért olyan megállapodások kidolgozására van szükség, amik nem csak az információ-megosztást foglalják magukban, hanem engedélyezik az üldöző állam bűnüldöző szervének a belépést a másik állam(ok) területi vizeire. Utóbbit az országok nem szívesen vállalták, feltéve őrzött szuverenitásukra hivatkozva, így olyan multilaterális szerződések megkötésére került sor, amelyek értelmében mindegyik szerződő állam a saját területi vizeiért felel.

A szuverenitásuk védelme továbbá abban is megmutatkozott, hogy a délkelet-ázsiai államok sokáig nem engedélyezték a területi vizeiken áthaladó kereskedelmi hajók számára a fegyveres biztonsági magánszolgálatok alkalmazását. Ezt követően pedig előzetes díjfizetéshez kötötték azt. Malajziában például azt a biztonsági személyzetet, ami nem rendelkezik a belbiztonsági minisztérium engedélyével, terrorizmus vádjával letartóztatják. Más államokban szintén engedélyhez kötött, valamint helyi magánszolgálatokat is igénybe lehet venni. Ugyanakkor a biztonsági örök jelentései szerint az engedélyt „hallgatóság” beleegyezés útján is lehet szerezni, a megfelelő személyek megvesztegetésével.<sup>407</sup> Mindezek ellenére a fegyveres biztonsági magánszolgálatok alkalmazása elterjedtnek számít Délkelet-

---

<sup>406</sup> Az ENSZ Tengerjogi Egyezménye 111. cikk (1); (3) bekezdés.

<sup>407</sup> PETRIG, Anna: *The Use of Force and Firearms by Private Maritime Security Companies against Suspected Pirates*. International & Comparative Law Quarterly. 2013/3. 685-686.

Ázsiában, de nem csak a hajókon, hanem a kikötőkben és a tengeri energia kitermelő létesítményeken is.<sup>408</sup>

Megfigyelhető volt az is, hogy a szomszédos államok között fennálló politikai nézetkülönbségek sokáig meggátolták a kalózok elleni eredményes fellépést. Ennek fényében nem meglepő, hogy a délkelet-ázsiai államok részéről a kalózkodás elleni fellépés és a büntető törvényeik betartatása összekapcsolható a megfelelő technológiai és fegyverzeti, valamint személyzeti háttér biztosításával, azaz először nemzeti szinten tették meg a szükséges lépéseket. Az indonéz haditengerészeti nagymértékű reformon és technológiai modernizáción esett át, például kifejezetten a kalózok elleni fellépésre képes speciális alakulat felállítására is sor került. Malajzia radarhálózatot épített ki a Malaka-szoros mentén a hajóforgalom ellenőrzésére, valamint az összes, a tengerbiztonság érdekében eljáró szervét egy parancsnokság alá vonta össze. Szingapúr pedig megfigyelő és információs hálózatot alakított ki a gyanús járművek lekövetésére, megemelte a haditengerészeti és parti őrségi járőreinek számát, valamint új hajózási útvonalakat alakított ki a kereskedelmi járművek számára, a biztonságosabb közlekedés érdekében.<sup>409</sup>

Szingapúr és Indonézia már 1992-ben megállapodást kötött a Szingapúri-szoroson való összehangolt járőrözésről.<sup>410</sup> A következő ilyen kooperációra 2003-ig kellett várni: ekkor Malajzia és Thaiföld parti őrsége kezdett összehangolt járőrözésbe közös tengeri határaikon.<sup>411</sup> A legjelentősebb megállapodást Malajzia, Szingapúr és Indonézia kötötte egymással 2004-ben, ami a MALSINDO nevet kapta<sup>412</sup>, és fő célja az összehangolt járőrözés a Malaka-szoroson. Két évvel később ezt megtoldották azzal, hogy megegyeztek az *Eyes in the Sky* (EiS) nevű műveletről is, mely a közös légi járőrözésről szólt a szoros felett. Ez a két kezdeményezés összeolvadt a Malaka-szorosi Járőr Hálózat (*Malacca Straits Patrol Network*) név alatt.<sup>413</sup> A kooperáció annyiban fejlettebb, hogy korlátozott módon biztosítja az üldözéshez való jogot, azzal a kitétellel, hogy az csak akkor lehetséges, ha az üldöző hatóság előbb engedélyt kér azon államtól, amelynek területére be fog lépni.<sup>414</sup>

---

<sup>408</sup> ONG, 2015, 279.

<sup>409</sup> Uo. 280-281.

<sup>410</sup> Singapore and Indonesia Participate in Indo-Sin Coordinated Patrols (ISCP) and Joint Socio-Civic Activities.

[https://www.nas.gov.sg/archivesonline/data/pdfdoc/MINDEF\\_20011009001\\_2.pdf](https://www.nas.gov.sg/archivesonline/data/pdfdoc/MINDEF_20011009001_2.pdf) (2021. 05. 11.)

<sup>411</sup> RAHA – RAJU, 2017, 55.

<sup>412</sup> Launch of Trilateral Coordinated Patrols - MALSINDO Malacca Straits Coordinated Patrol.

[https://www.nas.gov.sg/archivesonline/data/pdfdoc/MINDEF\\_20040720001.pdf](https://www.nas.gov.sg/archivesonline/data/pdfdoc/MINDEF_20040720001.pdf) (2021. 05. 11.)

<sup>413</sup> LISS, 2014, 10.

<sup>414</sup> MULYONO, 2017, 80.

A Malaka-szorosi Járőr Hálózat tevékenysége sikeres, hiszen hatására a támadások száma a szorosban jelentősen csökkent, 2006 augusztusára pedig lekerült a háborús kockázati területek listájáról.<sup>415</sup> Ugyanakkor a jövőben mindenképpen szükséges, hogy a részt vevő államok a térség más részein való sikeres együttműködés érdekében lazítsanak az üldözéshez való jog jelenlegi formáján. Erre már létezik egy bevált módszer, a korábban már említett, ún. *shiprider*-egyezmények.

A kalózkodás vonatkozásában az ENSZ Biztonsági Tanácsa az 1851-es számú határozatában ismerte el a *shiprider*-egyezmények érdemeit. Előnyük, hogy a megállapodások keretében a külföldi hatósági személy segítséget nyújthatna a nyomozásban és a vád alá helyezésben is, hiszen saját állama belső jogának tudatában elvégezhetne olyan feladatokat, amiket egy haditengerész nem biztos, hogy el tudna: a letartóztatást, a bizonyítékok megfelelő begyűjtését, a bűnügyi helyszín felderítését, stb.

Ha ez a módszer Délkelet-Ázsiában működőképesnek mutatkozna, az precedens értékű lehetne a többi veszélyes térség számára is a kalózkodás elleni küzdelem előmozdításában.<sup>416</sup> Japán és az ASEAN egyébként már kötött egymással ilyen megállapodást, viszont mindenképpen érdemes lehet megvizsgálni a jövőben, hogy az érintett államok által korábban megkötött két- és háromoldalú egyezmények ilyen irányú kiterjesztése elősegítheti-e a bűnüldözési szervek együttműködését.

Szuverenitásuk féltve őrzésének fényében nem meglepő a délkelet-ázsiai országok külső segítséghez való viszonyulása sem. Japán és az Egyesült Államok többször is felajánlotta, hogy közvetett vagy közvetlen módon segítséget nyújt a vízi útvonalak biztonságossá tételéhez. A közvetlen segítség – azaz a hadihajók térségbe vezénylése – következetes elutasításra került, és a régió államai csak a közvetett támogatás fogadták el (pl. tréningek szervezése, katonai eszközök rendelkezésre bocsátása).<sup>417</sup> Az ezzel kapcsolatos hozzáállás Japán irányába már valamelyest lazult, viszont az érintett államok jelenleg rendelkezésre álló eszközeivel az igencsak kiterjedt szigetvilággal rendelkező Indonézia és Fülöp-szigetek állandó ellenőrzése teljesen kielégítően nem lesz biztosítható.

---

<sup>415</sup> ONG, 2015, 282.

<sup>416</sup> MULYONO, 2017, 81.

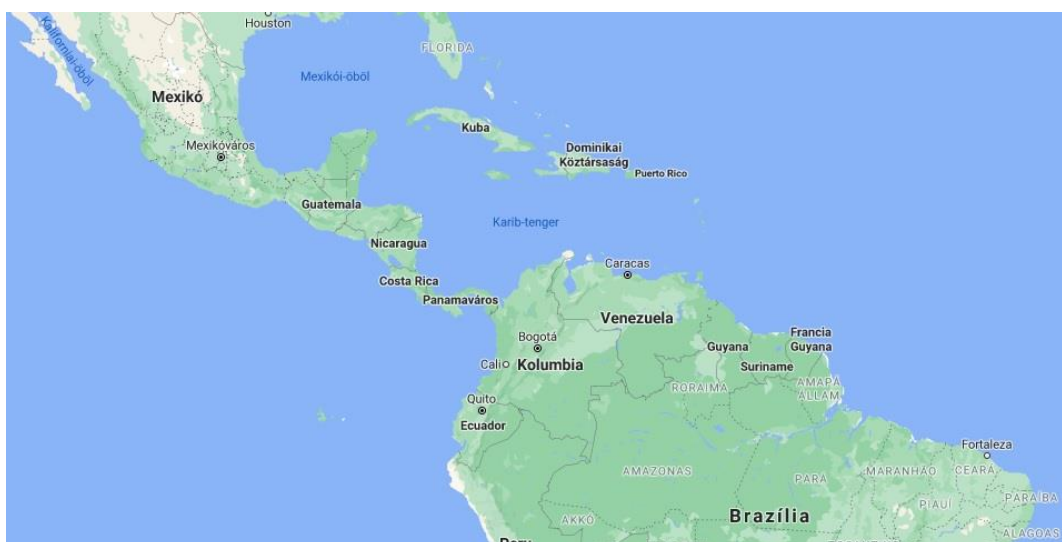
<sup>417</sup> LISS, 2014, 10.



#### 4. Közép- és Dél-Amerika, valamint a Karib-tenger

A Karib-tenger térsége a kalózok aranykorának színhelye, ahol számos híres kalóz tevékenykedett a XVII-XVIII. században. A nagyhatalmak részéről nagyszabású fellépésre volt szükség az itteni támadások visszaszorításához. Ezt követően a kalózkodás hosszú évszázadokra eltűnt ebből a térségből. Ugyanakkor a 2010-es évek második felétől ismét megjelent a Karib-tengernél, valamint Közép- és Dél-Amerika partjai közelében. A bűncselekmény újra megjelenése egyrészt a bűnszervezetek tevékenységére, másrészt pedig az egyes államok belső problémáira vezethető vissza: például Suriname gazdasági válságot él meg, Venezuela történelmének legsúlyosabb gazdasági és belső krízisével néz szembe, a kolumbiai állam pedig képtelen megfelelően ellenőrzés alatt tartani a tengeri területei egészét.<sup>418</sup>

A számok alacsonyabb volta, a támadások súlya, valamint a nemzetközi kereskedelem szempontjából kritikusabb térségekben történt kalózcselekmények viszont kevésbé indokolták, hogy a nemzetközi közösség mélyrehatóan foglalkozzon az ezekben a régiókban újonnan megjelenő kalózkodással. Továbbá az itteni kalóztevékenység valóban annyira újszerűnek hat a XXI. században, hogy egyelőre kevés tudományos forrás foglalkozik vele részletesebben. Mindezek ellenére – ha a különböző, kalózkodással foglalkozó szervezetek jelentéseit vizsgáljuk – kétségtelen, hogy Közép- és Dél-Amerika, valamint a Karib-tenger mára igenis kalózkodási hotspotnak minősül.

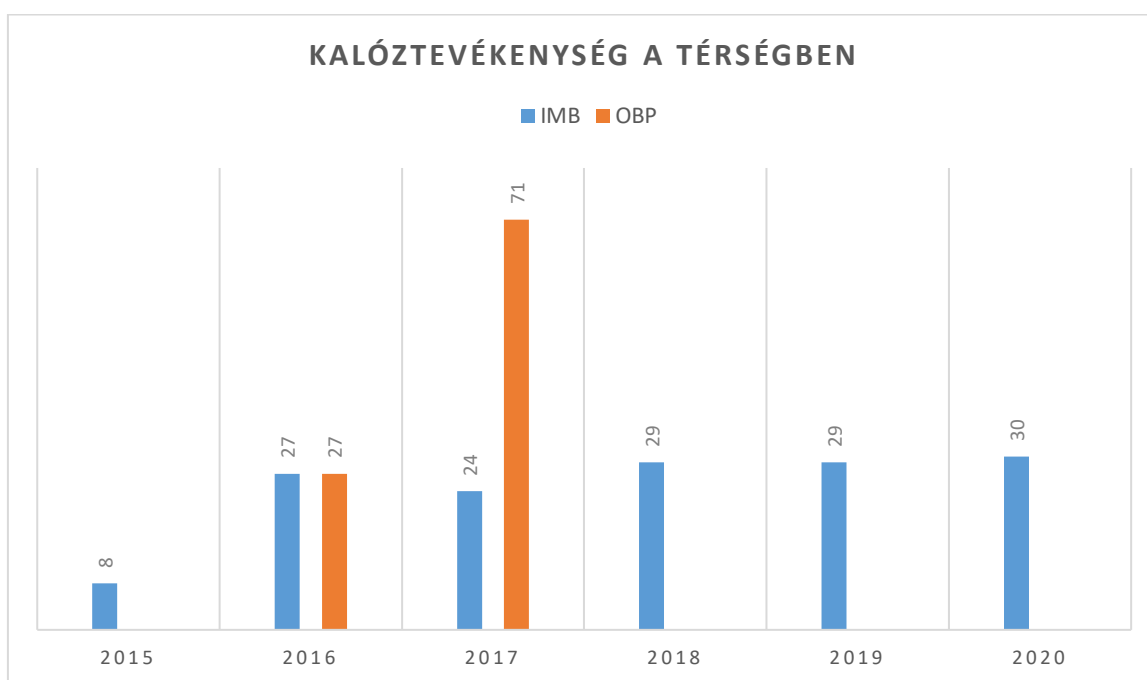


7. sz. térkép: Közép- és Dél-Amerika, valamint a Karib-tenger földrajzi elhelyezkedése

<sup>418</sup> MURCIA, Bryan Andrés: *Latin America and the Caribbean face the resurgence of maritime piracy*. <https://latinamericanpost.com/21632-latin-america-and-the-caribbean-face-the-resurgence-of-maritime-piracy> (2021. 01. 19.)

#### 4.1 A kalózkodás jellege a térségben

Ahogy azt említettem – és az alábbi diagramból is kitűnik –, a támadások száma ebben a térségben elmarad a korábban vizsgáltaktól. Azonban egy időszakban mégis ugrásszerű növekedés volt tapasztalható: az OBP jelentése<sup>419</sup> szerint 2016-ról 2017-re 163%-kal nőtt az esetek száma.<sup>420</sup> Ugyanakkor az is valószínűsíthető, hogy ennél magasabb a számuk, annak következtében, hogy egy részüket, amit halászkok ellen követnek el – Délkelet-Ázsiához hasonlóan – itt sem jelentik be, mivel a trinidadi halászkok beszámolóí szerint csaknem minden héten összetűzésbe kerülnek venezuelai kalózokkal.<sup>421</sup>



4. sz. ábra: Kalóztevékenység Közép- és Dél-Amerika, valamint a Karib-tenger térségében<sup>422</sup>

<sup>419</sup> Oceans Beyond Piracy Report 2017. 24.

<sup>420</sup> A tágabb karibi térség esetében kifejezetten sajnálatos, hogy az Oceans Beyond Piracy programot megszüntették, hiszen 2017-ben majdnem háromszor annyi támadást regisztrált, mint az IMB. Érdekes kérdést vetett volna fel, hogy ez csak egyszeri „anomália” volt, valamilyen speciális oknak köszönhetően – esetleg hibásan elemzett adatok –, vagy egy tendencia kezdete, amit esetleg az IMB nem volt képes mérni a későbbiekben.

<sup>421</sup> FREEMAN, Colin: *Trinidad suffers from Venezuela collapse as pirates return to the Caribbean.*

<https://www.thenationalnews.com/world/the-americas/trinidad-suffers-from-venezuela-collapse-as-pirates-return-to-the-caribbean-1.809625> (2021. 01. 19.)

<sup>422</sup> A bővebb karibi térségben történt incidensek.

Források:

ICC IMB Report 2019.

ICC IMB Report 2020.

Oceans Beyond Piracy Report 2016.

Oceans Beyond Piracy Report 2017.

A fentiek értelmében e térség vizsgálatakor elsősorban azokra a jelentésekre hagyatkozhatunk, amikre korábban is, azaz az *Oceans Beyond Piracy* és az IMB adataira. Az itteni kalózkodás újszerűségét az is igazolja, hogy előbbi először 2016-ban terjesztette ki vizsgálatát a bővebben értelmezett karibi térségre – a támadások számának növekedése miatt. Az OBP a lehorgonyzott hajókon elkövetett rablásokra, valamint a jachtok és személyszállító hajók elleni kalózkciókra figyelmeztetett. Utóbbiak esetén előfordultak a folyókon elkövetett támadások is<sup>423</sup> – csakúgy, mint a Guineai-öböl mentén –, ugyanakkor ezek a támadások fogalmilag nem illeszthetők sem a kalózkodás, sem a hajók elleni fegyveres rablás keretei közé. Az IMB szintén rablási cselekményekre figyelmeztet, elsősorban Brazília, Ecuador, Haiti, Mexikó, Peru és Venezuela partjai közelében kell a hajóskapitányoknak ébernek lenniük.<sup>424</sup> Egy korábbi jelentés kiemelte, hogy kereskedelmi hajók esetében az elkövetők rendszerint – miután feljutottak a fedélzetre – a hajóhíd irányába fordítják fegyvereiket, majd kinyitják a konténereket és ellopják az árut.<sup>425</sup>

Ahogy azt fentebb említettem, gyakoriak a halászhajók elleni támadások is, amikről az IMB jelentései sem igen szólnak, hiszen inkább a kereskedelmi hajókra vonatkozó adatokkal foglalkoznak. Ennek következtében pedig olykor olyan brutális támadásokról sem tájékoztatnak, mint a *Double Highbush*-i mészárlás, amikor a kalózhajók 16 suriname-i halászhajót öltek meg, annak érdekében, hogy megszerezzék csónakjaik motorjait és egyéb munkaeszközeiket.<sup>426</sup> A Venezuela partjai közelében végrehajtott akciók gyakran azt a célt is szolgálják, hogy a különböző bűnszervezetek „megtisztítsák” azokat az útvonalakat a halászhajóktól, amiken kábítószerrel kívánják csempészni.<sup>427</sup>

## 4.2 A fellépés eszközei

A kalózhajók elleni fellépés alapját képezheti a Karibi Közösségi és Közös Piac (*Caribbean Community and Common Market* – CARICOM) keretein belül megkötött tengeri és légi biztonsági együttműködési megállapodás (*Maritime and Airspace Security Cooperation Agreement*), amelyet a karibi térség államai 2008-ban kötöttek meg.<sup>428</sup> A szerződés a

---

<sup>423</sup> Oceans Beyond Piracy Report 2016. 52.

<sup>424</sup> ICC IMB Report 2020. 24.

<sup>425</sup> ICC IMB Report 2020 Q3. 24.

<sup>426</sup> VAN DER SPEK, Boris: *Violent pirate attack in Surinam leaves sixteen fishermen dead*.

<https://chiletoday.cl/violent-pirate-attack-in-surinam-leaves-sixteen-fishermen-dead/> (2021. 01. 19.)

<sup>427</sup> “Pirates of the Caribbean” Operate in the Service of Drug Trafficking Between Venezuela and Trinidad. <https://www.maritimeherald.com/2019/pirates-of-the-caribbean-operate-in-the-service-of-drug-trafficking-between-venezuela-and-trinidad/> (2021. 01. 19.)

<sup>428</sup> GOTTLIEB, Yaron: *International Cooperation in Combating Modern forms of Maritime Piracy: Legal and Policy Dimensions*. PhD értekezés. 2017. 206.

kalózkodást és a hajók eltérítését azok között a tevékenységek között említi meg, amik a részes államok<sup>429</sup> és a régiók biztonságát veszélyeztetik.<sup>430</sup> Ezért az e cselekmények megelőzését, megakadályozását és a nyomozásukat a fő célok között határozza meg, csakúgy, mint a részes államok bűnüldöző szerveinek együttműködését és kölcsönös segítségnyújtást.<sup>431</sup>

Az egyezmény tehát alapvetően a bűnüldöző szervek együttműködését irányozza elő, és a részes államok kötelezettségévé teszi, hogy tegyék meg a szükséges eljárási cselekményeket (például felderítés, azonosítás, bizonyítékgyűjtés) a gyanús járművekkel szemben.<sup>432</sup> Ráadásul a szerződés által biztosított kooperáció arra is kiterjed, hogy a részes államok bűnüldöző hatóságai egymás területi vizein is eljárhassanak, azaz járőrözhessenek a másik állam szuverenitása alá tartozó (vízi vagy légi) területen, és elvégezhessek a szükséges eljárási cselekményeket, ha a joghatósággal rendelkező állam bűnüldöző szerve épp nem járőrözik a közelben és nincs megfelelő közelségben, feltéve, ha az eljáró állam a cselekményt megelőzően arra engedélyt kért. Továbbá az eljáró állam szerve, a nyomozás és a gyanús hajó átkutatása érdekében, követheti azt a másik részes állam területi vizére, oda beléphet és – előzetes engedélykérés után – a szükséges eljárási cselekményeket elvégezheti (például letartóztatás, vagyontárgyak lefoglalása)<sup>433</sup>, aminek részletszabályait később ismerteti is az egyezmény. Az egyébként joghatósággal rendelkező állam természetesen vissza is utasíthatja az eljárást.<sup>434</sup> Továbbá ezen állam joghatóságának elsődlegességét külön is megerősíti.<sup>435</sup> A szerződés az információ-megosztást is előírja, mind a végrehajtott eljárási cselekmények<sup>436</sup>, mind pedig az alkalmazható jogszabályok<sup>437</sup> terén.

Az egyezmény rendelkezései tehát, a szuverenitás egyfajta korlátozásával, lehetővé teszik, hogy egy részes állam eljárjon a joghatóságán kívüli területen is. Ez 2008-ban mindenképpen egy előremutató kezdeményezés volt, ami megfelelő helyen kezelte a kalózkodás által jelentett veszélyt, hiszen ehhez hasonló rendelkezéseket például a ReCAAP sem tartalmazott. Ezáltal a CARICOM egyezmény nem csak „támogató”, hanem „helyettesítő” hatásköröket is biztosít a bűnüldöző szervek számára. Ez ugyanakkor nyilván részleges

---

<sup>429</sup> Az egyezménynek 15 részes, és 5 társult állama van.

<sup>430</sup> CARICOM tengeri és légi biztonsági együttműködési megállapodás (a továbbiakban: CARICOM egyezmény) 1. cikk (2) bekezdés h) pont

<sup>431</sup> Uo. 2. cikk (1)-(2) bekezdés

<sup>432</sup> Uo. 3. cikk (1) bekezdés

<sup>433</sup> Uo. 7-8. cikk

<sup>434</sup> Uo. 8. cikk (5) bekezdés

<sup>435</sup> Uo. 11. cikk

<sup>436</sup> Uo. 12. cikk

<sup>437</sup> Uo. 15. cikk

helyettesítést jelent, nem pedig olyan széles, teljes hatáskört, mint amiket a szomáliai kalózkodás ellen fellépő államoknak biztosítottak az ENSZ Biztonsági Tanácsának határozatai.<sup>438</sup>

## 5. Összegzés

Az e fejezetben bemutatott régiókban közös, hogy a modernkori kalózkodás mindegyikben komoly problémát jelent. Ezek a bűncselekmény által leginkább veszélyeztetett térségek jelenleg a világon. Habár a probléma közös, jól látható különbségek fedezhetők fel – többek között – az elkövetési magatartások, a regionális és univerzális szinten tett válaszlépések, a nemzetközi közösség részvételének mértéke vagy az együttműködés mélysége között.

A nemzetközi közösség kétségkívül a Szomália és az Ádeni-öböl térségében folyó kalóztevékenységre adta a leghevesebb választ. Az elkövetők akcióinak száma és azok sikeressége tette globálissá a kalózkodás problémáját a XXI. században. Az államok és nemzetközi szervezetek részvételével megvalósuló haditengerészeti fellépés ugyanakkor képes volt a kalózok visszaszorítására.

Azonban ez csak a probléma tüneti kezelésének tekinthető, hiszen valószínűsíthető, hogy az állandó katonai jelenlét megszűnésével a kalózkodás ismét erőre kap a régióban. Ráadásul a régióbeli fellépés kimeríti a nemzetközi közösség katonai erőforrásait, ezáltal pedig a többi veszélyeztetett térség teljesen magára maradt és kénytelen „házon belül” kezelni a problémát. Továbbá a kalózkodás jelenségének hosszútávú visszaszorításához a kialakulásához vezető okok kezelése is elengedhetetlen. E téren pedig ki kell emelnünk az Európai Unió tevékenységét, amely – a katonai fellépés mellett – erre is irányul.

A haditengerészeti akciók mellett a jog fejlődése is megfigyelhető a térségben. A Dzsibuti Magatartási Kódex keretében megvalósuló együttműködést ugyanis az afrikai kontinens nyugati oldalán is mintául vették. A fejlődést elősegíti továbbá az a jogalkotási és jogalkalmazói tevékenység is, ami a régió több államában is megfigyelhető. Ezek révén lehetővé válik az elfogott kalózok jogi felelősségre vonása, ami alapvető a bűncselekmény hosszútávú visszaszorítása szempontjából és mintául szolgálhat a régió további országainak. Az Afrika keleti partjainál történt kalózcselekmények következtében sokáig háttérbe szorult a Guineai-öböl térsége, amely a kalózkciók precizításáról és olykor kegyetlenségéről vált hírhedté. Az érintett államok csekély nemzetközi támogatást kapnak, így regionális összefogásra van szükség.

---

<sup>438</sup> GOTTLIEB: *International Cooperation...*, 2017, 207-208.

A közép- és nyugat-afrikai országok több kezdeményezést is indítottak, amelyek kiemelt kérdésként kezelik a kalózkodást és annak visszaszorítását. Összefogásuk szükséges, hiszen még a regionális szinten legnagyobb gazdasági potenciállal rendelkező Nigéria sem volt képes egyedül felszámolni a bűncselekményt. A kooperáció keretein belül zónák kialakítására került sor, amelyeken belül az érintett államok összehangolt járőrözést folytatnak. Továbbá a bűnüldöző hatóságok munkáját nagyban megkönnyítő *embarked officer* intézményét is ismeri, ami a zónákban folyó együttműködés szempontjából számít hasznosnak. Emellett az információ-megosztás is magas színvonalú, hiszen több központ létrehozására is sor került.

Ugyanakkor komoly problémát jelent, hogy a térség államaiban – néhány kivétellel – ehhez nem állnak rendelkezésre az optimális belső jogszabályok. E téren tehát a kelet-afrikai államokkal való hasonlóság figyelhető meg hasonlóan a nyugati államokkal való hasonlósághoz. Ehhez nyújthat segítséget a Yaoundéi Magatartási Kódex, ami ugyan a Dzsibuti Magatartási Kódex mintájára készült, de – például az említett *embarked officer* révén – hatékonyabb fellépést tesz lehetővé, valamint a jogi alapok megteremtésére is alkalmas.

Délkelet-Ázsiában már a XX. század utolsó éveiben is komoly nehézségeket okozott a kalózkodás, ezért már a 2000-es évek közepétől megfigyelhető a térség államainak szorosabb együttműködése. Ez nagyrészt önerőből, azaz külső segítség igénybevétele nélkül történt, tekintettel az érintett államok hozzáállására a szuverenitási és joghatósági kérdésekben. Ez megmutatkozik abban is, hogy a szorosabb együttműködés nem jelent teljes körű kooperációt, hiszen maradéktalanul továbbra sem valósult meg az, hogy egy állam a szomszédja területi joghatósága alatt is eljárhasson az elkövetőkkel szemben – pedig ezt a térség földrajzi adottságai mindenképp indokoltá tennék. E problémára a *shiprider*-egyezmények megkötése megoldást jelenthet, alkalmazásukra pedig egyre nagyobb hajlandóság mutatkozik.

Ugyanakkor az is megfigyelhető, hogy az egyes államok kapacitásnövekedése lehetővé teszi azt, hogy az adott parti állam megfelelően eljárhasson a feltételezett vagy elfogott elkövetőkkel szemben, azaz egyéni képességek fejlesztésén keresztül mégis hatékonyabban tudnak eljárni, mint sok más, szintén veszélyeztetett állam a világ más pontjain. A kalózkodás problémájának regionális és szubregionális szinten való kezelése pedig hosszútávon eredményesebbnek bizonyulhat, mintha Délkelet-Ázsia nagymértékben a nemzetközi közösség közreműködésétől függne, mint például az Ádeni-öböl térsége. Ugyanakkor a nemzetközi segítség szinte teljes mértékű elutasítását nem tartom helyesnek, hiszen ezáltal további utak nyílnának a probléma kezelésére, s számos olyan módja van e

közreműködésnek, amelyben az államok nem a szuverenitásuk csorbulását vélnék felfedezni.

A bemutatott régiók közül Közép- és Dél-Amerika, valamint a Karib-tenger térsége számít a legújabb hotspotnak, hiszen a kalóztevékenység csak az utóbbi években erősödött fel. Délkelet-Ázsiához hasonlóan itt is a probléma regionális szinten való kezelése figyelhető meg. Ez ugyanakkor nem azt jelenti, hogy a nemzetközi közösség ne venne részt a bűncselekmény visszaszorításában, hiszen például az IMO is támogatja az itteni államok tevékenységét. A nemzetközi közreműködés mégis alacsonyabb szintűnek mondható.<sup>439</sup>

A CARICOM egyezmény mindenképpen követendő példának számíthat a kalózkodás elleni fellépés terén, nem csak a térségben, de világszerte is. A részes államok közül ráadásul Suriname, valamint Trinidad és Tobago kiemelten veszélyeztetettnek számít. Ezt a kezdeményezést ugyanakkor nem követte hasonló a térségben, ami valószínűleg annak is köszönhető, hogy például Venezuelának számos egyéb belső problémával kell megküzdenie, így a kalózkodás jelenleg egyáltalán nem élvez prioritást.

---

<sup>439</sup> GOTTLIEB: Responding to Maritime Piracy..., 2015, 13.

## IV. fejezet

### A fuvarozóipar által igénybe vett eszközök a támadások visszaverése érdekében

#### 1. A legénység által megtehető intézkedések a hajók védelme érdekében

A kalóztámadások megakadályozása, vagy legalább végrehajtásuk megnehezítése érdekében a legénység is sokat tehet. Ezek egy része a hajózás mikéntjéhez, másik része pedig a hajó tényleges megerősítéséhez, biztonságosságának növeléséhez kapcsolódik.

Az Európai Unió Bizottsága, a fuvarozóipar támogatásával, 2010 márciusában ajánlást adott ki az önvédelem céljából, a támadások megelőzése érdekében. Ugyan ez még a somáliai kalózok elleni fellépés jegyében, az előző évtized elején történt, de az ebben foglalt javaslatok általánossága révén mind a mai napig hasznosnak bizonyulhat a világ más részén elkövetett támadások ellen is. Eszerint a sikeres kalóztámadások során a kalózok rendszerint a következő öt tényezőt használják ki: alacsony sebesség, alacsony hajóoldal-magasság, nem megfelelő tervezés és eljárás, láthatóan alacsony szintű éberség és/vagy az önvédelmi eszközök hiánya, valamint az elkövetés helyéből következően a megtámadott hajó lassú reakciójának kézenfekvősége.<sup>440</sup>

Amennyiben a hajó magas kockázatú térségben (*high-risk area*) fog áthaladni, az indulás előtt mindenképpen tájékozódni kell az aktuális viszonyokról, valamint fel kell venni a kapcsolatot a térségben működő, tengerbiztonsági feladatot ellátó intézményekkel. E térségbe való belépés előtt pedig a kapitánynak meg kell győződnie arról, hogy a legénység megfelelően kipihent, hiszen fokozott figyelemre lesz szükség a hajóhídon teljesített őrszolgálat során. Emellett a rádiókapcsolatot a lehető legszükségesebb mértékre kell csökkenteni, valamint biztosítani kell a hajó legfontosabb részeit (például híd, gépház) és azok lezárását a támadók elől, időnyerés céljából. Továbbá a tipikus védelmi mechanizmusokat is felsorolja az ajánlás: a hajóperem megemelése, a tűzoltó berendezések vízfüggönnyé alakítása a feljutás megnehezítése érdekében szögesdrót vagy más fizikai akadály emelése a legalacsonyabb pontokon, illetve kamerarendszer alkalmazása.<sup>441</sup>

A magas kockázatú térségbe érve a kapitány dönthet úgy is, hogy egy konvojhoz csatlakozik. Ilyenkor nyilvánvalóan alkalmazkodnia kell annak sebességéhez, ugyanakkor figyelve a saját hajójának korlátaira. Ha pedig nem csatlakozik konvojhoz, az ajánlás legalább a 18

---

<sup>440</sup> Commission Recommendation on Measures for Self-Protection and the Prevention of Piracy and Armed Robbery against Ships (2010/159/EU), 2010 március 11. 16.

<sup>441</sup> Uo. 16-19.



csomós sebességet határozza meg mint olyat, amely biztonságosabb átjutást ígér, hiszen – a tapasztalatok szerint – a kalózok nehezebben kapaszkodnak fel a 15 csomó felett közlekedő hajókra. Emellett azt is javasolják, hogy a hajó éjszakánként mindig legyen kivilágítva, valamint ilyenkor is igyekezzen tartani a lehető legnagyobb sebességet, szem előtt tartva természetesen a közlekedés biztonságát.<sup>442</sup>

A fuvarozóipar öt cége szintén útmutatót dolgozott ki (*Best Management Practices*) a legénység számára, amelyet legutóbb 2018-ban frissítettek (BMP5). A magas kockázatú térségben való áthaladást megelőzően ugyancsak a megfelelő tervezést és a lényeges intézmények értesítését emeli ki, valamint a legénység teljes felkészítésének jelentőségét, ami magában foglalja az elméleti képzést és gyakorlatok tartását is. Hangsúlyozza a folyamatos közlekedést, azáltal, hogy nem ajánlja a térségben felesleges manőverek végrehajtását, a várakozást és a lehorgonyzást.<sup>443</sup>

A védelmi intézkedések tekintetében a hajót három részre osztja: az orr az elsődleges, a fedélzet a másodlagos, a felépítmény pedig a harmadlagos védelmi vonal. Az útmutató az őrszemet a legfontosabb védelmi intézkedésként emeli ki, akinek a hajóorrban kell tartózkodnia. Továbbá felhívja a figyelmet a különböző riasztó jelzések alkalmazására, amik nem csak az elkövetők elriasztására, hanem a legénység tájékoztatására is szolgálhatnak. A fizikai akadályok közül a szögesdrótot emeli ki, valamint annak pontos létesítéséről is kimerítő leírást ad. Az EU által kiadott ajánláshoz hasonlóan szintén a védelmi intézkedések közé sorolja a világitás, illetve a kamerarendszer használatát. Emellett felhívja a figyelmet a hajóhid megerősítésére, kiemelve a „fellegvár” (*citadel*) alkalmazását: ez egy olyan, megerősített helyiség, amelyben a legénység hosszabb tárva menedéket kereshet, abban az esetben, ha a kalózoknak sikerült a fedélzetre jutniuk. Ugyanakkor a fellegvár nem váltja ki a többi biztonsági intézkedést, hanem kiegészíti azokat. Jelentőségét tovább növeli, hogy a katonai beavatkozás is függhet attól, hogy megfelelő, kétirányú kommunikáció álljon fenn a fellegvárral, valamint hogy a legénység minden tagja ott tartózkodjon.<sup>444</sup>

A BMP5 röviden megemlíti a fegyveres biztonsági magánszolgálatok alkalmazásának lehetőségét is. Kiemeli azonban, hogy nem annak érdekében teszi, hogy támogassa vagy javasolja a szerződötetésüket, hanem mert szintén védelmi intézkedésnek minősülnek. A magánszolgálatok egy újabb réteget képeznek a kalóztámadásokkal szemben, nem pedig

---

<sup>442</sup> Uo. 19.

<sup>443</sup> Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea (BMP5). 2018. 8-10.

<sup>444</sup> Uo. 11-18.

alternatívát szolgáltatnak más eszközök helyett.<sup>445</sup> Kétségtelen, hogy hatékony védelmet biztosíthatnak, ugyanakkor alkalmazásukat a különböző államok hozzáállása és jogrendje sokszor megnehezíti.

## 2. A fegyveres biztonsági magánszolgálatok mint a hajók védelmezői

A kalózkodás által veszélyeztetett térségekben még a gyakori járőrözés mellett is nehezen megvalósítható feladat a szolgálatot teljesítő haditengerészetektől vagy parti őrségektől, hogy minden egyes kalózcselekményt megakadályozzanak. A támadások számának növekedése ugyanakkor a fuvarozóipart arra ösztönözte, hogy – mintegy saját kézbe véve a problémát – fegyveres biztonsági magánszolgálatokat fogadjon fel. Először a Malakasorokon áthaladó hajókon vették igénybe őket, a 2000-es évek közepén. Igazán elterjedni pedig a somáliai kalóztámadások megnövekedésével kezdtek.<sup>446</sup>

Az Ádeni-öböl térségében kiegészítették a nemzetközi együttműködés keretében fellépő hadihajók tevékenységét, amelyek nem voltak képesek az egész térséget ellenőrizni, hiszen például az Európai Unió által indított Atalanta hadművelet műveleti területe 2 millió tengeri négyzetmérföld, azaz a kontinentális Európa kiterjedésének másfélszerese volt.<sup>447</sup> A fegyveres biztonsági magánszolgálatok alkalmazása egyre elterjedtebbé vált, s több érdekes jogi kérdést is felvet, ezért indokolt az alaposabb vizsgálatuk.

### 2.1 A fegyveres biztonsági magánszolgálatokra vonatkozó szabályozás

#### 2.1.1 Önszabályozás

A magánszolgálati iparágra vonatkozó szabályok egy részét képezik azok a rendelkezések, amiket ezek a cégek közösen alkottak meg. Ezek elsősorban *soft law* jellegű dokumentumok (például magatartási kódexek), amelyeket, ha szerződésbe foglalnak a megbízóval, jogi kötőerővel fognak rendelkezni mint *de facto* minimumszabályok. Tekintve, hogy az egyes államok által megalkotott jogszabályok lassan alakulnak ki, valamint igen változó rendelkezéseket tartalmaznak, az önszabályozás egyfajta standardként funkcionál az iparág számára.<sup>448</sup>

---

<sup>445</sup> Uo. 19-20.

<sup>446</sup> LISS, Carolin: *(Re)Establishing Control: Flag State Regulation of Antipiracy PMSCs*. Ocean Development & International Law. 2015/2. 87.

<sup>447</sup> PETRIG, 2013, 668.

<sup>448</sup> POLEPALLI, Sindhura Natesha: *Floating Armories and Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships: Balancing Coastal State Security Concerns against Navigational Freedom*. The Journal of Territorial and Maritime Studies. 2019/2. 72.

Ezek közé tartozik az ún. Montreux-i Dokumentum<sup>449</sup>, ami a svájci állam és a Nemzetközi Vöröskereszt kezdeményezésével 2008-ban megalkotott, jogi kötőerővel nem bíró, kormányközi megállapodás, amely a magánszolgálatokra vonatkozó nemzetközi jog kötelezettségeket és elfogadott gyakorlatot foglalja össze. A Dokumentum elsősorban a fegyveres konfliktusokban alkalmazandó szabályokról tartalmaz rendelkezéseket, de békeidőre vonatkozóan is meghatároz elfogadott gyakorlatokat. Habár fő célja, hogy a magánszolgálatok szárazföldi tevékenységét szabályozza, „más körülmények között” is gyakorlati útmutatást nyújt, azaz a kereskedelmi hajókon szolgáló biztonsági személyzetre is vonatkozik.<sup>450</sup>

A Montreux-i Dokumentumra épülve fogadták el 2010-ben a fegyveres biztonsági magánszolgálatokra vonatkozó magatartási kódexet (*International Code of Conduct for Private Security Service Providers – ICoC*)<sup>451</sup>, amit már több mint 700 cég írt alá, megerősítve a jogállamiság, az emberi jogok és az ügyfelek érdekeinek védelmezésére vonatkozó kötelezettségüket. A kódex az magánszolgálatok eljárására és a biztonsági személyzet kezelésére vonatkozó alapelveket tartalmaz. Különlegessége, hogy bizonyos szempontból kötőerővel is bír, hiszen több nemzeti és nemzetközi szabályozási kezdeményezés is feltételként szabja ahhoz a magánszolgálattal való szerződéskötést, hogy az állami szabályozás a kódexszel adekvát legyen. A kódexben megvan a potenciál ahhoz, hogy nem csak az állami szabályozás, hanem az IMO által a kereskedelmi hajókon alkalmazott biztonsági szolgálatok vonatkozó hivatalos útmutató alapjául is szolgáljon.<sup>452</sup>

Szintén az önszabályozás részét képezi a magánszolgálati iparág által a fuvarozók számára 2011-ben készített, a somáliai kalózkodókkal által veszélyeztetett vizeken áthaladó hajókra vonatkozó útmutató.<sup>453</sup> Ennek célja segítséget nyújtani a cégeknek, annak eldöntésében, hogy alkalmaznak-e biztonsági szolgálatot a hajóik fedélzetén. Továbbá nem csak az egyéb, rendszerint a hajók megerősítésére szolgáló alternatívákat ismerteti, hanem a magánszolgálati iparágon belül, az elvárható gondossággal összefüggésben, az egyes cégek közötti választást megkönnyítő útmutatót is biztosít. Utóbbi tartalmazza a biztonsági személyzet esetleges büntetett előéletére, korábbi megbízásaira és katonai hátterére vonatkozó adatokat. Az útmutató szerint a biztonsági személyzetnek legalább négy főből

---

<sup>449</sup> [https://www.icrc.org/en/download/file/135841/montreux\\_document\\_en.pdf](https://www.icrc.org/en/download/file/135841/montreux_document_en.pdf) (2021. 05. 11.)

