

Szegedi Tudományegyetem
Állam- és Jogtudományi Doktori Iskola

Doktori (PhD) értekezés tézisei

dr. Pászka Imre Ágoston

**A modernkori kalózkodás jelensége és az ellene való fellépés
módozatai**

Témavezetők:

Prof. Dr. Blutman László, tanszékvezető egyetemi tanár

Dr. Schiffner Imola, adjunktus

Szeged

2022

I. A doktori értekezés háttere

Problémafelvetés és a dolgozat tárgya

A kalózkodás ősi bűncselekménye azóta jelen van az emberiség mindennapjaiban, mióta vízre szálltunk. Ugyan a kalózkodást a mai napig gyakran az amerikai kontinens felfedezését követő időszakokkal kötik össze – amely egybe esik a bűncselekmény ún. aranykorával –, azonban a XXI. században új erőre kapva folyamatos kereskedelmi, gazdasági, sőt, bizonyos esetekben humanitárius nehézségeket okoz, valamint emberéleteket is veszélyeztet. A bűncselekmény által jelentett fenyegetés továbbra is fennáll – hiszen 2020-ban is nagyjából kétszáz, bejelentett támadás történt, míg a be nem jelentett támadások száma is igen magasra tehető.

A nemzetközi szokásjog szerint a kalózkodás az első, olyan bűncselekmény, amely univerzális vagy egyetemes joghatóság alá tartozik. Az elkövetőkkel szembeni szemléletmódot sokáig a *hostis humani generis*, azaz emberiség ellenségei koncepció jellemezte, amelyet arányosnak tartottak a bűncselekmény súlyával és veszélyességével.

Nemzetközi szinten először az 1856-os párizsi nyilatkozatban merült fel a bűncselekmény tilalmazása. A nemzetközi szabályozás iránti igény ezt követően is jelentős volt, a Nemzetek Szövetségének keretein belül pedig jelentést készítettek, amely mind elméleti, mind gyakorlati rendelkezéseket is tartalmazott a bűncselekmény visszaszorítására. Az első, komolyabb tervezet ugyanakkor 1932-re készült el, a Harvard jogászainak jóvoltából. A harvardi tervezet előremutató rendelkezéseket tartalmazott, valamint fogalmi rendszerét tekintve is igen széleskörűnek tekinthető.

A tervezet nagy hatást gyakorolt a későbbi kodifikációs tevékenységre is, hiszen az 1958-as Nyílt Tengeri Konvenció is jelentős mértékben támaszkodott rá. Ugyanakkor a Konvenció kodifikációja során a tervezet rendelkezései mögött álló kommentárokat gyakran figyelmen kívül hagyták, amely hiányosság a mai napig visszaköszön a nemzetközi szabályozásban, hiszen a jelenleg hatályos, 168 részes állammal rendelkező ENSZ Tengerjogi Egyezménye (*United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS*) gyakorlatilag változatlan tartalommal vette át a Konvenció rendelkezéseit.

A korábbi kodifikációs törekvések nem megfelelő átültetése azonban hamar kiütközött. Az UNCLOS által le nem fedett elkövetési magatartásokat és elkövetési helyeket pedig az 1988-ban elfogadott, A tengerhajózás biztonsága elleni jogellenes cselekmények

visszaszorításáról szóló egyezmény (*Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation – SUA*) egyezmény hivatott orvosolni. Szintén ezt a célt szolgálja az ENSZ Nemzetközi Tengerészeti Szervezetének (*International Maritime Organization – IMO*) Közgyűlése által megalkotott hajók elleni fegyveres rablás koncepciója is.

A fentiek következtében a tengeri kalózkodás az egyik legszélesebb nemzetközi jogi háttérrel rendelkező deliktum, amit az univerzális joghatóság alá tartozása ráadásul egy szintre emel a súlyosabb nemzetközi bűncselekményekkel – mindez annak ellenére, hogy valójában egy általános jegyekkel bíró büntetről beszélhetünk. Ennek ellenére, a bűncselekmény által leginkább veszélyeztetett térségekben, általánosságban jogalkotási deficit állapítható meg, hiszen a jogszabályok minősége (és mennyisége) közel sem kielégítő. További problémát okoz az a büntetlenségi kultúra, miszerint a kalózok ellen lefolytatott bírósági eljárások száma igen alacsony, amely számos régióban a bűncselekmény elleni fellépés valódi gátjának tekinthető.