<sup>450</sup> POLEPALLI, 2019, 72.

<sup>451</sup> <https://icoca.ch/the-code/> (2021. 05. 11.)

<sup>452</sup> POLEPALLI, 2019, 73.

<sup>453</sup> Industry Guidelines for the Use of Private Maritime Security Contractors (PMSC) as Additional Protection in Waters Affected by Somali Piracy. 2011. március.  
<https://www.ocimf.org/media/8922/Ind%20Guideline%20PMSC%20Final%20.pdf> (2021. 05. 11.)

kell állnia, akik között van egy vezető és egy felcser is. Részletezi továbbá a hajó kapitánya és a biztonsági szolgálat vezetője közötti viszonyt, valamint a fegyverek és a lőszerkezelésére vonatkozó szabályokat. Emellett arra ösztönzi a lobogó szerinti államokat, hogy – magánszolgálat kijelölése esetén – egyeztessék belső (például a biztonsági személyzet által használható fegyverekre vonatkozó) jogszabályaikat a cégekkel.<sup>454</sup>

Végezetül pedig fontos megemlíteni az egyik biztonsági magánszolgálat, a BIMCO által 2012-ben kidolgozott mintaszerződést, a GUARDCON-t. Ez tartalmazza – többek között – a felek kötelezettségeire, a biztosítási szabályokra és az erőszak alkalmazására vonatkozó szabályokat is. A mintaszerződéstől való eltérés lehetséges, valamint rendelkezései nem helyettesítik az elvárható gondosságra vonatkozó minimumszabályokat. A GUARDCON standard szabályai szerint a biztonsági személyzet legalább négy, megfelelő tapasztalattal rendelkező, képzett és kiképzett főből áll (akikből egy a vezető). A személyzet feladata bármilyen „tényleges, észlelt vagy fenyegető” veszélytől megvédeni a hajót. A mintaszerződés valódi célja ugyanakkor a biztonsági szolgálatok védelme a túlzott biztosítási kockázatoktól, továbbá – a fentebb említett rendelkezései ellenére – nem vállal semmilyen garanciát a hajó biztonságára a biztonsági szolgálat eljárása idejére.<sup>455</sup>

### **2.1.2 Az IMO ajánlásai a fegyveres biztonsági magánszolgálatok alkalmazására vonatkozóan**

Az ENSZ szakosított intézménye a Tengerbiztonsági Bizottságon (*Maritime Security Committee*) keresztül ajánlásokat és útmutatókat fogalmazott meg a fegyveres biztonsági magánszolgálatok alkalmazásáról. Tekintve, hogy ezek a tagállamok konszenzusán alapulnak, a Bizottság jelentős döntéshozatali fórumnak minősül. Ezek a dokumentumok nem támogatják, de nem is ítélik el a fegyverviselést a kereskedelmi hajók fedélzetén, hanem a lobogó szerinti és a parti államokra irányítják a felelősséget, hogy meghatározzák a magánszolgálatok alkalmazásának jogszerűségét, szükségességét és feltételeit.<sup>456</sup>

A lobogó szerinti államok számára megfogalmazott ajánlásokban az IMO felhívja ezek figyelmét, hogy tartsák szem előtt annak a valószínűségét, hogy a hajókon való fegyverviselés az erőszak fokozódásához vezethet a fedélzetén. Ezért – ha az adott állam szükségét látja a magánszolgálatok alkalmazásának – dolgozzon ki olyan szabályozást, amely tartalmazza az erre vonatkozó minimumkövetelményeket. A fuvarozóipar számára

---

<sup>454</sup> Uo. 74.

<sup>455</sup> Uo. 75.

<sup>456</sup> Uo. 75-76.

tett ajánlások is azt fogalmazzák meg, hogy a cégek először a lobogó szerinti állammal konzultáljanak a magánszolgálatok alkalmazásáról, valamint felhívják a figyelmüket, hogy a hajók megvédésére tett egyéb intézkedések nem vagylagosak a biztonsági személyzet felfogadásával. Továbbá ajánlott, hogy a hajóskapitányok tájékoztassák az illetékes parti államokat hatóságait, amelyek területi vizein áthaladnak, amennyiben magánszolgálat tartózkodik a fedélzeten. Az ajánlások megismertetése a kapitányokkal és a legénységgel pedig a hajók tulajdonosainak és üzemben tartóinak felelőssége. A kikötő szerinti és a parti államok számára megfogalmazott ajánlások pedig azt javasolják, hogy ezek az országok kérjenek be minden szükséges információt és dokumentumot az alkalmazott magánszolgálatokról (például személyi állomány, eszközeik tárolásának módja, felhatalmazásuk terjedelme).<sup>457</sup>

Az IMO továbbá ajánlásokat dolgozott ki a magánszolgálatok számára is. A szervezet szerint a Montreux-i Dokumentum alkalmazása a fegyveres konfliktusokra, a biztonsági szolgálatok magatartási kódexe pedig a szárazföldi bevetésre korlátozódik, ezért figyelmen kívül hagyja ezek alkalmazását a kereskedelmi hajókon szolgálatot teljesítő biztonsági személyzetre vonatkozóan. Az ajánlások úgy fogalmazzák, hogy a lobogó szerinti állam jogában áll, hogy ne engedélyezze magánszolgálatok alkalmazását a lajstromozott hajókon. Emellett elismerik kizárólagos joghatóságukat a nyílt tengeren közlekedő hajók fölött. Az IMO továbbá megerősíti a biztonsági személyzet felfogadásnak másodlagosságát, és azt javasolja ezeknek a cégeknek, hogy a megfelelő engedélyeket ne csak a lobogó szerint államtól, hanem azoktól is szerezzék be, amelyek területén tevékenykedni fognak – ideértve azokat az országokat is, amelyek parti tengerein áthaladnak. Ezen államok jogszabályait kell figyelembe venniük a fegyverviselésre és az erőszak alkalmazására vonatkozóan is. Az ajánlások ugyanakkor átveszik a 2011-es iparági útmutató rendelkezéseit – többek között – a biztonsági személyzet összetételére, irányítási struktúrájára és jelentéstételi kötelezettségére vonatkozóan.<sup>458</sup> Ezáltal az IMO mégsem hagyja teljesen figyelmen kívül a korábban említett önszabályozási mechanizmusokat. Emellett figyelemre méltó, hogy a szervezet mind a lobogó szerinti államok, mind a magánszolgálatok számára kidolgozott ilyen dokumentumokat. Az önszabályozás és az ajánlások pedig együtt alkalmasak lehetnek arra, hogy részletszabályok alapjául szolgáljanak.

---

<sup>457</sup> Uo. 76-77.

<sup>458</sup> Uo. 77-78.

### 2.1.3 A szabályozás kihívásai a lobogó szerinti államok szemszögéből

A fegyveres biztonsági magánszolgálatok annyiban közös jegyeket hordoznak a korabeli privatérokkal, hogy az erőszak alkalmazására hagyatkozhatnak tevékenységük során. Ugyanakkor – a privatérokkal ellentétben – nem támadó cselekmények végrehajtására fogadják fel őket, hanem védelmi feladatok ellátására. Amennyiben a magánszolgálatot – akár közvetve – állami szerv fogadja fel oly módon, hogy valamiféle döntéshozó és ellenőrző hatáskört gyakorol fölötté, a biztonsági személyzet működése kétségkívül jogszerűnek tekinthető, amely az adott állami hatalom és érdekek képviselőjében jár el. Az ezzel ellentétes eljárás viszont a magánszolgálat tevékenységének jogszerűtlenségét vonhatja maga után, amellyel szemben a joghatósággal rendelkező állam eljárhat.<sup>459</sup>

Ugyanakkor a gyakorlatban az állami kontroll kialakítása problémákba ütközhet, még a megfelelő jogi keretek között működő magánszolgálatok esetében is, hiszen például a fentebb ismertetett iparági önszabályozó mechanizmusok betartatása nehézkes, valamint a biztonsági személyzet a rendszerint a szerződő féltől távoli, veszélyeztetett térségekben tevékenykedik. Ezért még hatékony állami szabályozás esetén is gondot okozhat azok megfelelő betartatása, illetve – esetleges jogsértés esetén – a biztonsági őr felelősségre vonása.<sup>460</sup> Ennek következtében az államok belső jogszabályaiban eltérések mutatkoznak: egyesek inkább megtiltják a magánszolgálatokkal való szerződést, mások pedig engedélyezik azt.

A kereskedelmi hajók – akár állami, akár magán – fegyveresek általi védelmét a II. világháborút követően általánosságban elleneztek. Ezért először a magánszolgálatokat rendszerint a hajó- vagy rakománytulajdonosok fogadták fel, kifejezett állami felhatalmazás nélkül. Ezt egyrészt az tette lehetővé, hogy a biztonsági személyzetek a feladatukat a tengeren, távol a figyelő szemektől, olyan térségekben látták el, ahol a kormányzati hatalom gyenge vagy nem létező volt. Másrészt a 2010-es évek elején az államok többsége nem rendelkezett egyértelmű szabályozással az alkalmazásukra nézve, néhány ország (például Japán és Görögország) azonban már ekkor is tiltotta a kereskedelmi hajók ilyen módon való „felfegyverzését”.<sup>461</sup>

Az UNCLOS szerint a lobogó szerinti állam kötelezettsége, hogy hatékonyan gyakorolja a joghatóságát és ellenőrzését az adott államban lajstromozott hajók felett.<sup>462</sup> E hajók továbbá

---

<sup>459</sup> LISS, 2015, 86.

<sup>460</sup> Uo. 86-87.

<sup>461</sup> Uo. 89.

<sup>462</sup> Az ENSZ Tengerjogi Egyezménye 94. cikk (1) bekezdés

kötve vannak az a belső polgári- és kereskedelmi jogszabályok által is. Ennek megfelelően a lobogó szerinti állam joga lesz alkalmazandó a biztonsági személyzet tagjaira is. Ugyanakkor annak, hogy egy hajót hol lajstromoznak, elsősorban gazdasági okai vannak, azaz hogy melyik állam belső joga a legmegfelelőbb az adott fuvarozócégnak. Ezt a megoldást „a kényelem zászlajának” (*flag of convenience*) nevezik, és a fuvarozók által kedvelt államok általában lazább belső jogszabályokkal rendelkeznek például a legénységre vagy a hajó biztonságára vonatkozóan.<sup>463</sup>

Az államoknak nem csak arról kell döntést hozniuk, hogy engedélyezik-e magánszolgálatok alkalmazását, hanem arról is, hogy ha engedélyezik, akkor milyen részletszabályokkal. Létezik például az Olaszország által is alkalmazott hibrid modell, ami csak akkor teszi lehetővé, hogy a fuvarozó magán biztonsági céggel szerződjön, ha az állami hivatalos szervek nem tudnak személyi állományt biztosítani. Olaszország továbbá engedélyezi szabadúszó örök felfogadását is, akik egyetlen magánszolgálattal sem állnak munkaviszonyban. A skandináv államok szintén laza szabályozást fogadtak el a magánszolgálatokra vonatkozóan. Norvégiában az egyetlen kikötés az, hogy az ország területi vizein és más országok szárazföldjén nem viselhetnek fegyvert, de a norvég zászló alatt közlekedő hajókon igen.<sup>464</sup>

Dönteni kell továbbá arról, hogy az adott állam csak az országban székhellyel rendelkező cégekkel való szerződést hagyja jóvá, vagy nem alkalmaz ilyen megkötést. Utóbbi esetben azt is meg kell határozni, hogy az adott cég engedélyeztetése hogyan történjen: elég csak magát a céget, vagy külön-külön minden biztonsági őr is ellenőrizni, regisztrálni és engedélyeztetni kell. E megoldást ugyanakkor bonyolítja, hogy egységes szabályozást kell alkotni, pedig az örök rendszerint különböző nemzetiséggel és háttérrel rendelkeznek, továbbá olyanok is vannak, akikkel az adott cég csak rövidtávra, egy meghatározott hajó védelmére szerződik.<sup>465</sup>

Az állami gyakorlat erre vonatkozóan is igen eltérő. A skandináv országokban a fuvarozócégek adják ki az engedélyeket, ráadásul nem követelik meg a biztonsági személyzet előzetes átvilágítását sem. Ezzel szemben Olaszországban a belügyminisztérium jogosult erre, illetve az EU-ban székhellyel rendelkező cégek számára is engedélyezett az olasz felségjelzésű hajók védelme, csakúgy, mint Németországban vagy az Egyesült

---

<sup>463</sup> LISS, 2015, 89-90.

<sup>464</sup> Uo. 90; 93.

<sup>465</sup> Uo. 90.

Államokban. Spanyolországban viszont csak spanyol magánszolgálatok védhetik az országban lajstromozott hajókat.<sup>466</sup>

Ezekon kívül meg kell határozni az alkalmazható fegyverek típusát, valamint a fegyverviselés- és használat szabályait is. A fegyverekre vonatkozóan szintén eltérő szabályozás figyelhető meg. Svédország esetéről-esetre születik döntés erről, Norvégia viszont engedélyez minden olyan fegyvert, amelyet a katonák háborúban használnak (például automata gépfegyvereket), Olaszország jogszabályai szerint pedig csak kisebb kaliberű kézfegyverek lehetnek az öröknél. Az Egyesült Államok – az általános fegyverviselési szabályokból következően – olyan fegyverek használatát engedélyezi, amelyek az ország területén is megengedettek.<sup>467</sup>

Mindezekon túl az államok rendszerint meghatározzák, hogy milyen fenyegetés esetén és/vagy milyen térségekben alkalmazható biztonsági személyzet. Általánosságban az figyelhető meg, hogy az ún. „nagy kockázatú területeken” (*high-risk area*) engedélyezett a tevékenységük, a lobogó szerinti állam területi vizein azonban nem. Ez alól kivételt képez az Egyesült Államok, amely – megfelelő felhatalmazást követően – lehetővé teszi a fegyverek amerikai kikötőkben horgonyzó hajókon való tárolását. Ezzel szemben a norvégiai felségjelzésű hajók csak az északi 46. szélességi foktól délre, – az állami hatóságok által meghatározott – második és harmadik veszélyességi szintű térségekben vehetnek igénybe fegyveres biztonsági személyzetet. A dán jogszabályok szerint a „kalózkodás és a hajók elleni fegyveres rablás által veszélyeztetett” térségekben van lehetőség, míg Olaszországban a honvédelmi minisztérium jogosult meghatározni a nagy kockázatú területeket. Az Egyesült Királyságban nem csak területi (nagy kockázatú térség), hanem időbeli korlátot is felállítottak a magánszolgálatok alkalmazására: csak rövid időszakra, egy kifejezett krízishelyzetre adott átmeneti megoldásként van lehetőség velük szerződni.<sup>468</sup>

A magánszolgálatokra vonatkozó szabályozás megalkotásakor a jogalkotóknak figyelembe kell venniük, hogy ha túl szigorú jogszabályokat fogadnak el, a fuvarozók máshol lajstromozzák hajóikat, hiszen erre lehetőségük van. Továbbá nem csak a megfelelő belső törvények elfogadása bonyolult, hanem végrehajtásuk is, hiszen a lobogó szerinti államtól távol fekvő térségekben kell betartatni azokat. Szintén lényeges, hogy az országoknak figyelembe kell venniük a nemzetközi jogot, valamint azon kikötő szerinti és a parti államok belső jogát is, amelyeket a kereskedelmi hajó az útja során érint.

---

<sup>466</sup> Uo. 93.

<sup>467</sup> Uo. 90-91.

<sup>468</sup> Uo. 94.



A legtöbb biztonsági szolgálat ugyanis csak a magas kockázatú területeken kíséri a hajókat, azaz a térségbe érkezés előtt szállnak a fedélzetre, azt elhagyva pedig elhagyják a hajót. Ezzel kapcsolatban pedig a fegyverek sorsa a kérdéses: ha az adott állam belső joga nem engedi meg a tárolásukat a területén, akkor ott kell megvásárolni őket. Ennek a problémának a kiküszöbölésére alkalmaznak a magánszolgálatok úszó fegyverraktárakat (*floating armories*), azaz olyan hajókat, amelyek a nemzetközi vizeken tartózkodnak, elsődleges céljuk mellett olykor a biztonsági személyzet szállítását és elszállását is biztosítják. Az úszó fegyverraktárak azonban szintén ellentmondásosak, hiszen nem állami felügyelet alatt működnek.<sup>469</sup>

#### 2.1.4 A szabályozás kihívásai a parti államok szemszögéből

Az úszó fegyverraktárak és a magánszolgálatok nagyrészt nemzetközi vizeken működnek, ezért a lobogó szerinti államok gyakorolnak fölöttük joghatóságot. Ugyanakkor ez a joghatóság annyiban nem abszolút, hogy adott esetben más államok is osztozhatnak rajta, ami nem csak területi vagy tengeri zónák alapján állhat fenn, hanem például nemzetközi szerződések vagy kialakult gyakorlat alapján. Az IMO 2011-ben felhívta az Indiai-óceán, az Arab-tenger, az Ádeni-öböl, illetve a Vörös-tenger parti államait, hogy vizsgálják felül azokat a nemzeti jogszabályaikat, amelyek a területükön áthaladó hajakón szolgálatot teljesítő biztonsági személyzet fegyvereinek és egyéb biztonsági felszereléseinek viselésére és alkalmazására vonatkoznak. Az állami gyakorlat e téren is eltérő, hiszen egyesek – például Spanyolország, Irán és Izrael – jogszabályai nem határoznak meg feltételeket erre vonatkozóan, mások azonban – például India, a Maldív-szigetek és Ausztrália – előzetes értesítéshez kötik az ilyen hajók áthaladásának engedélyezését.<sup>470</sup>

India esete azért kiemelendő, mert az Indiai-óceán nyugati részén elkövetett kalóztámadások következtében megemelkedett biztosítási költségek elkerülése érdekében, egyre több kereskedelmi hajó inkább az ország partjainál hajózik el. Ráadásul Indiában nem ritkák a terrortámadások, sőt, 2011-ben a tenger felől érkező terroristák követtek el súlyos támadást Mumbaiban. Mindezek fényében pedig az országban nagyobb figyelmet fordítanak minden olyan tevékenységre, ami a területi vizeiken megvalósuló biztonsági kockázatnak tekinthető. Ezért India többször fordult már az IMO Tengerbiztonsági Bizottságához az úszó

---

<sup>469</sup> Uo.

<sup>470</sup> POLEPALLI, 2019, 78.

fegyverraktárakra és a magánszolgálatokra vonatkozó alapelvek és útmutatók kidolgozása érdekében.<sup>471</sup>

2014-es beadványukban azt indítványozták, hogy a parti államok kiterjeszthessék a kizárólagos gazdasági övezetük határáig a joghatóságukat, az úszó fegyverraktárak megnövekedett száma miatt. Továbbá kötelezővé tették volna számukra, valamint a magánszolgálatok számára is az adatszolgáltatást. Ezeket a javaslatokat a Bizottság azonban nem támogatta. 2016-ban az úszó fegyverraktárakra vonatkozó nemzetközi keretrendszer kidolgozását indítványozták, aggodalmukat kifejezve – többek között – a fegyverraktárakra vonatkozó adatokhoz való hozzáférés hiánya, a kikötő szerinti államot megillető kontroll és az iparág szereplői felelősségének mértéke, valamint a létező nemzetközi megállapodások, standardok és útmutatók alkalmazhatósága miatt.<sup>472</sup>

Továbbá beadványukban egy útmutató tervezetet is közzétettek az úszó fegyverraktárakra vonatkozóan, amiben úgy határozták meg ezeket mint „*olyan teherhajókat, amelyek gyakran nemzetközi vizeken horgonyoznak, és amelyeket fegyverek, lőszer és ezekkel összefüggő felszerelések, például golyóálló mellény és éjjellátó szemüveg tárolására használnak*”. Ezen felül három fajtájukat különböztették meg: (1) amelyek csak raktárul szolgálnak, és a biztonsági cég biztosít minden felszerelést (2) amelyek amellet, hogy raktárul szolgálnak, fegyverek bérbeadásával is foglalkoznak (3) amelyek konkrétan biztonsági szolgálatként működnek, azaz a feladatok ellátásához szükséges logisztikai feltételeket, hajókat, személyzetet, fegyvereket és lőszer közvetlenül biztosítják.<sup>473</sup>

A javaslat továbbá indítványozza, hogy az úszó fegyverraktáraknak nem csak a lobogó szerinti állam engedélyének, hanem a nemzetközi jog által megkívánt feltételeknek is meg kell felelniük. Továbbá jelentéstételi kötelezettséget írna elő a legközelebbi parti állam felé, akkor is, ha nemzetközi vizeken tartózkodnak, és e jelentéseknek az állam által megszabott gyakorisággal kellene megérkeznie. A belépés előtti értesítési kötelezettség a magánszolgálatokra és azok külföldi tulajdonú fegyvereire is vonatkozna.<sup>474</sup> Az IMO végül ezt a javaslatot sem fogadta el, ami abból a szempontból nem meglepő, hogy olyan szabályoktól való eltérés gondolatát veti fel, mint a békés áthaladás joga és a kizárólagos gazdasági övezetben való közlekedés szabadsága.

---

<sup>471</sup> Uo. 79.

<sup>472</sup> Uo. 79-80.

<sup>473</sup> Uo. 80.

<sup>474</sup> Uo.

Az UNCLOS szerint a parti tengeren való békés áthaladás joga bármely állam lobogója alatt közlekedő hajót megillet.<sup>475</sup> Az áthaladásnak folyamatosnak és gyorsnak kell lennie, azonban a megállás és lehorgonyzás is engedélyezett, amennyiben az a „rendes” hajózáshoz kapcsolódik.<sup>476</sup> Az áthaladás addig minősül békésnek, amíg az nem sérti a parti állam békéjét, belső rendjét vagy belbiztonságát, valamint összhangban van a nemzetközi joggal.<sup>477</sup> Az egyezmény a 19. cikk (2) bekezdésében azt is meghatározza, hogy milyen magatartások sérthetik a parti államok békéjét, belső rendjét vagy belbiztonságát, s a b) pont szerint ezek közé tartozik a „*bármilyen, fegyverrel végzett tevékenység vagy gyakorlat*”.<sup>478</sup> A (2) bekezdés gyakorlatilag az ENSZ Alapokmány 2. cikk (4) bekezdésének erőszaktilalmán alapul. Mivel az Alapokmány az államok közötti erő alkalmazását tilalmazza, ezért az UNCLOS rendelkezései is alapvetően a hadihajók vagy más, állami irányítás alatt lévő hajók érintkezésére lettek kidolgozva. Ebből következően pedig a kereskedelmi hajók kívül esnek a szabályozás körén, amin a magánszolgálatok pusztán léte sem változtat, amíg nem fejtenek ki olyan cselekményeket, amiket a 19. cikk (2) bekezdése felsorol.<sup>479</sup>

A Tengerjogi Egyezmény szerint – amennyiben az áthaladás nem tekinthető békésnek – a parti államnak joga van „megtenni a megfelelő lépéseket”, hogy megakadályozza a parti tengeren való áthaladást. Ráadásul, abban az esetben – különösen a fegyverrel végzett tevékenységek esetén –, ha a belbiztonsága veszélybe kerül, a parti állam fel is függesztheti a külföldi hajók számára biztosított áthaladás jogát a parti tengere meghatározott részein.<sup>480</sup> Ez a rendelkezés pedig egyértelműen az erőszak aktív alkalmazására, tehát nem az önvédelemből elkövetett magatartásokra utal.<sup>481</sup>

Az, hogy egy állam mit tart magára nézve veszélyesnek, nyilvánvalóan szubjektív. Ráadásul a 19. cikk (2) bekezdésének utolsó, l) pontja szerint „*bármely más tevékenység, amelynek nincs közvetlen összefüggése az áthaladással*”, sértheti a parti állam békéjét, belső rendjét vagy belbiztonságát, egy igen általános meghatározás, ami lehetőséget biztosít a parti államok számára, hogy a saját diszkrecionális jogkörükben további magatartásokat határozzanak meg. Ugyanakkor – ahogy azt fentebb említettem – a pusztán tény, hogy fegyveres biztonsági szolgálat tevékenykedik hajón, még nem jelenti automatikusan azt, hogy az áthaladás ne lenne békés, hanem azt más tényezőknek, például az áthaladás

---

<sup>475</sup> Az ENSZ Tengerjogi Egyezménye 17. cikk

<sup>476</sup> Uo. 18. cikk (2) bekezdés

<sup>477</sup> Uo. 19. cikk (1) bekezdés

<sup>478</sup> Uo. 19. cikk (2) bekezdés b) pont

<sup>479</sup> PETRIG, 2013, 680-681.

<sup>480</sup> Az ENSZ Tengerjogi Egyezménye 25. cikk (1) bekezdés; (3) bekezdés

<sup>481</sup> PETRIG, 2013, 681.

jellegének és módjának kellene meghatároznia. Szintén e mellett szóló érv lehet, hogy ha – az engedélyek beszerzése és a szükséges óvintézkedések megtétele után – olyan hajók békés áthaladása engedélyezett, amelyek nukleáris vagy egyéb, veszélyes anyagokat szállítanak – a megfelelő biztosítékok megléte esetén – a magánszolgálatok tevékenységének is elfogadhatónak kellene lennie.<sup>482</sup>

A Korfu-szoros ügyében a Nemzetközi Bíróság kimondta, hogy a hadihajók, békeidőben, előzetes bejelentés nélkül is gyakorolhatják a békés áthaladás jogát.<sup>483</sup> Az állami gyakorlat ugyanakkor változó lehet, hiszen a békés áthaladás jogának megtagadása valójában olyan helyzetekben valósulhat meg, amikor a parti állam érdekei felülírják a lobogó szerinti államét.<sup>484</sup>

Ugyanakkor ez gazdasági kockázatokkal is járhat, amit Egyiptom esete bizonyít. Habár a Szezi-csatornán való békés áthaladás jogát az 1888-as konstantinápolyi szerződés biztosítja, Egyiptom mint parti állam – a szerződés rendelkezéseinek figyelembe vétele mellett – szabályozhatja az áthaladás feltételeit. Ennek következtében először úgy határoztak, hogy minden biztonsági őrnök le kell adnia a fegyvereit a csatornán való áthaladásakor, majd 2011-ben a honvédelmi minisztérium még tovább ment, és megtiltotta azoknak a hajóknak az áthaladását, amelyeken magánszolgálat tevékenykedett. Ezután azonban arra a következtetésre jutottak, hogy ez negatív hatással van a csatornán való közlekedésre, ezért lazítottak a szabályokon: a hajóknak egy a lobogó szerinti állam által kiállított dokumentumot kell bemutatniuk, amely adatok szolgáltató a magánszolgálat tagjairól és felszereléseiről, valamint biztosítja, hogy fegyverek használatára nem kerül sor az áthaladás során.<sup>485</sup>

Áttérve a kizárólagos gazdasági övezetben való közlekedésre: az UNCLOS rendelkezései szerint a kizárólagos gazdasági övezet *sui generis* karakterrel bír, speciális jogállású tengeri zóna, amelyen a parti államnak szuverén joga van, kutatási és kiaknázási célokból, a tengerfenék feletti vízréteg, a tengerfenék és az altalaj élő és élettelen természeti erőforrásainak felkutatására, kiaknázására, megóvására és kezelésére.<sup>486</sup> Továbbá, az övezetben minden állam számára biztosított a rajta keresztül való szabad közlekedés. Ugyanakkor a többi államnak „kellő gondossággal” kell eljárnia, figyelembe véve a parti

---

<sup>482</sup> Uo. 683.

<sup>483</sup> International Court of Justice. The Corfu Channel Case (United Kingdom v. Albania). Judgment of 9 April 1949. 7. bekezdés

<sup>484</sup> POLEPALLI, 2019, 81.

<sup>485</sup> PETRIG, 2013, 678-679.

<sup>486</sup> Az ENSZ Tengerjogi Egyezménye 56. cikk (1) bekezdés a) pont

állam jogait és kötelezettségeit, az általa megalkotott jogszabályokat, valamint az egyéb nemzetközi jogi normákat.<sup>487</sup>

A parti államnak pedig – pontosan meg nem határozott mértékben – joga van megtenni a „szükséges intézkedéseket” a szuverén jogainak betartatása céljából. Ez a fajta meghatározatlanság pedig felvetheti a kizárólagos gazdasági övezetben biztosított szabad közlekedésbe való beavatkozás veszélyét. Az állami gyakorlat ráadásul alátámasztani látszik ezt, hiszen például Brazília, Banglades, Malajzia, India és Pakisztán is előzetes engedélyezéshez köti a külföldi, katonai jellegű tevékenységet vagy közlekedést a kizárólagos gazdasági övezetében. Ez pedig egy olyan új norma kialakulását mutatja, amely szerint a parti államok szabályozhatják az övezetükben való áthaladást, a hajó jellegére vagy rakományára tekintettel,<sup>488</sup> azaz egy olyan új, törvényrontó erejű szokásjogi norma van kialakulóban, aminek értelmében az állami szuverenitás felülkerekedik a kizárólagos gazdasági övezetben való szabad közlekedés jogán.

Ugyanakkor ez valószínűleg csak a magánszolgálatok tagjaira nézve jelent felelősségre vonhatóságot, abban az esetben, ha hivatalos szervek – például a haditengerészet tagjai – látják el a kereskedelmi hajó őrzési feladatait, velük szemben a parti állam hatóságai nem járhatnak el. Erre mutatott rá ugyanis az Állandó Nemzetközi Választottbíróság (*Permanent Court of Arbitration – PCA*) ítélete az *Enrica Lexie*-ügyben, amikor két olasz katona az indiai partoktól 20,5 tengeri mérföldnyire, tévedésből lelőtt két indiai halászt, akit kalóznak hittek.<sup>489</sup> A PCA ítélete szerint a haditengerészet tagjai az immunitás elvének védelme alatt állnak, ezért a parti állam bíróságai nem vonhatják őket felelősségre.<sup>490</sup>

### **2.1.5 A biztonsági személyzet és a hajó kapitányának kapcsolata**

A tengerjog szerint a hajó kapitánya feltétlen felelősséggel bír a hajó épségéért és biztonságáért. A hajón minden körülmények között ő parancsol és mindenkiét felülíró hatásköre van.<sup>491</sup> Ugyanakkor valószínű, hogy egy – rendszerint katonai múlttal rendelkező – biztonsági őr nagyobb tapasztalattal rendelkezik a fegyveres támadások elleni védekezés terén, mint a kapitány, ezért a köztük lévő viszony rendezése mindenképp szükséges.

---

<sup>487</sup> Uo. 58. cikk (1) bekezdés; (3) bekezdés

<sup>488</sup> POLEPALLI, 2019, 82-83.

<sup>489</sup> Permanent Court of Arbitration. The *Enrica Lexie* Case (Italy v. India) 2015-28.

<https://pca-cpa.org/en/cases/117/> (2021. 01. 27.)

<sup>490</sup> ALEXANDER, Atul: *Is Immunity for Killing Two Indian Fishermen Justified? Curious Case of “Enrica Lexie”*.

<http://opiniojuris.org/2020/10/26/is-immunity-for-killing-two-indian-fishermen-justified-curious-case-of-enrica-lexie/> (2021. 01. 27.)

<sup>491</sup> PETRIG, 2013, 695-696.

Ahogy azt korábban említettem – és például az Egyesült Királyság közlekedési minisztériuma által kiadott útmutató is kiemeli –, a biztonsági személyzetet egy csapatvezető vezeti, aki felelős az örök irányításáért, fegyelmezéséért, valamint ő jelent a kapitánynak a biztonsági személyzet tevékenységéről.<sup>492</sup> Továbbá, abban az esetben, ha a hajó épségét vagy biztonságát, illetőleg a legénység életét fenyegető szituáció áll fenn, a csapatvezető köteles tanácsot adni a kapitánynak a helyzet kezeléséről, az pedig már az ő felelőssége, hogy minden lehetséges opciót számba vegyen a kalózvészély elhárítására igénybe vett fegyveres beavatkozás elrendelése előtt.<sup>493</sup> A kapitány hozzájárulása kell a biztonsági személyzet minden cselekményéhez. Azonban, ha a beavatkozás sürgőssége miatt ennek beszerzésére nincs idő, a csapatvezetőnek utána haladéktalanul tájékoztatnia kell a kapitányt, és megmagyarázni, miért épp az adott magatartás volt a legmegfelelőbb a veszély elhárítására.<sup>494</sup>

Azaz a hajó kapitánya fegyveres biztonsági magánszolgálat alkalmazása esetén is a „hajó ura” marad, azaz feltétlen hatalma van a döntéshozatalra nézve, kezdve a veszély megállapításától, a fegyverek használatának engedélyezéséig. Ugyanakkor ezt bizonyos mértékig korlátozzák az önvédelem és a végszükség esetei, amikor a csapatvezető a kapitány felhatalmazása nélkül is eljárhat.<sup>495</sup>

## **2.2 A fegyveres biztonsági magánszolgálatok eljárásának határai**

Amennyiben az adott magánszolgálat számára az alkalmazandó nemzeti jogok is biztosítják a fegyverviselést a védelmezett hajón, még mindig kérdéses marad, hogy a biztonsági örök milyen tevékenység kifejtésére jogosultak.

### **2.2.1 A támadások visszaverése**

A nemzetközi szerződések nem adnak átfogó választ arra, hogy, egy kalóztámadás esetén, a magánszolgálatok önvédelemből alkalmazhatnak-e erőszakot, és ha igen, milyen feltételekkel. Ezért elsődlegesen a nemzeti büntetőjogokból kell kiindulnunk, amelyeknek egyik legáltalánosabban elfogadott alapelve, hogy az önvédelem jogellenességet kizáró ok, ami nem csak abban az esetben állhat fenn, ha a megtámadott személy hárítja el a támadást,

---

<sup>492</sup> Interim Guidance to UK Flagged Shipping on the Use of Armed Guards to Defend Against the Threat of Piracy in Exceptional Circumstances. 2015. 5.3 bekezdés

[https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/480863/use-of-armed-guards-to-defend-against-piracy.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/480863/use-of-armed-guards-to-defend-against-piracy.pdf) (2021. 02. 01.)

<sup>493</sup> Uo. 5.4

<sup>494</sup> Uo. 5.5

<sup>495</sup> PETRIG, 2013, 696-697.

hanem ha harmadik személy cselekszik így mások védelme érdekében. Ugyanakkor az önvédelem megállapításának előfeltételei különbözhetnek az egyes államok belső jogában. Szintén általánosan elismert alapelvnek számít a végszükség, azaz más személyének vagy javainak közvetlen és másként el nem hárítható veszélyből való mentése. Azonban ennek feltételei sem egységesek a nemzeti jogokban.<sup>496</sup>

Nemzetközi szinten, a jelen témakörben releváns szempontból, az alkalmazható erőszak mértékére vonatkozó szabályok között főként nem kötelező erejűeket találhatunk. Ilyen az ENSZ hivatalos személyek által alkalmazott erőszakra és lőfegyver-használatra vonatkozó alapelvei (*UN Basic Principles on the Use of Force and Firearms by Law Enforcement Officials*). Ezek ugyanakkor a magánszolgálatok tagjaira nem vonatkoznak, hanem csak azokban az esetekben nyújtanak támpontot, ha a biztonsági feladatokat állami hivatalos szervek személyi állománya látja el, ami kevésbé minősül általános gyakorlatnak.

Relevánsabbnak számít ebből a szempontból az önszabályozó mechanizmusok között említett magatartási kódex, az ICoC, ami összhangban van ENSZ által kidolgozott alapelvekkel, illetve az IMO útmutatóival. Eszerint a biztonsági személyzetnek minden ésszerű lépést meg kell tennie annak érdekében, hogy elkerüljék az erőszak alkalmazását. Ha azonban ez nem lehetséges, a kifejtett magatartásnak összhangban kell lennie az alkalmazandó joggal, valamint meg kell felelnie a szükségesség és az arányosság feltételeinek is.<sup>497</sup> Továbbá lőfegyvert csak akkor használhatnak, ha azt az önvédelem megköveteli, vagy ha mások közvetlen, életveszélyes fenyegetéstől vagy súlyos sérüléstől való megvédése indokolja, illetőleg ha nagyfokú életveszéllyel járó, kifejezetten súlyos bűncselekmény megelőzése érdekében szükséges.<sup>498</sup> Emellett, ha a biztonsági személyzet állami bűnüldöző hatóság feladata ellátáshoz nyújt segítséget, tevékenységének összhangban kell lennie a nemzeti és nemzetközi normákkal, valamint az ENSZ hivatalos személyekre vonatkozó alapelveivel.<sup>499</sup>

Mindezek tehát arra mutatnak rá, hogy a magánszolgálatok – a támadás visszaverése érdekében, a soft law jellegű szabályok szerint – alkalmazhatnak erőszakot, mindaddig, amíg az összhangban van az önvédelem megállapításához szükséges szükségesség és az arányosság követelményeivel. Tekintve, hogy az említettek között olyan dokumentum is

---

<sup>496</sup> Uo. 688-689.

<sup>497</sup> International Code of Conduct for Private Security Providers. 30. cikk

<sup>498</sup> Uo. 31. cikk

<sup>499</sup> Uo. 32. cikk

található, amely az állami szabályozások kialakításában fontos szerepet játszik, így a belső jogokban is gyakrabban jelenhet meg ez a szemléletmód.

### 2.2.2 A kalózhajók elfogása és az elkövetők feltartóztatása

Az UNCLOS szerint katonai, valamint olyan járművek jogosultak a kalózhajó elfogására, amelyeken található jelzések egyértelműen igazolják, hogy az kormányzati szolgálatban áll, és felhatalmazott e cselekményre.<sup>500</sup> A Nemzetközi Jogi Bizottság 1956-os, tengerjogra vonatkozó kommentárja ennél szűkebb szabályokat fogalmazott meg, és csak a katonai járműveknek engedélyezte ezt. Azonban kivételként fogalmazta meg, amikor a megtámadott kereskedelmi hajó legénysége, a jogos önvédelem gyakorlása közben, felülemelkedik a kalózokon, majd egy hadihajónak vagy a parti állam hatóságainak átadja őket. A kommentár ugyanakkor kiemeli, hogy ez nem az iménti értelemben vett „elfogásnak” minősül.<sup>501</sup> Ez összhangban van a belső büntetőjogokból ismert rendelkezésekkel, miszerint bárki jogosult az elkövető visszatartására, a hivatalos szervek helyszínre érkezéséig.

A SUA továbbá a hajó kapitánya számára biztosítja azt a jogot, hogy az egyezmény hatálya alá eső cselekmények elkövetésével alapos okkal gyanúsítható személyeket bármely részes állam hatóságainak átadja.<sup>502</sup> A kapitány e jogköréből következik, hogy számára szintén biztosított az elkövető személyek visszatartása. Mindezekből az következik, hogy a biztonsági személyzet közvetetten jogosult az elkövetők elfogására és visszatartására, hiszen a jelenlegi nemzetközi szabályrendszer szerint a kapitány a hajó parancsnoka, így az „ő hajóján” ekképpen eljáró örök gyakorlatilag a nemzetközi jogi keretek betartásával járnak el.

Ez ugyanakkor azzal is jár, hogy a magánszolgálatoknak nincs lehetőségük aktívan fellépni a kalózokkal szemben, azaz például nem vehetnek üldözőbe kalózhajót, hiszen az már nyilvánvalóan kívül esne az önvédelem körén. Ez a felelősségre vonhatóság szempontjából is leegyszerűsíti a helyzetet, hiszen az állami felhatalmazás alatt álló hivatalos szervek tagjainak felelősségét a jogszabályok egyértelműen rendezik.<sup>503</sup>

---

<sup>500</sup> Az ENSZ Tengerjogi Egyezménye 107. cikk

<sup>501</sup> Articles Concerning the Law of the Sea with Commentaries. 1956. 45. cikk (2) kommentár

<sup>502</sup> A SUA egyezmény 8. cikk (1) bekezdés

<sup>503</sup> PETRIG, 2013, 693-694.



### 2.2.3 Segítségnyújtási kötelezettség

Az UNCLOS kimondja, hogy minden, lobogó szerinti államnak köteleznie kell a hajók kapitányait, hogy – a hajó, a legénység vagy az utasok súlyos veszélyeztetése nélkül lehetséges mértékben – nyújtson segítséget a tengeren bajba jutott személyeknek.<sup>504</sup> Az ezzel kapcsolatban felmerülő érdekes kérdés, hogy azon kereskedelmi hajó kapitánya, amelyen biztonsági magánszolgálat tevékenykedik, köteles-e segítséget nyújtani egy másik, a közelben lévő kereskedelmi hajónak, amely épp kalóztámadás alatt áll, vagy kalóztámadás fenyeget?

Az UNCLOS ugyanis úgy rendelkezik, hogy a kapitány a „lehető legnagyobb sebességgel” siessen a veszélyben lévő személyek segítségére, amennyiben azok arról értesítették, hogy a segítségre szükségük van. Ugyanakkor a kapitánynak itt nem csak az imént említett, veszélyeztetés kitételét kell figyelembe vennie, hanem csak akkor köteles így tenni, „amennyiben az ésszerűen várható tőle”.<sup>505</sup> Az ésszerűség pontos tartalma azonban nincs meghatározva.

Az effajta segítségnyújtási kötelezettség tehát, főszabály szerint, vagy a lobogó szerinti államot, vagy közvetlenül a hajó kapitányát terheli, de nem a biztonsági személyzet tagjait. Ugyanakkor ez a kötelezettség közvetetten mégis fönállhat, továbbá a biztonsági öröklet a nemzeti büntető jogszabályok is kötelezhetik a segítségnyújtásra, ami alapján az ilyen helyzetekben való eljárásukat mégsem lehet kizárni.<sup>506</sup>

### Konklúzió

Annak ellenére, hogy a fegyveres biztonsági magánszolgálatok milyen fontos feladatot látnak el, valamint egyre nagyobb szerepet játszanak, egységes nemzetközi keretrendszer kidolgozására mindeddig nem került sor. Ugyan nemzeti szinten elkezdődött a szabályozás kialakulása, de ezek többször útmutató formájában valósulnak meg, amik kötelező erővel nem bírnak a magánszolgálatokra nézve, éppúgy, ahogy az iparág által kidolgozott önszabályozó mechanizmusok sem. Véleményem szerint e területen azonban igen lényeges lenne kötelező erejű szabályozás megalkotása, tekintettel a magánszolgálatok alkalmazásának elterjedtségére, valamint a norma hiányából adódó bizonytalan (belső) jogi helyzetre.

---

<sup>504</sup> Az ENSZ Tengerjogi Egyezménye 98. cikk (1) bekezdés

<sup>505</sup> Uo. 98. cikk (1) bekezdés b) pont

<sup>506</sup> PETRIG, 2013, 695.

Abban az esetben, ha a lobogó szerinti államok engedélyezik a magánszolgálat működését a kereskedelmi hajókon, a hatékony eljárásukat megnehezítik egyes parti államok belső jogszabályai, amelyek igen eltérő rendelkezéseket fogalmazznak meg rájuk nézve. Ezért a parti államok részéről is egységesítés szükséges, amit azonban megnehezít a szuverenitás esetleges csorbulásától való aggodalom. Az összehangolás azért is kulcsfontosságú, mert a kalózkodás által veszélyeztetett térségek – az Ádeni-öböl kivételével – gyakorlatilag magukra vannak utalva a kalóztámadások megakadályozásában, ezért nem kizárt, hogy a – megfelelően szabályozott – fegyveres biztonsági magánszolgálatok hosszú távú megoldást tudnának jelenteni e téren.

## V. fejezet

### A kalózkok jogi felelősségre vonásának dimenziói

#### 1. A tengeri kalózkodásra vonatkozó univerzális joghatóság

Az univerzális vagy egyetemes joghatóság a nemzetközi szokásjog azon doktrínája, amely lehetővé teszi egy állam számára, hogy abban az esetben is gyakorolja büntető joghatóságát, ha a joghatóság hagyományos feltételei nem állnak fenn. Azaz egy állam eljárhat abban az esetben is, ha sem a terhelt, sem a sértett nem a honosa; ha az elkövetés helye nem a területén volt; ha a bűncselekmény nem az állam területén fejtette ki a hatását; vagy ha a deliktum az állam közbiztonságát vagy egyéb érdekeit közvetlenül nem veszélyezteti.<sup>507</sup>

Az univerzális joghatóság kialakulása a tengeri kalózkodással szembeni nemzetközi fellépéshez köthető. Grotius – ugyan bűncselekményeket még nem nevesített – a szuverének egyik alapvető jogaként azonosította azt, hogy az uralkodó akkor is jogosult az egyénnel szemben büntetést kiszabni, ha az adott deliktum őt vagy az alattvalóit közvetlenül nem érintette, de az adott cselekmény „kirívóan sérti a természet, illetve a népek szabályait”. A XX. századra már elvált egymástól a belső jog és a nemzetközi jog szerinti kalózkodás, utóbbival kapcsolatban a fellépés lehetőségét pedig az biztosította, hogy a kalóz az elkövetett cselekmény miatt – mivel az emberiség egészének érdekeit sérti, azaz *hostis humani generis*-nek tekinthető – elveszíti a honossága szerinti állam által gyakorolható védelemhez való jogát. Az így gyakorolható egyetemes joghatóság alapja pedig az államok közös, egységes érdeke.<sup>508</sup>

M. Cherif Bassiouni szerint az univerzális joghatóság gyakorlását három tényező indokolja: (1) a hagyományos joghatósági alapelvek alapján egy másik állam sem gyakorolhatná a joghatóságát; (2) más államnak nincs közvetlen érdeke; (3) a nemzetközi közösség érdeke az eljárás lefolytatása. Azaz egy állam, amennyiben egyetemes joghatóság alapján jár el, voltaképpen *actio popularis* gyakorol olyan személyek ellen, akik *hostis humani generis*nek minősülnek.<sup>509</sup> Az univerzális joghatóság tehát kizárólag a bűncselekmény természetén

---

<sup>507</sup> NANDA, Ved P.: Exercising Universal Jurisdiction over Piracy. In: Scharf, Michael P. – Newton, Michael A. – Sterio, Milena (szerk.): *Prosecuting Maritime Piracy*. Cambridge University Press, New York, Egyesült Államok. 2015. 55.

<sup>508</sup> ADÁNY Tamás Vince: *A Nemzetközi Büntetőbíróság joghatósága*. Pázmány Press, Budapest, 2014. 71.

<sup>509</sup> BASSIOUNI, Cherif M.: *Universal Jurisdiction for International Crimes: Historical Perspectives and Contemporary Practice*. Virginia Journal of International Law, 2001 Fall. 8. [https://iranhrdc.org/wp-content/uploads/pdf\\_en/Legal\\_Articles/M.\\_Cherif\\_Bassiouni\\_Article\\_\\_English\\_\\_672296190.pdf](https://iranhrdc.org/wp-content/uploads/pdf_en/Legal_Articles/M._Cherif_Bassiouni_Article__English__672296190.pdf) (2020. 09. 25.)

alapul<sup>510</sup>, azaz olyan deliktumok esetén áll fenn, amelyek súlya indokoltá teszi, hogy a hagyományos joghatósági szabályok ne akadályozzák az elkövetők felelősségre vonását: ilyenek a Nemzetközi Büntetőbíróság joghatóságába tartozó legsúlyosabb nemzetközi bűncselekmények, valamint a nemzetközi szokásjog alapján a tengeri kalózkodás is. Továbbá, az univerzális joghatóságra vonatkozó princetoni alapelvek<sup>511</sup> szerint, ide tartozik még a rabszolgaság, illetve a kínzás is, azzal együtt, hogy a lista nem tekinthető zártnak.<sup>512</sup> A kalózkodás, a nemzetközi szokásjog alapján, a legrégebbi olyan bűncselekmény, amely univerzális joghatóság alá tartozik. A kalózkodásra már az ókorban is az egész emberiség ellenségeire tekintettek, és igyekeztek felelősségre vonni őket, függetlenül az elkövetés helyétől vagy az elkövetők honosságától.<sup>513</sup> A princetoni alapelvek is elsőként említik a tengeri kalózkodást, amely „az egyetemes joghatóság eredete szempontjából kiemelt jelentőségű, és az univerzalitás alapelve alapján, általánosan elfogadottan, bármely állam bírósága előtt felelősségre vonás tárgya lehet”.<sup>514</sup> Mindezek háttérében az a megfontolás állt, miszerint a kalózkodás egy kegyetlen bűncselekmény, ami a tengeri kereskedelem ellen irányul, és egyszerre több állam honosát is veszélyezteti.<sup>515</sup> Ahogy az Egyesült Államok Legfelsőbb Bírósága fogalmazott az 1844-es *United States v Brig Malek Adhel* ügyben: a kalóz „háborút visel valamennyi nemzet alanyai és vagyontárgyai ellen, jogra, kötelességre és bárminemű közhatalom létretevése nélkül”.<sup>516</sup>

Ami a releváns nemzetközi egyezményeket illeti: a mára szokásjogi erővel bíró, 1958-as Nyílt Tengeri Konvenció szerint a kalózkodás univerzális joghatóság alá tartozik.<sup>517</sup> Az ENSZ Tengerjogi Egyezménye átveszi a Konvenció vonatkozó rendelkezéseit, amikor kimondja, hogy a kalózkodás csak a nyílt tengeren vagy olyan helyen követhető el, ami egyik állam joghatósága alá sem tartozik. Ezeken a helyeken pedig valamennyi állam jogosult a kalózármű vagy az elkövetők irányítása alá került hajó elfogására, az elkövetők letartóztatására, illetve a járművön található vagyontárgyak lefoglalására. Az e cselekményeket fogantató állam bírósága pedig dönthet az elfogott személyekre

---

<sup>510</sup> The Princeton Principles of Universal Jurisdiction, 2001. 28.

<sup>511</sup> A princetoni alapelveket amerikai jogtudósok alkották meg 2001-ben, akik célja az univerzális joghatósággal kapcsolatos felmerült problémák tanulmányozása, valamint ezekre megoldások keresése. Uo. 11-12.

<sup>512</sup> Uo. 29.

<sup>513</sup> DUTTON, Yvonne M.: *Bringing Pirates to Justice: A Case for Including Piracy within the Jurisdiction of the International Criminal Court*. Chicago Journal of International Law. 2010/1. 203-204.

<sup>514</sup> The Princeton Principles of Universal Jurisdiction, 2001. 45.

<sup>515</sup> DUTTON, 2010, 204.

<sup>516</sup> United States Supreme Court. *United States v. The Brig Malek Adhel*, 43 U.S. 2 How. 210 210 (1844). 232.

<sup>517</sup> Nyílt Tengeri Konvenció 19. cikk

kiszabandó büntetésről, valamint a lefoglalt jármű és vagyontárgyak sorsáról, figyelembe véve a jóhiszemű harmadik felek jogait.<sup>518</sup>

A hajók elleni fegyveres rablás – amely gyakorlatilag a kalózkodás olyan eseteit fedi le, amikor az elkövetés helye nem a nyílt tenger – esetén az univerzális joghatóság viszont nem áll fenn. Fogalmát az IMO Közgyűlése által elfogadott 1025(26). számú határozat határozta meg, amely nem bír kötelező erővel a részes államokra nézve, ezért a dokumentum csak ajánlásokat tartalmaz arra vonatkozóan, hogy tegyenek meg minden szükséges intézkedést a bűncselekmény visszaszorítása érdekében, ideértve a két- vagy többoldalú megállapodások megkötését az elkövetők felelősségre vonása érdekében.<sup>519</sup>

A kalózkodáshoz hasonló cselekményeket szabályozó SUA szintén nem tartalmaz az univerzális joghatóságra vonatkozó rendelkezéseket, hanem csak azokban az esetekben engedi eljárni az adott államot, ha a területi vizein követték el az adott deliktumot, vagy ha az extraterritoriális joghatóság feltételei fennállnak.<sup>520</sup> Az egyezményhez fűzött 2005-ös jegyzőkönyv ugyanakkor lehetőséget biztosít arra, hogy a részes állam engedélyt kérjen a lobogó szerinti államtól a gyanús jármű fedélzetére való felszállásra, a jármű, a rajta tartózkodó személyek és a rakomány átkutatására, ezzel kibővítve a kalózkodással egy elbírálás alá tartozó cselekmények elleni fellépés lehetőségét.<sup>521</sup>

### **1.1 Az univerzális joghatóság a belső jogalkotási kötelezettség szemszögéből**

Mivel a Nyílt Tengeri Konvenció elfogadásakor a kalózkodás nem számított olyan mértékű, globális problémának, mint napjainkban, ezért kevésbé meglepő, hogy az egyezmény nem tartalmaz olyan rendelkezéseket, amelyek alapján az államoknak kötelezettsége lenne a kalózkodás visszaszorítását célzó belső törvények elfogadása. Aggályos azonban, hogy ezt a „mintát” követi az UNCLOS és a SUA is.<sup>522</sup> Előbbi esetében ez annak ellenére alakult így, hogy az ENSZ keretében összehívott harmadik tengerjogi konferencia idején (1973-82) – amelynek során az UNCLOS-t is elfogadták – már megkezdődött a transznacionális bűncselekmények nemzetközi egyezménybe foglalásának folyamata<sup>523</sup>, amelyek viszont megfogalmazták a belső jogalkotási kötelezettséget a részes államok felé.<sup>524</sup>

---

<sup>518</sup> Az ENSZ Tengerjogi Egyezménye 105. cikk

<sup>519</sup> IMO Resolution A.1025(26) 3.4.1-3.4.2

<sup>520</sup> HODGKINSON: *The Governing International Law...*, 2015, 26.

<sup>521</sup> NANDA, 2015, 67.

<sup>522</sup> QURESHI, 2017., 115.

<sup>523</sup> Ld.: A nemzetközileg védett személyek, köztük a diplomáciai képviselők ellen elkövetett bűncselekmények megelőzéséről és megbüntetéséről szóló 1973-as egyezmény.

<sup>524</sup> CHURCHILL, 2015, 23.

A Tengerjogi Egyezmény 105. cikkében lefektetett szabály csupán lehetőséget biztosít az univerzális joghatóság alkalmazására, azaz nem teszi azt kötelezővé, nem keletkeztet pozitív jogot. Ezért nem is tekinthető a kalózkodás nemzeti bíróság előtt történő felelősségre vonásának jogi alapjaként, mivel ahhoz, hogy ez megvalósuljon, szükséges egy belső jogszabály is, amely felhatalmazza a nemzeti bíróságot az eljárás lefolytatására. Emellett – természetesen – szükséges egy olyan belső jogszabály megléte is, amely büntetni rendeli a kalózkodást. Ebben az esetben ugyanakkor fogalmi eltérések léphetnek fel az UNCLOS 101. cikkéhez képest.<sup>525</sup>

Belső jogszabály hiányában pedig a felelősségre vonás komoly akadályokba ütközik, amire kiváló példát szolgáltat Portugália esete, amely részt vett a szomáliai kalózkodás visszaszorítása érdekében indított NATO hadműveletekben, az *Allied Protectorban* és *Ocean Shieldben*, ezáltal hadihajói többször is olyan helyzetbe kerültek, hogy hiába fogtak el gyanús személyeket a szomáliai partok közelében, a megfelelő nemzeti jogszabály hiányában szabadon kellett engedniük őket. Ennek oka, hogy a hatályos portugál büntetőtörvénykönyv szerint, a nyílt tengeren elkövetett bűncselekmények vonatkozásában – a nemi erőszakot kivéve – nem áll fenn Portugália joghatósága. A nyílt tengeren elkövetett, a kalózkodás körébe tartozó elkövetési magatartásokat az ország belső törvénye csak akkor rendeli büntetni, ha a hajót az országban lajstromozták, vagy ha a hajó személyzetének valamely tagja vagy utasa portugál állampolgár, és az elkövető Portugáliában tartózkodik.<sup>526</sup> Az effajta ellentmondások abból fakadnak, hogy habár az UNCLOS 100. cikke az államok kötelezettségévé teszi, hogy fogjanak össze és tegyenek meg minden szükséges intézkedést a kalózkodás visszaszorítása érdekében, a 105. cikk angol szövegezését számos állam mégis „kibúvóként” használta az alól, hogy a belső jogába beépítse a cikknek megfelelő rendelkezéseket. Az egyezmény angol szövege ugyanis a „may” segédigét használja, ami kevésbé hordozza magában az imperatív jelleget. Ez a szóhasználat jelenik meg egyébiránt a Nyílt Tengeri Konvencióban is, ezáltal az univerzális joghatóságra vonatkozó kodifikált nemzetközi szokásjogi szabályok számos állam szerint továbbra is „megengedőnek” minősülnek, nem pedig szerződésben rögzített, az egyetemes joghatóság alkalmazására kötelező rendelkezéseknek.<sup>527</sup> Megfelelő belső jogszabályok hiányában tehát az univerzális joghatóság alapján való eljárás komoly nehézségekbe ütközik, nem hiába hangsúlyozza

---

<sup>525</sup> VAN HESPEN, 2016, 293.

<sup>526</sup> Uo.

<sup>527</sup> Uo. 292-293.

folyamatosan ENSZ Közgyűlése, a Biztonsági Tanács és az IMO ezek megalkotásának szükségességét.<sup>528</sup>

### 1.1.1 Az Afrikai Unió modelltörvénye

Regionális szinten előremutató kezdeményezés az Afrikai Unió keretében, 2012-ben elfogadott nemzeti modelltörvény a nemzetközi bűncselekmények fölötti univerzális joghatóságról (*African Union Model National Law on Universal Jurisdiction over International Crimes/AU Model Law*), amelynek célja, hogy „gondoskodjon a nemzetközi bűncselekmények, és az azokkal összefüggő ügyek felett, valamint hogy eleget tegyen a nemzetközi jogi kötelezettségeknek”.<sup>529</sup> Elfogadásának lényeges oka volt a növekvő afrikai aggodalom azzal kapcsolatban, hogy az univerzális joghatóság alapján más államok, illetve szervek – például a Nemzetközi Büntetőbíróság – járnak el a kontinens területén elkövetett bűncselekmények ügyében. A modelltörvény segítségével az afrikai államok – ahelyett, hogy azt a nyugati országokra bíznák – központi szerepet kívánnak betölteni a nemzetközi büntetőjog fejlesztésében, különösen az egyetemes joghatóság terén.<sup>530</sup>

A modelltörvény összesen hat bűncselekményről tartalmaz rendelkezéseket: – az agresszió kivételével – az ICC joghatóságába tartozó deliktumokon kívül a kábítószer-csempészetéről, a tengeri kalózkodásról, valamint a terrorizmusról. A kalózkodással kapcsolatban a dokumentum az UNCLOS definícióját veszi át.<sup>531</sup> A joghatóságot illetően a modelltörvény kimondja, hogy bármely állam bíróságának joga van eljárni a szabályozott bűncselekmények körében, függetlenül az elkövetés helyétől vagy a sértett honosságától, amennyiben a terhelt az adott állam területén tartózkodik.<sup>532</sup> A terhelt tárgyaláson való jelenlétének előírásával pedig a modelltörvény az univerzális joghatóság szűkebb iskoláját teszi magáévá, amely egyezik a nemzetközi szokásjogból ismert *forum deprehensionis* elvével is, azaz hogy az állam folytathatja le az eljárást, amelynek területén a terhelt tartózkodik.<sup>533</sup>

Ugyanakkor az elkövetés helye szerinti államnak elsőbbsége van az eljárás lefolytatására, amennyiben arra képes és hajlandó.<sup>534</sup> Ez a szabály tehát az ICC-nél már ismert komplementaritás elvét veszi át, annyi különbséggel, hogy a két feltétel közötti kapcsolat

---

<sup>528</sup> CHURCHILL, 2015, 24.

<sup>529</sup> AU Model Law 1. cikk

<sup>530</sup> DUBE, Angelo: *The AU Model Law on Universal Jurisdiction: An African Response to Western Prosecutions based on the Universality Principle*. Potchefstroom Electronic Law Journal. 2015/3. 456-457. <https://journals.assaf.org.za/index.php/per/article/view/594/454> (2020. 09. 29.)

<sup>531</sup> AU Model Law 12. cikk

<sup>532</sup> Uo. 4. cikk a) pont

<sup>533</sup> DUBE, 2015, 462.

<sup>534</sup> AU Model Law 4. cikk b) pont

konjunktív – ellentétben a Római Statútum vagylagosságával – azaz az univerzális joghatóság gyakorlására csak mindkét kritérium hiányában van lehetőség, amely értelemszerűen szigorúbb szabályozást jelent, ami adott esetben a felelősségre vonás gátja is lehet.<sup>535</sup> A modelltörvény emellett szabályokat tartalmaz a kiadatásra és a kölesönös jogi segítségnyújtásra vonatkozóan is, annak érdekében, hogy az elkövetők felelősségre vonására sor kerülhessen.<sup>536</sup> A dokumentum hatályba lépésének időpontját az Afrikai Unió tagállamai egyénileg határozzák meg.<sup>537</sup>

Az Afrikai Unió a modelltörvény elfogadásával – amellet, hogy a kontinenst érintő legsúlyosabb bűncselekményekre is reagál – egyértelműen a saját kezébe kívánja venni az eljárások lefolytatását a szabályozott, súlyos bűncselekmények vonatkozásában, ahelyett, hogy más államok vagy szervek járnának el. Ami a kalózkodást illeti, az afrikai kontinens nyugati és keleti partjai az egyik legveszélyeztetettebb térségeknek számítanak, s ezeket az államokat – ahogy azt korábban említettem – jogalkotási deficit jellemzi. A felelősségre vonás elmaradása pedig az egyik legsúlyosabb probléma, amelyre ez a dokumentum megoldást kínálhat, méghozzá „házon belül”, amit a nyugati országok is régóta szeretnének elérni. Ugyanakkor az univerzális joghatóság szűkebb iskolájának átvétele adott esetben a bíróság elé állítás gátja lehet. Mindenesre – véleményem szerint –, a kalózkodás szempontjából, a létező nemzetközi egyezmények univerzális joghatóságra vonatkozó jelenlegi szabályozása miatt, Afrikában mindenképpen szükséges volt egy hasonló dokumentum elfogadása, ami regionális szinten képes pótolni az UNCLOS és a SUA effajta hiányosságait és kiindulópontot jelenthet az államok számára.

## **1.2 Az univerzális joghatóság a bűnüldöző szervek szemszögéből**

### **1.2.1 Az eljárás feltételei**

Ahogy azt korábban említettem, az UNCLOS 105. cikke – valamint a Nyílt Tengeri Konvenció 19. cikke – szerint bármely állam jogosult az eltérített- vagy kalózhajó elfogására, azaz a végrehajtó szervek joghatósága univerzális. Ez a szabály jelenti az egyetlen kivételt a 92. cikkben foglaltaktól, miszerint egy hajót csak a lajstromozó állam hatóságai foghatnak el.<sup>538</sup> Az elfogással kapcsolatban az egyezmény három feltételt állít fel.

---

<sup>535</sup> DUBE, 2015, 460.

<sup>536</sup> Uo. 16-17. cikk

<sup>537</sup> Uo. 20. cikk

<sup>538</sup> QURESHI, 2017, 116.



Az első, hogy az elfogást csak hadihajók vagy olyan járművek fogantathatják, amelyeken található jelzések és megjelölések egyértelműen mutatják, hogy hivatalos állami szerv szolgálatában állnak és e tevékenység hatáskörükbe tartozik.<sup>539</sup> A Nemzetközi Jogi Bizottság által a Konvencióhoz fűzött kommentár szerint, ez alól ésszerű kivételt képez, amikor a megtámadott hajó legénysége felülkerekedik az elkövetőkön, azaz sikeresen visszafoglalja a járművet és elfogja a kalózokat, majd átadja őket az illetékes parti állam hatóságának.<sup>540</sup> A második követelmény, hogy az elfogást csak abban az esetben lehet végrehajtani, ha a hatóságoknak alapos okuk van feltételezni, hogy kalózhajóval szemben járnak el. Ez a feltétel ugyan nincs ilyen formában említve sem a Konvencióban, sem az UNCLOS-ban, azonban levezethető azok 20., illetve 106. cikkéből, amely szerint az megfelelő alapot nélkülöző eljárás esetén az államnak kártérítési kötelezettsége áll fenn az okozott veszteségek és károk megfizetésére.

Az elfogás harmadik feltétele pedig, hogy annak nyílt tengeren kell történnie. Ez utóbbi alól ez idáig csak Szomália esete számít kivételnek, ahol a vonatkozó ENSZ BT határozatok alapján, nem csak a területi vizeken, hanem az ország szárazföldi területein is végrehajtható az elfogás, hiszen erre – a somáliai szövetségi kormány beleegyezésével – a Biztonsági Tanács a kalózkodás visszaszorítása érdekében eljáró államoknak felhatalmazást adott.<sup>541</sup>

### **1.2.2 Az erőszak alkalmazására vonatkozó szabályok**

A bűnüldöző szervek szempontjából lényeges kérdés, hogy alkalmazhatnak-e, és ha igen, milyen mértékben erőszakot a kalózok elleni fellépés során. E kérdés megválaszolására segítséget nyújt több nemzetközi egyezmény, a bírói gyakorlat, valamint az ENSZ szervei által elfogadott dokumentumok.

Az UNCLOS alapján az eljáró hatóságok alkalmazhatnak erőszakot az elkövetőkkel szembeni fellépés és elfogásuk során, amennyiben eljárásuk megfelel a szükségesség és arányosság nemzetközi jogban ismert kritériumainak. E követelményre kell figyelemmel lenni a hivatalos szervek valamennyi eljárási cselekménye során, így a 110. cikkben részletezett átvizsgáláskor, valamint a – korábban említett – 105. cikkben szabályozott elfogáskor, letartóztatáskor és vagyontárgyak lefoglalásakor.<sup>542</sup>

---

<sup>539</sup> Az ENSZ Tengerjogi Egyezménye 107. cikk

<sup>540</sup> Articles Concerning the Law of the Sea with Commentaries. 1956. 45. cikk (2) kommentár

<sup>541</sup> Uo. 117-120.

<sup>542</sup> BLANK, Laurie R.: The Use of Force against Pirates. In: Scharf, Michael P. – Newton, Michael A. – Sterio, Milena (szerk.): *Prosecuting Maritime Piracy*. Cambridge University Press, New York, Egyesült Államok. 2015. 105-106.

Szintén a hatóságok eljárási cselekményét képezi a 111. cikkben szabályozott üldözés joga, amelynek lényege, hogy a területi vizeken jogsértést elkövető hajó üldözését a parti állam hivatalos szervei a nyílt tengeren is folytathatják, amennyiben „jó okuk” van feltételezni, hogy a hajó megsértette parti állam jogszabályait. Feltétel, hogy az üldözést a belső vizeken, a szigetközi vagy parti tengereken, illetőleg a csatlakozó övezetben meg kell kezdeni, és annak folyamatosnak kell lennie, valamint, hogy az üldözött hajó figyelmen kívül hagyta a megállásra vonatkozó hang- és vizuális jelzéseket. Az üldözést mindaddig lehet folytatni, amíg a hajó a lobogója szerinti állam, vagy harmadik állam területi vizeire nem ér.<sup>543</sup> Az üldözés jogának nyilvánvaló hiányossága, hogy – két- vagy többoldalú megállapodás hiányában – nem biztosít lehetőséget az üldözés folytatására, ha az üldözött hajó egy másik állam joghatósága alá tartozó vizekre ér. Ugyan az 1932-es, a Harvard jogászai által elkészített kalózkodás-egyezmény tervezete még engedélyezte volna a területi vizekre való belépést az üldözés során, ez végül sem a Konvencióba, sem pedig a Tengerjogi Egyezménybe nem került be.<sup>544</sup>

Ez erőszak alkalmazására vonatkozó korlátokat fogalmaznak meg az UNCLOS-on kívül más nemzetközi egyezmények, így például a SUA, valamint a halászhajók nyílt tengeren való átvizsgálásának jogát biztosító 1995-ös halászati egyezmény. A nemzetközi bíróságok gyakorlatában szintén találunk példát az erőszak alkalmazása korlátainak megerősítésére. Az ITLOS az 1999-es *M/V Saiga* ügyben mondta ki, hogy guineai parti őrség járőrei nem tartották be a szükségesség és arányosság követelményét, amikor felszólítás nélkül, éles lőszerrel tüzet nyitottak a *Saiga* kereskedelmi hajó motorjára, annak megállítása érdekében.<sup>545</sup> A Törvényszék ítéletében úgy fogalmazott, hogy az eljáró hatóságoknak először nemzetközileg elismert hang- vagy vizuális jelzést kellett volna adniuk az üldözött hajó felé, ennek sikertelensége esetén pedig más módszerekhez kellett volna folyamodnia (például figyelmeztető lövéseket leadnia), és csak végső esetben élhetett volna a hajóra lövés eszközével.<sup>546</sup>

Az ITLOS döntését alátámasztják ENSZ hivatalos személyek által alkalmazott erőszakra és lőfegyver-használatra vonatkozó alapelvei is. Eszerint ugyanis erőszakot alkalmazhatnak a hivatalos szervek önvédelemből; mások védelme céljából, akiket halál vagy súlyos sérülés közvetlenül fenyeget; különösen súlyos és életveszélyes bűncselekmény elkövetésének

---

<sup>543</sup> Az ENSZ Tengerjogi Egyezménye 111. cikk, 1-4. bekezdés

<sup>544</sup> BLANK, 2015, 108-110.

<sup>545</sup> Uo. 106-107.

<sup>546</sup> International Tribunal for the Law of the Sea. *M/V Saiga Case (No. 2) (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea)*. 156. bekezdés

megakadályozása céljából; veszélyes, és a letartóztatásnak ellenálló elkövetővel szemben, elmenekülésének meggátolása végett; valamint ha a kevésbé súlyos módszerek nem vezettek eredményre. Lőfegyver alkalmazása pedig csak akkor megengedett, ha az élet védelme érdekében elkerülhetetlen.<sup>547</sup>

Azt, hogy a kalózkok ellen erőszak alkalmazható, az ENSZ Biztonsági Tanácsának, a szomáliai helyzet kezelésével kapcsolatosan hozott határozatai is megerősítik. A BT e dokumentumokban úgy fogalmaz, hogy a bűncselekmény visszaszorítása érdekében eljáró államok „minden szükséges intézkedést megtehetnek”, ez pedig a szerv klasszikus szóhasználatának számít az erő alkalmazására való felhatalmazás esetén. Később, az 1851. (2008). sz. határozatában – amelyben a BT a Szomália szárazföldi területén való fellépésre lehetőséget biztosított – már konkrétabb feltételeket szabott: ehhez szükség van a szövetségi kormány előzetes beleegyezésére, Szomália, valamint a kalózkodás visszaszorításának érdekében kell történnie, illetve összhangban kell lennie a mindenkori nemzetközi humanitárius, illetve emberi jogokkal.<sup>548</sup> E biztonsági tanácsi határozatok alapján pedig a hadműveletekben részt vevő haderők is alkalmazhatnak erőszakot. Erre az Atalanta hadművelet megindításáról szóló döntésében az Európa Unió Tanácsa is felhatalmazta erre a közreműködő feleket: *„Az Atalanta [...] megteszi a szükséges intézkedéseket – beleértve erőszak alkalmazását is –, hogy azokon a területeken, ahol jelen van, visszatartsa és megelőzze az esetlegesen elkövetendő kalóztámadásokat és fegyveres rablásokat, valamint beavatkozzon azok véget vetése érdekében”*.<sup>549</sup>

### 1.2.3 Az emberi jogi szempontok

Ahogy azt az imént említettem, az eljáró szervezeteknek a letartóztatás foganatosításakor figyelemmel kell lenniük azokra az emberi jogi kötelezettségekre, amelyek államukat kötik – ezt az ENSZ BT is többször megemlítette a kalózkodással kapcsolatos határozataiban. A legfontosabb, ide tartozó kötelezettségeket a Polgári és Politikai Jogok Nemzetközi Egyezségokmányának (PPJNE) 9. cikke, valamint az Emberi Jogok Európai Egyezményének (EJEE) 5. cikke is tartalmazza: senki sem tartóztatható le vagy fosztható

---

<sup>547</sup> UN Basic Principles on the Use of Force and Firearms by Law Enforcement Officials. 1990. 9. cikk

<sup>548</sup> BLANK, 2015, 110-111.

<sup>549</sup> A Tanács 2008/851/KKBP együttes fellépése (2008. november 10.), a Szomália partjainál folytatott kalóztámadásoktól és fegyveres rablásoktól való elrettentéshez, azok megelőzéséhez és visszaszorításához való hozzájárulás céljából folytatott európai uniós katonai műveletről. 2. cikk d) pont.

meg a szabadságától jogszerűtlenül, valamint a letartóztatottat megfelelően tájékoztatni kell a jogairól és mihamarabb bíróság elé kell állítani.<sup>550</sup>

Ezeket a kötelezettségeket az Emberi Jogok Európai Bírósága (EJEB) is megerősítette, a 2010-es *Medvedyev v. Franciaország* ügyben. Cape Verde közelében egy francia hadihajó elfogott egy kábítószer-csempészettel gyanúsított kambodzsai hajót, az EJEB Nagykamarája pedig kimondta, hogy az EJEE rendelkezései azokban az esetekben is kötik a részes államokat, ha hadihajóik feltételezett elkövetőket fognak el, azaz az egyezmény hatálya a tengeren foganatosított eljárási cselekményekre is kiterjed. A Bíróság az ügyben azonban úgy határozott, hogy maga az elfogás jogszerűtlen volt, mivel nincs olyan nemzetközi jogi szabály, amely szerint egy hadihajó elfoghat egy másik állam lobogója alatt közlekedő hajót kábítószer-kereskedelem gyanújával. Párhuzamba állította ugyanis a kalózkodást a kábítószer-kereskedelemmel, kijelentvén, hogy előbbi esetén fennáll az univerzális joghatóság, míg utóbbi esetén nem, hiszen az UNCLOS 110. cikke nem sorolja fel azon cselekmények között, amelyek gyanúja esetén a bűnüldöző szervek számára ez a lehetőség fennáll.<sup>551</sup> Ez tehát azt jelenti, hogy a nyílt tengeren, kalózokkal szemben foganatosított eljárási cselekmények az univerzalitás alapján jogszerűnek minősülnek, így ezekre az egyezmény hatálya is kiterjed.

#### **1.2.4 Fennáll-e nemzetközi jogi kötelezettség az elfogás foganatosítására?**

Felmerül a kérdés, hogy amennyiben az elfogás feltételei fennállnak, köteles-e egy adott állam hivatalos szerve elfogni a feltételezett kalózhajót? Ezzel kapcsolatban vissza kell csatolnunk a Konvenció 14., valamint az UNCLOS 100. cikkeire, amelyek kimondják, hogy az államoknak a lehető legteljesebb mértékben együtt kell működniük a kalózkodás visszaszorítása érdekében a nyílt tengeren, valamint egyik állam joghatósága alá sem tartozó területeken.

A Nemzetközi Jogi Bizottság által a Konvencióhoz fűzött kommentárok szerint, ha egy államnak lehetősége van a kalózkodás ellen fellépni, de azt elmulasztja, nemzetközi jogi kötelezettségszegést követ el. Ugyanakkor az államok számára bizonyos mozgásteret kell biztosítani annak terén, hogy az egyedi esetekben milyen eszközökhöz folyamodnak.<sup>552</sup> Eszerint tehát az elfogás elmaradása alapvetően nemzetközi jogi kötelezettségszegést jelent,

---

<sup>550</sup> CHURCHILL, 2015, 26-27.

<sup>551</sup> European Court of Human Rights Judgment (29 March 2010). Case of *Medvedyev and Others v. France* (Application no. 3394/03). 85; 101. bekezdés. A Bíróság ugyanakkor ítéletében kifejezte, hogy szükségesnek tartaná a vonatkozó nemzetközi jogi szabályok kiterjesztését a kábítószer-kereskedelemre is.

<sup>552</sup> Articles Concerning the Law of the Sea with Commentaries, 1956, 282.

feltéve, ha az államnak jó oka volt a kötelezettsége elmulasztására, például ha más módszerrel „ki tudta azt váltani”, amivel szintén hozzájárult a kalózkodás visszaszorításához.<sup>553</sup>

Az elfogó állam kiléte ugyanakkor jelentőséggel bírhat az eljárás lefolytatása szempontjából. A Konvenció kidolgozásakor az ILC nagymértékben támaszkodott az 1932-es harvardi tervezetre, amely szerint „*az az állam állíthatja bíróság elé és büntetheti meg a kalózkodással gyanúsítható személyt, amelyik jogszerű őrizetében tartja*”.<sup>554</sup> Ezt megerősítette az egyes bűncselekményekre vonatkozó joghatóságról szóló egyezmény tervezetének 9. cikkéhez fűzött kommentár is: „*a bíróság elé állításra és a megbüntetésre vonatkozó illetékesség egyszerűen a jogszerű őrizetre alapítható*”.<sup>555</sup> Mindez pedig azt jelenti, hogy a nemzetközi jog a kalózkodásra vonatkozó univerzális joghatósági szabályok tekintetében a *forum deprehensionis* elvének szűkebb értelmezését teszi magáévá, tehát az az állam lesz jogosult az eljárást lefolytatni, amelynek őrizetében a terhelt fizikailag tartózkodik.<sup>556</sup>

### **1.3 Az univerzális joghatóság alapján történő jogi felelősségre vonás problematikája**

A Konvenció 19. cikke és Tengerjogi Egyezmény 105. cikke szerint az elfogást foganatosító állam bírósága dönthet a kiszabandó büntetésről. Az angol nyelvű szövegek az ismét a „*may*” szófordulatot használják, ami – a korábban említett esetekhez hasonlóan – szintén azt sugallja, hogy nincs ez irányú kötelezettség, ez azonban ugyancsak nehezen lenne összeegyeztethető a 14. és a 100. cikkel, amelyek a kalózkodás elleni fellépés kötelezettségét írják elő.

Ugyanakkor egyezmények e rendelkezések révén azt kívánják kizárni, hogy az elfogást foganatosító állam kizárólagos joghatósággal rendelkezzen az eljárás lefolytatására, mivel ezzel megsértené az aktív és passzív személyi elv, valamint a lajstromozás szerinti állam jogait, továbbá más egyezmények (például SUA) rendelkezéseit is, amennyiben az adott cselekményre azok is alkalmazhatóak lennének. Ugyanígy az sem feltételezhető, hogy a 105. cikk kizárja a korábban a nemzetközi szokásjog által megerősített univerzális joghatóságra vonatkozó szabályok alkalmazását. Ezért értelemszerűen a helyes értelmezés valahol a kettő

---

<sup>553</sup> CHURCHILL, 2015, 28.

<sup>554</sup> Harvard Research, 1932, 14. cikk

<sup>555</sup> Harvard Research on International Law. Part III: Draft Convention on Jurisdiction with Respect to Crime. American Journal of International Law. 1936. 564.

<sup>556</sup> GARDNER, Maggie: *Piracy Prosecutions in National Courts*. Journal of International Criminal Justice. 2012/10. 805-806.

között helyezkedne el: a 105. cikk szóhasználata csupán azt erősíti meg, hogy az elfogást fogantató állam is joghatósággal rendelkezik az eljárás lefolytatására, nem pedig a már fennálló joghatósági szabályok felváltására törekszik.<sup>557</sup>

Ezek a rendelkezések mégis komoly viták tárgyát képezték, mivel többen ellentmondásosnak vélték azokat, emiatt pedig két, eltérő iskola alakult ki. A „naturalisták” szerint a tengeri kalózkodás a nemzetközi jog elleni bűncselekmény, ezért nem csak a letartóztatást fogantató államnak van joghatósága az elkövetők felelősségre vonására. A „pozitivisták” nézet szerint viszont a kalózkodás nem nemzetközi, hanem belső jogi bűncselekmény, ezért az elfogást végrehajtó állam bírósága járhat el, az egyetlen nemzetközi jogi kérdés pedig csak az, hogy ez az állam milyen mértékben terjesztheti ki a joghatóságát arra a külföldi állampolgárra, aki a területén kívül követte el a deliktumot.<sup>558</sup>

A két iskola közötti ellentmondás alapvetően az ILC kommentárjának eltérő értelmezéséből fakadt. A Bizottság ugyanis a 19. cikkhez azt a megjegyzés fűzte, hogy a cikkely bármely államnak megadja a jogot a kalózhajó elfogására és az elkövetők saját bírósága elé állítására. Ez jog viszont nem gyakorolható egy másik állam joghatósága alatt.<sup>559</sup> Az említett „pozitivisták” az utóbbi mondatot értelmezték úgy, hogy csak a letartóztatást fogantató állam járhat el az elfogott kalózokkal szemben. A másik oldal szerint viszont a Konvenció szövege nem utal arra, hogy az elfogást végrehajtó állam számára kizárt lenne az elkövetők másik államba szállítása a felelősségre vonás céljából. A joghatóság másik állam területén való kizárása pedig a nemzetközi jog elfogadott tétele, és az ILC itt csak arra utalt, hogy a letartóztatás nem fogantató olyan területen, amelyre másik állam joghatósága kiterjed. Az ugyan igaz, hogy az egyezmények szövege csak a saját bíróság előtti eljárásra utal, de nem tiltja meg az elfogott kalózok átszállítását felelősségre vonási célokból.

Ez alátámasztja a korábbi értelmezés helyességét, továbbá a gyakorlatban is megerősítést nyert, hiszen több átszállítási megállapodás is született. Így tett számos nyugati állam a szomáliai kalózok esetében, amikor szerződést kötöttek például Kenyával, Mauritiusszal és a Seychelles-szigetekkel az elfogott kalózok kiadatásáról és átszállításáról. Az ehhez hasonló lépésekre biztatta határozataiban az államokat az ENSZ BT és az IMO, továbbá a Djibouti Eljárási Kódex is elismeri az ilyen szerződések megkötésének lehetőségét. Ez a mértékű elfogadottság pedig a szerződések jogáról szóló 1969-es bécsi egyezmény szerint olyan,

---

<sup>557</sup> Uo. 804-805.

<sup>558</sup> WAMBUA, 2012, 100-101.

<sup>559</sup> Articles Concerning the Law of the Sea with Commentaries, 1956, 283.

utólagosan kialakított gyakorlatot jelenthet, amely a szerződést (tehát az UNCLOS-t) illetően a felek megegyezését jelenti, azaz a „naturalisták” álláspontját támasztja alá.<sup>560</sup>

A kiadatással kapcsolatban feltételeket támaszt a PPJNE, az ENSZ kínzás elleni egyezménye, valamint az EJEE, amelyben a részes államok vállalták, hogy nem adnak ki terheltet olyan országnak, ahol azokra kínzás várna, azaz érvényesült a *non-refoulement* kötelezettsége.<sup>561</sup> Továbbá, az EJEE 6. és 13. kiegészítő jegyzőkönyvei előírják azt a kötelezettséget is, hogy az elkövetőket nem lehet olyan államnak kiadni, amelyben elítélésük esetén halálbüntetés várna rájuk.<sup>562</sup> Ezek miatt tehát elmondható, hogy az univerzális joghatóság alkalmazása emberi jogilag megfelelően körülbástyázott.

A kiadási és átszállítási megállapodások egyértelműen jobb megoldásnak bizonyulnak annál, minthogy az elfogott kalózokat szabadon engedjék, amire korábban számos esetben sor került. Ez előfordult a nyugati államok által végrehajtott letartóztatások esetén is, annak köszönhetően, hogy nem kívánták viselni a tárgyalás lefolytatásával járó költségeket (például bizonyítékoknak és a terheltnek a tárgyalás helyszínére szállítása).<sup>563</sup> Szintén ugyanilyen eredménnyel zárultak azok az esetek, amikor az elfogást foganatosító állam nem rendelkezett megfelelő belső törvényekkel a felelősségre vonás lefolytatására.<sup>564</sup>

Az a tény, hogy a kalózok elleni eljárások lefolytatására sok esetben nem kerül sor, a kötelezettség elismerésének hiányára utal, amely azonban nem felel meg a más transznacionális bűncselekmények esetén tiszteletben tartott *aut dedere, aut judicare* elvnek sem, amely szerint, ha a letartóztatást foganatosító államnak nincs joghatósága bíróság elé állítani az elkövetőt, akkor át kell adnia egy joghatósággal rendelkező államnak.<sup>565</sup> Ezért tehát jogosan mondható el az, hogy a kalózkodás vonatkozásában – *Yvonne Dutton* szavaival élve – egyfajta „büntetlenségi kultúra” van jelen, ami egyrészt visszavezethető az imént említett két okra, azaz a megfelelő belső jogszabályok, valamint az anyagi és más költségek viselésével kapcsolatos hajlandóság hiányára<sup>566</sup>, másrészt pedig az UNCLOS 105. cikkének már említett helytelen értelmezésére is.