Tekintettel arra, hogy 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. 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.

Célkitűzések

1) A nemzetközi keretrendszer bemutatása és kritikai vizsgálata

A tengeri kalózkodás visszaszorításának 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 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 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 lábon 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.

2) A kalózkodás által leginkább veszélyeztetett térségek bemutatása és összehasonlítása

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.

3) A fuvarozóipar által a támadások visszaverése érdekében foganatosított intézkedések

A fellépés 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 kétségkívül egy szerteágazó, sok kérdést felvető téma, amit igyekeztem alaposan bemutatni az értekezésemben.

4) A kalózok jogi felelősségre vonásának kérdésköre és problematikája

A kalózkodás visszaszorításához kiemelten fontos a megfelelő generális prevenció, ezért az elkövetők jogi felelősségre vonása tendenciáinak vizsgálata értekezésem 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 szómáliai 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 kalózok 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 somáliai 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 vizsgálatakor 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 vizsgálatok pedig a szakirodalomra támaszkodtam. Az előkészítő anyagok vizsgálatok hangsúlyos szerepet kapott – a bűncselekmény kontextusában értelmezett – magáncél értelmezésére vonatkozó kodifikációs tevékenység, hiszen amellett, 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 somáliai 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 fejezetben 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 kalózkodás felelősségére vonatkozóan.

II. Az értekezés tudományos eredményeinek összefoglalása

A történelmi tapasztalatok is azt mutatják, hogy a tengeri kalózkodás végleges elfojtása valószínűleg soha nem lesz lehetséges, azonban időleges visszaszorításáért, a támadások számának csökkentéséért a nemzetközi közösség igen sokat tehet. Hiszen bármennyire is egyes régiókhöz 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 Tengerjogi Egyezmény 101. cikkében rögzített kalózkodási 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*).

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 a Nemzetközi Tengerészeti Iroda (*International Maritime Bureau – 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 kalózsok 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. A *shiprider* egy olyan hivatalos személy, aki a másik együttműködő állam bűnüldöző szervének hajóján tartózkodva felhatalmazással bír, hogy megadja az engedélyt a saját állama területi vizeire való belépésre, illetve bizonyos eljárási cselekmények elvégzésére is jogosult.

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.

Mivel 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 3. cikke szerint ugyanis bűncselekményt követ el, aki jogellenesen és szándékosan:

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

A SUA tehát a magatartások szélesebb körét igyekszik lefedni azáltal, hogy sokkal tágabb területi hatállyal rendelkezik, mint az UNCLOS. Formáját tekintve 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 vezettek 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 operandin* 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 felemésztja 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 válaszlépést, 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 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 – ReCAAP*) nevű egyezményt, 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 alpbűncselekményekre 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 alpbűncselekményektől, 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 fennáll, 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, hosszabb távra megoldást kínálhat az államok számára. Ezek hiányában azonban a kalózkodás érdemi, tartós visszaszorítása nem lesz lehetséges.

III. Az értekezés témájában megjelent publikációk listája

1. *A tengeri kalózkodás mint nemzetközi bűncselekmény a XXI. században*
In: Bragyova András (szerk.) Miskolci Doktorandusz Konferencia Tanulmánykötet.
Miskolc, Magyarország: Bíbor Kiadó 2017. pp. 193-203.
2. *Maritime Piracy as an International Crime in the 21st Century*
Belvedere Meridionale XXX. évf. 4. sz. 2018. pp. 96-107.
3. *Veszélyes vizeken, avagy a délkelet-ázsiai kalózkodás*
Állam- és Jogtudomány LX. évf. 1. sz. 2019. pp. 91-106.
4. *Ahol a kalózkodás létformává vált: Szomália*
In: Fejes Zsuzsanna – Lichtenstein András – Márki Dávid (szerk.) Jog, erkölcs, kultúra: Értékdilemmák és identitások a jogrendszerekben. Szeged, Magyarország: Szegedi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Doktori Iskola 2020. pp. 103-112.
5. *A tengeri kalózkodásra vonatkozó nemzetközi jogi rezsim*
Pro Futuro – A jövő nemzedékek joga X. évf. 1. sz. 2020. pp. 161-177.
6. *A tengeri kalózkodásra vonatkozó univerzális joghatóság érvényesülése a gyakorlatban*
Iustum Aequum Salutare XVII. évf. 3. sz. 2021. pp. 245-262.