Mindezek ismeretében kevésbé számít meglepetésnek, hogy az univerzális joghatóság alapján lefolytatott kalózperek száma kirívóan alacsony. *Eugene Kontorovich* és *Steven Art* amerikai jogászok empirikus kutatást folytattak ezek számának megállapítására az 1998 és

---

<sup>560</sup> CHURCHILL, 2015, 28-29.

<sup>561</sup> Uo. 29.

<sup>562</sup> Uo. 29-30.

<sup>563</sup> DUTTON, 2010, 219.

<sup>564</sup> CHURCHILL, 2015, 30.

<sup>565</sup> Uo.

<sup>566</sup> DUTTON, 2010, 216-219.

2009 közötti időszakban. Összesen 3314 esetet vizsgáltak, amiből 754 olyan volt, amely esetén lehetséges lett volna univerzális joghatóság alapján eljárni. Ezeknek pedig mindössze 0,53%-a végződött bíróság elé állítással, ami csupán 4 kalózpert jelent a vizsgált 10 éves időszakban. Az ezt követő években – a somáliai vizek mentén elkövetett kalóztámadások megszorodásával – az egyetemes joghatóság alapján lefolytatott eljárások száma növekedett ugyan, de még mindig csak az esetek 2,5%-át tette ki. A kutatás arra is rámutatott, hogy ezek a perek pedig mindössze négy országhoz voltak köthetők: Kenyához, Jemenhez, Kínához és Indiához. Mindez annak ellenére, hogy más, szintén univerzális joghatóság alá tartozó eljárások esetén a nyugati államok előszeretettel állítják bíróság elé az elkövetőket.<sup>567</sup> Az eljárások számának csekély növekedése arra enged következtetni, hogy az időközben felmerülő tények vezetnek inkább arra az államokat, hogy gyakrabban nyúljanak ehhez a lehetőséghez, mintsem az univerzális joghatóság nemzetközi szokásjogilag elismert, valamint nemzetközi szerződésekkel megerősített jellege. Ez például a somáliai kalózkodás esetében arra volt visszavezethető, hogy egy bukott államról beszélhettünk, amely nem volt képes, hogy felelősségre vonja az elkövetőket, ezért kisebb ellenállást tanúsított a büntető joghatóságába való beavatkozással szemben, valamint az itteni kalózcselekmények olyan mértékű nemzetközi összefogáshoz vezettek például a katonai erők csoportosítása terén, amely megkönnyítette az elkövetők univerzális joghatóság alapján történő felelősségre vonását is.<sup>568</sup>

Továbbá – *Kontorovich* és *Art* szerint – a kalózkodás abban a fontos tényezőben különbözik a többi, egyetemes joghatóság alá tartozó bűncselekménytől, hogy utóbbiak a kegyetlenségüknek, megbotránkoztató voltuknak köszönhetik univerzalitásukat, nem pedig széleskörű gazdasági hatásuknak vagy a bármely állam joghatóságán kívüli elkövetési helyüknek, mint a kalózkodás. Ezen a szinten tehát a kalózkodás alapjaiban különbözik a többi univerzális bűncselekménytől, ami szintén vezethet az alacsonyabb felelősségre vonási hajlandósághoz.<sup>569</sup>

#### **1.4 Felelősségre vonás univerzális joghatóság alapján**

Az univerzális joghatóság gyakorlásakor az eljáró állam bíróságának figyelemmel kell annak lennie annak korlátaira, azaz, hogy az elkövetett cselekmény lényeges elemeinek meg kell

---

<sup>567</sup> KONTOROVICH, Eugene – ART, Steven: *An Empirical Examination of Universal Jurisdiction for Piracy*. Northwestern University School of Law Public Law and Legal Theory Series. No. 09-26, 2010. 8-9; 47.

<sup>568</sup> Uo. 10.

<sup>569</sup> Uo. 11.



egyezniük a *jure gentium* szerinti kalózkodás fogalmában található feltételekkel. Ezt erősítette meg az eljáró amerikai bíróság a *Hasan*-ügyben, amikor kimondta, hogy „*az egyetemes joghatóság gyakorlása elválaszthatlanul összefonódott a bűncselekmény nemzetközi közösség konszenzusa által meghatározott lényegi elemeivel, melyek egyúttal limitálják is azt*”.<sup>570</sup> Ugyanakkor az UNCLOS megfogalmazása igen tág (például „erőszakos cselekmény”), ezáltal az effajta korlátozás a gyakorlatban kevésbé limitálná az eljárások számát.

A következőkben a különböző államokban, egyetemes joghatóság alapján lefolytatott eljárásokra térek ki részletesebben. Ennek során olyan államokat és ügyeket emelek ki, amelyek bemutatják a kalózkodás elleni eljárásokat, mind a modernkori kalózkodás hajnalán, mind pedig csúcán.

#### 1.4.1 Az *Alondra Rainbow* ügy (India)

Az *Alondra Rainbow* egy Panamában regisztrált, japán tulajdonú hajó volt, amelyen indonéz és fülöp-szigeteki legénység szolgált. A hajó 14 millió dollár értékű alumíniumot szállított Indonéziából Japánba 1999 novemberében, amikor indonéz kalózkodók elfoglalták a legénységet pedig egy csónakban szélnek eresztették. Az *Alondra Rainbowt* egy hónapig keresték, míg végül az indiai haditengerészet talált rá, és fogta el a kalózkodókat.<sup>571</sup>

2001-ben a mumbai bíróság megállapította, hogy az UNCLOS alapján joghatósággal rendelkezik, és lefolytatta az eljárást a 15 elkövetővel szemben.<sup>572</sup> Mivel az indiai büntető törvénykönyv nem ismeri a kalózkodás bűncselekményét, ezért e törvény alapján a terheltekkel szemben más vádpontokat határoztak meg: jogosulatlan áthaladás (*criminal trespassing*), India elleni hadviselés (*waging war against the Country*), emberölési kísérlet (*attempt to murder*), fegyveres rablás (*armed robbery*) és útonállás (*dacoity*). Ezekon kívül India más jogszabályainak – a bevándorlási- és az útlevétörvénynek – a megsértésével is vádolták őket.<sup>573</sup> A bíróság a terhelteket egyenként hét-hét év szabadságvesztésre ítélte 2003 februárjában. Az ügyet az első, modernkori kalózkodóként tartották számon. Azonban 2005 áprilisában, a mumbai felsőbb bíróság a jogorvoslati eljárás során felülbíráltta az alsóbb

---

<sup>570</sup> United States District Court E. D. Virginia. *United States v. Mohammed Modin Hasan, Abdi Wali Dire, et al.* 747 F. Supp. 2d 599 (2010). 608.

<sup>571</sup> Vijay Sakhuja highlights the perils of piracy on the high seas and the need for strengthening anti-piracy laws in India.

[http://www.ipcs.org/comm\\_select.php?articleNo=1778](http://www.ipcs.org/comm_select.php?articleNo=1778) (2020. 10. 15.)

<sup>572</sup> KONTOROVICH – ART, 2010, 39.

<sup>573</sup> PATTANAYAK, Anindita – DAR, Kartikeya: *Addressing Piracy through the Indian Legal Framework*. Nalsar Student Law Review. 2013/8. 1-2.

fokon eljáró szerv ítéletét, és valamennyi elkövetőt felmentette. A japán hajóskapitány ugyanis visszautasította a kalózzal való szembesítést, vélhetően retorziótól tartva.<sup>574</sup>

#### 1.4.2 Kína

Kínát az előző évezred végén több kritika is érte, amiért gyakran elengedték az elfogott kalózokat, anélkül, hogy bíróság elé állították volna őket. Ennek hatására a távol-keleti ország az addiginál jóval keményebb fellépést tanúsított a kalózzal szemben. 1999-ben a panamai *Marine Fortuner* nevű hajót burmai kalózzok foglaltak el, majd átfestették és átnevezték azt.<sup>575</sup> Az átváltoztatott hajóra a kínai hatóságok találtak rá, az elkövetőket pedig elfogták. 2000 februárjában mind a tizennégyüket elítélték, egyiküket halálbüntetéssel sújtva. 2003 februárjában pedig 10 indonéz kalózt ítéltek tíztől tizenöt évig terjedő szabadságvesztésre egy thaiföldi *Siam Xanxai* olajtanker eltérítéséért.<sup>576</sup> A bűncselekményre adott kínai reakció tehát éles fordulatot vett, a kiszabott büntetések alapján pedig arra következtethetünk, hogy a kínai jogban a kalózkodás a legsúlyosabb deliktumokkal eshet egy elbírálás alá.

#### 1.4.3 Kenya, az univerzális joghatóság gyakorlásának egyik fellegvára

A Kenyában lefolytatott eljárások sajátossága, hogy egyetlen, bíróság elé állított kalózt sem az afrikai ország hatóságai fogtak el, hanem szomáliai kalózkodás visszaszorítása érdekében, a nemzetközi összefogás jegyében, az Ádeni-öböl térségében járőröző tengeri haderők.<sup>577</sup> 2008-tól kezdve Kenya több bilaterális megállapodást<sup>578</sup> is kötött, amelynek értelmében az elfogott kalózokat az országba szállították és kenyai bíróság elé állították. 2011-re már száznál is több elkövető várta a felelősségre vonást vagy töltötte a büntetését kenyai börtönökben, amely a modernkori kalózkodás történetében a legtöbb, egy országban eljárás alá vont kalóznak számít.<sup>579</sup>

A kenyai felelősségre vonás alapja nem az ország büntető törvénye, hanem a 2009-es kereskedelmi hajózási törvény (*Merchant Shipping Act – MSA*), amely nemcsak kiterjesztette a joghatóságot a nyílt tengeren, külföldi állampolgárok által elkövetett

---

<sup>574</sup> KONTOROVICH – ART, 2010, 39.

<sup>575</sup> Ez a kalózzok gyakori módszere, ha az adott hajót később a saját céljaikra tervezik felhasználni (pl. anyahajóként). Ezeket a hajókat fantom hajóknak hívják.

<sup>576</sup> KONTOROVICH – ART, 2010, 41-42.

<sup>577</sup> Uo. 42.

<sup>578</sup> Például az Egyesült Királysággal, az Egyesült Államokkal, az Európai Unióval és Kanadával.

<sup>579</sup> WAMBUA, 2012, 101.

cselekményekre, hanem sokkal átfogóbban határozza meg a kalózkodás bűncselekményét, mint a korábbi belső jogszabályok. A törvény mintájául az UNCLOS, a SUA, a Djibouti Eljárási Kódex, valamint az Afrikai Tengeri Szállítási Charta<sup>580</sup> szolgált,<sup>581</sup> azaz valóban a releváns nemzetközi és regionális egyezményekre támaszkodott.

Az MSA átültette az UNCLOS és a SUA releváns rendelkezéseit a kenyai belső jogba, azaz a kalózkodás előbbi 101. cikkében található fogalmát, valamint utóbbi 3. cikkét, amely a hajók eltérítésére és elpusztítására vonatkozó szabályokat tartalmazza.<sup>582</sup> Továbbá a SUA 6. cikke úgy rendelkezik, hogy kapcsolatnak kell fennállnia az elkövetett cselekmény és a joghatóságát megállapító állam között. Ez a kapcsolat akkor áll fenn, ha:

- az elkövetők által használt hajót az adott államban lajstromozták;
- a cselekményt az állam területén vagy parti tengerén követték el;
- az elkövető az állam honosa;
- az elkövető olyan hontalan, aki állandó lakhellyel rendelkezik az államban;
- az állam honosa a cselekmény elkövetése során fogságba esett, megfenyegették, megsérült vagy meghalt;
- a cselekményt abból a célból követték el, hogy az állam valamit tegyen, vagy ne tegyen.<sup>583</sup>

Ehhez képest az MSA kvázi univerzális joghatóságot állít fel, hiszen – az UNCLOS-ból és a SUA-ból átvett jogellenes cselekmények esetén – a Kenyán kívül, bármilyen honosságú elkövető által elkövetett bűncselekmények esetén joghatóságot biztosít az ország bíróságainak. Ez pedig azzal jár, hogy a SUA-ban szabályozott deliktumokra is kiterjeszti az univerzalitás elvét. Továbbá az MSA átültette az Afrikai Tengeri Szállítási Charta kikötői biztonságra vonatkozó rendelkezéseit is, mivel bűncselekményként határozza meg a tengeri közlekedéssel kapcsolatos létesítmények jogellenes vagy szándékos megrongálását, elpusztítását, illetve az azok működésébe való beavatkozást, ami a hajózás biztonságát veszélyezteti. E cselekményeknél a területi és az aktív személyi joghatósági elveket teszi magáévá a törvény.<sup>584</sup> Az említett nemzetközi dokumentumok MSA-ba való beépítésének

---

<sup>580</sup> Az Afrikai Tengeri Szállítási Charta (African Maritime Transport Charter) az Afrikai Unió keretében, 2010-ben elfogadott egyezmény, amelynek célja – többek között – az államok közötti tengeri szállítási gyakorlatok harmonizálása, a releváns nemzetközi egyezmények belső jogba való beépítésének elősegítése, valamint a tengerbiztonságot érintő kérdésekben a kölcsönös segítségnyújtás és az együttműködés előmozdítása. Az Afrikai Tengeri Szállítási Charta 3. cikk.

<sup>581</sup> WAMBUA, 2012, 102.

<sup>582</sup> Uo.

<sup>583</sup> SUA 6. cikk (1)-(2) bekezdés

<sup>584</sup> WAMBUA, 2012, 104.

köszönhetően a törvény kiemelkedően széles körben szabályozza a kalózkodás bűncselekményét a kenyai jogban.

Az új jogszabály kezdetben joghatósági bizonytalanságokat vetett fel, amik megmutatkoztak a *Mohamud Mohamed Hashi* és társai, valamint az *Abdirahman Isse Mohamed* és társai ellen folytatott eljárások során, amelyekkel kapcsolatban a másodfokú bíróság két különböző kamarája két eltérő döntést hozott. Előbbi ügyben az első fokon eljáró bíróság kimondta a joghatóság hiányát, arra hivatkozva, hogy a vádat a büntető törvénykönyv 69. §-ára alapították, amely még a „hagyományos”, területi joghatósági formulára támaszkodott, és aminek rendelkezéseit – ahogy azt korábban említettem – az MSA később hatályon kívül helyezte. Utóbbi ügyben pedig ezzel ellentétes döntés született, amelyben már az MSA „kiterjesztett” kalózkodásra vonatkozó szabályait vették figyelembe. Ezt az ellentétet Fellebbviteli Bíróság (*Court of Appeal*) oldotta fel: egyértelművé tette, hogy a kenyai bíróságok joghatósággal rendelkeznek azokban az esetekben is, amikor nem az ország hatóságai fogták el az elkövetőket, valamint a „hagyományos” joghatósági elvek sem állnak fenn.<sup>585</sup> A bíróság indokolása szerint a kalózkodással kapcsolatos joghatóságra nem vonatkoznak a büntető törvénykönyvben rögzített területiség korlátai, mivel e deliktum a nemzetközi bűncselekmények egy speciális csoportjába tartozik, amelyek univerzális joghatóság alá tartoznak.<sup>586</sup>

Az MSA megalkotásán túl, a kenyai jogalkotónak – az eljárások lefolytatása megkönnyítése érdekében – módosítania kellett a büntető eljárási törvényen is. A korábbi bizonyítási rendszer szigorú szabályokat állított a nem írásbeli bizonyítékokkal kapcsolatban, hiszen kimondta, hogy minden ilyen tanúvallomással kell alátámasztani. Emellett a fotografikus bizonyítékokat kizárólag akkor fogadták el, ha azt az ügyészi hivatal tisztviselője készítette, és személyesen ő nyújtotta be. A kalózkodás esetében ez igencsak megnehezítette a bizonyítást, ezért lazítottak ezeken a szabályokon, és lehetővé tették a tanúvallomások telekommunikációs eszköz útján való megtételét is.<sup>587</sup>

Továbbá Kenyában azt is felismerték, hogy a kalózkodás – a transznacionális szervezett bűncselekményi jellegének köszönhetően – egy nagy haszonnal kecsegtető üzlet is, amely komoly pénzmozgással is jár, a ténylegesen kalózcselekmény kifejtő elkövetők pedig csak

---

<sup>585</sup> WAMBUA, Paul Misili: *Kenya's Role in Counter-Piracy and the Contact Group*. Working Paper of the Lessons Learned Project of the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia. 2014. 6-7.

<sup>586</sup> SHNIDER, Samuel: *Universal Jurisdiction over Operation of a Pirate Ship: The Legality of the Evolving Piracy Definition in Regional Prosecutions*. North Carolina Journal of International Law and Commercial Regulation. 2013/2. 539.

<sup>587</sup> Uo.

a piramis alján helyezkednek el. Ezért olyan jogszabályokat is alkottak, amelyek a piramis csúcán elhelyezkedő személyek felelősségre vonását is lehetővé teszik: ezek a korrupcióról és a gazdasági bűncselekményekről szóló, a pénzmosás elleni, valamint a szervezett bűncselekmények megelőzéséről szóló törvények. Előbbi kifejezett célja, hogy megakadályozza, hogy a kalózkodásból szerzett váltságdíjakból a szponzoroknak szánt rész átutalható legyen bankszámláikra.<sup>588</sup> A pénzmosás elleni törvény lehetővé teszi a külföldi szponzorok felelősségre vonását, hiszen a Kenyán kívül elkövetett cselekményeket is büntetni rendeli.<sup>589</sup> Ugyanakkor több hiányossággal is bír, hiszen nem kifejezetten a szponzoroknak fizetett, váltságdíjból származó pénzt célozza, sem pedig azokat a jogi személyeket, amelyeken keresztül ezek a szponzorok a kalózcselekményeket támogathatják. Továbbá a pénzügyi intézmények felé sem támaszt kötelezettségeket annak érdekében, hogy azok teljes együttműködését biztosítsa a pénzmosás elleni harcban.<sup>590</sup> Utóbbit orvosolja a szervezett bűncselekmények megelőzéséről szóló törvény, amely lehetővé teszi, hogy az ügyész olyan bírósági végzés kibocsátását kérje, ami utasítja a pénzügyi intézményeket a gyanúsítottak pénzügyi adatainak átadására.<sup>591</sup>

A kenyai intézkedések – minden, esetleges hiányosságuk ellenére – akkora elismerésre tettek szert a szerződő partnerek szemében, hogy rövidesen az ország nem volt képes több elfogott elkövetőt fogadni, mivel bíróságain annyira megszorodtak a kalózperek, hogy a meglévő erőforrásaikkal nem voltak képesek több eljárást lefolytatni. Emiatt a térségben járőröző nyugati államok más, szintén a régióban található országokkal is hasonló megállapodásokat kötöttek (például a Seychelles-szigetekkel és Jemennel).<sup>592</sup> Összességében a kenyai erőfeszítések minden elismerést megérdemelnek, az ország pedig utat mutathat az Afrikai Unió modelljének adekvát szabályozásával, valamint más, nem afrikai országoknak is. Különösen ki kell emelnünk a joghatósági keretek kiszélesítését mint olyan modellt, ami – véleményem szerint – mintául az összes veszélyeztetett régióban található állam számára a belső jogszabályok megalkotásakor.

#### **1.4.4 A Seychelles-szigetek**

Kenyához hasonlóan, az Ádeni-öböl térségének egy másik állama, a Seychelles-szigetek is számos kalózpert folytatott le, szintén bilaterális megállapodások alapján. Ugyanakkor,

---

<sup>588</sup> WAMBUA, 2012, 106; 111.

<sup>589</sup> WAMBUA, 2014, 9.

<sup>590</sup> WAMBUA, 2012, 111.

<sup>591</sup> WAMBUA, 2014, 10.

<sup>592</sup> KONTOROVICH – ART, 2010, 43.

Kenyával ellentétben, a kalózkodáson fennálló univerzális joghatóság kérdése egyáltalán nem volt vitatott, és a legfelsőbb bíróság viszonylag gyorsan feloldotta ezt a problémát, amikor a *Mohamed Ahmed Dahir* és társai ügyében (*Topaz*) kimondta, hogy „e joghatóságot a nemzetközi jog biztosítja”.<sup>593</sup> Továbbá, az *Abdi Ali* és társai ügyében (*Interuna II*) úgy fogalmazott, hogy „a kalózkodás büntetében bűnös személy egyik állam védelmére sem méltó”.<sup>594</sup> A *Mohamed Ahmed Ise* és társai (*Talenduic*) ügyében a bíróság a joghatóságot az UNCLOS-ra alapította, kiemelve, hogy a kalózkodás a nemzetközi *jus cogens* megsértése, „szerszedsben rögzített, feltétlen alkalmazást igénylő norma, amelyet az államoknak be kell tartania”.<sup>595</sup>

A Legfelsőbb Bíróság tehát az érvelésével nem választotta szét az univerzális joghatóságnak az államok közös érdekében való gyakorlását és kegyetlen büntettekért való egyéni büntetőjogi felelősségre vonást, hanem utóbbit gyakorlatilag az államok kötelezettségeként azonosította. Ezzel az UNODC álláspontját teszi magáévá, miszerint az UNCLOS tulajdonképpen egy nemzetközi büntetőjogi normát határoz meg, míg a nemzetközi szokásjog szerinti kalózkodás az emberi jogi jogsértésekhez hasonlítható. Ez az értelmezés pedig lehetőséget biztosított a kalózkodók elleni szélesebb körű fellépésre.<sup>596</sup>

Ugyanis a Seychelles-szigetek bírósági gyakorlatában megjelenik a kalózkodás kísérletéért való felelősségre vonás is, annak ellenére, hogy az UNCLOS – amelyre az ország belső törvényei nagymértékben támaszkodnak – nem szól kísérletről. Az esetjogban ráadásul kétféle kísérletet különböztetnek meg a seychelles-i bíróságok: az egyik a magának a *jure gentium* szerinti kalózkodásnak a kísérlete, vagy bármilyen erőszakos vagy fosztogatást, rablást megvalósító cselekmény, függetlenül annak sikerétől. A *Talenduic*-ügyben – amelyben, a parti őrség fellépésének is köszönhetően, személyi sérülés sem történt, és a megtámadott hajók sem szenvedtek károsodást – az eljáró bíróság kimondta, hogy „meghiúsult kalózrablás is megvalósítja a népek joga szerinti kalózkodás bűncselekményét”.<sup>597</sup>

A kalózkodás kísérletének másik esete a Seychelles-szigeteki bírói gyakorlatban pedig a kalózkodás elkövetése céljából a bűncselekmény megkezdése, anélkül, hogy erőszak

---

<sup>593</sup> Supreme Court of Seychelles. The Republic vs. Mohamed Ahmed Dahir & Ten Others Judgment („Topaz”). Criminal Side No. 51 of 2009. 51. bekezdés

<sup>594</sup> Supreme Court of Seychelles. The Republic vs. Abdi Ali Abdi & Others Judgment („Interuna II”). Criminal Side No. 14 of 2010. 3. p.

<sup>595</sup> Supreme Court of Seychelles. The Republic vs. Mohamed Ahmed Ise & Four Others Judgment („Talenduic”). Criminal Side No. 75 of 2010. 22. bekezdés

<sup>596</sup> SHNIDER, 2013, 542-543.

<sup>597</sup> „Talenduic” (Criminal Side No. 75 of 2010). 39. bekezdés

kifejtésére került volna sor. *Houssein Mohammed Osman* és társai (*Draco*) ügyében<sup>598</sup> a megtámadott hajó biztonsági őrének sikerült figyelmeztető lövésekkel elriasztania a kalózokat, akiket ezután az Európai Unió kötelékébe tartozó katonai helikopter vett üldözőbe, felfedezve további két hajón azok társait is. A helikopter fényképeket készített és figyelmeztető lövéseket adott le, majd egy hadihajó segítségével fogta el az elkövetőket, akik addigra már a fegyvereiktől is megszabadultak. A bíróság úgy találta, hogy habár erőszakos, feltartóztató vagy rablási cselekményre nem került sor, elegendő mennyiségű bizonyítékok áll rendelkezésre a büntető törvény szerinti kísérlet megállapításához. A Seychelles-szigetek bíróságai mindkét kísérleti fajtát más esetekben is megállapították, és szabadságvesztést szabtak ki, azzal a különbséggel, hogy az utóbbi forma esetében mindig enyhébb volt a büntetés mértéke.<sup>599</sup> A kísérlet büntetendővé nyilvánítása egyébként összhangban áll a Lang jelentéssel is, amely a nemzeti bíróságok előtti felelősségre vonás sikeressége egyik alapjaként hivatkozott erre.<sup>600</sup>

Az imént említett *Talenduic*-ügy más szempontból is jelentős volt. A bíróság azzal a problémával szembesült, hogy az elkövetőket egyik szemtanú sem tudta azonosítani. Ennek következtében a szerv megalkotott egy új terminológiát, a „kalóz akciócsoportot” (*Piracy Action Group*), amely kapcsolatba volt hozható az elkövetett támadással, hiszen annak megállapításához elegendő bizonyíték állt rendelkezésre, hogy az „akciócsoport” tagjai a cselekmény során egy helyen tartózkodtak. Erre következtetett ugyanis az elkövetési helyből, az elkövetés óta eltelt időből, valamint abból, hogy a közelben más „akciócsoport” nem tevékenykedett és rejtekhelyükről sem volt tudomása. Szintén speciális, hogy az összes elkövetőt „közös szándék vagy terv” alapján ítélte el, mivel az nem volt megállapítható, hogy hányan vettek tényleges részt a támadásban. Ezt az ország büntető törvényének 23. §-ára alapozta, amely szerint minden résztvevő egyformán felelős, függetlenül a közreműködés mértékétől. Az elkövetőket végül kalózhajó üzemben tartásáért (*operation of a pirate ship*) ítélte el, amely rendelkezés az UNCLOS 101. cikk b) pontján alapul.<sup>601</sup>

## 1.5 Konklúzió

A tengeri kalózkodásra vonatkozó univerzális joghatósággal kapcsolatos, szokásjogi eredetű szabályokat a Nyílt Tengeri Konvenció és az ENSZ Tengerjogi Egyezménye is

---

<sup>598</sup> Supreme Court of Seychelles. *The Republic vs. Houssein Mohamed Osman & Ten Others Judgment* („Draco”). Criminal Side No. 19 of 2011.

<sup>599</sup> SHNIDER, 2013, 548-549.

<sup>600</sup> GOTTLIEB: *The Security Council's...*, 2015, 36.

<sup>601</sup> SHNIDER, 2013, 549-550.

megerősítette. A szomáliai kalózkodás visszaszorítása során szerzett tapasztalatok ennek ellenére mégis azt mutatják, hogy az univerzalitás elve alapján történő eljárás gyakorlatilag megreked a bűnüldöző szervek szintjén, és nem jut el a bírói felelősségre vonásig. Ráadásul előbbi is nagyrészt annak tulajdonítható, hogy az ENSZ Biztonsági Tanácsa felhatalmazta az államokat a szükséges intézkedések megtételére – hiszen az érdemi fellépés valójában ezután kezdődött –, nem pedig a nemzetközi szokásjog és az egyezmények rendelkezéseinek.

Ugyanakkor a Konvenció és az UNCLOS szabályozása sem tekinthető kielégítőnek, hiszen ellentmondás fedezhető fel a kalózkodás elleni összefogásra kötelező, valamint a konkrét kötelezettségeket megfogalmazó cikkei között. Ennek következménye pedig, hogy számos – akár a NATO-hadműveletekben is részt vevő – állam nem épített be belső jogába adekvát felelősségre vonásra vonatkozó jogszabályokat.

A fejlettebb jogrendszerrel rendelkező államok egyébként sem mutatkoztak hajlandónak arra, hogy a Szomália partjainál elfogott kalózokat a saját bíróságaik előtt vonják felelősségre, a vonatkozó nemzetközi kötelezettségek ellenére. Ehelyett inkább azon fáradoztak, hogy a felelősségre vonást regionális keretek között tartsák, azaz megállapodásokat kötöttek az Ádeni-öböl térségének államaival az elfogott kalózok felelősségre vonásáról. Ennek – valamint egyéb, elszórt eseteknek – köszönhetően az a kalózkodásra vonatkozó univerzalitás mégis érvényesülni tudott bírósági szinten is. Ez a módszer jogalkotási reformot igényelt a szerződő afrikai államoktól, amely mindenképpen előnyös számukra, azonban hosszú távon az a néhány ország, amely az eljárások lefolytatására vállalkozott, nem bírt a megnövekedett ügyteherrel. Ezért mindenképpen előremutató kezdeményezés az afrikai kontinensen a modelltörvény megalkotása, amelynek köszönhetően a felelősségre vonást „házon belül” tudnák megoldani az államok.

Ugyanakkor a fejlettebb jogrendszerrel rendelkező államok vonakodása nem fogható kizárólag a nemzetközi szabályozás hiányosságaira vagy ellentmondásaira, hanem nagy szerepet játszott ebben – a korábban említett – anyagi és másmilyen költségek viselésére vonatkozó akarat hiánya, és a nagymértékben ennek is köszönhető politikai akarat hiánya. A kalózkodás által veszélyeztetett térségekben tapasztalható jogi hiányosságok miatt pedig fontos lenne, hogy ezen államok is kivegyék a részüket a felelősségre vonásból, hiszen a kalózkodás eredményes visszaszorításának kulcsa a megfelelő generális prevenció.



## 2. A kalózkodás nemzeti bíróságok előtt történő felelősségre vonásának dimenziója

A történelem során a nemzetközi büntetőjog megsértése miatti felelősségre vonásnak két fő módja alakult ki: a nemzeti bíróságok és a nemzetközi törvényszékek előtti eljárás. Alapvetően az államok a nemzetközi bűncselekmények nagy részének üldözésével és megbüntetésével kapcsolatban elegendőnek tartják a nemzeti bíróságok előtti felelősségre vonást. Azonban azért, hogy az elkövetők ne kerülhessék el a bíróság elé állítást, az államok a büntető joghatóságukat különböző egyezmények révén kiterjesztették a nem saját területükön elkövetett cselekményekre is.<sup>602</sup>

Ugyanakkor a kiemelkedően súlyos jogsértéseket elkövető egyének nemzetközi fórum előtti felelősségre vonására már a XX. század elejétől történtek kísérletek. A Nemzetek Szövetségén belül már az I. világháborút követően felmerült egy, az Állandó Nemzetközi Bíróságon belül működő, nemzetközi büntető tanács létrehozásának gondolata, amely azonban kudarcot vallott.<sup>603</sup> Permanens jellegű szerv föllállítására végül 1998-ig kellett várni, amiben nagy szerepet játszott az az egyre erősebbé váló igény, hogy a legsúlyosabb bűncselekményeket elkövetők büntetlensége véget érjen.<sup>604</sup> Ugyanakkor az *ad hoc* és hibrid szervek létrehozására e dátumot megelőzően és azt követően is sor került, azaz a nemzetközi szintű büntetőjogi felelősségre vonás továbbra sem egy lábon áll.

### 2.1 A kalózkodás a nemzeti jogokban: a felelősségre vonás anyagi jogi szempontból

A kalózkodás nemzeti jogokban való megjelenéséről kevés összefüggő adat áll rendelkezésünkre. Annak ellenére, hogy az a két legfontosabb nemzetközi egyezménynek, az UNCLOS-nak és SUA-nak 168, illetve 156 részes állama van, ez nem jelenti automatikusan azt, hogy ezek mindegyike megfelelően beépítette volna a belső jogába az egyezmények rendelkezéseit.

*Yvonne Dutton*, a kalózkodás kutatásával is foglalkozó amerikai jogász, 2012-ben átfogó kutatást folytatott arról, hogy a bűncselekmény hogyan jelenik meg az egyes nemzeti jogokban: azaz, hogy milyen fogalmi rendszert használnak és milyen joghatósági feltételeket alkalmaznak annak érdekében, hogy az elkövetőket a nemzeti bíróság elé állíthassák, figyelemmel az univerzális joghatóságra vonatkozó szabályokra is. Utóbbira tekintettel a

---

<sup>602</sup> KOVÁCS Péter: Bevezetés a Nemzetközi Büntetőbíróság joggyakorlatába. Pázmány Press, Budapest. 2020. 48.

<sup>603</sup> ÁDÁNY, 2014, 26.

<sup>604</sup> Uo. 15.

SUA rendelkezéseit beépítő belső jogszabályokat nem vizsgálta, mivel az egyezmény által szabályozott cselekmények nem tartoznak univerzális joghatóság alá. A kutatás alapját az IMO által, 2008-ban, a tagállamok részére megküldött körlevele képezte, amelynek célja a belső kalózkodást szabályozó törvényekről való információszerzés volt. Ezeket az ENSZ Óceánügyi és Tengerjogi Szakosztályának (*United Nations Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea – UNDOALOS*) honlapján<sup>605</sup> gyűjtötték össze. Ezenkívül további kutatást is folytatott, összességében végül 50 állam kalózkodásra vonatkozó belső jogszabályait vizsgálva. Ugyan ebben nem szerepelnek olyan országok (például a Seychelles-szigetek) törvényei, amelyek abban az időszakban éppen kidolgozás alatt voltak, de *Dutton* – a Biztonsági Tanács azon nyilatkozataira hivatkozva, amelyek a belső jogszabályok csekély számára hívják fel a figyelmet – megfelelően reprezentatívnak tartja a kutatás végeredményét.<sup>606</sup>

A vizsgált jogszabályok alapján *Dutton* az alábbi öt kategóriába sorolja az államokat:

- a) Államok, amelyek belső joga a népek jogára utalással definiálja a kalózkodást. Ezek közül a legtöbb az univerzális joghatóság alapján való eljárást is biztosítja.
- b) Államok, amelyek a kalózkodás fölött fennálló univerzális joghatóság alapján való eljárást nemzetközi egyezményekben meghatározott kötelezettségek belső jogukba való beépítése révén alapozzák meg.
- c) Államok, amelyek belső joga kifejezetten meghatározza a kalózkodás fogalmát – akár az UNCLOS alapján, akár más forrás alapján –, illetve amelyek jogi keretrendszerrel is rendelkeznek az univerzális joghatóság gyakorlására.
- d) Államok, amelyek belső joga kifejezetten meghatározza a kalózkodás fogalmát, de az univerzális joghatóság gyakorlására nem ad lehetőséget.
- e) Államok, amelyek kizárólag az általános büntető jogszabályaikra támaszkodnak, anélkül, hogy a kalózkodás kifejezetten megjelenne a belső jogukban.<sup>607</sup>

*Dutton* felosztását és az általa vizsgált államokat az alábbi táblázat tartalmazza:

---

<sup>605</sup> [https://www.un.org/Depts/los/piracy/piracy\\_national\\_legislation.htm](https://www.un.org/Depts/los/piracy/piracy_national_legislation.htm) (2020. 12. 13.)

<sup>606</sup> DUTTON, Yvonne M.: Maritime Piracy and the Impunity Gap: Insufficient National Laws or a Lack of Political Will? *Tulane Law Review* 2012/5. 1139-1142.

<sup>607</sup> Uo. 1141.

<b>Jogszabály típusa</b>	<b>Államok</b>
A népek joga alapján (többben univerzális joghatóság biztosításával)	<i>Egyesült Államok, Új-Zéland, Kanada, Szingapúr, Malajzia, Izrael, Bahamák</i>
Nemzetközi egyezmények kötelezettségei alapján (univerzális joghatósággal)	<i>Bulgária, Lengyelország, Finnország, Omán, Csehország, Irán, Lettország, Kína, Franciaország</i>
Az UNCLOS alapján (főként univerzális joghatósággal)	<i>Dél-Afrika, Málta, Egyesült Királyság, Kenya, Tanzánia, Ciprus, Libéria, Mauritius, Ausztrália</i>
Nem az UNCLOS alapján (de univerzális joghatósággal)	<i>Thaiföld, Japán, Szingapúr, Görögország, Észtország, Ukrajna, Németország, Dánia</i>
Tartalmazza a kalózkodást (univerzális joghatóság nélkül)	<i>Sri Lanka, Törökország, Dél-Korea, Grúzia, Oroszország, Albánia</i>
Általános büntető jogszabályok alkalmazása	<i>Ausztria, Norvégia, Brazília, Egyesült Arab Emirátusok, Azerbajdzsán</i>
Egyik sem	<i>Grenada, Zambia, Argentína, Fülöp-szigetek</i>

2. sz. táblázat: Dutton felosztása a kalózkodásra vonatkozó nemzeti jogszabályok kategóriái szerint<sup>608</sup>

A következőkben nagyrészt az általa folytatott kutatásra támaszkodva mutatom be a kalózkodás megjelenését az egyes nemzeti jogokban. Továbbá ebben a felosztásban elhelyeztem Magyarországot is, valamint azon államokat, amelyek kalózkodásra vonatkozó belső jogszabályai szoros kapcsolatban vannak a terrorizmust szabályozókkal.

#### **a) Államok, amelyek a népek jogára hivatkozással határozzák meg a kalózkodást**

Ezen államok belső jogszabálya rendszerint „a népek joga által meghatározott kalózkodás” fordulattal szabályozza a bűncselekményt. Erre példát szolgáltat az Egyesült Államok büntető törvénykönyvének 1651. §-a amely szerint: „*bárki, aki a nyílt tengeren, a népek joga által meghatározott kalózkodás bűncselekményét követi el, és ezt követően az Egyesült Államok területére hozzák, vagy itt találják meg, életfogytig tartó szabadságvesztéssel büntetendő*”.<sup>609</sup> E rendelkezés tehát az univerzális joghatóság alapján való eljárást is lehetővé teszi. Kanada és Szingapúr is hasonló törvényi rendelkezéseket alkotott, viszont az egyetemes joghatóság alkalmazására vonatkozó szabályokat egyik sem tartalmaz.<sup>610</sup> Ugyanakkor Szingapúr nem tisztán ebbe a kategóriába sorolható, mivel a népek joga szerinti kalózkodáson kívül a deliktum egyes speciális eseteit is büntetni rendeli, amiket ráadásul egyetemes joghatóság alá tartozónak minősít.<sup>611</sup> Malajzia esete pedig abból a szempontból

<sup>608</sup> DUTTON, 2012, 1141

<sup>609</sup> 18 U.S. Code § 1651.

<sup>610</sup> DUTTON, 2012, 1142.

<sup>611</sup> Penal Code of Singapore (Chapter 224). 130C §

sajátos, hogy büntető törvénykönyve egyáltalán nem szabályozza a kalózkodást, viszont a bíróságokra vonatkozó törvénye szerint a maláj Felsőbb Bíróság (*High Court*) joghatósággal rendelkezik a népek joga szerinti kalózkodás fölött, amennyiben azt a nyílt tengeren az ország honosa követte el, vagy az elkövetés helye az országban lajstromozott jármű<sup>612</sup>, tehát a maláj jog megköveteli, hogy legyen valamilyen kapcsolat a bűncselekmény és az állam között.

A népek jogára utalással való legfőbb probléma az, hogy nem biztosít kellően konkrét megfogalmazást jogszabályi szinten. Ez azért lényeges, mivel a *nullum crimen sine lege* büntetőjogi alapelvbe ütközik, ami tágabb értelemben azt is megköveteli, hogy a büntető jogszabályok kellő specifikussággal legyenek meghatározva.<sup>613</sup> Ugyan a népek jogára hivatkozni önmagában ajánlatos is, hiszen a *jure gentium* mára már megfeleltethető a nemzetközi szokásjoggal, ami az államok által közösen kialakított és elfogadott elvek nyomán alakult ki. Azonban az effajta túl tág meghatározás negatívan tükröződhet vissza a bírói ítéletekben, amire példát szolgáltatott az Egyesült Államok v. Said ügy. Az eljáró elsőfokú bíróság ugyanis megszüntette az eljárást, azzal az indokolással, hogy az erőszakos cselekmény önmagában nem valósítja meg kalózkodást.<sup>614</sup>

Továbbá arra is hivatkozott, hogy az alkotmányos szabályok és a tisztességes eljárás elve is megkövetelik, hogy a jogszabályok kellő pontossággal legyenek megfogalmazva. Ezenfelül a bíróság több amerikai és külföldi forrást megvizsgálva arra a megállapításra jutott, hogy a kalózkodás tulajdonképpen tengeri rablás, és mivel ebben az ügyben eltulajdonításra nem került sor, ezért a bűncselekmény nem valósult meg.<sup>615</sup> A fellebbviteli szerv ugyanakkor helytelennek ítélte ezt a döntést, és az önmagában megvalósuló erőszakot is elegendőnek találta a kalózkodás megállapításához.<sup>616</sup> Mindez nyilvánvalóan nem jelenti azt, hogy a kizárólag a népek jogára támaszkodó államok bíróságai minden esetben rossz döntést hoznának, ám mégis alapot adhat annak, hogy az megoldással kapcsolatban kételyek merüljenek fel.

---

<sup>612</sup> Courts of Judicature Act 1964 of Malaysia. 22. § (1) (a) (ii)-(iv).

<sup>613</sup> DUTTON, 2012, 1152.

<sup>614</sup> United States District Court E.D. Virginia. United States v. Mohamed Ali Said et al. 757 F. Supp. 2d 554 (2010). 567.

<sup>615</sup> Uo. 560.

<sup>616</sup> United States v. Hasan, et al. 637.

## **b) Államok, amelyek közvetlenül beépítették nemzetközi egyezmények kötelezettségeit a belső jogukba**

Ebbe a kategóriába jellemzően olyan, monista berendezkedésű államok tartoznak, amelyek belső joga önmagában nem szabályozza a kalózkodást, valamint a bűncselekmény elemeit sem, azonban mégis kijelentették, hogy univerzális joghatóság gyakorlásával eljárhatnak kalózkodással kapcsolatos ügyekben. Ilyen nyilatkozatot tett 2010-ben Bulgária az ENSZ felé, az IMO körlevelére reagálva, miszerint annak köszönhetően, hogy az UNCLOS részes állama, valamint büntető törvénykönyve ismeri az egyetemes joghatóságot, ezért az alkalmazandó lesz külföldi állampolgárok által, külföldön elkövetett bűncselekményekre, amiket olyan nemzetközi egyezmények által szabályoznak, amiknek Bulgária a részese. Lengyelország is hasonló nyilatkozatot tett: az ország részese az UNCLOS-nak és a SUA-nak is, az alkotmánya szerint pedig ezek az egyezmények a belső jogának részét képezik, ezért közvetlenül alkalmazandók.<sup>617</sup>

Szintén a monista államok sorát bővíti Hollandia is. Ugyanakkor abból a szempontból sajátosnak számít az imént említett államokhoz képest, hogy büntető törvénye kiegészíti az UNCLOS rendelkezéseit, hiszen meghatározza, hogy ki tekinthető kalóznak. Eszerint: *„aki olyan hajón szolgál, vagy olyan hajó kapitánya, amelyről tudja, hogy más hajók, illetőleg az azokon tartózkodó személyek vagy vagyontárgyak elleni erőszakos cselekményekre fogják felhasználni a nyílt tengeren, anélkül, hogy bármilyen hatalom felhatalmazta volna a hajók elleni fellépésre, vagy e hatalom hadiflottájának részét képezné...[vagy] aki foglalkoztatása céljának tudatában szolgálatba lép a hajón, vagy a célról való tudomásszerzést követően önként folytatja tevékenységét”*.<sup>618</sup> A holland törvények az univerzális joghatóság alapján való eljárást is biztosítják, sőt, Hollandia volt az első európai állam, ahol felelősségre vontak szomáliai kalózkodást egy török hajó megtámadásáért.<sup>619</sup>

Véleményem szerint a Hollandia által alkalmazott megoldás a követendő példa a monista államok számára, ugyanis könnyen felmerülhet hasonló probléma, amit az imént a népek jogára hivatkozó államoknál említettem, és több alkalommal – ugyan nem kalózkodással kapcsolatos ügyekben, de – fel is merült.

2000-ben, Szenegálban kínzással vádolták meg Csád korábbi vezetőjét, *Hissene Habrét*. A vádat az 1984-es, kínzás elleni egyezményre alapozták, aminek Szenegál a részes állama, és az indokolás szerint ez univerzális joghatóságot biztosít számára az ügyben. A védelem –

---

<sup>617</sup> DUTTON, 2012, 1143.

<sup>618</sup> Criminal Code of The Netherlands (Act of 3 March 1881). 381. § (1)

<sup>619</sup> HODGKINSON: The Incorporation of International Law..., 2015, 40.

többek között – a bíróság joghatóságának hiányára hivatkozott, mivel Szenegál hiába volt 1986 óta részese az egyezménynek, a belső jogába csak 1996-ban építette be, a vád tárgyát képező cselekményekre pedig ezt megelőzően került sor. A bíróság a védelem érvelésével értett egyet, azzal az indokolással, hogy Szenegál hiába monista ország, az egyezmény nem alkalmazható közvetlenül a belső jogszabály beépítését megelőző időszakra nézve. Továbbá arra is hivatkozott, hogy a büntetőjogi alapelvek megkövetelik a jogszabály pontosságát, amit az egyezmény rendelkezései önmagában nem biztosítanak. A bíróság döntését több kritika érte, ugyanakkor mindez elkerülhető lett volna, ha a belső jogba időben beépítik az egyezményt.<sup>620</sup>

Hasonló probléma merült fel Franciaországban, a Javor-ügyben. A Kasszációs Bíróság ugyanis kimondta, hogy az 1949. évi genfi egyezmények alapján a francia bíróságok nem gyakorolhatnak univerzális joghatóságot a szerbek által a bosnyákok sérelmére elkövetett etnikai tisztogatások ügyében. A Legfelsőbb Bíróság is megerősítette ezt, kijelentvén, hogy Franciaország hiába ratifikálta az egyezményeket, azok közvetlenül nem alkalmazhatók a belső jogban, mivel rendelkezéseik túl tágak ahhoz, hogy büntető ügyekben közvetlenül extraterritoriális joghatóságot keletkeztessenek.<sup>621</sup>

Ezek a példák rávilágítanak arra, hogy sokszor a nemzetközi egyezmények beépítésének hiánya a felelősségre vonás gátja lehet. A szükséges belső jogszabályok elfogadására – az alkotmányos berendezkedésen túl – valószínűleg politikai akarat hiánya miatt nem került sor, amivel pedig a probléma orvosolható lett volna.

### **c) Államok, amelyek külön bűncselekményként szabályozzák a kalózkodást, az univerzális joghatóság alapján való eljárás lehetőségével együtt**

Ezen államok egy része az UNCLOS alapján határozta meg a kalózkodás fogalmát, olykor akár szélesebb körben is, míg másik részük nem a Tengerjogi Egyezményben felvázolt modellt követi. A közös elem az univerzális joghatóság alkalmazására vonatkozó szabályok léte.<sup>622</sup>

#### **i. Az UNCLOS alapján szabályozó államok**

A *Dutton* kutatásában vizsgált államok közül Dél-Afrika, Málta és az Egyesült Királyság jogszabályai teljes mértékben az UNCLOS 101. cikkében meghatározott fogalomra

---

<sup>620</sup> DUTTON, 2012, 1154-1155.

<sup>621</sup> Uo. 1155.

<sup>622</sup> Uo. 1144-1145.

támaszkodnak, továbbá átveszik az univerzális joghatóság gyakorlására vonatkozó rendelkezéseket is. Más államoknál, például Ciprusnál az elkövetés helyére, Ausztráliánál pedig a részességre vonatkozóan találhatunk fogalmazásbeli különbségeket, de lényegükben ezek is a Tengerjogi Egyezmény szabályait ültetik át. Tanzánia szintén ebbe a kategóriába tartozik, a belső jogában használt meghatározásból azonban hiányzik a nyílt tenger követelménye.<sup>623</sup> Tanzánia szerepe abból a szempontból is jelentős, hogy a kalózkodás elleni küzdelem egy fontos bástyájának tekinthető, hiszen egyike volt azon kelet-afrikai államoknak, amelyek az Európai Unióval kötött bilaterális megállapodás alapján felelősségre vontak szomáliai kalózkodókat.<sup>624</sup> Ugyanakkor Tanzánia belső joga – a büntető törvénykönyvének módosítását követően – a kvázi univerzális joghatóság alapján való fellépést teszi lehetővé, azaz csak az országban lajstromozott hajókon elkövetett kalózcselekmények esetében járhat el, kivéve, ha speciális megállapodást kötött a letartóztató állammal.<sup>625</sup> Megemlítendő, hogy Tanzánia a mai napig igen aktívnak számít a szomáliai kalózkodás bíróság elé állítása terén.<sup>626</sup>

Az UNCLOS-ra való támaszkodás a belső jogszabályok megalkotásakor rendszerint magával hozza az egyezmény fogalma hiányosságainak beépítését is, azaz a nyílt tengert mint elkövetési helyet, a magáncél és a két hajó követelményét, valamint a kísérlet hiányát. Az elkövetési hely limitáltsága egyben azt is jelenti, hogy még az univerzális joghatóságra vonatkozó belső rendelkezések sem garantálják azt, hogy az adott ország képes lenne eljárni azokban az ügyekben, amikor az elkövetés helye nem a nyílt tenger volt. Nyilvánvaló, hogy a területi vizeken történt támadások alapvetően a parti állam joghatósága alá tartoznak, de amennyiben ott felelősségre vonásra mégsem kerül sor, a nyílt tenger elvét követő államok sem lesznek képesek eljárni.

A magáncél és a két hajó követelményei szintén limitálhatják az eljárások számát. Előbbi kritérium – az UNCLOS vonatkozásában – voltaképp a személyes haszonszerzési szándékot fedi le, holott a kommentátorok szerint eredetileg azt volt hivatott biztosítani, hogy az állam által „szponzorált” kalózkodás, megkülönböztethető legyen a „hagyományos” kalózkodástól, amire azonban a hadijog szabályai nem érvényesíthetők.<sup>627</sup> Erre a

---

<sup>623</sup> Uo. 1145-1146.

<sup>624</sup> NG'WANAKILALA, Fumbuka: *Tanzania agrees to prosecute Somali pirates*. <https://www.reuters.com/article/ozatp-somalia-piracy-tanzania-20100520-idAFJ0E64J0E820100520> (2020. 12. 15.)

<sup>625</sup> HODGKINSON: *The Incorporation of International Law...*, 2015, 41-42.

<sup>626</sup> Tanzania: *Seven Somali Nationals Jailed for Life Over Piracy*. <https://www.hellenicshippingnews.com/tanzania-seven-somali-nationals-jailed-for-life-over-piracy/> (2020. 12. 15.)

<sup>627</sup> BAHAR, 2007, 30.

hiányosságra megoldást kínálhat a SUA rendelkezéseinek figyelembe vétele a belső jog megalkotása során.

A kalózkodás kísérletének mellőzése szintén az UNCLOS egyik hiányosságaként jegyezhető fel. A kísérlet büntetendőségének szükségességét az ENSZ főtitkári különmegbízott, Jack Lang által készített jelentés is kiemelte.<sup>628</sup> Továbbá vannak olyan államok (például a Seychelles-szigetek), amely be is építette belső jogába kísérletet, és több elkövetőt is felelősségre vont arra alapozva.<sup>629</sup> A meghiúsult kalóztámadások szintén megvalósítják a kalózkodás bűncselekményét, ezért az államoknak törekedniük kell arra, hogy belső joguk büntesse is azt.

## ii. Az UNCLOS modelljét kevésbé követő államok

Ezen államok nem követik szigorúan az UNCLOS fogalmának felépítését. Thaiföld kalózzellenes törvénye láthatóan a Tengerjogi Egyezmény és a SUA rendelkezéseinek fúziójára épít, már maga a törvény neve is utóbbi egyezmény beépítésére utal (*Act on Prevention and Suppression of Piracy*). Az elkövetési magatartások között megtalálható a „hajó elpusztítása vagy megrongálása, vagy bármely más módon a hajó veszélyeztetésének okozása”, ami egyértelműen a SUA-ból átvett fordulat. Továbbá a törvény szerint kalózkodásnak minősül a hajó feletti uralom átvétele erőszakkal vagy fenyegetéssel, erőszakos vagy fenyegető fellépés a hajón lévő személlyel szemben, e személyek személyi szabadságukban való korlátozása, továbbá a rablás. Utóbbi esetben azonban megjelenik a magánhajó és a magáncél mint feltétel, ami az UNCLOS sajátjának tekinthető.<sup>630</sup>

Még szélesebben szabályozza a kalózkodás eseteit Japán 2009-ben elfogadott, új kalózkodás-ellenes törvénye, amely szerint a túszul ejtés, egy másik hajó közlekedésének kalózcselekmény elkövetése céljából való akadályozása, valamint a kalózhajó üzemeltetése is megvalósítja a bűncselekményt.<sup>631</sup> Emellett a jogszabály büntetni rendeli a kalózkodás kísérletét is.<sup>632</sup> A törvény – az itt említettekhez hasonlóan – az univerzális joghatóságra vonatkozó szabályokat is tartalmaz. A japán bíróságok 2013-ban folytatták le első kalózperüket az új törvény alapján, amelynek során olyan szomáliai kalózokat vontak

---

<sup>628</sup> Letter dated 24 January 2011 from the Secretary-General to the President of the Security Council (The Lang Report). S/2011/30. 24.

<sup>629</sup> SHNIDER, 2013, 544.

<sup>630</sup> Act on Prevention and Suppression of Piracy of Thailand. B.E. 2534 (1991). 4. szakasz (a)-(d) pontok

<sup>631</sup> Law on Punishment of and Measures against Acts of Piracy of Japan (Act No. 55 of 2009). 2. cikk

<sup>632</sup> Uo. 3. cikk (2) bekezdés



felelősségre, akiket egy amerikai hadihajó fogott el, miután megtámadtak egy japán cég tulajdonában álló kereskedelmi hajót.<sup>633</sup>

Spanyolország büntetőjogi szabályozása szintén ebbe a kategóriába tartozik. Az ország büntető törvénykönyve korábban nem szabályozta a kalózkodás tényállását, ezért amikor 2009 októberében a baszk *Alakrana* nevű halászhajót szomáliai kalózkodók támadták meg, és két elkövetőt sikerült spanyol bíróság elé állítani, az ügyészségnek más törvényhelyekhez (például fegyveresen elkövetett rablás) kellett nyúlnia.<sup>634</sup> Emiatt pedig módosították a büntető törvényen, amelynek 616 ter. cikke szerint kalózkodást követ el, „*aki erőszakkal, megfélemlítéssel vagy megtévesztéssel elfoglal, megrongál vagy elpusztít egy légi járművet, hajót vagy másfajta vízi járművet, vagy az ezek fedélzetén tartózkodó emberek életére tör, a rakományt vagy vagyontárgyakat megrongálja*”.<sup>635</sup> Az univerzális joghatóságra vonatkozó szabályokat ugyanakkor a bírósági eljárási törvény tartalmazza, amely meghatározza azokat a bűncselekményeket, amelyekre az univerzalitás elve alkalmazandó, köztük a kalózkodást.<sup>636</sup>

Ebbe a kategóriába sorolható továbbá – a már korábban említett – Szingapúr is. Büntető törvénykönyve ugyanis amellet, hogy – magasabb büntetési tétellel – meghatározza a népek joga szerinti kalózkodást, büntetni rendeli az egyes kalózcselekményeket is. A törvényt ráadásul e cselekmények elkövetése esetén „akár Szingapúron belül, akár kívül”<sup>637</sup> alkalmazni lehet, azaz e törvényhelyek univerzális joghatóság alá tartoznak.

*Dutton* kutatása a következő csoportba sorolja Dániát is, aminek büntető törvénykönyve a következőképp fogalmazza meg a kalózkodásra vonatkozó rendelkezéseket: „*aki jogszerűtlen kényszerítéssel átveszi egy hajó vagy légi jármű irányítását, vagy beleavatkozik annak működtetésébe, irányításába*”, elköveti a bűncselekményt.<sup>638</sup> Emellet a törvény felsorolja azokat a deliktumokat, amikor a dán bíróságoknak joghatóságuk van eljárni akkor is, ha az ország területén kívül követték el azokat, függetlenül az elkövető honosságától. Ebben a felsorolásban pedig megtalálható a 183a § szerinti kalózkodás<sup>639</sup>, azaz Dánia inkább az e csoportba tartozó államok közé sorolható.

Szintén az államok e csoportjába tartoznak azok – például Görögország, Észtország és Ukrajna –, amelyek belső jogszabályának kalózkodásra vonatkozó rendelkezéseinél nem

---

<sup>633</sup> ISHII, Yurika: *M/V Guanabara: Japan's First Trial on Piracy under the Anti-Piracy Act*. *Maritime Safety and Security Law Journal*. 2015/1. 45-16.

<sup>634</sup> IBÁÑEZ GÓMEZ, Fernando: *Obstáculos legales a la represión de la piratería marítima: el caso de Somalia*. *Revista CIDOB d'afers internacionals*. No. 99/2012. 167.

<sup>635</sup> Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. 616 ter. cikk

<sup>636</sup> Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial. 23. cikk (4) bekezdés d) pont.

<sup>637</sup> Penal Code of Singapore 130C §.

<sup>638</sup> The Criminal Code of Denmark (Order No. 909 of September 27, 2005). §183a.

<sup>639</sup> Uo. §8.

jelenik meg az univerzális joghatóság alkalmazásának lehetősége, viszont a büntető törvényük egy másik rendelkezése biztosítja azt.<sup>640</sup>

**d) Államok, amelyek joga külön bűncselekményként szabályozza a kalózkodást, de az univerzális joghatóság gyakorlásának lehetősége nélkül**

Ebbe a csoportba olyan államok tartoznak, amelyek belső jogszabályai kifejezetten meghatározzák a kalózkodás bűncselekményének elemeit, azonban a joghatóság gyakorlása limitált azokra az esetekre, amikor valamilyen területi vagy nemzetiségi kapcsolat áll fenn a deliktum és az állam között: azaz az elkövetés helye az állam lobogója alatt közlekedő jármű, vagy a bűncselekmény elkövetője vagy passzív alanya az állam honosa. Tehát ezekben az esetekben a belső jog nem teszi lehetővé, hogy a bíróság pusztán a deliktum természetére alapozva járjon el.<sup>641</sup>

Példaként felhozható Sri Lanka kalózkodás elleni törvénye, amely igen széles körben határozza meg a kalózkodás eseteit: így minősül, ha valaki lopással, erőszakkal, megfélemlítéssel, megtévesztéssel, csalással vagy bármely más módon elfoglal egy hajót. Továbbá szintén e jogszabály keretei között kerül szabályozásra a vagyontárgy hajóról való eltulajdonítása, a jogszerű felhatalmazás hiányában való fedélzetre lépés, illetve a kalózhajó vagy kalózok által használt eszköz birtokban tartása. A törvény a kísérletet is büntetni rendeli, valamint külön szabályozza a minősített eseteket, azaz az erőszakkal vagy fenyegetéssel való elkövetést, a fegyverhasználatot és a sérülés okozását. Ugyanakkor joghatóságot csak azokra az esetekre biztosít, amikor Sri Lanka parti tengerein követték el a bűncselekményt, illetőleg azokon kívül, de az ország honosa által vagy az országban lajstromozott hajón.<sup>642</sup>

Annak ellenére, hogy Dél-Korea a monista államok közé sorolható, amely a nemzetközi szerződéseket egy szintre helyezi a belső törvényekkel, a releváns kalózellenes egyezményeket a büntető törvénykönyvén keresztül építette be a nemzeti jogába. Eszerint a kalózkodás „*kollektív erőszakon keresztül megvalósuló fenyegetés útján, erővel elfoglal egy hajót vagy erővel elveszi más vagyontárgyait, miután megszállta a hajó fedélzetét*”.<sup>643</sup> Azaz a törvényhely – az UNCLOS fogalmával ellentétben – sem a két hajó, sem a magáncél

---

<sup>640</sup> DUTTON, 2012, 1147.

<sup>641</sup> Uo. 1148.

<sup>642</sup> Piracy Act of Sri Lanka (No. 9 of 2001). 3-10; 16. szakasz

<sup>643</sup> Criminal Act of South Korea (Act No. 11731, 5 April 2013). 340. cikk (1) bekezdés

követelményét nem tartalmazza. Továbbá jogszabályai nem tartalmazzák az univerzális joghatóság alapján való eljárás lehetőségét.<sup>644</sup>

Érdemes még megemlíteni Törökországot, amely az IMO körlevelére azt a választ adta, hogy belső joga büntetni rendeli a tengerjáró hajók eltérítését, továbbá joghatósága kiterjed a nyílt tengeren elkövetett cselekményekre is, amennyiben török hajót támadtak meg. Emellett külföldi hajó sérelmére elkövetett eltérítésre is kiterjesztené azt, de csak ha van török sértett. Végezetül azt is kifejezte, hogy nem részese az UNCLOS-nak, és hogy valamennyi kalózkodással kapcsolatos bírósági eljárás lefolytatásának felelősségre az adott régió országait terheli.<sup>645</sup>

Az univerzális joghatóság kizárása egy olyan bűncselekmény esetén, ami történelmileg az első, olyan deliktum volt, amelyre ez az elv kiterjedt – véleményem szerint –, helytelen döntés. A kalózkodás súlya ugyan nem összevethető olyan nemzetközi bűncselekményével, mint a népirtás, ám veszélyessége, gazdasági súlya és speciális elkövetési helye is indokolja az univerzalitás alkalmazását.

**e) Államok, amelyek az általános büntető jogszabályaikra támaszkodnak, az univerzális joghatóság alapján való eljárás lehetősége nélkül**

A következő államok nem szabályozzák különálló bűncselekményként a kalózkodást, továbbá nem kapcsolnak hozzá speciális joghatósági szabályokat sem. Ehelyett a kalózkodást olyan, általános tényállások keretei közé illesztik be, mint például a rablás, az emberrablás vagy a testi sértés. Emellett joguk megköveteli, hogy kapcsolat álljon fenn a bűncselekmény és az állam között, ahhoz hogy a terheltek bíróság elé állíthatók legyenek.<sup>646</sup> Ezek közé az államok közé tartozik például Ausztria, amely az IMO körlevelére adott válaszában felvázolta, hogy a büntető törvénykönyvében szabályozott büntettek közül a rablást és a személyi szabadság megsértését tartja olyannak, ami bizonyos esetekben párhuzamba vonható a kalózkodással. Emellett kiemelte a kapcsolat fennálltának szükségességét a bíróság elé állításhoz, azzal kiegészítve, hogy szükséges lenne az adott nemzetközi egyezmény részéről a bíróság elé állításra vonatkozó kötelezettség meghatározása, amit az illetékes osztrák hatóságoknak is meg kell erősíteniük. Azonban effajta kötelezettséget az UNCLOS nem tartalmaz.<sup>647</sup>

---

<sup>644</sup> HODGKINSON: *The Incorporation of International Law...*, 2015, 40-41.

<sup>645</sup> DUTTON, 2012, 1148-1149.

<sup>646</sup> Uo. 1149.

<sup>647</sup> Uo. 1149-1150.

Norvégia a körlevélre adott válaszában az osztrákhhoz hasonló rendszert vázolt fel, szintén a rablással párhuzamba állítva a kalózkodást. Ugyan a norvég törvények lehetővé teszik a nyílt tengeren vagy külföldön, norvég hajók sérelmére elkövetett ügyekben való eljárást, de csak abban az esetben, ha a király és a tanácsa így dönt. Általánosságban pedig az effajta eljárások azokra az ügyekre vannak fenntartva, amelyekben norvég hatóságok nyomoztak és „*a bíróság elé állítás előnyösebbnek mutatkozna, összehasonlítva az eljárás máshol való lefolytatásával*”.<sup>648</sup>

Az effajta nemzeti jogszabályok igen megnehezítik a kalózkodás miatti felelősségre vonást az adott országban. Ezek a „kalózkodás egyenlő tengeri rablás” gondolatához hasonló szemléletet tesznek magukévá, teljesen figyelmen kívül hagyva a bűncselekmény speciális elemeit.

**f) Államok, amelyeknek kalózkodásra vonatkozó belső jogszabályai szoros kapcsolatban vannak a terrorizmusra vonatkozókkal**

Mintegy alkategóriaként feltüntetésre kerültek olyan – főként korábban már említett – államok, amelyek belső jogszabályai jobban eltávolodnak az UNCLOS-ban felállított koncepciótól és inkább a SUA-hoz állnak közelebb. Nemzeti joguk szoros kapcsolatot állít fel a kalózkodás és a tengeri terrorizmus között. Míg a kalózkodás alapvetően (egyéni) anyagi haszonszerzésre irányul, addig a terroristák sokkoló és meglepetésszerű cselekményeiket abból célból követik el, hogy azokkal – a közvéleményre és egy államra nyomást gyakorolva – saját politikai céljaikat támogassák. A világon elkövetett kalóztámadások között több, politikai irányultságúval is találkozhatunk, például Nigériában vagy a Fülöp-szigetekenél. Ezek „politikai kalózkodásnak” is tekinthetők, ahol megszerzett zsákmányt politikai, ideológiai vagy vallási kiadásokra fordítják. Ezek az esetek abban különböznek az, úgymond, „hagyományos” kalózkodástól, hogy a politikai célok beárnyékolják a profitorientáltságot.<sup>649</sup>

Az államok e kategóriájába tartozik a korábban már említett Japán is. Ugyan kalózkodás-ellenes törvénye tartalmazza feltételként a magáncélból való elkövetést, de annak részletezésekor csak a nemzeti felhatalmazást vagy az egy külföldi állam saját céljai támogatására elkövetett cselekményeket zárja ki ez alól, tehát a nem állami szereplők politikai vagy ideológiai jellegű támadásait nem.<sup>650</sup> Továbbá Japán azon törvénye, amely

---

<sup>648</sup> Uo. 1150.

<sup>649</sup> HODGKINSON: *The Incorporation of International Law...*, 2015, 50.

<sup>650</sup> Uo. 51.

közfélelemkeltő cselekményeket anyagilag támogatókat rendeli büntetni, e magatartások közé sorolja a hajó közlekedésének veszélyeztetését, hajó erőszakkal való elfoglalását vagy irányításának átvételét, valamint a hajó robbanószerrel, gyújtogatással vagy más módon való elpusztítását vagy azon súlyos károk okozását.<sup>651</sup> Ezenfelül a jogszabály felhatalmazza az ország parti őrségét és fegyveres erőit, hogy az univerzalitás elve alapján, a nyílt tengeren kalózkodókat fogjanak el. Emellett mind e törvény, mind pedig a terrorizmus elleni megjelöli elkövetési helyként a nyílt tengereket, valamint Japán parti tengereit és belső vizeit.<sup>652</sup>

Szingapúr – mint a tengeri kereskedelem szempontjából kritikus jelentőségű állam – széleskörű tengerbiztonsági szabályozással rendelkezik. Ugyanakkor belső jogát nem az UNCLOS, hanem inkább a SUA mintájára elfogadott jogszabályok jellemzik. Érdekesség, hogy a kalózkodás fogalmát először igen lazán, a népek jogára utalással határozza meg<sup>653</sup>, azonban ezt követően mégis felsorolja a kalózkodás eseteit: ilyen például a szingapúri lobogó alatt közlekedő hajó ellopása, egy szingapúri hajó rakományának ellopása, tengerbe dobása, megrongálása vagy elpusztítása, illetőleg zendülést megvalósító cselekmény elkövetése egy szingapúri hajón. A törvény továbbá univerzális joghatóságot is biztosít a szabályozott magatartások fölött.<sup>654</sup> Emellett Szingapúr is rendelkezik a terrorizmus finanszírozását tilalmazó jogszabállyal, ami meghatározza a terrorista cselekményeket, köztük a túszedést is.<sup>655</sup>

Ide sorolható továbbá Németország, amelynek büntető törvénykönyve *per se* nem tartalmazza a kalózkodás fogalmát, viszont büntetni rendeli a tengeri és légi közlekedés elleni támadásokat. Ezeket pedig a jogszabály azon bűncselekmények közé sorolja, amelyeket „nemzetközileg védett jogi érdekek” ellen követnek el, ezzel gyakorlatilag egy elbánás alá vonva például a népirtással.<sup>656</sup> Megjegyzendő ugyanakkor, hogy a német törvény rendelkezései inkább az eltérítés magatartásának feleltethetők meg, ezáltal szorosan kapcsolódnak a terrorizmushoz is.

Végezetül megemlítendő a Fülöp-szigetek, amelynek belső joga még egészen a közelmúltig hasonló alapokon nyugodott, hiszen a terrorizmus-ellenes törvénye kifejezetten a terrorista magatartások közé sorolta a kalózkodást is.<sup>657</sup> Azonban 2020 júliusában új törvényt fogadtak

---

<sup>651</sup> Act on Punishment of Financing to Offences of Public Intimidation of Japan (Act No. 67 of June 12, 2002). 1. cikk

<sup>652</sup> HODGKINSON: The Incorporation of International Law..., 2015, 51.

<sup>653</sup> Penal Code of Singapore. 130B. § (1) bekezdés

<sup>654</sup> Uo. 130C. §

<sup>655</sup> Suppression of Financing Act of Singapore (Chapter 325). Második Jegyzék, IV. rész

<sup>656</sup> Criminal Code of Germany, published on 13 November 1998 (Federal Law Gazette I, p. 3322). 6. § (2) bekezdés

<sup>657</sup> HODGKINSON: The Incorporation of International Law..., 2015, 52.

el a terrorcselekmények megbüntetésére<sup>658</sup>, amely már egyáltalán nem tartalmaz rendelkezéseket a kalózkodásra vonatkozóan, továbbá a tengeri terrorizmust sem sorolja a büntetni rendelt magatartások közé.

### **g) Magyarország helye ebben a felosztásban**

A magyar Btk-ban – azaz a 2012. évi C. törvényben – szó szerint nem szerepel a kalózkodás bűncselekménye, ugyanakkor a magyar Btk. tartalmaz egy, a kalózkodáshoz igencsak hasonló tényállást is, a jármű hatalomba kerítésének büntettét. A törvény szerint, „*aki [...] tömeges áruszállításra alkalmas jármű ellenőrzését erőszakkal, fenyegetéssel, illetve másnak öntudatlan vagy védekezésre képtelen állapotát előidézve magához ragadja büntett miatt öt évtől tíz évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő*”.<sup>659</sup> Továbbá, akár életfogytig tartó szabadságvesztés is kiszabható, ha a bűncselekmény halált okoz<sup>660</sup>, valamint a törvény az előkészületet is büntetni rendeli.<sup>661</sup> Azaz a Btk. tulajdonképpen lefedi az UNCLOS szerinti kalózkodás lényegi elemét, a kereskedelmi hajó „sérelmére” elkövetett erőszakos vagy feltartóztatásra irányuló magatartások körét.

Ha pedig a korábban említett példákban indulunk ki, a kalózkodás egyes elkövetési magatartásainak szintén megfeleltethetők a Btk-ban szabályozott bűncselekmények közül a rablás, az emberrablás és a testi sértés. Továbbá ezeken kívül tipikus eleme a kalózkodásnak a bünszervezetben való részvétel, amit a Btk. szintén büntetni rendel.

A rablás esetében alapvetően az első fordulat hozható párhuzamba a kalózkodás által elkövetett magatartásokkal: „*aki idegen dolgot jogtalan eltulajdonítás végett úgy vesz el másától, hogy evégből valaki ellen erőszakot, illetve az élet vagy a testi épség elleni közvetlen fenyegetést alkalmaz*”.<sup>662</sup> Az emberrablásnál szintén az első fordulat feleltethető meg leginkább a kalózkodásnak, miszerint: „*aki más személy szabadságától erőszakkal, illetve az élet vagy testi épség ellen irányuló közvetlen fenyegetéssel [...] megfoszt, és szabadon bocsátását követelés teljesítésétől teszi függővé*”.<sup>663</sup> Továbbá az emberrablás minősített esetei között megtalálható a bünszövetségben, fegyveres vagy felfegyverkezve való elkövetés is, ami ugyancsak a kalózcselekmények jellemzője.<sup>664</sup> A testi sértés esetén pedig értelemszerűen mind a könnyű, mind a súlyos testi sértés felmerülhet, a minősített esetek közül pedig a

---

<sup>658</sup> Anti-Terrorism Act of 2020 of The Philippines.

<sup>659</sup> 2012. évi C. törvény a Büntető Törvénykönyvről 320. § (1) bekezdés

<sup>660</sup> 2012. évi C. törvény 320. § (2) bekezdés

<sup>661</sup> 2012. évi C. törvény 320. § (3) bekezdés

<sup>662</sup> 2012. évi C. törvény 365. § (1) bekezdés a) pont

<sup>663</sup> 2012. évi C. törvény 190. § (1) bekezdés a) pont

<sup>664</sup> 2012. évi C. törvény 190. § (2) bekezdés b)-d) pontok

maradandó fogyatékoság vagy súlyos egészségromlás okozása számít a leggyakoribbnak.<sup>665</sup> Ezeken kívül még a bünszervezetben való részvétel<sup>666</sup> is olyan magatartás, amit a kalózkodók megvalósítanak, így a felelősségre vonást az is megalapozhatja. A tényállásokat tekintve tehát a Btk. igen széles kört képes lefedni. A joghatóságot illetően pedig a következőképpen fogalmaz:

3. § (1) *A magyar büntető törvényt kell alkalmazni*

- a) *a belföldön elkövetett bűncselekményre,*
- b) *a Magyarország területén kívül tartózkodó magyar felségjelű úszólétesítményen vagy magyar felségjelű légi járművön elkövetett bűncselekményre,*
- c) *a magyar állampolgár által külföldön elkövetett olyan cselekményre, amely a magyar törvény szerint bűncselekmény.*

(2) *A magyar büntető törvényt kell alkalmazni*

- a) *a nem magyar állampolgár által külföldön elkövetett cselekményre is, ha az*
  - aa) *a magyar törvény szerint bűncselekmény, és az elkövetés helyének törvénye szerint is büntetendő,*

...

- ac) *a XIII. vagy a XIV. Fejezetben meghatározott bűncselekmény, vagy egyéb olyan bűncselekmény, amelynek üldözését törvényben kihirdetett nemzetközi szerződés írja elő.*

Eszerint tehát a magyar Btk. alkalmazható lenne azokban az esetekben, ha az elkövetés helye Magyarországon lajstromozott hajó vagy légi jármű, valamint ha az elkövető nem magyar állampolgár, de a cselekménye hazánk és az elkövetés helye szerinti állam joga szerint is bűncselekmény, illetve ha a bűncselekmény üldözését törvényben kihirdetett nemzetközi egyezmény írja elő a magyar hatóságok számára. Utóbbi két rendelkezés tehát biztosítja a magyar bíróságok számára az univerzális joghatóság alapján való eljárást. A fentebb említett tényállások pedig lefednek számos olyan elkövetési magatartást, amit a kalózkodók tipikusan megvalósítanak, azaz a 3. § (2) bekezdés a) pontjának aa) alpontja szerinti szerinti eljárás – elméletben – széles körben biztosított.

A 3. § (2) bekezdés a) pontjának ac) alpontja alapján pedig a korábban említettekhez kell visszanyúlnunk: az ENSZ nemzetközi szerződésekre vonatkozó nyilvántartása (*United Nations Treaty Collection* – UNTC) szerint Magyarország 1982. december 10-én írta alá a

---

<sup>665</sup> 2012. évi C. törvény 164. § (1)-(3) bekezdés; (5) bekezdés d) pontok

<sup>666</sup> 2012. évi C. törvény 321. § (1) bekezdés

Tengerjogi Egyezményt, és azt 2002. február 5-én ratifikáltuk is.<sup>667</sup> Ehhez képest jogszabályi szinten az UNCLOS azóta sem jelent meg hazánkban: mindössze egy országgyűlési határozati javaslatot találunk róla 2001-ből, de kihirdetése<sup>668</sup> azóta sem történt meg, viszont a ratifikáció következtében az egyezmény hazánkra nézve is kötelező.

Ezzel ellentétben a SUA kihirdetésére 2003-ban sor került, tehát az az alapján való eljárás lehetséges lenne, hiszen az imént említett feltételek fennállnak. Az elkövetési magatartásokat tekintve leginkább a személy elleni erőszakos cselekmények eshetnek egybe az egyezmény által tilalmazott magatartásokkal. Továbbá a SUA büntetni rendeli azokat a rongáló, anyagi károkozással és/vagy személyi sérüléssel járó magatartásokat is, amik a biztonságos tengeri közlekedés veszélyeztetését eredményezik.<sup>669</sup>

Ezek közül pedig a 3. cikk a) pontja<sup>670</sup> – a már említett – jármű hatalomba kerítésének, c) pontja<sup>671</sup> pedig a Btk. szerinti közlekedés biztonsága elleni bűncselekménynek<sup>672</sup> feleltethető meg. A SUA esetleges alkalmazásához tehát nem csak az egyezmény törvényben való kihirdetettsége teremti meg a jogi alapot, hanem az is, hogy a szabályozott deliktumok köre hasonlóságot mutat a Btk. rendelkezéseivel.

Összességében tehát azt mondhatjuk el, hogy Magyarország speciális helyet foglal el a főntebb ismertett államok rendszerében, hiszen tulajdonképpen az általános büntetőjogi szabályaira támaszkodik, az univerzális joghatóság alkalmazásának lehetőségével, viszont ezek a törvényi rendelkezések képesek a kalóztevékenység nagy részének lefedésére, ezért önnálló kalózkodási tényállás Btk-ba való beépítése kevésbé tűnik szükségesnek.

Továbbá az is sajátosnak tekinthető, hogy az UNCLOS nem, a SUA viszont beépítésre került a magyar jogba, azaz a nemzetközi szerződésben foglalt kötelezettségek is – bizonyos mértékig – fennállnak. A magyar bíróságok joghatóságát tehát a magyar törvény és nemzetközi egyezmény is megalapozhatná.

---

<sup>667</sup> United Nations Treaty Collection. United Nations Convention on the Law of the Sea. [https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&lang=en](https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&lang=en) (2020. 12. 14.)

<sup>668</sup> A kihirdetés elmaradását indokolhatja, hogy az Egyezmény korábban nem bírt nemzeti alkalmazási relevanciával, azonban ezen változtathat, hogy Magyarország nemrég kikötőt vásárolt az olaszországi Triesztben.

<sup>669</sup> 2003. évi LXVIII. törvény 3. cikk (1) bekezdés b)-f) pontok

<sup>670</sup> 2003. évi LXVIII. törvény 3. cikk (1) bekezdés

a) hajót erőszakkal, fenyegetéssel vagy a megfélemlítés bármilyen más formájával hatalmába kerít, vagy ellenőrzését magához ragadja.

<sup>671</sup> 2003. évi LXVIII. törvény 3. cikk (1) bekezdés

c) úgy rongál meg hajót vagy annak rakományát, illetve tesz kárt azokban, hogy az a hajó biztonságos hajózását valószínűsíthetően veszélyezteti.

<sup>672</sup> 2012. évi C. törvény 232. § (1)-(2) bekezdés



## 2.2 Felelősségre vonás a nemzeti bíróságok előtt: eljárásjogi szempontok

Számos jogtudós álláspontja szerint a bűncselekmény elkövetése miatti eljárás lefolytatására a nemzeti bíróságok általánosságban alkalmasabbak a nemzetközi bíróságoknál. Ezt alapvetően két érveléssel támasztják alá:

- a) *Fizikai közelség.* A nemzeti szervek rendszerint közelebb földrajzilag közelebb vannak az elkövetés helyéhez, ezáltal könnyebben hozzáférnek az eljárás lefolytatáshoz szükséges elemekhez: a vádlotthoz, a sértettekhez, a szemtanúkhöz és az egyéb bizonyítékokhoz. Továbbá az elkövetési hely közelsége a vádlott számára általában azt is jelenti, hogy a tárgyalás az anyanyelvén fog lezajlani, valamint, hogy – amennyiben bűnösnek találják – a büntetését a hazájában, családjához közel fogja letölteni. Mindemellett a nemzeti bíróságok földrajzilag közelebb vannak ahhoz a közösséghez, amelynek értékeit és szabályait a bűncselekmény sértette, ezáltal hatékonyabban képesek igazságot szolgáltatni e közösség számára.
- b) *Költséghatékonyság.* A nemzeti bíróságok előtti eljárásokat kevésbé költségesnek tartják az előző pontban felvázolt okok miatt (sértettek és bizonyítékok közelsége, stb.).<sup>673</sup>

Ugyanakkor a nemzeti bíróságok általi felelősségre vonásnak is megvannak a hátrányai az olyan bűncselekményekre vonatkozó eljárások lefolytatásával kapcsolatban, amelyek rendszerint a nemzetközi közösség érdekeit is sértik vagy veszélyeztetik:

- a) *Kapacitás hiánya.* Amennyiben egy állam nem rendelkezik megfelelő belső jogszabályokkal, annak bíróságai sem lesznek képesek lefolytatni az eljárásokat – ez például a kalózkodás esetében gyakran jelentkező problémának számít. Ide tartozik az is, amikor a bírónak nincs elegendő tapasztalata a bonyolultabb, határokon átnyúló jogi elemekkel rendelkező ügyek viteléhez.
- b) *Pártatlanság hiánya.* A nemzeti bíróságok esetében könnyebben merülhet fel a pártatlanság hiánya, hiszen honfitársaikkal szemben kell lefolytatniuk az eljárást – főként akkor számíthat ez súlyosabb problémának, ha az adott országban nagyobb befolyással rendelkező személy az ügy vádlottja. Az elfogultság továbbá olyan formában is megjelenhet, ha nagyobb közfelháborodással járó bűncselekmények esetén az állami szervek nem képesek megfelelő védelmet nyújtani a vádlottnak.<sup>674</sup>

---

<sup>673</sup> DUTTON, 2010, 223.

<sup>674</sup> Uo. 224.

Ahogy azt korábban említettem, a nemzetközi jellegű bűncselekmények elkövetőinek felelősségre vonása elsődlegesen a nemzeti bíróságok kezében van. Ugyanakkor, a kalózkodás esetében – ahogy az a fentiekből megállapítható – az anyagi jogi feltételek sokszor ehhez nem adottak, valamint problémát jelent az akarat hiánya is. Utóbbi annak is köszönhető, hogy nehezen megjósolható, lesz-e olyan nemzeti szerv, amely bíróság elé állítja az elkövetőket, és ha igen, annak bizonyítási eljárására milyen feltételek vonatkoznak.<sup>675</sup>

A kalózkodással összefüggő bizonyítási eszközök összegyűjtése ráadásul nem könnyű feladat. Egyrészt technikai problémák is felmerülnek, mivel a limitáltan rendelkezésre álló hely miatt a helyszínelők nem tudják valamennyi eszközüket használni, s maga a tetthely is gyakran beszennyeződik (például az időjárás miatt), mire munkához látnának. Továbbá a tanúvallomások felvétele is nehézkes. Ugyanis a támadás után a hajó rendszerint tovább hajózik a következő kikötőbe, ahol a legénységet nehéz egy helyen tartani, az esetleges műszakváltás és nyelvi akadályok miatt is. E problémák megoldásához nyújt segítséget az INTERPOL és az IMO.<sup>676</sup>

Amennyiben az ügy bíróság elé kerül, rendszerint valamilyen kapcsolat figyelhető meg az eljáró állam és az ügy között. Ezt a kapcsolat lehet közvetett, azaz megalapozhatja egy régióbeli állam kötött egyértértési nyilatkozat – ez történt a már ismertett Kenya és Seychelles-szigetek esetében, univerzális joghatóság alapján. Továbbá a kapcsolat lehet közvetlen is, azaz valamilyen joghatóságot megalapozó tényező fönnállta esetén.<sup>677</sup>

Az előbbi példánál maradva: látható volt, hogy a nemzetközi közösség nem vonhatja ki magát teljesen a részvétel alól, hiszen ez a megoldás komoly koordinációs és „felügyeleti” feladatokkal jár. Utóbbi alatt elsősorban az emberi jogi szempontoknak való megfelelést kell érteni. Előbbi pedig az anyagi, tárgyi, logisztikai és jogi feltételek megteremtését jelenti, aminek fő felelőse az UNODC volt.<sup>678</sup>

A regionális államok részvétele kétségkívül sok terhet levett a nyugati államok válláról, ugyanakkor az is hamar világos lett, hogy a megnövekedett ügyteherrel hosszútávon nem bírnak el, ezért nem lehet kizárólag rájuk hivatkozni. Az eljárások lefolytatása – és ezzel együtt a bizonyítási eljárás is – nagymértékben leegyszerűsödött, ugyanakkor a Kenyában tárgyalásra váró terheltek oldaláról számos emberi jogi jogsértésről érkezett panasz. Bár az

---

<sup>675</sup> PIQUET, 2013, 243.

<sup>676</sup> KISS Amarilla: *Problems of the Investigation and Prosecution in Case of Piracy at Sea*. Zbornik Radova. 2015/1. 364-366.

<sup>677</sup> Uo. 368.

<sup>678</sup> PIQUET, 2013, 253.

alapvető garanciákat az ország által vállalt nemzetközi kötelezettségek biztosították, a megnövekedett ügyteher következtében az eljárások jelentősen meghosszabbodtak, ami együtt járt a terheltekkel szembeni rossz bánásmóddal, ideértve a nekik járó egészségügyi ellátás és ételadagok elmaradását.<sup>679</sup>

Ahogy azt az egyes hotspotok bemutatásánál említettem, az Ádeni-öböl menti régió a nemzetközi közreműködés mértéke szempontjából is egyedülállónak tekinthető. Ez pedig kétségeket vet föl azzal kapcsolatban, hogy az iménti regionális modell alkalmazható-e más térségekben is. E kétségek pedig nem csak a nemzetközi jelenlétből fakadnak, hanem a régiók közötti politikai-kulturális különbségekből, illetve – ezzel összefüggően – a nemzetközi jelenlét és segítség elfogadására való hajlandóságból. Ugyan Kenya és más államok hajlandóak voltak effajta egyetértési megállapodások megkötésére, de más térségekben egyáltalán nem biztos, hogy ilyen hozzáállással találkozánk.

Ezek tükrében pedig fontos, hogy az államok ne csak erre a megoldásra támaszkodjanak. A túlterheltség jeleinek mutatkozását követően például az Egyesült Államok részéről is magasabb felelősségre vonási hajlandóság volt megfigyelhető, ugyanakkor így is számos ügyet nem vittek bíróság elé a költségekre, az időbeli elhúzódásra, a túlterheltségre és a bizonyítási nehézségekre hivatkozással.<sup>680</sup> Ez annak ellenére történt így, hogy elismerték, kizárólag a regionális modellre való támaszkodás nem fenntartható.<sup>681</sup>

### **3. A kalózkodás nemzetközi bíróság általi felelősségre vonásának dimenziója**

A nemzeti fórumok működése mellett, az utóbbi évtizedekben több nemzetközi büntető törvényszék létrehozására is sor került a nemzetközi bűncselekmények elkövetőinek felelősségre vonására. Ezek a szervek megfelelően képzett személyzettel rendelkeznek, a pártatlanság több szempontból is biztosított, valamint a szükséges eljárási garanciák betartása is szavatolt. Az említettek következtében pedig a kalózkodásra vonatkoztatva is

---

<sup>679</sup> Uo. 254-255.

<sup>680</sup> Uo. 258.

<sup>681</sup> James Kelly, a Politikai-Katonai Ügyek Hivatalának (*Bureau of Political-Military Affairs*) főtitkár-helyettese úgy fogalmazott: „[...] nem várhatjuk el Szomália szomszédaitól, hogy egymás után folytassák le az eljárásokat, és továbbra is magas számú elítélt kalózt tartsanak fogva. Számos állam rendelkezik olyan jogszabályokkal, amelyek biztosítják az univerzális joghatóság alapján való eljárást. Amikor csak lehetséges, a kalózkodás által akár csak érintőlegesen érintett államoknak is gyakorolniuk kell ezt a joghatóságot, hogy segítsenek a terhek enyhítésében”.

The U.S. Government's Approach to Countering Somali Piracy. Remarks at Combating Piracy Week, 2012. október 25.

<https://2009-2017.state.gov/t/pm/rls/rm/199929.htm> (2021. 05. 25.)

mindenképpen szükséges megvizsgálni azt, hogy a felelősségre vonás elvégzésére szükséges-e egy, vagy akár több – regionálisan működő – nemzetközi bíróság létrehozása. A somáliai kalóztámadások számának növekedésével egyre gyakrabban merült fel az elkövetők felelősségre vonása kapcsán egy, kifejezetten a kalózkodásra specializálódott nemzetközi bíróság létrehozásának gondolata. A szerv felállítására végül nem került sor, annak ellenére, hogy több nemzetközi szervezet, állam és jogtudós is támogatta volna a javaslatot. Mivel azonban az ötletet végérvényesen nem utasították el, s így az a jövőben is gyakran napirendre kerülhet, ezért fontosnak tartom megvizsgálni ezt a kérdést, azzal együtt, hogy milyen előnyökkel és hátrányokkal járna egy ilyen szerv felállítása.

### 3.1 Az ENSZ Főtitkárának 2010-es jelentése

2010 júliusában az ENSZ akkori Főtitkára, Ban Ki-moon jelentést terjesztett a Biztonsági Tanács elé, amelyben a somáliai kalózkok felelősségre vonására vonatkozó különböző megoldási javaslatokat taglalta.<sup>682</sup> A dokumentum összesen hét ilyen lehetőséget tartalmazott, amelyek közül az utolsó háromban jelent meg egy nemzetközi (jellegű) szerv felállításának gondolata.

Az első opció szerint az Ádeni-öböl menti régióba tartozó országok multilaterális megállapodás alapján, az ENSZ részvételével, hoztak volna létre egy regionális bíróságot. E javaslat szerint mérlegelni kellene, hogy melyik lenne előnyösebb: ha a bírókat, ügyészeket és egyéb alkalmazottakat az ENSZ választaná ki, vagy ha azokat a régió országai delegálnák. A jelentés egy ilyen szerv előnyeként hozza fel a képességépítést, a földrajzi közelséget, valamint a nemzeti bíróságokénál vélhetően nagyobb munkaképességet. Hátránya ugyanakkor az új szerv létrehozására és működésére vonatkozó anyagi és eljárási szabályok megalkotásával járó időigényesség, a várható pénzügyi költségek, valamint a régió országaitól való emberi erőforrás elvonásának veszélye.<sup>683</sup>

A második javaslat, amit a jelentés tartalmazott, a régióba tartozó országok és az ENSZ közti megállapodás alapján, egy nemzetközi bíróság létrehozása volt. Ez tulajdonképpen egy hibrid szerv felállítását jelentette, amiben a nemzetközi és a nemzeti elemek vegyültek volna, a bírák többségét pedig az ENSZ jelölte volna ki. A bíróság székhelye szintén a régióban lett

---

<sup>682</sup> 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. S/2010/394. 1-5.

<sup>683</sup> VARGA: Nemzetközi küzdelem..., 2011, 41.

volna, az előző javaslatához hasonlóan. A két változat közti alapvető különbséget az ENSZ részvételének mértéke adja, az előnyeik és hátrányaik ugyanakkor megegyeznek.

A harmadik javaslat szerint a Biztonsági Tanács az Alapokmány VII. fejezetében meghatározott hatáskörében eljárva hozhatna létre egy nemzetközi bíróságot. A szerv személyi állományát természetesen teljes egészében az ENSZ jelölte volna ki, továbbá székhelye sem biztos, hogy az Ádeni-öböl menti régióban lett volna – ennek ellenére a regionális részvétel nagy valószínűséggel biztosított lett volna. Egy ilyen szerv előnyeként emelhető ki, hogy – köszönhetően annak, hogy a BT az Alapokmány VII. fejezete alapján hozna határozatot – a bírósággal való együttműködésre valamennyi állam kötelezve lenne. Hátrányaként felhozható ugyanakkor a költségigényesség, a földrajzi távolság, valamint a székhelyállammal való tárgyalások elhúzódásának veszélye.<sup>684</sup> Továbbá, ha a világ tengerein elkövetett támadások döntő többségében egyetlen nemzetközi szervnek kellene eljárnia, az olyan mértékű ügyterhet jelentene számára, amivel valószínűleg nem lenne képes megbirkózni. A javaslatot azonban látszólag a Biztonsági Tanács is támogatná, hiszen több határozatában is megjelenik egy nemzetközi kalózbíróság létrehozására vonatkozó szándéka<sup>685</sup>, s ez a szándék a támadások számának csökkenése ellenére is fennmaradt.<sup>686</sup>

### 3.2 A Lang-jelentés

2010. augusztus 25-én Ban Ki-moon ENSZ Főtitkár különtanácsadójának nevezte ki Jack Lang francia jogászprofesszort, akinek feladata az volt, hogy jelentést készítsen azokról a jogi lépésekről, amik révén fenntartható eredmények érhetőek el a szomáliai kalózkok felelősségre vonása terén.<sup>687</sup> A jelentést a Főtitkár 2011. január 24-én küldte meg a Biztonsági Tanács elnökének.

A jelentés három különbíróság felállítását javasolta: kettőt Szomália területén (Szomáliföldön és Puntlandban) a harmadikat pedig *ad hoc* jelleggel a tanzániai Arusha városában, amely az azóta működését már befejező Ruandai Nemzetközi Törvényszék (*International Criminal Court for Rwanda* – ICTR) infrastruktúráját használta volna. A javaslat szerint ez utóbbi szerv később Mogadishuba költözött volna, amint a biztonsági körülmények azt lehetővé teszik. A puntlandi és az arushai bíróságok az UNCLOS-ban

---

<sup>684</sup> Uo. 41-42.

<sup>685</sup> WILLIAMS, Paul R. – PRESSLY, Lowry: *Maritime Piracy: A Sustainable Global Solution*. Case Western Research Journal of International Law. 2013/2. 210.

<sup>686</sup> PIQUET, 2013, 266.

<sup>687</sup> HODGKINSON, Sandra L.: *International Law in Crisis: Seeking the Best Prosecution Model for Somali Pirates*. Case Western Reserve Journal of International Law. 2011/1. 310.

biztosított univerzális joghatóság alapján jártak volna el, a Szomáliföldön felállított szerv pedig saját honosai által, valamint a területi vizein elkövetett bűncselekmények ügyében járt volna el. Utóbbi célja egyértelműen az lett volna, hogy következetességet teremtsen a kalózkodás felelősségre vonása terén. A jelentés továbbá két, ötszáz férőhelyes börtön megépítését is tartalmazta (Szomáliföldön és Puntlandban), amelyek személyzetének kiképzéséhez az UNODC nyújtott volna segítséget, az emberi jogi szabályok betartása fölött pedig egy külső bizottság őrködött volna.<sup>688</sup>

Mindhárom bíróságon szomáli bírák jártak volna el az anyanyelvükön, de képzésük, valamint az ítélkezési keretrendszer megalkotása során nemzetközi támogatásra lett volna szükségük. A szervek finanszírozása önkéntes alapon, az UNODC pénzügyi alapjából történt volna. Ami a költségeket illeti: a jelentés, hároméves periódusra nézve, 25 millió dollárra becsülte azokat, ami ugyanakkor nem tartalmazza a továbbképzést és kapacitásnövelést biztosító nemzetközi jogászok, a helyi bírók és a biztonsági szolgálat bérét. Az ICTR létesítményeinek használata pedig a költségek csökkentésének szándékával merült fel, valamint – a jelentés szerint – Arusha, az ICTR működésének köszönhetően, Afrika „jogi fővárosának” számít, és ezért olyan nemzetközi jogászok számára is vonzó lesz, akik Szomáliába nem utaznának el.<sup>689</sup>

Véleményem szerint a Lang-jelentésben foglaltak valóban megoldást jelenthettek volna a szomáliai kalózkodás felelősségre vonására, ugyanakkor nem véletlen, hogy a javaslat teljes megvalósítására nem került sor. A Szomália területén felállított bíróságok gondolata – a bukott állami státuszából következően – igen előrehaladottnak, ezáltal pedig kevésbé megvalósíthatónak tűnik. Ehhez hozzájárul az is, hogy az ország belső kalózkodás elleni törvényeinek elfogadása akadályba ütközött, a sariával való ellentétessége miatt.<sup>690</sup> A Szomáliföldön felállított bíróság működéséhez legalább a szükséges anyagi jogi alapok rendelkezésre állnak, hiszen 2012-ben kalózkodás elleni törvényt fogadtak el, amely amellet, hogy az UNCLOS definíciójára is támaszkodik, az autonóm terület parti tengerein elkövetett cselekményeket is büntetni rendeli.<sup>691</sup> Álláspontom szerint az Arushában létrehozni kívánt szerv felállítása hordozza magában a legtöbb rációt, köszönhetően a város „nemzetközi jogi hagyományainak” és az ICTR létesítményei révén rendelkezésre álló infrastrukturális háttérnek. Egy regionálisan, helyi és külföldi bírák részvételével működő

---

<sup>688</sup> The Lang Report (S/2011/30), 38-39.

<sup>689</sup> Uo. 39-45.

<sup>690</sup> HODGKINSON, 2011, 312.

<sup>691</sup> Ld.: Szomáliföld 52/2012. törvénye a kalózkodás elleni küzdelemről.

[http://www.somalilandlaw.com/Somaliland\\_Piracy\\_Law\\_2012\\_Eng180311A.pdf](http://www.somalilandlaw.com/Somaliland_Piracy_Law_2012_Eng180311A.pdf) (2020. 11. 21.)

bíróság – a jogi és anyagi akadályok elhárulását követően – jobban biztosítani tudná a szükséges feltételeket a kalózkodás felelősségre vonásához.

### 3.3 Egy speciális törvényszék létrehozásának dilemmája

A Nemzetközi Büntetőbíróság létrehozásának okai között az is szerepelt, hogy nem lehet újabb és újabb nemzetközi törvényszéket felállítani, valahányszor az államok közösségének érdekében áll (értsd: nemzetközi bűncselekmények – tipikusan háborús bűncselekmények és emberiség elleni bűncselekmények – tömeges elkövetése esetén). Ezt a már hangoztatott anyagi, időtartami és személyi problémákon kívül az egységes joggyakorlat biztosításával is magyarázták. Ugyanakkor az ICC létrehozása óta is felmerültek olyan körülmények, amelyek mégis indokoltá tették új – jellemzően hibrid – szervek felállítását<sup>692</sup>: ilyennek tekinthető a hazai igazságszolgáltatási rendszer alkalmatlansága is, ami a kalózkodás által sújtott államokban általánosságban jellemző.

Ráadásul az érintett államok közül számos nem részese a Római Statútumnak (például Szomália, Indonézia vagy a Fülöp-szigetek).<sup>693</sup> Ugyan egy nem részes állam is elfogadhatja magára nézve az ICC joghatóságát az adott ügyben<sup>694</sup>, de tárgyi joghatóság híján ez jelenleg nem számít opciónak. Továbbá nyilvánvaló, hogy a nemzeti büntetőigény olyan bűncselekményeken is fennállhat, amelyeket a Statútum pillanatnyilag nem fed le.<sup>695</sup> Mindezek pedig megalapozhatják egy nemzetközi szerv felállítását.

A nemzetközi büntető fórumok kapacitásbeli fölénye nem csak a szakképzett személyzetben jelenik meg, hanem az alkalmazott jogi eszköztárban is. Ennek rendezése a kalózkodás szempontjából mindenképp előnyös lenne, hiszen a deliktum nemzetközi jogi fogalmi rendszere jelenleg igen hiányos és bonyolult. Az UNCLOS-ban található definíció limitált mind az elkövetés helye (nyílt tenger), mind a célzat (magáncél) tekintetében. Ezt – mondhatni – kiegészítik a SUA rendelkezései, amelyek ilyen irányú korlátot már nem tartalmaznak, valamint az először egy IMO közgyűlési határozatban megjelenő hajók elleni fegyveres rablás, ami kifejezetten az UNCLOS szerinti fogalom hiányosságait próbálja orvosolni. Egy kalózkodásra specializálódott bíróság utat mutathat ebben a kaotikus fogalmi rendszerben, és megfelelően alkalmazhatja a különböző nemzetközi dokumentumokban

---

<sup>692</sup> KOVÁCS, 2020, 46-47.

<sup>693</sup> A Római Statútum részes államainak listáját ld.: [https://asp.icc-cpi.int/en\\_menus/asp/states%20parties/Pages/the%20states%20parties%20to%20the%20rome%20statute.aspx](https://asp.icc-cpi.int/en_menus/asp/states%20parties/Pages/the%20states%20parties%20to%20the%20rome%20statute.aspx) (2020. 12. 07.)

<sup>694</sup> Rome Statute of the International Criminal Court (a továbbiakban: Római Statútum). UNTS szám: I-38544. Magyarországon kihirdetve nem lett. 12. cikk (3) bekezdés

<sup>695</sup> KOVÁCS, 2020, 47.

található meghatározásokat. Jogértelmezése és döntései pedig mintául szolgálhatnának a kalózperekben eljáró nemzeti bíróságok számára is, azaz az egységes joggyakorlat megteremtését is elősegíthetnék.

Továbbá a kalózkodás egy igen szerteágazó bűncselekmény, aminek megvalósulásához nem csak a tényleges kalózcselekményeket elkövetők járulnak hozzá, hanem például szponzorok is, akik anyagilag támogatják a kalózokat, aminek következtében a zsákmány jelentős hányada is őket illeti. Ezért a szponzorok felelősségre vonása ugyanolyan fontos lenne, mint a tényleges elkövetőké. Jelenleg erre csak nemzeti szinten lehetne lehetőség, és köszönhetően annak, hogy – ellentétben az alapcselekménnyel – a kalózkodás anyagi támogatása nem tartozik univerzális joghatóság alá, nem lenne meglepő, ha az eljárás lefolytatására való nemzeti hajlandóság még kisebb lenne.

Habár számos állam felismerte ennek szükségességét, valamint az Egyesült Államok is ígéretet tett az „Al Capone-módszer” alapján a tizenkét legfőbb szponzor felelősségre vonására, a támogatók bíróság elé állítására elenyésző esetben került sor. A kalózszervezetek vezetői, a pénzmosást végző egyének, valamint a szponzorok felelősségre vonása legoptimálisabban egy speciális bíróság által volna lehetséges. Egy ilyen szerv joghatósága kétségkívül kiterjedne az alapcselekményekhez szorosan nem kötődő, de azok elkövetését nagyban megkönnyítő deliktumokra is<sup>696</sup>, amikhez nemzetközi szinten például az UNTOC biztosíthatna jogi alapot. Ez pedig az adott esetben felmerülő pártatlanság hiányát is orvosolná, hiszen nem ritka, hogy a kalózakciókat állami tisztviselők segítik, illetve ők is részesednek az anyagi haszonból.<sup>697</sup>

A nemzetközi szerv felállításával kapcsolatban gyakorta megjelenő ellenérv annak költségessége. Ugyanakkor itt már rögtön megjegyzendő, hogy az érdekelt államok pont az eljárások költségessége miatt nem kívánják saját bíróságaik előtt lefolytatni azokat. Az univerzalitás elve alapján eljáró Kenyának is több tízmillió dollárt folyósított a nemzetközi közösség, a tárgyalások költségeinek fedezésére.<sup>698</sup>

A költségesség érvét gyengítheti az is, ha összehasonlítjuk egy másik, az ENSZ BT által felállított szerv, a Volt Jugoszlávia Törvényszék (*International Criminal Tribunal for the Former Yugoslavia – ICTY*) napi anyagi kiadásait egy hatékony jogrendszer (például az USA) bíróságainak költségeivel, akkor nagyjából azonos összeget kapunk. Szintén a költségesség ellen szóló érv, hogy a kalózkodás elleni eredményes jogi fellépés a támadások

---

<sup>696</sup> WILLIAMS – PRESSLY, 2013, 210-211.

<sup>697</sup> DUTTON, 2010, 229-230.

<sup>698</sup> Uo. 227.



számát is csökkenti, amellyel egyenesen arányosan csökkennek a deliktum által globálisan okozott károk, azaz a kiadások ilyen szempontból megtérülnének. A nemzetközi bíróság költségeinek viselése pedig az IMO-hoz hasonlóan működhetne, azaz az egyes államok a náluk bejegyzett kereskedelmi hajók aránya szerint járulhatnának hozzá a költségekhez.<sup>699</sup>

Az ugyanakkor kétségkívül igaz, hogy a nemzetközi büntetőjogra – illetve jelen esetben kifejezetten a kalózkodásra, vagy a tengerjogra, stb. – szakosodott személyi állomány fenntartása már önmagában is komoly anyagi vonzatokkal jár, amely egyes becslések szerint több tízmillió dollárra is rúghat egy hároméves periódusban. A költségességhez szorosan kapcsolódnak az infrastrukturális aggályok a bíróság székhelyével kapcsolatban, valamint az elítéltek elhelyezésével összefüggő logisztikai nehézségek is.<sup>700</sup>

A másik, már szintén említett ellenérv az időigényesség, azaz hogy egy ilyen bíróság felállítása évekbe telne. A 2010-es évektől kezdve az elkövetett kalóztámadások száma változó tendenciát mutat (azaz hol nő, hol emelkedik az előző évi adatokhoz képest), ami kihatással van arra a gondolkodásra is, hogy megéri-e ennyi időt fektetni egy speciális bíróság létrehozásába. A költségesség és az időigényesség pedig össze is kapcsolódó ellenérvek: a kalózkodás ugyanis teljesen valószínűleg soha sem lesz visszaszorítható, ezért egy ilyen szerv igen hosszú ideig jelentene komoly költségeket az államok számára. Emellett önmagában egy ilyen szerv valószínűleg képtelen lenne megbirkózni a felelősségre vonás által jelentett ügyszerrel, ezért továbbra is rászorulna a nemzeti bíróságok tevékenységére.<sup>701</sup>

Az eddig említetteken kívül mindenképpen fontos kérdés lenne egy ilyen szerv felállításakor, hogy az a primátus, illetőleg a komplementaritás elve alapján járna el. Előbbi esetben a nemzetközi bíróságnak elsőbbsége lenne kalózkodással kapcsolatos ügyekben a nemzeti bíróságokkal szemben. Ez nyilvánvalóan egységes és kiszámítható eljárást és ítélkezési gyakorlatot eredményezne. Ugyanakkor a mai nemzetközi jog rendszerében az effajta joghatósággal bíró szervek már nem fordulnak elő, ezért egy ilyen bíróság felállítása esetén a komplementaritás lenne az irányadó elv – ahogy az a Nemzetközi Büntetőbíróságnál is történt. Tehát a szerv eljárására akkor lenne lehetőség, ha a részes állam nem képes vagy nem hajlandó annak lefolytatására. Ez az államok számára is elfogadható megoldás lenne, hiszen megfelelő mozgástérrel rendelkeznének, valamint a speciális bíróság ügyterhét is csökkentené, ha nem minden, potenciális ügy automatikusan hozzá kerülne.

---

<sup>699</sup> WILLIAMS – PRESSLY, 2013, 212-213.

<sup>700</sup> PIQUET, 2013, 267.

<sup>701</sup> Uo. 267-269.

Mindezek ellenére, összességében – véleményem szerint – jelenleg nem mutatkozik arra esély, hogy a nemzetközi közösség speciális törvényszék segítségével oldja meg a kalózk jogi felelősségre vonását. Továbbá egyetlen ilyen szerv felállítása önmagában nem hozna átütő sikert, inkább – a kalózkodás által leginkább veszélyeztetett térségekben – regionális szinten lenne megfelelő egy-egy bíróságot létrehozni. Azért lenne szükség több ilyen szerve is, mert ezekben a régiókban általánosságban kívánni valót hagy maga után mind a kalózzellenes jogszabályok minősége (ha vannak), mind a felelősségre vonás számadatai és minősége.

Ugyanakkor ennek a valószínűsége még kisebb, mint egyetlen szerv felállításának, hiszen az összes ellenérv még hangsúlyosabban merülne fel, valamint az is kétséges, hogy rendelkezésre áll-e három-négy ilyen bíróság működtetéséhez szükséges szakemberállomány. További nehézséget okozna a székhelyállamok kijelölése, hiszen – a jogrendszerre gyakorolt, pozitív hatásokon túl – ezen államoknak szembe kell nézniük a büntetésüket letöltött kalózk által benyújtott menedékkérelmek magas számával is.<sup>702</sup>

A fentiekén túl az is megfigyelhető, hogy a somáliai kalózkodás lényegesen nagyobb nemzetközi figyelmet és összefogást eredményezett, mint a világ más térségeiben elkövetett cselekmények. A többi veszélyeztetett régió nagymértékben magára van utalva a bűncselekmény visszaszorításában, ezért kijelenthető, hogy a több bíróság létrehozásának gondolata igen csekély nemzetközi támogatást kapna.

### **3.4 A Nemzetközi Büntetőbíróság mint a felelősségre vonás főszerve?**

Jelenleg a nemzetközi büntetőjogi felelősségre vonás fő nemzetközi szerve egyértelműen a Nemzetközi Büntetőbíróság, amelynek státútumát 1998. július 17-én fogadták el Rómában, és 2002. július 1-jén lépett hatályba. Az ICC tárgyi joghatósága „a nemzetközi közösség egészét érintő legsúlyosabb nemzetközi bűncselekményekre” (*the most serious crimes of concern to the international community as a whole*) terjed ki, amely kategóriába a Római Statútum 5. cikke szerint a népirtás, az emberiség elleni bűncselekmények, a háborús bűncselekmények és az agresszió tartozik bele. Ez a rendelkezés tehát egyértelműen a modern – II. világháború utáni – nemzetközi büntetőjogi szemléletet veszi át, amely a béke elleni bűncselekmények mellett a népirtást és az emberiség elleni bűncselekményeket

---

<sup>702</sup> ANDERSEN, Elizabeth – BROCKMAN-HAWE, Benjamin – GOFF, Patricia: *Suppressing Maritime Piracy: Exploring the Options in International Law*. Workshop Report. 2009. október 16-17., Washington DC, Egyesült Államok. 13.  
<https://amlawdaily.typepad.com/suppressing-maritime-piracy.pdf> (2021. 03. 29.)

sorolta a legsúlyosabbak közé. Ezáltal jelenleg az ICC tárgyi joghatóságába gyakorlatilag olyan deliktumok tartoznak, amelyek az áldozatok tömegeivel szemben követnek el, amellett, hogy ezek szükségszerűen kiemelt súlyúak és veszélyességűek.<sup>703</sup>

A súlyosság mint a Büntetőbíróság eljárásának feltétele tulajdonképpen az államok által a Római Statútumba beépített megszorítás. A legsúlyosabb bűncselekmények megelőzése és az elkövetők felelősségre vonása alapvetően az államok feladata, akiket különböző szerződéses kötelezettségek is terhelnek ezzel kapcsolatban. Emellett az is nyilvánvaló, hogy az ICC számára soha nem fog rendelkezésre állni olyan költségvetési és személyi háttér, ami biztosítaná, hogy minden, e kategóriába eső bűncselekmény vonatkozásában eljárjon. Ezért a súlyosság több helyen is megjelenik a Statútumban, sőt egyes háborús bűncselekmények és emberiesség elleni bűncselekmények alapcselekményei is tartalmazzák ezt a jelzőt. Továbbá az ügy súlya mint elfogadhatósági kifogás is megjelenik az 53. cikkben.<sup>704</sup>

A tárgyalások megkezdésekor több javaslat is érkezett arra vonatkozólag, hogy a kalózkodás is bekerüljön az első, állandó jelleggel működő nemzetközi büntetőbíróság alapokmányába, a római konferencián azonban végül mégis ezzel ellentétes döntés született. Az e mögött álló egyik érv szerint a kalózkodást egyéni haszonszerzés céljából, nem állami szereplők követik el. Ez azonban több szempontból sem állja meg a helyét: egyrészt – például – a háborús bűncselekmények alapcselekményei között szereplő fosztogatás szintén egy olyan deliktum, amit az állam reguláris hadseregéhez nem tartozó egyén is elkövethet személyes haszonszerzés céljából; másrészt a modernkori kalózkodás rendszerében fontos szerepet játszanak olyan hivatalos, kormányzati személyek, akik lehetővé teszik a bűncselekmény elkövetését.<sup>705</sup>

Végül több, ún. „egyezményes bűncselekmény” (*treaty-based crime*), sem került az ICC joghatósága alá: a Nemzetközi Jogi Bizottság 1994-es tervezete – a jelenleg a tárgyi joghatóságba tartozó deliktumok mellett – tartalmazta a „*mellékletben felsorolt egyezményekben meghatározott büntetteket, amelyek, a büntetni rendelt magatartásra tekintettel, nemzetközi hatással bíró, kivételesen súlyos bűncselekményeket valósítanak meg*”.<sup>706</sup>

---

<sup>703</sup> ADÁNY, 2014, 100.

<sup>704</sup> KOVÁCS, 2020, 79-81.

<sup>705</sup> O'BRIEN, Melanie: *Where Security Meets Justice: Prosecuting Maritime Piracy in the International Criminal Court*. *Asian Journal of International Law*. 2014/4. 87.

<sup>706</sup> Draft Statute for an International Criminal Court with commentaries. 1994. 20. cikk e) pont [https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/7\\_4\\_1994.pdf](https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/7_4_1994.pdf) (2020. 12. 04.)

E hivatkozott egyezmények az 1949. évi négy genfi egyezmény és azok 1977. évi kiegészítő jegyzőkönyvei; az 1970. és 1971. évi légi közlekedés biztonságáról szóló egyezmények; az 1973. évi apartheid egyezmény; az 1973. évi nemzetközi védelemre jogosult személyek és a diplomaták sérelmére elkövetett cselekmények megelőzéséről és megbüntetéséről szóló egyezmény; az 1979. évi túszedés tilalmáról szóló egyezmény; az 1984. évi kínzás tilalmáról szóló egyezmény; az 1988. évi tengerhajózás biztonsága elleni jogellenes cselekmények visszaszorításáról szóló egyezmény (SUA) és az 1988. évi kábítószer-kereskedelem elleni fellépésről szóló egyezmény.<sup>707</sup> Ez alapján tehát a *jure gentium* szerinti kalózkodás a végleges tervezetben már nem is szerepelt, ugyanakkor SUA révén a kalózkodáshoz hasonló deliktumok tárgyi joghatóságba való beillesztését a Bizottság még nem vetette el.

Több állami képviselő ugyanakkor amellet érvelt, hogy a létrehozandó bíróság tárgyi joghatóságának csak az „alapbűncselekményekre” (*core crimes*) kell kiterjednie, így a római konferencia elé kerülő, végleges javaslatba már több, egyezményes deliktum sem került be. Az e mellett szóló egyik fő érv az volt, hogy a tárgyi joghatóságba tartozó bűncselekmények számának limitálása nagyobb támogatottságot biztosítana a felállítandó szervnek is. Továbbá néhány állam azzal érvelt, hogy joghatósági problémákat okozna olyan egyének felelősségre vonása, akik az adott szerződésben nem részes államok honosai, ez pedig megnehezítené ezen államok számára a Statútumhoz való csatlakozást. Arra is hivatkoztak, hogy az egyezményes bűncselekmények beépítése túlságosan megnövelné a Büntetőbíróság ügyterhét, valamint azok egyébként is jobban „kezelhetők” nemzeti szinten. Ugyanakkor mégsem vetették el véglegesen, hogy e bűncselekmények később bekerüljenek a Statútumba, így az ICC felállításáról szóló végleges dokumentum tartalmazott egy kiegészítő rendelkezést, ami szerint a későbbi felülvizsgálat során újra megvizsgálják ennek szükségességét.<sup>708</sup>

A kalóztámadások számának XXI. századi drasztikus megugrásával a jogtudósok, gyakorlati szakemberek és az ENSZ szervei is több megoldási javaslatot is felvetettek a jogi felelősségre vonás módjára. A Nemzetközi Büntetőbíróság ugyanakkor ezekből rendre kimaradt mint „nem megvalósítható” opció<sup>709</sup>, annak ellenére, hogy a nemzetközi törvényszékek felállításának egyik fő oka az univerzális joghatóság alkalmazásának

---

<sup>707</sup> KOVÁCS, 2020, 25-26.

<sup>708</sup> DUTTON, 2010, 236-238.

<sup>709</sup> O'BRIEN, 2014, 88.

nehézségeire visszavezethető büntetlenségi kultúra<sup>710</sup>, azaz e szervek hatékonyan képesek azon probléma feloldására, ami a kalózkodás esetében is hatványozottan fennáll.

### 3.4.1 A kalózkodás egy, a legsúlyosabb bűncselekmények közül?

Ahhoz, hogy kalózkodással kapcsolatos ügyekben az ICC eljárhasson, nyilvánvalóan szükséges lenne a Római Statútum módosítása. Ehhez ugyanakkor először azt kell tisztázni, hogy e deliktum beleillik-e egyáltalán a nemzetközi közösség egészét érintő legsúlyosabb nemzetközi bűncselekmények kategóriájába. Hogy pontosan milyen deliktumok is tartozhatnak ebbe a körbe – a jelenlegi négy büntetlen kívül –, ahhoz a Statútum preambuluma ad némi segítséget, amikor úgy fogalmaz, hogy „e súlyos bűncselekmények a világ békéjét, biztonságát és jólétét veszélyeztetik”.

A nemzetközi békét és biztonságot érintő kérdések fő letéteményese az ENSZ Biztonsági Tanácsa, amelynek napirendjén igen gyakran szerepelt a kalózkodás az elmúlt 10-15 évben. Ahogy azt korábban bemutattam, a BT számos határozatot fogadott el a bűncselekmény visszaszorítása érdekében, ezek közül többet az Alapokmány VII. fejezetében – azaz a nemzetközi békét és biztonságot veszélyeztető cselekmények esetén – biztosított hatáskörében. Ezzel pedig kifejezésre jutatta, hogy a tengeri kalózkodás nem csak a tengerbiztonságra nézve jelenti a legnagyobb fenyegetést, hanem „általánosságban”, a nemzetközi közösség békéjére és biztonságára nézve is komoly veszélyt jelent. A kalózkodás eszerint tehát megfelel a Római Statútum preambulumban foglalt első két feltételnek.

Ami a világ jólétének veszélyeztetését illeti: kétségtelen, hogy a bűncselekmény egyik fő eleme az anyagi haszonszerzésre törekvés, valamint hogy éves szinten komoly anyagi károkat okoz globális szinten is. 2012-ben *Jan Eliasson*, akkori ENSZ Főtitkár-helyettes „globális problémának” nevezte a kalózkodást, amely „*hatással van a hajózás szabadságára, valamint a hajózási útvonalak biztonságára, amelyeken a világkereskedelem 90%-át lebonyolítják*”.<sup>711</sup> A Biztonsági Tanács elnöke pedig úgy fogalmazott, hogy a kalózkodás „*a nemzetközi tengeri közlekedésre, a kereskedelmi útvonalak biztonságára, a bűncselekmény által érintett régiók államainak biztonságára és gazdasági fejlődésére, valamint a tengerészek biztonságára és jólétére*” is komoly veszélyt jelent.<sup>712</sup>

---

<sup>710</sup> ÁDÁNY, 2014, 71.

<sup>711</sup> UN Deputy Secretary-General flags need for ‘multi-dimensional’ approach to combating piracy <https://news.un.org/en/story/2012/11/426032-un-deputy-secretary-general-flags-need-multi-dimensional-approach-combating> (2012. 05. 13.)

<sup>712</sup> Statement by the President of the Security Council. S/PRST/2012/24. 1.

A tengeri kereskedelem egyértelműen egy globális iparág, hiszen a hajók és a legénység honossága rendkívül sokszínű, valamint a szállítmányok is rendszerint több állam kikötőit érintik, tehát a kalózkodás által jelentett gazdasági károk is globálisan érezhetőek.<sup>713</sup> A számszerűsített adatokat nézve: 2017-ben – az *Oceans Beyond Piracy* program jelentése szerint – a kalózkodás által globálisan okozott károk és pluszköltségek összértéke meghaladta a 8,5 milliárd dollárt<sup>714</sup>, ami számos afrikai ország GDP-jének többszöröse.<sup>715</sup> Véleményem szerint az állásfoglalások, valamint a tényleges károk is azt támasztják alá, hogy a kalózkodás veszélyezteti a „világ jólétét”, ezáltal e feltételnek is megfelel.

A kiterjedtséget illető kritériumnak a kalózkodás egyértelműen megfelel, hiszen jelenleg a világ négy térségében is igen komoly veszélyt jelent. A földrajzi kiterjedtség pedig egyértelműen igazolja a bűncselekmény széleskörű természetét is. A sértettekre gyakorolt fizikai és lelki hatása is jelentős, hiszen a legénység tagjai számos alkalommal lesznek emberölés és emberrablás áldozatai, valamint nem ritka a sérelmükre elkövetett kínzás és embertelen bánásmód alkalmazása sem. Utóbbiak pedig egyértelműen abba a kategóriába esnek, ami alatt a tárgyalás-előkészítő tanács a súlyosító körülményeket értette.<sup>716</sup>

A fentiekén kívül érdemes még megemlíteni a Római Statútumban található elfogadhatósági kritériumot, miszerint a Büntetőbíróság előtti eljárás további feltétele, hogy a bűncselekmény „elegendően súlyos” legyen.<sup>717</sup> Hogy pontosan mit is kell érteni ez alatt, ahhoz segítségünkre van az eljáró tárgyalás-előkészítő tanács ítélete, amelyet az ICC Ügyészségnek a kenyai helyzettel kapcsolatos nyomozása engedélyezésével összefüggésben hozott. Eszerint a bűncselekmény súlyosságát mindig „*az adott helyzet kontextusában kell vizsgálni, amit meghatároznak olyan tényezők, mint a bűncselekmény kiterjedése és természete, az elkövetés módja, a bűncselekmény sértettekre gyakorolt hatása, valamint a súlyosító körülmények megléte*”.<sup>718</sup>

A fentiek értelmében kalózkodás beleilleszthető abba a feltételrendszerbe, amit a Római Statútum, valamint maga a Büntetőbíróság is meghatározott a tárgyi joghatóságába tartozó deliktumokra vonatkozóan, továbbá az ENSZ megítélése szerint a nemzetközi békét és biztonságot veszélyezteti. Elmondható tehát, hogy súlyát és veszélyességét tekintve beleillik

---

<https://undocs.org/S/PRST/2012/24> (2021. 05. 13.)

<sup>713</sup> O'BRIEN, 2014, 91-92.

<sup>714</sup> The economic cost of piracy through 2017

<https://safety4sea.com/the-economic-cost-of-piracy-through-2017/> (2020. 11. 24.)

<sup>715</sup> <https://www.worldometers.info/gdp/gdp-by-country/> (2020. 11. 24.)

<sup>716</sup> O'BRIEN, 2014, 92.

<sup>717</sup> Római Statútum 17. cikk (1) bekezdés d) pont

<sup>718</sup> Decision Pursuant to Article 15 of the Rome Statute on the Authorization of an Investigation into the Situation in the Republic of Kenya (ICC-01/09). 188. bekezdés

abba a bűncselekményi körbe, amire az ICC tárgyi joghatósága jelenleg kiterjed, annak ellenére, hogy jellegét tekintve teljesen más deliktumnak tekinthető, mint a Statútum 6-8bis cikkében szereplők.

A kalózkodás jellege ugyanakkor igenis lényeges a deliktum megítélése szempontjából. Ahogy arra – a korábban hivatkozott – *Kontorovich* és *Art* kutatása is rávilágított, az alacsony felelősségre vonási hajlandóság egyik oka lehet, hogy a kalózkodás alapjaiban különbözik a legsúlyosabb nemzetközi bűncselekményektől. Ez a megállapítás valóban helytálló, ugyanis a kalózkodás – a tényállását tekintve – „hagyományos” bűncselekményi jelleget hordoz, és hiányoznak azok a speciális elemek, amik az ICC joghatóságába tartozó deliktumoknál megvannak (például a népirtás esetében a speciális szándék). A kalózkodást nem a kifejtett magatartások kegyetlensége vagy megbotránkoztató volta miatt sorolják a súlyosabb nemzetközi bűncselekmények közé, hanem az államok azon közös érdeke emeli magasabb szintre, hogy a tengeri közlekedés szabadságát, a tulajdon biztonságát és a nyílt tengeren közlekedő személyek biztonságát biztosítsák. Ennek következtében pedig a kalózkodás egyfajta hibrid jelleggel rendelkezik: egy olyan nemzetközi bűncselekmény, ami a „hétköznapi” bűncselekményekre jellemző jegyekkel bír.<sup>719</sup> A deliktum effajta jellege pedig meg is válaszolhatja azt a kérdést, hogy ez idáig miért nem került be az ICC tárgyi joghatóságába.

### 3.4.2 A tengeri kalózkodás mint új tényállás a Római Statútumban?

A következőkben azt vizsgálom, hogy – amennyiben arra mégis igény mutatkozna a részes államok részéről – a tengeri kalózkodás hogyan kerülhetne be a Statútumba. Előjáróban fontos megemlíteni, hogy a dokumentum „új” bűncselekménnyel való bővítése eddig egy alkalommal történt meg. Az agresszió szintén azon deliktumok közé tartozott, amik vitás pontként merültek fel a római konferencián. Végül átmeneti szabályként bekerült a Statútumba, de a részletes kidolgozást a részes államok egy felülvizsgálati konferencia keretein belül kívánták megvalósítani, amelyre 2010-ben, Kampalában került sor. Az itt megszületett 8bis cikk tartalmazza az agresszió tényállását, ami tulajdonképpen a 3314/1974. ENSZ közgyűlési határozat fogalmait tette alkalmazhatóvá a Büntetőbíróság számára is, kiegészítve a nürnbergi törvényszék által is alkalmazott béke elleni bűncselekmény elkövetési magatartásával. A 8bis cikk elfogadása következtében a joghatósági szabályok kiegészítésére is sor került (15bis és 15ter cikkek), amik kifejezetten

---

<sup>719</sup> GOTTLIEB: *The Security Council's...*, 2015, 7-8.

az agresszióhoz igazítva szabályozzák az ICC joghatósága gyakorlásának előfeltételeit.<sup>720</sup> Azaz tulajdonképpen az agresszió nem tekinthető teljesen új deliktumnak, hiszen a római konferencián már lefektették azokat az alapokat, amire később Kampalában is támaszkodhattak.

Az megoldás, aminek révén a kalózkodásra kiterjedhet az ICC joghatósága, gyakorlatilag az, hogy új bűncselekményként kerül be a Római Statútumba. Ehhez – az agresszióhoz hasonlóan – szintén rendelkezésre állnak a nemzetközi jogi alapok, konkrétan az UNCLOS 101. cikke. Azonban – ahogy azt már korábban említettem – ez a fogalom számos problémás elemmel bír, és a kalózcselekmények, ezáltal a felelősségre vonhatók körét is nagymértékben behatárolja – elég csak az államok joghatóságán kívüli elkövetési helyre gondolni, ami nem összeegyeztethető az ICC területi joghatóságára vonatkozó szabályokkal. Ezért, véleményem szerint, a Statútum új tényállásának megalkotásakor más szerződéseket, konkrétan a SUA-t is figyelembe kéne venni. Ugyan az egyezmény nem is tartalmazza a „kalózkodás” szót, mégis olyan cselekményeket rendel büntetni a 3. cikkében, amik ahhoz nagyon hasonlóak, és a tengerhajózás biztonságára nézve kiemelt veszélyt jelentenek. Az arany középutat tehát egy olyan tényállás jelentené, amely nagymértékben e két egyezmény fogalmaira támaszkodik.

Ugyanakkor nem egy az egyben lenne szükség a definíciók átvételére. Az UNCLOS 101. cikke alapvetően az erőszak-feltartóztatás-fosztogatás/rablás hármásra épít, míg a SUA 3. cikke a hajó elpusztítására vagy megrongálására, valamint tengeri közlekedés biztonságának veszélyeztetésére. Utóbbiak már túl tágak lehetnek az ICC számára való alkalmazáshoz, valamint az elegendő súlyosság követelményét sem teljesítik, például ha egy hajó megrongálására nem kalózcselekmény keretei között kerül sor. Ezért az elpusztítást, a megrongálást és a közlekedés veszélyeztetését az UNCLOS 101. cikkének kontextusába kellene emelni.<sup>721</sup>

Továbbá – ahogy azt már említettem – a kalózkodás megvalósulásában nagy szerepet játszanak azok az egyének is, akik ugyan közvetlenül nem követnek el kalózcselekményeket, de pénzügyi vagy más eszközök biztosításával hozzájárulnak azokhoz. Véleményem szerint a kalózkodás visszaszorításában kiemelt jelentőséggel bír e személyek bíróság elé állítása is, ezért az említett egyezmények erre vonatkozó rendelkezéseinek alkalmazására is szükség volna – összhangban a Római Statútum 25. cikk (3) bekezdés b)-d) pontjaival, amelyek a felbujtást és a részességet szabályozzák. Továbbá – figyelembe véve, hogy a kalózcsoportok

---

<sup>720</sup> ÁDÁNY, 2014, 117-119.

<sup>721</sup> O'BRIEN, 2014, 93.



hierarchikus, vagy többször egyenesen katonai rendszerben működnek – a Statútum 28. cikkében szabályozott, a parancsnoki felelősségre vonatkozó rendelkezések alkalmazása is hangsúlyosabban merülhet fel a kalózperek során. A felelősségre vonás egy másik aspektusát jelentik a megghiúsult támadások, amik a jelentett incidensek jelentős részét teszik ki. Ezek során az elkövetők gyakran adnak le lövéseket a kereskedelmi hajókra és próbálnak meg feljutni azok fedélzetére. Ugyan akciójuk végül sikertelen marad, de az imént említett cselekmények emberéletek és a biztonságos tengeri közlekedés veszélyeztetésével járnak, ami alapot adhat kísérlet miatti felelősségre vonásra.<sup>722</sup>

### 3.4.3 A tengeri kalózkodás mint emberiség elleni bűncselekmény a Római Statútumban?

*Melanie O'Brien* ausztrál jogász felveti a lehetőségét annak, hogy ha nem sikerül a kalózkodást új bűncselekményként beépíteni a Római Statútumba, a Büntetőbíróság a jelenlegi tárgyi joghatósága alapján is eljárhatna, még hozzá az emberiség elleni bűncselekményekre vonatkozó 7. cikk alapján.<sup>723</sup>

Első olvasatra ez a gondolat minimum véleményesnek tűnik, ezért érdemes megvizsgálni, hogy az elméleti felvetésen kívül ennek a megoldásnak lehet-e bármekkora realitás alapja. A Római Statútum szerint emberiség elleni bűncselekménynek minősülnek „*a következő alapcselekmények, amelyeket a polgári lakosság elleni széleskörű vagy módszeres támadás részeként, a támadásról tudva követnek el*”.<sup>724</sup> Ezt követi az alapcselekmények felsorolása, összesen tizenegy pontban. A kérdés eldöntéséhez azt kell megvizsgálni, hogy a kalózkodás egyáltalán beilleszthető-e az emberiség elleni bűncselekmények fogalmi keretei közé, ehhez pedig először a legfontosabb tényállási elemek vizsgálata szükséges.

- a) *Polgári lakosság*. Ennek fogalmát a joggyakorlat szerint tágan kell értelmezni: nem csak a nemzetközi humanitárius jog által védett személyek, hanem az ilyen státuszt nem élvező személyek is ide tartoznak. A gyakorlat ezen kívül a Genfi Egyezmények kommentárját is alkalmazza, miszerint a fegyveres erők tagjain, vagy más törvényes kombattánsokon kívül minden egyén polgári személynek minősül. Továbbá minden személyt polgárinak kell tekinteni, amíg státusza kérdéses. A sértett személyi kört ezen felül akkor is polgárinak kell tekinteni, hogyha az csak többségében áll polgári személyekből.<sup>725</sup>

---

<sup>722</sup> Uo. 94.

<sup>723</sup> Uo.

<sup>724</sup> Római Statútum 7. cikk (1) bekezdés

<sup>725</sup> SÁNTHA Ferenc: Az emberiség elleni bűncselekmények. Miskolci Jogi Szemle. 2008/1. 57-58.

- b) *Támadás*. A polgári lakosság elleni támadás rendszerint egy erőszakos jellegű magatartássorozat, nem egy elkülönült cselekmény. A támadás nem szükségszerűen része fegyveres konfliktusnak, de annak keretei között is megvalósulhat. Az elkövetői oldalról a támadás feltétele továbbá, hogy az elkövetett alapcselekménynek a támadás részét kell képeznie.<sup>726</sup>
- c) *Széleskörű vagy módszeres (szisztematikus)*. Ez a két feltétel alapvetően azt jelenti, hogy az elszigetelt vagy véletlenszerű erőszakos cselekmények nem tényállásszerűek. Széleskörűnek akkor tekinthető a támadás, ha nagyobb számú sértett ellen, erőteljes, ismétlődő cselekményekben valósul meg. A módszeresség vagy szisztematikusság pedig a cselekmények tervszerű, szervezett jellegére utal, azaz hogy a cselekmények nem véletlenszerűen ismétlődnek. A módszeresség legfontosabb jellemzője továbbá az, hogy feltételezi a politikai elem meglétét, azaz hogy a támadás hátterében egy korábban kialakított politika, terv húzódik meg. Ez nem feltétlenül jelent kormányzati politikát, hanem bármilyen szervezet vagy csoportosulás által kidolgozott koncepció keretei között is megvalósulhat. Ezt a tételt korábban már az ICTY a *Tadic*-ügyben is megerősítette: az alapcselekmény emberiség elleni bűncselekményi minősítésének feltétele, hogy azt a polgári lakosság ellen irányuló politika keretében kövessék el. Mindezek értelmében pedig az emberiség elleni bűncselekményeknek kötődnie kell az államhoz, valamint az adott területen *de facto* szuverén hatalom gyakorlására feljogosított szervezethez.<sup>727</sup>

A módszeresség vagy szisztematikusság mint tényállási elem egyértelműen eldönti ezt a kérdést: a kalózkodás nem illeszthető be az emberiség elleni bűncselekmények közé. Habár gyakran előfordulnak olyan kalóztámadások, amelyek mögött politikai célok is meghúzódnak, azok egyáltalán nem feleltethetők meg annak az irányvonalnak vagy koncepciónak, ami a nemzetközi büntetőjog rendszerében az emberiség elleni bűncselekményekkel kapcsolatban generálisan elfogadottá vált.

*O'Brien* teljesen félreértelmezi a módszeresség kritériumát, mivel ő azt a bűnszervezeti elkövetéssel azonosítja<sup>728</sup>, ami valójában a kalózkodás transznacionális jellegére utal. Tény továbbá, hogy a kalózkodás által megvalósított magatartások között gyakran találkozhatunk olyanokkal, amik az emberiség elleni bűncselekmények alapcselekményei között is szerepelnek (például emberölés vagy „bebörtönzés”, azaz emberrablás), azonban ezeket

---

<sup>726</sup> Uo. 57.

<sup>727</sup> Uo. 58-59.

<sup>728</sup> O'BRIEN, 2014, 97.

éppen az emeli az emberiesség elleni bűncselekmények szintjére, hogy a fentebb ismertetett tényállási elemek az adott esetben vonatkoztathatóak lesznek rájuk.

### 3.4.4 Valóban reális lehetőségnek számít-e a Nemzetközi Büntetőbíróság?

*Yvonne Dutton* szerint az ICC azért lenne a legjobb opció, mivel nem lenne szükség új szerv létrehozására, hiszen a Büntetőbíróság már 2002 óta működik. Továbbá kialakult eljárási rendje van, az infrastruktúrája is rendelkezésre áll, valamint a személyzeti állományának nagysága is elegendő. Majd ezt kiegészíti azzal, hogy az ICC-nek elegendő anyagi és személyi tartaléka van a kalózkodással kapcsolatos ügyekben való eljárásra. Emellett azzal is érvel, hogy a Római Statútum 3. cikkének (3) bekezdése lehetővé teszi, hogy az ICC a székhelyén kívül máshol is ülésezzen, amennyiben az szükséges, ezért akár regionálisan, a kalózkodás által veszélyeztetett térségekbe is kirendelhetőek lennének a bírák. Véleménye szerint ugyanakkor nem szükséges az összes bírónak kalózperekben eljárnia, hanem egy kifejezetten kalózkodással foglalkozó kamara létrehozását javasolja a Büntetőbíróságon belül. A Statútum módosításával kapcsolatban pedig azon az állásponton van, hogy egy opcionális jegyzőkönyvvel kellene beemelni az ICC tárgyi joghatóságába a bűncselekményt, ezáltal az hamarabb hatályba tudna lépni – legalábbis azon államok vonatkozásában, amelyek csatlakoznak hozzá. Továbbá, az által említett különkamara is e jegyzőkönyv alapján jönne létre.<sup>729</sup>

A római konferencián óta eltelt több mint húsz év során a kalózkodás ismét megjelent a világtengereken. Ennek fényében számos olyan érv átértékelődhet, amit a tárgyi joghatóságba való beépítés ellen emeltek. Így például az a szemléletmód, amely a joghatóság szűkítését szorgalmazta a Büntetőbíróság létrehozásának szélesebb körű elfogadottsága érdekében, már kevésbé számíthat relevánsnak, hiszen az ICC immár majdnem húsz éve működik. Ugyanakkor azzal az érvel, miszerint a Büntetőbíróság megfelelő finansziális és személyi háttérrel bír, lehet vitatkozni. A szerv ugyanis így is jelentős ügyteherrel dolgozik, amely nagy kihívás elé állítja a személyi állományát. Emellett költségvetése<sup>730</sup> sem

---

<sup>729</sup> DUTTON, 2010, 232-233; 239.

<sup>730</sup> Ld.: A részes államok közgyűlésének ülései.

Assembly of States Parties to the Rome Statute of the International Criminal Court. Eight Session (2009), Official Records, Volume II. 153.

[https://asp.icc-cpi.int/iccdocs/asp\\_docs/ASP8/OR/OR-ASP8-Vol.II-ENG-Part.A.pdf](https://asp.icc-cpi.int/iccdocs/asp_docs/ASP8/OR/OR-ASP8-Vol.II-ENG-Part.A.pdf) (2020. 11. 26.)

Assembly of States Parties to the Rome Statute of the International Criminal Court. Eighteenth Session (2019), Official Records, Volume I. 15.

[https://asp.icc-cpi.int/iccdocs/asp\\_docs/ASP18/ICC-ASP-18-20-vol-I-ENG-24jul20-1700.pdf](https://asp.icc-cpi.int/iccdocs/asp_docs/ASP18/ICC-ASP-18-20-vol-I-ENG-24jul20-1700.pdf) (2020. 11. 26.)

emelkedett jelentősen az elmúlt tíz évben.<sup>731</sup> Azonban a kalózperek megjelenésével egészen biztosan többlet munkaerőre lenne szüksége. Megjegyzendő ugyanakkor, hogy az ezzel járó pluszköltségek kevésbé lennének számottevőek, mint az egy (vagy több) új szerv felállításával járók.

Továbbá – véleményem szerint – a regionális üléselés nem kivitelezhető, hiszen jelenleg négy olyan térség van a világon, ahol a kalóztámadások rendszeresnek számítanak. Az eljárások lefolytatása szempontjából is megfelelőbb lenne, ha azokat a Büntetőbíróság hágai épületében bonyolítanák le, ahol a rendelkezésre állnak az infrastrukturális és egyéb feltételek. Ugyan a költségek vonatkozásában itt is felmerülhet, hogy a vádlott és a bizonyítékok székhelyre való szállítása milyen költségekkel jár, de regionális üléselés anyagi vonzatai szintén jelentősek lennének.

Ami a Római Statútum módosítását illeti: a 121. cikk (1) bekezdése szerint bármely részes állam módosítási javaslatot nyújthat be az ENSZ Főtitkárához, aki továbbítja azt a többi részes állam felé. A javaslat elfogadásához a jelen lévő és szavazó felek egyszerű többségére, a módosítás elfogadásához pedig legalább kétharmados többségre van szükség. Ezt követően a módosítás főszabály szerint akkor lép hatályba, ha a ratifikációs okmányt a részes államok hétényolcada letétbe helyezte az ENSZ Főtitkáranál. Azonban a tárgyi joghatóságra – azaz a bűncselekményekre – vonatkozó cikkek esetében eltérő szabályok alkalmazandóak: a módosítást elfogadó államokra nézve az a letétbe helyezéstől számított egy év múlva lép hatályba. Azon a részesek területén és honosaira nézve, akik a módosítást nem fogadták el, az ICC nem gyakorolhatja a joghatóságát.<sup>732</sup> Ez utóbbi rendelkezés vélhetően szintén azt a célt szolgálta, hogy a nagyhatalmak – például az Egyesült Államok – számára vonzóbbá tegye a Statútumhoz való csatlakozást, hiszen ha az adott részes állam a módosítással nem ért egyet, akkor saját magára nézve gyakorlatilag kizárhatja a Büntetőbíróság joghatóságát az adott bűncselekményre nézve.

A Római Statútum agresszióval kapcsolatos módosítása azt az eredményt hozta, hogy visszatért az ún. *opt-out* rendszer, amely szerint bármely részes állam eldöntheti, hogy agresszió vonatkozásában vállalja-e Büntetőbíróság joghatóságának való alávetettséget. E részes fél a Titkársághoz benyújtott nyilatkozatával zárhatja ki magára – azaz saját területére és honosaira – nézve az alkalmazhatóságot. Ugyanakkor az mindenképp megjegyzendő, hogy ezt a rendszert az agresszió kapcsán is több kritika érte, volt, aki *bonus feature*-nek,

---

<sup>731</sup>A fent említett jegyzőkönyvek szerint az ICC a 2020-as költségvetési tervek alapján 149.205.600 €-ből működik. Ez a szám 2010-ben 102.980.100 € volt.

<sup>732</sup> Római Statútum 121. cikk (1)-(5). bekezdés

azaz a részes államok által szabadon választható kiegészítőnek nevezte az agresszió jelenlegi szabályozását.<sup>733</sup>

A *Dutton* által javasolt opcionális jegyzőkönyv – eredményét tekintve – közel azonos hatással bírna, habár az továbbra is kérdéses maradna, hogy mennyire komolyan vehető a nemzetközi büntetőjog legmagasabb szintjének rendszere, ha az államok nem működnek együtt a megfelelő mértékében. Formájukat tekintve, az opcionális jegyzőkönyvek főként az emberi jogi egyezményeknél használatosak, és önmagukban külön szerződésnek tekinthetők, amelyek ugyanúgy nyitva állnak az aláírásra, a csatlakozásra és a ratifikációra.<sup>734</sup> Azért opcionálisak, mert rendszerint szigorúbb kötelezettségeket tartalmaznak, mint az eredeti szerződés, ezért az államoknak jogukban áll eldönteni, hogy csatlakozni kívánnak-e a jegyzőkönyvhöz is.<sup>735</sup> Tekintve azonban, hogy a Római Statútum 121. cikkének (5) bekezdésének említett rendelkezése szerint, a tárgyi joghatóságra vonatkozó módosítások alkalmazását a részes államok saját magukra nézve kizárhatják, formailag nincs szükség opcionális jegyzőkönyv elfogadására, hiszen az említett aktus ugyanazzal az eredménnyel járna. Mellette szól viszont, hogy az ahhoz való csatlakozás a Statútumban nem részes államok számára is nyitott volna, így az abban szabályozott, egységes kalózkodás-fogalom szélesebb körű elfogadottságra tehetne szert a nemzetközi közösségen belül.

A Római Statútum tehát nem támaszt anyagi jogi előfeltételt a tárgyi joghatóság bővítéséhez. Az eddigi tapasztalatok alapján azonban elmondható, hogy ehhez a deliktum jelentősége és a megtorlás iránti igény növekedésének együttes megléte szükséges. Az eddigi három módosításnál ezek fennálltak:

- a) A 2010-es kampalai találkozón nem csak az agresszió fogalmáról döntöttek, hanem a mérgező és fojtó gázfegyverek, valamint az emberi testben ellapuló és szétnyíló lövedékek nem-nemzetközi fegyveres konfliktus esetén való büntetendővé nyilvánításáról is.
- b) A második módosítást 2017-ben fogadták el. Ebben büntetni rendelték a mikrobiológiai és biológiai fegyverek és mérges alkalmazását nemzetközi és nem-nemzetközi fegyveres konfliktusban is. Továbbá háborús bűncselekménynek nyilvánították az olyan fegyverek alkalmazását, amelyek elsődleges célja, hogy

---

<sup>733</sup> ÁDÁNY, 2014, 120.

<sup>734</sup> <https://www.un.org/womenwatch/daw/cedaw/protocol/whatis.htm> (2020. 12. 01.)

<sup>735</sup> <https://www.unicef.org/child-rights-convention/strengthening-convention-optional-protocols> (2020. 12. 01.)

röntgensugarakkal nem azonosítható (tkp. műanyag) szilánkokat szórjon szét az emberi testben, ezáltal roncsolva azt, valamint a vakító lézerfegyverek alkalmazását is.

- c) 2019-ben pedig döntést hoztak arról, hogy a kiéheztetés mint hadműveleti módszer, polgárháborúban is háborús bűncselekménynek minősüljön.<sup>736</sup>

Jól látható, hogy ezek a módosítások egyrészt a már meglévő rendelkezéseket bővítették tovább, a technológiai és hadászati változásokra, fejlődésre reflektálva, másrészt pedig főként a világon jelenleg is zajló, nem-nemzetközi fegyveres konfliktusokra reagáltak. Mindezek pedig azt is mutatják, hogy nagyobb horderejű módosításokra ez idáig nem került sor. Ugyan a tárgyi joghatóság agresszióval való bővítése ilyennek tekinthető lenne, de annak alapjait a részes államok tulajdonképpen már a római konferencián lefektették.

#### **4. Konklúzió: létezik-e optimális modell a kalózkok felelősségre vonására?**

Az említettek fényében azt mondhatjuk el, hogy a kalózkodás azoknak az anyagi feltételeknek, amelyeket a Római Statútum a tárgyi joghatóságba tartozó deliktumok esetén támaszt – súlyos bűncselekmény, amely a világ békéjét, biztonságát és jólétét fenyegeti – megfelel. Emellett azok a nemzetközi jogi alapok is rendelkezésre állnak, amelyek a Statútum esetleges módosításának alapjául szolgálhatnak, annak tudatában is, hogy az UNCLOS rendelkezései önmagában nem képezhetik hatékony felelősségre vonás alapját, ezért a SUA-ban szabályozott bűncselekmények elemei, valamint a hajók elleni fegyveres rablás beépítése is indokolt lenne. Az is egyértelmű, hogy a kalózkodás nem vonható a tárgyi joghatóságba tartozó büntettek fogalma alá, ezért új, önálló bűncselekményként kerülhetne csak be a Statútumba.

A Büntetőbíróság eljárása a komplementaritás elvén nyugszik, azaz csak abban az esetben jár el, amennyiben az egyébként joghatósággal rendelkező állam hajlandó vagy nem képes az elkövető bíróság elé állítására. Ugyanakkor figyelembe véve azt a tényt, hogy a nemzeti bíróságok előtt lefolytatott kalózperek száma igen alacsony, ez mégis olyan potenciális ügyterhet jelentene az ICC számára, amivel a jelenlegi anyagi és személyi forrásai nem bírnának el. Ezek a források viszont már legalább rendelkezésre állnak, ezért ha a nemzetközi közösség ingerküszöbét a jövőben mégis annyira meghaladják a kalózkodás által okozott károk, hogy nemzetközi szerv bevonásával kívánna megoldani a felelősségre vonás

---

<sup>736</sup> KOVÁCS, 2020, 30-31.

kérdését – véleményem szerint –, egy új bíróság létrehozásánál ajánlatosabb lenne a már meglévő fórum, az ICC képességeinek növelésével megtenni azt.

Márpedig minden jel szerint az ingerküszöböt a kalózkodás már átlépte. Erre utalnak a Biztonsági Tanács különböző határozatai, valamint a regionális szervezetek összefogása, továbbá az összefogás fontosságának hangsúlyozása. Ennek ellenére az államok részéről mégsem mutatkozik valódi igény arra nézve, hogy a felelősségre vonást – legalább részben – nemzetközi elemek bevonásával és keretek között rendezzék. Inkább az figyelhető meg, hogy a problémát, úgymond, a „háttérbe szorítva”, a veszélyeztetett államokat némileg „magukra hagyva” bíznak a regionális összefogásban és az olyan szervezetek, mint az INTERPOL vagy az UNODC által nyújtott segítség révén megvalósuló kapacitás növelésben. Mindazonáltal ez szintén magában hordozza az időigényesség problémáját, hiszen az érintett államok jogrendszere rendszerint komoly fejlesztésre szorul, esetenként pedig a kalózkodásnak is mélyre nyúló, társadalmi gyökerei vannak, ami nem lesz „eltörölhető” néhány év alatt. Ez viszont éppen azokat az érveket erősíti, hogy a kalózkodás problémáját helyi és regionális szinten kell megoldani. Általánosságban ugyanis az mondható el, hogy nem csak a bűncselekmény „történelme”, az elkövetéséhez vezető mélyebb okok és – adott esetben – az adott állam belső konfliktusai, hanem az elkövetés körülményei és a *modus operandi* vonatkozásában is eltérések figyelhetőek meg az egyes térségekben.

A tengeri kereskedelmi útvonalak akadálymentes használata az egész nemzetközi közösség érdeke. Ugyan az Ádeni-öböl térségében folytatott multilaterális haditengerészeti akciók sikeresnek bizonyultak, de arra is rámutattak, hogy az államok hatékonyan csak egy térségben voltak képesek összehangoltan fellépni, ezáltal más régiók magukra maradtak a kalózkodás elleni fellépés során, s az adatok is azt mutatják, hogy ez nem volt elég, hiszen nem mindig tudtak akkora sikereket elérni. Véleményem szerint a tengerbiztonsági kérdések szorosan összefonódnak a jogi felelősségre vonással, hiszen ha egy veszélyeztetett állam vagy régió egymagában kevésbé sikeres a kalóztámadások visszaszorításában, nehezebben fog megbirkózni belső jogszabályainak és igazságszolgáltatási rendszerének fejlesztésével is. A felelősségre vonás regionális keretek között tartása – amit jelenleg a nyugati államok akarata tükröz – ezáltal valódi, hatékony segítségnyújtás nélkül nem képzelhető el.

Mindez azért fontos, mert minden jel arra utal, hogy a kalózperek lefolytatására továbbra is nemzeti bíróságok előtt kerül sor. Ugyan láthattunk példát hibrid törvényszékek létrehozására, helyi konfliktusokra reagálva, de ez a kalózkodás esetében nem működőképes alternatíva, hiszen a támadások nem köthetők egyetlen földrajzi térséghez. A Nemzetközi

Büntetőbíróság tárgyi joghatóságának kiterjesztésére pedig még hosszabb ideig nem fog sor kerülni – az eddigi módosítások tartalmi keretei legalábbis erre engednek következtetni. Amennyiben pedig mégis bővül az ICC joghatóságába tartozó bűncselekmények köre, úgy azok a deliktumok – elsősorban a terrorizmus – előnyt fognak élvezni a kalózkodással szemben, amelyek megoldását a részes államok égetőbb kérdésnek tartják, és amelyek támogatottsága már a római konferencián is nagyobb volt.

Álláspontom szerint a nemzeti képességek fejlesztése jó irány lehet a felelősségre vonás terén is. Hosszútávon ugyanis lehetetlen visszaszorítani a kalózkodást haditengerészeti eszközökkel, így e térségek biztonsága a megfelelő generális prevenció útján érhető el. Ehhez azonban két tényező szükséges: effektív multilaterális segítségnyújtás és a veszélyeztetett államok részéről tanúsított hajlandóság.

Főleg utóbbival kapcsolatban merülhetnek fel aggályok olyan államok esetében, ahol hiába okoz komoly károkat a kalózkodás – köszönhetően a tengeri kereskedelem központi szerepének az állami bevételek szempontjából – a korrupció és/vagy a belső konfliktusok olyan méreteket öltenek, ami a fellépést megnehezíti vagy átpriorizálja. Ezekben az esetekben pedig a multilaterális segítségnyújtásnak elsősorban olyan egyezmények megkötésére kell irányulnia, mint amilyeneket például Kenyában vagy a Seychelles-szigeteken kötöttek. Továbbá lényeges az is, hogy az érdekelt államok ne kizárólag erre a megoldásra támaszkodjanak, hanem – segítségnyújtás mellett – az eljárások lefolytatása által jelentett terhek viselésében is vegyenek részt.

Véleményem szerint ezek a legalkalmasabb átmeneti megoldások. Az igazságszolgáltatás képességeinek regionális szinten való növelése pedig hosszútávon is előnyös lehet az említett belső nehézségek elhúzódása esetén. Ha pedig ezek az alapfeltételek teljesültek, a kalózok jogi felelősségre vonására jóval szélesebb körben kerülhet sor.



## Végkonklúziók

A tengeri kalózkodás azóta jelen van az emberiség életében, mióta vízre szálltunk. A történelmi tapasztalatok is azt mutatják, hogy végleges elfojtása valószínűleg soha nem lesz lehetséges, azonban időleges visszaszorításáért, a támadások számának csökkentéséért a nemzetközi közösség igen sokat tehet. Hiszen bármennyire is egyes régiókhoz kötött a kalózkodás jelensége, a probléma mégis globálisnak számít.

A kalózkodásra vonatkozó szabályozás az évszázadok alatt hosszú utat tett meg a *hostis humani generis* koncepciótól a modern nemzetközi keretrendszer kialakulásáig. Változatlan maradt viszont univerzális vagy egyetemes joghatóság alá tartozó jellege. Az egyes fogalmi elemeket a kodifikáció lépcsői során többnyire azonos szövegezéssel ültették át a tervezetekbe, ugyanakkor a mögöttük húzódó kodifikátori tevékenység a nemzetközi szokásjog értelmezésében olykor eltérő volt.

A jelenlegi nemzetközi jogi alapokat az – elméletben a szokásjogot átültető – ENSZ Tengerjogi Egyezménye biztosítja, ami a XX. század első felében kialakult koncepciót átvéve szabályozza a bűncselekményt. Ugyan a koncepció és a felépítés követte a szokásjogi kodifikáció lépéseit, de a rendelkezéseket tartalommal megtöltő kommentárokat több esetben figyelmen kívül hagyták. Az UNCLOS fogalma, részben ennek köszönhetően is, sokszor hiányosnak hat, míg más problémákra az elmúlt, közel fél évszázad esetei világítottak rá, így ezek a kalózkodás megfelelő üldözésének gátját képezik.

A magáncél követelménye a deliktum alá tartozó esetek számát korlátozza le. Jelenlegi értelmezése szubjektív szempontból vizsgálja ezt a követelményt, a személyes haszonszerzési szándékot a középpontba helyezve, ezáltal azt a hibás, éles elhatárolást téve, hogy a magáncél alá be nem sorolható magatartásokat politikai szándékból követik el, s ez a szándék a kalózkodással nem egyeztethető össze.

Az ugyan igaz, hogy a bűncselekményre vonatkozó joganyag fejlesztése során a kodifikátorok egyértelműen kiemelték a bűncselekmény haszonszerzési jellegét, hiszen a tengeri rablást gyakorlatilag a kalózkodás szinonimájaként használták. Azonban a jogfejlesztők szándéka valójában az államilag támogatott kalózkodástól való elhatárolást célozta, ami valóban a „hagyományos” kalózkodás keretein kívül eső cselekmény.

Tekintve, hogy mind a kommentárok, mind egyes bírói ítéletek alátámasztják a magáncél helyes értelmezését, kétségtelenül igaz az a megállapítás, hogy a jelenlegi felfogás révén kívánják azt elkerülni, hogy a felkelőkre vonatkozó kényelmetlen és nehezen megválaszolható kérdések a kalózkodással kapcsolatban is felmerüljenek. Ugyanakkor a

kalóztámadások elszaporodásával a határok elhalványulni látszanak, mivel előtérbe került ezen csoportok tevékenysége, hiszen – mindaddig, amíg a cselekményük haszonszerzéssel is jár – a hozzájuk köthető incidenseket is kalózkodásként határozzák meg az államok és a nemzetközi szervezetek.

A magáncél követelményének értelmezéséből még egy probléma adódik: a kalózkodás és a terrorizmus fogalmainak esetleges összemosása. Ugyanis a szélesebb körű politikai motivációval bíró magatartásokat könnyen terrorizmusnak minősíthetik. Ez a megközelítés pedig szintén az objektív elemek háttérbe szorításával jár, hiszen a terrorizmus politikai eleme ennél mélyebb, a tengeri terrorizmust pedig el kell határolni a kalózkodástól.

A nyílt tenger követelményének hiányosságára a támadások nagy része rámutat, ugyanis az IMB által működtetett, élő kalózkodási térkép is rámutat, hogy a számos eset a nyílt tengernek nem nevezhető zónákban történik, sőt, a Guineai-öbölben, valamint Közép- és Dél-Amerikában a folyókon, folyótorkolatokban elkövetett támadások sem ritkák. Kétségtelen, hogy a kalózkodás a jelenlegi státuszát és – úgymond – kiemelt nemzetközi szerepét a nyílt tenger követelményének köszönheti, hiszen az emelte nemzetközi rangra, hogy a tipikus elkövetési helye egyik állam joghatósága alá sem tartozik, valamint az univerzális joghatóság alá tartozása is csak e speciális elkövetési helyen keresztül biztosítható. Az elkövetési hely lekorlátozása ugyanakkor abból a szempontból kevésbé problémás, hogy a nemzetközi közösség ezt a problémát más egyezményeken keresztül orvosolni tudta, valamint egyre több állam szabályozása is már a kiterjesztett földrajzi tényeket tette magáévá.

Az UNCLOS gyakorlati rendelkezései közül az üldözéshez való jogot kell kiemelnünk mint olyat, ami megnehezíti a bűnüldöző szervek munkáját a kalózok üldözése és elfogása terén. E jog csak addig gyakorolható, amíg az üldözött hajó a saját, vagy másik állam területi vizeire nem ér. Az UNCLOS tulajdonképpen mintájának számító harvardi tervezet ezen a téren is szélesebbkörű rendelkezéseket biztosított volna. Ugyanakkor az a lehetőség a parti államok szuverenitásába való mélyebb beavatkozást is jelent, tehát az attól eltérés, azaz szűkebb körű jogosítványok biztosítása indokoltnak tekinthető.

Ezzel együtt viszont a bűncselekmény visszaszorításában érdekelt, szomszédos államok az együttműködésük keretein belül kellett ezt a problémát megoldaniuk, ami bizonyos régiókban sikerült is a *shiprider/embarked officer* intézményével, ami a bűnüldöző szervek szempontjából a leghatékonyabb intézkedés az elkövetők elfogása érdekében.

Leginkább a magáncél értelmezése mutat rá arra, hogy teljes egészében nem igaz az az állítás, hogy az UNCLOS tulajdonképpen a kalózkodásra vonatkozó szokásjogi szabályokat

ültette át. Ez az állítás azért problémás, mert egyfajta védőhálót biztosít az egyezménynek, amire hivatkozni lehet az esetleges kritikákkal szemben. Valójában inkább az mondható el, hogy a rendelkezések szokásjogi alapokon nyugszanak, azonban az említett esetben pont az azokat tartalommal megtöltő kommentárok figyelmen kívül hagyása figyelhető meg.

Az UNCLOS továbbá, a szokásjog átültetésével, a kodifikációs folyamat megkezdésétől számított közel száz évben történt változásokra (például *modus operandi* vonatkozásában), vagy az egyes térségeket meghatározó, különböző társadalmi-politikai okokra sem tud reagálni. S ez nem is csoda, hiszen az elfogadásától számítva már negyven év telt el, ami már önmagában megalapozhatná a revízió igényét. Miután azonban az egyezmény továbbra is egyetemes elfogadottságnak örvend, ez a „revízió” más formában történt meg.

A *Santa Maria* és az *Achille Lauro* incidensek rámutattak az UNCLOS gyenge pontjaira, az IMO keretében elfogadták a SUA-t, amelynek elsődleges célja a Tengerjogi Egyezmény hiányosságainak orvoslása. Habár – ahogy azt az egyezmény neve is mutatja – ez a szélesebb körű tengerbiztonságot veszélyeztető magatartások visszaszorítása érdekében lett elfogadva, erre szükség is van, hiszen a modernkori kalózkodás rámutatott arra, hogy az elkövetők által megvalósított magatartások szélesebb spektrumon mozognak, mint amiket az UNCLOS meghatározott.

A SUA tehát a magatartások szélesebb körét igyekszik lefedni azáltal, hogy sokkal tágabb területi hatállyal rendelkezik, mint az UNCLOS. A SUA egy tipikus visszaszorító egyezmény, ami a kalózkodás transznacionális bűncselekményi jellegét erősíti. Ennek megfelelően a szabályozott deliktumok extraterritoriális joghatóság alá tartoznak. Az egyezmény a valódi rendeltetését akkor tudja betölteni, ha az UNCLOS-szal együtt alkalmazzák, hiszen jelenleg e két szerződés képezi a nemzetközi keretrendszer alapját, s szoros szimbiózisban léteznek egymás mellett.

A világon jelenleg négy nagyobb térséget különböztethetünk meg, ami a kalózkodás által veszélyeztetettnek számít. Szinte mindegyik kiemelt jelentőséggel bír a nemzetközi tengeri kereskedelem szempontjából, ezen túl viszont számos eltérést fedezhetünk föl az egyes hotspotok között. Mindenhol más és más társadalmi, politikai, esetleg történelmi okok és hagyományok vezetettek a kalózkodás megerősödéséhez, ami rávilágít arra, hogy milyen mélyre nyúló és szerteágazó problémát jelent a kalózkodás jelensége, s azt is megmutatja, miért nem sikerült az évezredek alatt véglegesen elfojtani a bűncselekményt, illetve, hogy a kalózkodás többet jelent egy egyszerű, haszonszerzésre irányuló deliktumnál.

Szintén eltérések fedezhetőek fel a *modus operandi* esetében, ami nem csak térségenként, hanem azokon belül is eltérő lehet. A SUA és a hajók elleni fegyveres rablás jelentősége

ezzel kapcsolatban felértékelődik, hiszen számos támadást nem a nyílt tengeren követnek el, s ezek révén a jog képes lehet a sokszínű elkövetési módra reagálni. Ugyanakkor azt is meg kell jegyeznünk, hogy a kalózkodás azért is képes volt ilyen hosszú időn át fennmaradni, mert az elkövetők alkalmazkodtak az adott körülményekhez, ami a *modus operandi* is megmutatkozott. E sokszínűség pedig gyakoribb felülvizsgálatot tenne szükségessé.

Szomália és az Ádeni-öböl térsége a modernkori kalózkodás leghírhedtebb hotspotja, hiszen az itteni elkövetők tevékenysége irányította rá a nemzetközi közösség figyelmét a problémára. Mindenképpen ki kell emelni az ENSZ Biztonsági Tanácsának határozatait, amikben speciális, páratlan mértékű felhatalmazást adott a visszaszorításban részt vevő államoknak. Ez kiterjedt a Szomália területén való eljárásra is, mivel a BT a nemzetközi békére és biztonságra veszélyesnek minősítette az itteni kalózkodást.

A felhívás eredményeként az utóbbi két évben nem történt kalózkodással kapcsolatos incidens, viszont – véleményem szerint – a katonai jelenlét hosszú ideig már nem tartható fent, így csak tüneti kezelésnek tekinthető, a kalózkodás kérdését nem oldja meg a térségben. Ehhez a bűncselekmény mögött álló – igen egyedi – tényezők orvoslására van szükség, amire a vizsgált kezdeményezések közül csak az Európai Unió törekszik.

A szomáliai fellépés felemésztí a nemzetközi közösség erőforrásait, ezáltal a többi veszélyeztetett régióknak magának kell megoldani a kalózkodás problémáját, ami tapasztalható Nigéria és a Guineai-öböl térségében is. A térség abból a szempontból sajátos, hogy – ha a magáncél jelenlegi értelmezését vesszük figyelembe – fogalmilag ingoványos talajon mozog, ugyanis a kalóztevékenység politikai tényezőkkel átszőtt, hiszen számos támadás a MEND nevű felkelőcsoporthoz köthető.

A két térség között párhuzamot von a jogi fellépés, azaz a Dzsibuti- és a Yaoundéi Magatartási Kódexek. Mindkettőt azonos mintára, az ENSZ BT és az IMO Közgyűlésének határozatai nyomán, az UNCLOS-ra nagymértékben támaszkodva fogadták el. Tárgyi hatályuk nem csak a kalózkodásra, hanem egyéb tengerbiztonsági kérdésekre is kiterjed. Véleményem szerint a jogfejlesztés terén kiemelten fontos szerepük lehet, hiszen a belső jogok sok esetben nem alkalmasak a kalózkodással szemben való fellépésre. Továbbá a kalózkodás – egyedi mértékű nemzetközi segítséggel megvalósuló – regionális kezelése biztosíthat hosszú távú és eredményes válaszlelést, s ebben a kódexeknek jelentős szerepük lehet.

Ugyan a modernkori kalózkodást egyértelműen Szomáliával kötjük össze, Délkelet-Ázsiában már a kelet-afrikai incidenseket megelőzően is jelentős kalóztevékenységről tudunk. Ennek előnye, hogy itt az államközi együttműködés magasabb színvonalon van, s

ez kiterjed a jogi, az információ-megosztási és a bűnüldöző szervek szintjén megvalósuló kooperációra.

A jogi együttműködés keretein belül nem csak regionális szintű, multilaterális szerződéseket kötöttek, hanem két- és háromoldalú megállapodásokat is. Ki kell emelni a ReCAAP-ot, ami – az afrikai magatartási kódexek mintájául szolgált, de azokkal ellentétben – kötelező erejű dokumentum. Azonban ennek nem minden, veszélyeztetett állam a részese, ami hátráltatja az együttműködést. Az információ-megosztás terén a régió különösen jól áll, hiszen három központ is segíti az államokat. A bűnüldözési együttműködés szintén magas színvonalú és eredményes, hiszen a korábban a régió legveszélyesebbjének számító Malaka-szorosból szinte teljes mértékben sikerült kiűzni a kalózokat. Ugyanakkor kritikaként említhető a nemzetközi közreműködés nagymértékű elutasítása, hiszen az eredményes kooperáció ellenére a támadások száma továbbra is magas, ezért a régióknak igenis szüksége van új szemléletmódra és a nemzetközi tapasztalatokra.

Az általam vizsgált hotspotok közül Közép- és Dél-Amerika, valamint a Karib-térség számít a legújabbnak, s ez kapja egyelőre a legkevesebb figyelmet, ami valószínűleg az incidensek – összehasonlítva – alacsonyabb számának is köszönhető. A karibi államok a CARICOM egyezmény útján működnek együtt, ami egyszerre valósítja meg az információ-megosztási, az eljárási és a jogi kooperációt. A szerződés széleskörű rendelkezéseket tartalmaz, ami – többek között – azt is lehetővé teszi a részes államok számára, hogy egymás területén is eljárjanak a szabályozott bűncselekmények elkövetése esetén.

A hajó megvédéséért és a támadás megakadályozásáért a legénység is sokat tehet. A kereskedelmi hajók megerősítése hatékony módja lehet ennek. Erre vonatkozólag különböző ajánlások segítik a legénységet. Szintén ezt a célt szolgálják a fegyveres biztonsági magánszolgálatok, amik alkalmazása igen elterjedt lett a kalózkodás megerősödésével. Annak ellenére van ez így, hogy – bár az UNCLOS szabályai nyújtanak némi támpontot – az iparágat nemzetközi szinten főként önszabályozó, *soft law* jellegű források szabályozzák. A magánszolgálatokra és az úszó fegyverraktárakra vonatkozó állami szintű rendelkezések ugyanakkor közel sem egységesek, ezért megfelelő alkalmazásuk feltételei jelenleg még nem biztosítottak. Véleményem szerint e területen rendkívül fontos a konszenzusra törekvés, hiszen a magánszolgálatok igen hatékony védelmi eszköznek bizonyulnak, s képesek tehermentesíteni az állami hivatalos szerveket.

A kalózkodás visszaszorítása érdekében kulcsfontosságú a megfelelő generális prevenció biztosítása, azaz az elkövetők jogi felelősségre vonása. A kalózkodás – a nemzetközi szokásjog szerint – az első, olyan bűncselekmény, ami univerzális vagy egyetemes

joghatóság alá tartozik. Ezt a tényt azóta megerősítette több jogtudós és bírósági ítélet, valamint a Tengerjogi Egyezményből is ez derül ki. Ugyanakkor utóbbi szövegezése kevésbé hordozza magában az imperatív jelleget, ezáltal nem állítható, hogy az államok felé azt a kötelezettséget támasztaná, hogy olyan belső jogszabályokat alkossanak, amik biztosítják számukra az univerzális joghatóság alapján való eljárás lehetőségét. Ennek köszönhető, hogy az Ádeni-öböl térségében létrejött összefogásban résztvevő államok sokszor inkább szabadon engedték az elfogott kalózokat, mintsem saját bíróságaik elé állították volna őket.

Ráadásul az UNCLOS szabályozása nem megfelelően kidolgozott az elfogást tekintve. Ugyan tartalmaz eljárási cselekményekre vonatkozó rendelkezéseket, ám ezek – különösen az üldözés jogát szabályozók – megfelelő érvényesüléséhez további államközi megállapodásokra van szükség. Emellett szintén kevésbé hordozzák magukban az imperatív jelleget, ennek következtében hiába számít alapvetően a nemzetközi jog megsértésének az elfogás elmaradása, az államok ez alól mégis mentesülhetnek, ha jó okuk volt a kötelezettség elmulasztására, ezáltal pedig kellő mozgásterük van e rendelkezések megkerülésére.

Mindezek fényében egyáltalán nem meglepő, hogy az univerzális joghatóság alapján lefolytatott eljárások száma igen csekély volt abban az időszakban, amelyben a kalózkodás régóta nem látott méreteket öltött, s ezáltal egyfajta „büntetlenségi kultúra” terjedt el. Teljes sikertelenségről azonban mégsem beszélhetünk, hiszen – a nemzetközi megállapodások alapján eljáró – Kenya és a Seychelles-szigetek számos kalóz felelősségre vonását elvégezte, s ezen ügyek során többször olyan jogi megoldásokat is alkalmaztak, amik például szolgálhatnak az univerzális joghatóság gyakorlásához és a bűncselekmény belső jogi szabályozásához.

Ennek pedig azért van jelentősége, mert a nemzetközi büntetőjogi felelősségre vonás elsődleges fórumainak továbbra is nemzeti bíróságok számítanak. A kalózkodás esetében viszont ehhez a megfelelő jogi alapok több államban sem állnak rendelkezésre. Az UNCLOS említett hiányosságait, valamint az állami szabályozást áttekintve az állapítható meg, hogy azok az országok járnak helyes úton, amelyek nem kizárólag a népek jogára és/vagy a Tengerjogi Egyezményre támaszkodnak, hanem amelyek – elsősorban a SUA alapján – kibővítik a kalóztevékenységre vonatkozó tényállásokat, ezáltal az esetek szélesebb körét lefedve, továbbá belső joguk az univerzális joghatóság alá tartozó deliktumok közé sorolja ezeket.

Az előbbiekhöz kapcsolódva, a felelősségre vonás előmozdítása érdekében kiemelten fontos az eljárásokat lefolytató államok támogatása, valamint a megfelelő szabályozással nem

rendelkezők segítése, a jogfejlesztés érdekében. A már említett Kenya és Seychelles-szigetek példája is azt mutatta, hogy a nemzetközi közösség nem vonhatja ki magát teljes mértékben a felelősségre vonás kérdése alól, akkor sem, ha azt meghatározott államok vállalták magukra. Emellett az is megmutatkozott, hogy ezekben a helyzetekben sem lehet kizárólag ezekre az államokra támaszkodni, hanem az érdekelt, fejlettebb jogrendszerrel rendelkező országoknak is részt kell venniük a folyamatban.

Mindaddig azonban, amíg nemzeti szinten nem számít általánosnak a megfelelő belső jogszabályok léte, valamint a felelősségre vonás egyéb okokból sem biztosított, mindenképpen meg kell vizsgálni a másik dimenzió, a nemzetközi szint bevonásának lehetőségét. Erre vonatkozó javaslatok az ENSZ köreiben is elterjedtek voltak az előző évtized elején, több olyan megoldási lehetőséget is felvázolva, amiben részlegesen vagy teljesen a nemzetközi irányvonal érvényesült volna, új törvényszékek létrehozásának formájában.

Erre azonban a mai napig sem került sor, mivel ezek a javaslatok nem rendelkeztek széleskörű állami támogatottsággal. Gyakorta hangoztatott ellenérv volt a szervek felállításának költségessége és időigényessége. Emellett – véleményem szerint – egyetlen ilyen szerv létrehozása önmagában nem lenne képes a kalózkodás szerteágazó problémáját orvosolni a felelősségre vonás szintjén, mivel az egyes régiókban továbbra is igen sok incidens történik. Ezért legfeljebb regionális szinten létrehozott szervek jelenthetnének megoldást, amennyiben új nemzetközi szintű bíróságok felállítására kerülne sor. Ugyanakkor ennek megvalósulására igen csekély esélyt látok, hiszen ez legalább két-három szerv létrehozását jelentené.

Értelemszerűen adja magát a lehetőség, hogy amennyiben új szerv létrehozására nem kerülne sor, úgy egy már meglévőhöz lehetne fordulni: a Nemzetközi Büntetőbírósághoz. A kalózkodás nem tartozik az ICC tárgyi joghatóságába, mivel a Római Statútum megalkotásakor több, egyezményes bűncselekmény sem lett alkalmazható a szerv számára, hanem a római konferencián végül az alapbűncselekményekre helyezték a hangsúlyt, mintegy leszűkítve a tárgyi joghatóságot a legsúlyosabb nemzetközi bűntettekre. Ez ugyanakkor természetesen nem jelenti azt, hogy a tárgyi joghatóság bővítésére a jövőben ne kerülhetne sor.

A kalózkodás a római konferencia során nem merült fel komoly lehetőségként a tárgyi joghatóság kidolgozásakor. Ugyanis hiába feleltethető meg a Statútum által támasztott követelményeknek, a döntő tényező mégis az, hogy jellegében, alapjaiban különbözik az alapbűncselekményektől, valamint a többi, figyelembe vett egyezményes bűntettől. Habár a

kalózkodás már évezredek óta súlyos bűncselekményként, elkövetői pedig az emberiség ellenségeiként vannak számon tartva, mégis jellegében a hagyományos deliktumokkal hordoz közös jegyeket, kiemelt figyelmet pedig elkövetési helyének speciális volta miatt kapott.

Ez a felfogás annak ellenére nem változott, hogy az utóbbi évtizedekben – köszönhetően a SUA-nak, valamint a hajók elleni fegyveres rablás terminológia kidolgozásának – a kalózkodás alá tartozó esetek köre nagymértékben kibővült, mivel ezekre a nemzetközi közösség sem mint új kategóriára, hanem a kalózkodás alá tartozóként tekintett. Súlyosságát az államok is megfelelően értékelték, amit a fellépést mértéke is igazol. Mindezek ellenére az ICC mint megoldási lehetőség nem igen merült fel a jogi felelősségre vonás problémájának megoldására.

Továbbá, mivel a Büntetőbíróság bírái így is komoly ügyteherrel küzdenek, ráadásul az egyes ügyekre való felkészülés is igen hosszadalmas folyamat, ezért a szerv egészen biztosan nem tudna megbirkózni az ügyek ilyen mértékben megnövekedett számával. A nemzeti felelősségre vonási tendenciák pedig azt igazolják, hogy a komplementaritás elve sem jelentene segítséget az ICC számára, hiszen az államok – ellentétben más nemzetközi bűncselekményekkel – a kalózkodás esetében gyakran arra törekszenek, hogy az eljárás lefolytatásának terhétől megszabaduljanak.

Mindez pedig egyfajta patthelyzetet szül, amire valódi megoldást az jelenthetne, ha regionális szinten, az állami kompetenciák növelésével mozdítanák elő a felelősségre vonás kérdését. Meg is figyelhetők efféle törekvések, hiszen a nemzetközi közösség a főbb térségekben igyekszik ezekhez a fejlesztésekhez hozzájárulni. A regionális alapok ehhez már mindegyik hotspoton rendelkezésre állnak, azonban a megfelelő belső jogszabályok megalkotásához még hosszú éveknek kell eltelnie.

Továbbá ahhoz, hogy tényleges változást tudjanak elérni, valódi politikai akaratra is szükség van. Kenya és a Seychelles-szigetek példája megmutatta, hogy ha ez az akarat egy adott régióban, már néhány állam esetében fönáll, az is elegendő lehet ahhoz, hogy fordulatot hozzon. Azonban a példájuk arra is rávilágított, hogy hosszútávon e néhány állam elkötelezettsége nem elegendő, s a veszélyeztetett régiók államainak többségében a politikai akarat és a megfelelő belső jogszabályok is hiányoznak.

A visszaszorítás előmozdítása érdekében további megoldandó feladatot jelent a kalózkodás által veszélyeztetett régiók és államok kapacitásnövelése. A bűncselekmény rendszerint azon országokban tud megerősödni, ahol az állami intézmények és a jogállamiság gyenge lábakon áll, szárazföldi fegyveres ellentétek dúlnak, nagy a szegénység és erős a korrupció.



E problémák kezelése szintén lényeges, hiszen a felelősségre vonás rendezése után, a még hosszabb távú megoldást szolgáltatathat. Ezek hiányában azonban a kalózkodás érdemi, tartós visszaszorítása nem lesz lehetséges.

## Irodalomjegyzék

### Könyvek, tanulmányok

ÁDÁNY Tamás Vince: *A Nemzetközi Büntetőbíróóság joghatósága*. Pázmány Press, Budapest, 2014.

AMRI, Ahmad: *Southeast Asia's Maritime Piracy: Challenges, Legal Instruments and a Way Forward*. University of Wollongong Faculty of Law, Humanities and the Arts – Papers. 2014/1.

AVELLO, Juan Lanuza: *Prosecution of Piracy at Sea*. Lambert Academic Publishing, Saarbrücken, Németország. 2016.

BAHAR, Michael: *Attaining Optimal Deterrence at Sea: A Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations*. Vanderbilt Journal of Transnational Law. 2007/1.

BASSIOUNI, Cherif M.: *Universal Jurisdiction for International Crimes: Historical Perspectives and Contemporary Practice*. Virginia Journal of International Law, 2001 Fall.

BEST, Kyle – *The Development of Piracy Law in West Africa & the Institutions Underpinning Counter-Piracy Efforts*. International Human Rights Internships Working Paper Series. 2015/10.

BLANK, Laurie R.: The Use of Force against Pirates. In: Scharf, Michael P. – Newton, Michael A. – Sterio, Milena (szerk.): *Prosecuting Maritime Piracy*. Cambridge University Press, New York, Egyesült Államok. 2015.

BOISTER, Neil: *An Introduction to Transnational Criminal Law*. Oxford University Press, Oxford, Egyesült Királyság. 2018.

BUEGER, Christian: *From Dusk to Dawn? Maritime Domain Awareness in Southeast Asia*. Contemporary Southeast Asia. 2015/2.

BURGESS JR., Douglas R.: *Hostis Humani Generi: Piracy, Terrorism and a New International Law*. University of Miami International & Comparative Law Review. 2006/2.

CHURCHILL, Robin: Piracy Provisions of the UN Convention on the Law of the Sea. In: Koutrakos, Panos – Skordas, Achilles (szerk.): *The Law and Practice of Piracy at Sea*. Hart Publishing Ltd, Oxford, Egyesült Királyság. 2015.

CISSÉ, Yacouba: *Prevention and Repression of Piracy and Armed Robbery at Sea*. International Law Commission Report on the Work of the Seventy-First Session. 2019. Annex C.

DAXECKER, Ursula – PRINS, Brandon C.: *Financing Rebellion: Using Piracy to Explain and Predict Conflict Intensity in Africa and Southeast Asia*. Journal of Peace Research. 2017/2.

DUBE, Angelo: *The AU Model Law on Universal Jurisdiction: An African Response to Western Prosecutions based on the Universality Principle*. Potchefstroom Electronic Law Journal. 2015/3.

DUTTON, Yvonne M.: *Bringing Pirates to Justice: A Case for Including Piracy within the Jurisdiction of the International Criminal Court*. Chicago Journal of International Law. 2010/1.

DUTTON, Yvonne M.: *Bringing Pirates to Justice: A Case for Including Piracy within the Jurisdiction of the International Criminal Court*. Chicago Journal of International Law. 2010/1.

DUTTON, Yvonne M.: *Maritime Piracy and the Impunity Gap: Insufficient National Laws or a Lack of Political Will?* Tulane Law Review 2012/5.

EGEDE, Edwin: Piracy and the East African Region. In: Koutrakos, Panos – Skordas, Achilles (szerk.): *The Law and Practice of Piracy at Sea*. Hart Publishing Ltd, Oxford, Egyesült Királyság. 2015.

ELLEMAN, Bruce A.: *Seaborne Perils*. Rowman Littlefield Publishing Group, Lanham, Amerikai Egyesült Államok. 2018.

GARDNER, Maggie: *Piracy Prosecutions in National Courts*. Journal of International Criminal Justice. 2012/10.

GOSALBO-BONO, Ricardo – BOELAERT, Sonja: The European Union's Comprehensive Approach to Combating Piracy at Sea: Legal Aspects. In: Koutrakos, Panos – Skordas, Achilles (szerk.): *The Law and Practice of Piracy at Sea*. Hart Publishing Ltd, Oxford, Egyesült Királyság. 2015.

GOTTLIEB, Yaron: *International Cooperation in Combating Modern forms of Maritime Piracy: Legal and Policy Dimensions*. PhD értekezés. 2017.

- GOTTLIEB, Yaron: *Responding to Maritime Piracy: The Regional Approach*. University of San Francisco Maritime Law Journal. 2015/1.
- GOTTLIEB, Yaron: *The Security Council's Maritime Piracy Resolutions: A Critical Assessment*. Minnesota Journal of International Law. 2015/1.
- GUILFOYLE, Douglas: Piracy and Terrorism. In: Koutrakos, Panos – Skordas, Achilles (szerk.): *The Law and Practice of Piracy at Sea*. Hart Publishing Ltd, Oxford, Egyesült Királyság. 2015.
- GÜNTHER, Enrico: *Response to Piracy: Are the Lessons Learned in the Horn of Africa a Model for the Gulf of Guinea?* EU Diplomacy Papers. 2015/7.
- HASAN, Sayed M. – HASSAN, Daud: *Current Arrangements to Combat Piracy in the Gulf of Guinea Region: An Evaluation*. Journal of Maritime Law & Commerce. 2016/2.
- HASSAN Daud – HASAN Sayed M.: *Effectiveness of the Current Regimes to Combat Piracy in the Gulf of Guinea: An Evaluation*. African Journal of Legal Studies. 2017/10.
- HODGKINSON, Sandra L.: *International Law in Crisis: Seeking the Best Prosecution Model for Somali Pirates*. Case Western Reserve Journal of International Law. 2011/1.
- HODGKINSON, Sandra L.: The Governing International Law on Maritime Piracy. In: Scharf, Michael P. – Newton Michael A. – Sterio, Milena (szerk.): *Prosecuting Maritime Piracy*. Cambridge University Press, New York, Amerikai Egyesült Államok. 2015.
- HODGKINSON, Sandra L.: The Incorporation of International Law to Define Piracy Crimes, National Laws, and the Definition of Piracy. In: Scharf, Michael P. – Newton, Michael A. – Sterio, Milena: *Prosecuting Maritime Piracy*. Cambridge University Press, New York, Amerikai Egyesült Államok. 2015.
- IBÁÑEZ GÓMEZ, Fernando: *Obstáculos legales a la represión de la piratería marítima: el caso de Somalia*. Revista CIDOB d'afers internacionals. No. 99/2012.
- ISHII, Yurika: *M/V Guanabara: Japan's First Trial on Piracy under the Anti-Piracy Act*. Maritime Safety and Security Law Journal. 2015/1.
- KALU, Kingsley Anele: *Addressing the Issue of Piracy off Indonesia and Nigeria*. Indonesian Journal of International & Comparative Law. 2020/2.
- KAMAL-DEEN, Ali: *The Anatomy of Gulf of Guinea Piracy*. Naval War College Review. 2015/1.

KARAWITA, Amali Kartika: *Piracy in Somalia: An Analysis of the Challenges Faced by the International Community*. Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik. 2019/2.

KE, Xu: *Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia*. PhD értekezés, 2006.

KISS Amarilla: *A tengeri kalózkodás nemzetközi jogi megítélése, különös tekintettel a Szomália partjainál folyó eseményekre*. Acta Universitatis Szegediensis: Acta Juridica et Politica: Publicationes Doctorandorum Juridicorum. 2009/9.

KISS Amarilla: *Problems of the Investigation and Prosecution in Case of Piracy at Sea*. Zbornik Radova. 2015/1.

KONTOROVICH, Eugene – ART, Steven: *An Empirical Examination of Universal Jurisdiction for Piracy*. Northwestern University School of Law Public Law and Legal Theory Series. No. 09-26, 2010.

KONTOROVICH, Eugene: *Penalties for Piracy*. Oceans Beyond Piracy Working Papers. 2012.

KOVÁCS Péter: *Bevezetés a Nemzetközi Büntetőbíróság joggyakorlatába*. Pázmány Press, Budapest. 2020.

LATTMANN Tamás: *A szomáliai kalózkodás kérdése a nemzetközi jogban és azon túl*. Nemzet és Biztonság. 2010/9.

LISS, Carolin: *(Re)Establishing Control: Flag State Regulation of Antipiracy PMSCs*. Ocean Development & International Law. 2015/2.

MARCHAL, Roland: *Somali Piracy: The Local Contexts of an International Obsession*. Humanity: An International Journal of Human Rights Humanitarianism and Development. 2011/1.

MCLAUGHLIN, Rob – PAIGE, Tamsin Phillipa: *The Role of Information Sharing in Counter-Piracy in the Horn of Africa Region: A Model for Transnational Criminal Enforcement Operations*. Journal of International Law and International Relations. 2016/1.

MENZEL, Anja: *Institutional Adoption and Maritime Crime Governance: The Djibouti Code of Conduct*. Journal of the Indian Ocean Region. 2018/2.

MULYONO, Hersapta: *The Need to Enhance Regional Effort to Combat Piracy and Armed Robbery Against Ships in Southeast Asia*. Indonesian Journal of International Law. 2014/1.

- MURDOCH, Andrew: Piracy and the UK. In: Koutrakos, Panos – Skordas, Achilles (szerk.): *The Law and Practice of Piracy at Sea*. Hart Publishing Ltd, Oxford, Egyesült Királyság. 2015.
- NANDA, Ved P.: Exercising Universal Jurisdiction over Piracy. In: Scharf, Michael P. – Newton, Michael A. – Sterio, Milena (szerk.): *Prosecuting Maritime Piracy*. Cambridge University Press, New York, Egyesült Államok. 2015.
- O'BRIEN, Melanie: *Where Security Meets Justice: Prosecuting Maritime Piracy in the International Criminal Court*. Asian Journal of International Law. 2014/4.
- ONG, David M.: Alternative Approaches to Piracy and Armed Robbery in Southeast Asian Waters and off the Horn of Africa: A Comparative Perspective. In: Koutrakos, Panos – Skordas, Achilles (szerk.): *The Law and Practice of Piracy at Sea*. Hart Publishing Ltd, Oxford, Egyesült Királyság. 2015.
- OSINOWO, Adeniyi Adejimi: *Combating Piracy in the Gulf of Guinea*. Africa Security Brief. No. 30, 2015.
- PAPASTAVRIDIS, Efthymios: *EUNAVFOR Operation Atalanta off Somalia: The EU in Unchartered Legal Waters?* International and Comparative Law Quarterly. 2015/3.
- PATTANAYAK, Anindita – DAR, Kartikeya: *Addressing Piracy through the Indian Legal Framework*. Nalsar Student Law Review. 2013/8.
- PETRIG, Anna: *The Use of Force and Firearms by Private Maritime Security Companies against Suspected Pirates*. International & Comparative Law Quarterly. 2013/3.
- POLEPALLI, Sindhura Natesha: *Floating Armories and Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships: Balancing Coastal State Security Concerns against Navigational Freedom*. The Journal of Territorial and Maritime Studies. 2019/2.
- QURESHI, Waseem Ahmad: *The Prosecution of Pirates and the Enforcement of Counter-Piracy Laws are Virtually Incapacitated by Law Itself*. San Diego International Law Journal. 2017/1.
- RAHA, Utpal Kumar – RAJU, K. D.: *Maritime Threats to the South and Southeast Asia: Scope for a Regional Agreement*. Kathmandu School of Law Review. 2017/1.
- RAVASZ Ábel – *Kalózkodás Szomáliában: Puntland és a bukott államiség*. Kül-Világ. 2008/3-4.

- RECH, Walter: *Rightless Enemies: Schmitt and Lauterpacht on Political Piracy*. Oxford Journal of Legal Studies. 2012/2.
- RÖVID Éva: *A szomáliai tengeri kalózkodás hatása a nemzetközi gazdaságra*. Köz-gazdaság. 2014/1.
- SÁNTHA Ferenc: Az emberiség elleni bűncselekmények. Miskolci Jogi Szemle. 2008/1.
- SCHARF, Michael P. – TAYLOR, Mistale: *A Contemporary Approach to the Oldest International Crime*. Utrecht Journal of International and European Law. 2017/1.
- SHNIDER, Samuel: *Universal Jurisdiction over Operation of a Pirate Ship: The Legality of the Evolving Piracy Definition in Regional Prosecutions*. North Carolina Journal of International Law and Commercial Regulation. 2013/2.
- SZALAI Anikó: *Érdekességek a nemzetközi szerződésekhöz tett magyar fenntartások köréből*. Ars Boni. 2017/1-2.
- VAN GINKEL, Bibi: EU Governance of the Threat of Piracy Off the Coast of Somalia. In: Govaere, Inge – Poli, Sara (szerk.): *EU Management of Global Emergencies*. Studies in EU External Relations. 2014/8.
- VAN HESPEN, Ilja: *Developing the Concept of Maritime Piracy: A Comparative Legal Analysis of International Law and Domestic Criminal Legislation*. The International Journal of Marine and Coastal Law. 2016/2.
- VAN SCHAACK, Beth – SLYE, Ron: *A Concise History of International Criminal Law*. Santa Clara Law Digital Commons. 2007/1.
- VARGA Attila Ferenc – *Nemzetközi küzdelem a szomáliai kalózkodás ellen*. Hadtudomány. 2011/1-2.
- VARGA Attila Ferenc: *Kísérletek és eredmények a kalózkodás bűncselekményének definiálásában*. Hadtudományi Szemle. 2011/1.
- WAMBUA, Paul Misili: *Kenya's Role in Counter-Piracy and the Contact Group*. Working Paper of the Lessons Learned Project of the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia. 2014.
- WAMBUA, Paul Musili: *The Jurisdictional Challenges to the Prosecution of Piracy Cases in Kenya: Mixed Fortunes for a Perfect Model in the Global War against Piracy*. World Maritime University Journal of Maritime Affairs. 2012/1.

WILLIAMS, Paul R. – PRESSLY, Lowry: *Maritime Piracy: A Sustainable Global Solution*. Case Western Research Journal of International Law. 2013/2.

WIN, Kyaw Hla – AHMED, Hassan – ANSARI, Abdul Haseeb – MASUM, Ahmad – JAN, Naqib Ishan: *Critical Analysis of the Efficacy of the ReCAAP in Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*. Journal of the Indian Law Institute. 2016/2.

### **Nemzetközi szerződések**

A tengerhajózás biztonsága elleni jogellenes cselekmények visszaszorításáról szóló egyezmény (*Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation*)

A terrorizmus finanszírozásának visszaszorításáról szóló nemzetközi egyezmény (*International Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism*)

A túszedés elleni nemzetközi egyezmény (*International Convention against the Taking of Hostages*)

Afrikai Unió nemzeti modelltvénye a nemzetközi bűncselekmények fölötti univerzális joghatóságról (*African Union Model National Law on Universal Jurisdiction over International Crimes*)

Az Afrikai Unió Afrikai Tengeri Szállítási Chartája (*AU African Maritime Transport Charter*)

Az ENSZ kizárólagos gazdasági övezeteken túlnyúló halállományok és a hosszú távon vándorló halállományok védelmére és kezelésére vonatkozó egyezménye (*Conservation and Management of Straddling and Highly Migratory Fish Stocks Agreement*)

Az ENSZ Tengerjogi Egyezménye (*United Nations Convention on the Law of the Sea*)

Az ENSZ transznacionális szervezett bűnözés elleni egyezmény (*United Nations Convention against Transnational Organized Crime*)

CARICOM tengeri és légi biztonsági együttműködési megállapodás (*Maritime and Airspace Security Cooperation Agreement*)

Declaration of the Heads of State and Government of Central and West African States on Maritime Safety and Security in their Common Maritime Domain



Dzsibuti Magatartási Kódex (*Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden*)

Memorandum of Understanding among the Economic Community of Central African States (ECCAS), the Economic Community of West African States (ECOWAS) and the Gulf of Guinea Commission (GGC) on Maritime Safety and Security in Central and West Africa

Memorandum of Understanding on the establishment of a Sub-regional Coastguard Network for the West and Central African sub-region

Regionális együttműködési megállapodás a kalózkodás és a hajók elleni fegyveres rablás elleni küzdelemről Ázsiában (*Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*)

Római Statútum (*Rome Statute of the International Criminal Court*)

Yaoundéi Magatartási Kódex (*Code of Conduct Concerning the Prevention and Repression of Piracy, Armed Robbery against Ships, and Illegal Maritime Activities in West and Central Africa*)

### **Nemzetközi szerződések kommentárjai**

Articles concerning the Law of the Sea with commentaries. Yearbook of the International Law Commission, vol. II. 1956.

Draft articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, with commentaries. A/56/10. Yearbook of the International Law Commission, vol. II, Part Two. 2001.

### **Nemzetközi szerződések tervezetei**

Draft Statute for an International Criminal Court with commentaries. 1994.

Harvard Research on International Law. Part III: Draft Convention on Jurisdiction with Respect to Crime. American Journal of International Law. 1936.

Harvard Research on International Law. Part IV: Draft Convention on Piracy. American Journal of International Law. 1932.

Report of the League of Nations Committee of Experts for the Progressive Codification of International Law. 1927.

## **Nemzetközi szervezetek határozatai és ajánlásai**

A Tanács 2008/851/KKBP együttes fellépése (2008. november 10.), a Szomália partjainál folytatott kalóztámadásoktól és fegyveres rablásoktól való elrettentéshez, azok megelőzéséhez és visszaszorításához való hozzájárulás céljából folytatott európai uniós katonai műveletről.

ASEAN Plan of Action in Combating Transnational Crime (2016-2025)

Az ENSZ hivatalos személyek által alkalmazott erőszakra és lőfegyver-használatra vonatkozó alapelvei (*UN Basic Principles on the Use of Force and Firearms by Law Enforcement Officials*)

Commission Recommendation on Measures for Self-Protection and the Prevention of Piracy and Armed Robbery against Ships (2010/159/EU), 2010 március 11.

Council Conclusions on the Horn of Africa. 3124th Foreign Affairs Council Meeting. Brüsszel, 2011. november 14.

Decision Pursuant to Article 15 of the Rome Statute on the Authorization of an Investigation into the Situation in the Republic of Kenya (ICC-01/09)

International Maritime Organization Assembly Resolution A.1025(26). A 26/Res.1025.

United Nations Security Council Resolution 1816 (2008). S/RES/1816 (2008).

United Nations Security Council Resolution 1846 (2008). S/RES/1846 (2008).

United Nations Security Council Resolution 1851 (2008). S/RES/1851 (2008).

## **Nemzetközi szervezetek keretében elfogadott jelentések**

Letter dated 24 January 2011 from the Secretary-General to the President of the Security Council (The Lang Report). S/2011/30.

Fourth report on peremptory norms of general international law (jus cogens) by Dire Tladi, Special Rapporteur (A/CN.4/727.). 2019.

Fragmentation of International Law: Difficulties Arising from the Diversification and Expansion of International Law. Report of the Study Group of the International Law Commission (A/CN.4/L.682.). 2006.

Report of the International Law Commission on its Second Session, 5 June to 29 July 1950, Official Records of the General Assembly, Fifth session, Supplement No.12 (A/1316). Yearbook of the International Law Commission vol. II. 1950.

Report of the International Law Commission on its Third Session, 16 May to 27 July Official Records of the General Assembly, Sixth Session, Supplement No.9 (A/1858). Yearbook of the International Law Commission vol. II. 1951.

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. S/2010/394.

Report of the Secretary-General pursuant to Security Council resolution 2020 (2011). (S/2012/783.)

### **Egyéb jelentések**

ANDERSEN, Elizabeth – BROCKMAN-HAWE, Benjamin – GOFF, Patricia: *Suppressing Maritime Piracy: Exploring the Options in International Law*. Workshop Report. 2009. október 16-17.

International Chamber of Commerce International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery Report 2009.

International Chamber of Commerce International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery Report 2014.

International Chamber of Commerce International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery Report 2019.

International Chamber of Commerce International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery Report 2020.

International Chamber of Commerce International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery Report 2020 Q3.

International Expert Group of Piracy off the Somali Coast Final Report. 2008.

JACOBSEN LINDSKOV, Katja – RIBER NORDBY, Johannes: *Maritime Security in the Gulf of Guinea*. Royal Danish Defence College Publishing House. 2015.

LISS, Carolin: *Assessing Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia: Trends, Hotspots and Responses*. Peace Research Institute Frankfurt Report No. 125, 2014.

Oceans Beyond Piracy. The State of Maritime Piracy 2014.

Oceans Beyond Piracy. The State of Maritime Piracy 2016.

Oceans Beyond Piracy. The State of Maritime Piracy 2017.

ReCAAP Information Sharing Centre Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia Annual Report 2020.

VON HOESSLIN, Karsten: *The Economics of Piracy in Southeast Asia*. The Global Initiative against Transnational Organized Crime (Report). 2016.

### **Bírósági határozatok**

Belgium Court of Cassation. 77 I. L. R. 537. (Castle John v. Babeco)

European Court of Human Rights Judgment (29 March 2010). Case of Medvedyev and Others v. France (Application no. 3394/03).

International Court of Justice. Case Concerning the Land and Maritime Boundary between Cameroon and Nigeria (Cameroon v. Nigeria: Equatorial Guinea intervening). Judgment of 10 October 2002.

International Court of Justice. The Corfu Channel Case (United Kingdom v. Albania). Judgment of 9 April 1949.

International Tribunal for the Law of the Sea. M/V Saiga Case (No. 2) (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea).

Permanent Court of Arbitration. The Enrica Lexie Case (Italy v. India) 2015-28.

Supreme Court of Seychelles. The Republic vs. Abdi Ali Abdi & Others Judgment („Interuna II”). Criminal Side No. 14 of 2010.

Supreme Court of Seychelles. The Republic vs. Houssein Mohamed Osman & Ten Others Judgment („Draco”). Criminal Side No. 19 of 2011.

Supreme Court of Seychelles. The Republic vs. Mohamed Ahmed Dahir & Ten Others Judgment („Topaz”). Criminal Side No. 51 of 2009.

Supreme Court of Seychelles. The Republic vs. Mohamed Ahmed Ise & Four Others Judgment („Talenduc”). Criminal Side No. 75 of 2010.

United States District Court E. D. Virginia. United States v. Mohammed Modin Hasan, Abdi Wali Dire, et al. 747 F. Supp. 2d 599 (2010).

United States District Court E.D. Virginia. United States v. Mohamed Ali Said et al. 757 F. Supp. 2d 554 (2010).

United States District Court for the Western District of Washington. Institute of Cetacean Research v. Sea Shepherd Conservation Society, 191 F. Supp. 3d 1228 (2016).

United States Supreme Court. United States v Furlong (United States v Pirates) 18 US (5 Wheat), 1820.

United States Supreme Court. United States v. The Brig Malek Adhel, 43 U.S. 2 How. 210 210 (1844).

### **Nemzeti jogszabályok**

2003. évi LXVIII. törvény a tengerhajózás biztonsága elleni jogellenes cselekmények visszaszorításáról szóló, az ENSZ Nemzetközi Tengerészeti Szervezete által 1988. március 10-én, Rómában elfogadott Egyezmény, és a kontinentális talapzaton rögzített mesterséges szigetek biztonsága elleni jogellenes cselekmények visszaszorításáról szóló Jegyzőkönyv kihirdetéséről

2012. évi C. törvény a Büntető Törvénykönyvről

Act on Prevention and Suppression of Piracy of Thailand. B.E. 2534 (1991)

Act on Punishment of Financing to Offences of Public Intimidation of Japan (Act No. 67 of June 12, 2002)

Anti-Terrorism Act of 2020 of The Philippines

Criminal Act of South Korea (Act No. 11731, 5 April 2013)

Criminal Code of Germany, published on 13 November 1998 (Federal Law Gazette I, p. 3322)

Criminal Code of The Netherlands (Act of 3 March 1881)

Law on Combatting Piracy of the Republic of Somaliland (Law No. 52/2012)

Law on Punishment of and Measures against Acts of Piracy of Japan (Act No. 55 of 2009)

Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal de España

Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial de España

Malaysia Courts of Judicature Act 1964 of Malaysia

Penal Code of Singapore (Ordinance 4 of 1871)

Piracy Act of Sri Lanka (No. 9 of 2001)

Suppression of Financing Act of Singapore (Chapter 325)

The Criminal Code of Denmark (Order No. 909 of September 27, 2005)

### **Egyéb dokumentumok**

Assembly of States Parties to the Rome Statute of the International Criminal Court. Eight Session (2009)

Assembly of States Parties to the Rome Statute of the International Criminal Court. Eighteenth Session (2019)

Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea (BMP5).

Industry Guidelines for the Use of Private Maritime Security Contractors (PMSC) as Additional Protection in Waters Affected by Somali Piracy

Interim Guidance to UK Flagged Shipping on the Use of Armed Guards to Defend Against the Threat of Piracy in Exceptional Circumstances

International Code of Conduct for Private Security Service Providers

Statement by the President of the Security Council. S/PRST/2012/24.

The Montreaux Document on Pertinent International Legal Obligations and Good Practices for States Related to Operations of Private Military and Security Companies during Armed Conflict

The Princeton Principles of Universal Jurisdiction

### **Internetes források**

“Pirates of the Caribbean” Operate in the Service of Drug Trafficking Between Venezuela and Trinidad.

<https://www.maritimeherald.com/2019/pirates-of-the-caribbean-operate-in-the-service-of-drug-trafficking-between-venezuela-and-trinidad/>

5 Reasons Why Southeast Asian Piracy is Here to Stay

<https://gcaptain.com/5-reasons-southeast-asian-piracy-stay/>

Alexander, Atul: *Is Immunity for Killing Two Indian Fishermen Justified? Curious Case of “Enrica Lexie”*.

<http://opiniojuris.org/2020/10/26/is-immunity-for-killing-two-indian-fishermen-justified-curious-case-of-enrica-lexie/>

Arrests as lost tanker reappears in China

<https://www.independent.co.uk/news/arrests-as-lost-tanker-reappears-in-china-1161202.html>

Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia

<https://2009-2017.state.gov/t/pm/rls/fs/2016/255175.htm>

EU Support for Somalia

[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO\\_17\\_1243](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_17_1243)

European Union External Action Service – EU Maritime Security Factsheet: The Gulf of Guinea

[https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/52490/eu-maritime-security-factsheet-gulf-guinea\\_en](https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/52490/eu-maritime-security-factsheet-gulf-guinea_en)

Fekete István: *Kalózkodás és történelem*.

[https://mult-kor.hu/20100521\\_kalozkodas\\_es\\_tortenelem?pIdx=1](https://mult-kor.hu/20100521_kalozkodas_es_tortenelem?pIdx=1)

Freeman, Colin: *Trinidad suffers from Venezuela collapse as pirates return to the Caribbean.*

<https://www.thenationalnews.com/world/the-americas/trinidad-suffers-from-venezuela-collapse-as-pirates-return-to-the-caribbean-1.809625>

<http://www.rappicc.sc/aboutus.html>

[http://www.recaap.org/about\\_ReCAAP-ISC](http://www.recaap.org/about_ReCAAP-ISC)

<https://cggrps.com/en/the-gulf-of-guinea-commission/>

[https://combinedmaritimeforces.com/wp-content/uploads/2018/08/20180806-cmf-overview-trifold\\_update\\_final.pdf](https://combinedmaritimeforces.com/wp-content/uploads/2018/08/20180806-cmf-overview-trifold_update_final.pdf)

<https://eunavfor.eu/mission/>

<https://gog-mdat.org/home>

<https://igad.int/about-us>

<https://www.eucap-som.eu/about-us/>

<https://www.eutm-somalia.eu/about-us/>

<https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>

<https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Content-and-Evolution-of-the-Djibouti-Code-of-Conduct.aspx>

<https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/DCoC.aspx>

<https://www.lmalloyds.com/lma/jointwar>

[https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics\\_48815.htm](https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_48815.htm)

[https://www.un.org/Depts/los/piracy/piracy\\_national\\_legislation.htm](https://www.un.org/Depts/los/piracy/piracy_national_legislation.htm)

<https://www.un.org/womenwatch/daw/cedaw/protocol/whatis.htm>

<https://www.unicef.org/child-rights-convention/strengthening-convention-optional-protocols>

<https://www.worldometers.info/gdp/gdp-by-country/>

International Maritime Organization Status of Treaties.

<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/StatusOfTreaties.pdf>



Kiszabadult a Nigériában elrabolt magyar tengerész.

[https://index.hu/belfold/2017/11/11/hazaerkezett\\_a\\_magyar\\_tusz\\_nigeriabol/](https://index.hu/belfold/2017/11/11/hazaerkezett_a_magyar_tusz_nigeriabol/)

Launch of Trilateral Coordinated Patrols - MALSINDO Malacca Straits Coordinated Patrol

[https://www.nas.gov.sg/archivesonline/data/pdfdoc/MINDEF\\_20040720001.pdf](https://www.nas.gov.sg/archivesonline/data/pdfdoc/MINDEF_20040720001.pdf)

McCauley, Adam: *The Most Dangerous Waters in the World*.

<http://time.com/piracy-southeast-asia-malacca-strait/>

Murcia, Bryan Andrés: *Latin America and the Caribbean face the resurgence of maritime piracy*.

<https://latinamericanpost.com/21632-latin-america-and-the-caribbean-face-the-resurgence-of-maritime-piracy>

Ng'wanakilala, Fumbuka: *Tanzania agrees to prosecute Somali pirates*.

<https://www.reuters.com/article/ozatp-somalia-piracy-tanzania-20100520-idAFJ0E64J0E820100520>

Nigeria signs first standalone anti-piracy law in the Gulf of Guinea

<https://criticalmaritimeroutes.eu/2019/07/11/nigeria-signs-first-standalone-anti-piracy-law-in-the-gulf-of-guinea/>

Nigeria: Government amnesty program for Niger Delta militants, particularly with respect to the Movement for the Emancipation of the Niger Delta (MEND) (2009-August 2011).

<https://www.refworld.org/docid/50740a192.html>

Operation ATALANTA's new mandate enters into force on 1st of January 2021. New tasks will reinforce the EU NAVFOR's counter-piracy core responsibilities.

<https://eunavfor.eu/operation-atalantas-new-mandate-enters-into-force-on-1st-of-january-2021-new-tasks-will-reinforce-the-eu-navfors-counter-piracy-core-responsibilities/>

Scallop war: French and British boats clash in Channel.

<https://www.bbc.com/news/world-europe-45337091>

Singapore and Indonesia Participate in Indo-Sin Coordinated Patrols (ISCP) and Joint Socio-Civic Activities

[https://www.nas.gov.sg/archivesonline/data/pdfdoc/MINDEF\\_20011009001\\_2.pdf](https://www.nas.gov.sg/archivesonline/data/pdfdoc/MINDEF_20011009001_2.pdf)

Sing, Currun: *Al Shabaab Fights the Pirates*.

<https://www.nytimes.com/2013/10/23/opinion/international/al-shabab-fights-the-pirates.html>

Szalai Anikó: *A kalózkodással kapcsolatos magyar fenntartás*.

<https://drszalaianiko.hu/tag/tengerjog/>

Tanzania: Seven Somali Nationals Jailed for Life Over Piracy

<https://www.hellenicshippingnews.com/tanzania-seven-somali-nationals-jailed-for-life-over-piracy>

The economic cost of piracy through 2017

<https://safety4sea.com/the-economic-cost-of-piracy-through-2017/>

The State Parties of the Rome Statute

<https://asp.icc->

[cpi.int/en\\_menus/asp/states%20parties/Pages/the%20states%20parties%20to%20the%20rome%20statute.aspx](https://asp.icc-cpi.int/en_menus/asp/states%20parties/Pages/the%20states%20parties%20to%20the%20rome%20statute.aspx)

The U.S. Government's Approach to Countering Somali Piracy. Remarks at Combating Piracy Week, 2012. október 25.

<https://2009-2017.state.gov/t/pm/rls/rm/199929.htm>

UN Deputy Secretary-General flags need for ‘multi-dimensional’ approach to combating piracy

<https://news.un.org/en/story/2012/11/426032-un-deputy-secretary-general-flags-need-multi-dimensional-approach-combating>

United Nations Convention on the Law of the Sea – Further Information

[https://www.iucn.org/sites/dev/files/unclos\\_further\\_information.pdf](https://www.iucn.org/sites/dev/files/unclos_further_information.pdf)

United Nations Treaty Collection. United Nations Convention on the Law of the Sea.

[https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&lang=en](https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&lang=en)

UNSCR: Search engine for the United Nations Security Council Resolutions

<https://bit.ly/2AGPjyd>

US Navy fighter jets intercept Italian cruise ship hijackers

<https://www.history.com/this-day-in-history/achille-lauro-hijacking-ends>

USS Cole Attack

<https://www.britannica.com/event/USS-Cole-attack>

Van Der Spek, Boris: *Violent pirate attack in Surinam leaves sixteen fishermen dead.*

<https://chiletoday.cl/violent-pirate-attack-in-surinam-leaves-sixteen-fishermen-dead/>

Vijay Sakhuja highlights the perils of piracy on the high seas and the need for strengthening anti-piracy laws in India.

[http://www.ipcs.org/comm\\_select.php?articleNo=1778](http://www.ipcs.org/comm_select.php?articleNo=1778)