

Új vizeken járunk?

**A tengeri kalózkodás nemzetközi szabályozásának új
irányai**

2013.03.24

NKJ 091

Absztrakt

Dolgozatomban a tengeri kalózkodás nemzetközi jogi szabályozását mutattam be. Ennek kapcsán a hipotézisem az volt, hogy a jelenlegi szabályozás nem megfelelő, melynek legfőbb oka a vesztfáliai típusú államrendszer korlátai.

Az állítás alátámasztására elemeztem a szabályozás fejlődését, valamint az UNCLOS definíciója alapján a jelenleg használatos fogalmat. Ennek kapcsán a probléma két elemre vezethető vissza. Az első a területi hatály elégtelensége, a másik pedig az definíció alanyainak meghatározása. A fenti elméleti megállapítások alátámasztására Szomália esetét mutattam be. Az eset kapcsán szintén a fenti két pont volt szintén legproblémásabb és a legfőbb akadálya a kalózok elfogásának és a probléma visszaszorításának.

Továbbá látható, hogy a hagyományos állami keretrendszer nem tudja megoldani a problémát. Ezt támasztja alá az is, hogy a jelenleg effektívnek tekinthető megoldási javaslatok is átlépnek ezeken a kereteken, az állami szuverenitás bizonyos mértékű korlátozásával. Végül ezt a gondolatot továbbfolytatva elemeztem a lehetséges megoldásokat, melyek egyértelműen a regionális kooperáció és az állami szuverenitás bizonyos mértékű korlátozása felé mutatnak, vagyis szintén túllépnek a nemzetközi jog hagyományos államalapú szemléletén

Tartalom

Bevezetés.....	4
2.Történeti háttér- az ENSZ tengerjogi rezsimje előtt.....	6
3. Kalózkodás szabályozása és az ENSZ	7
3.1. UNCLOS tárgyalások.....	7
3.2. ENSZ határozatok Szomália kapcsán.....	9
3.3. ENSZ szakosodott szervek szerepe	10
4. Kalózkodás definíciója	12
4.1. Kalózkodásnak minősülő cselekmények	12
4.2. Kalózkodás alanyai és elfogásuk.....	13
4.3. Kalózkodás területi hatálya és ellentmondásai	15
5. Szomália-esettanulmány.....	18
5.1.Szomália- a bukott állam létrejötte.....	18
5.2. ENSZ és Szomália.....	19
5.3. A kalózkodás elterjedésének okai Szomáliában.....	23
5.4. A nemzetközi szabályozás alkalmazásának korlátai Szomáliában.....	25
6. Állami szuverenitás vs. nemzetközi biztonság	27
6.1. A kalózkodás költségei a nemzetközi közösség oldaláról.....	27
6.2. A nemzetközi fellépés korlátai a vesztfáliai típusú államrendszerben	29
6.3. Lehetséges megoldások felvázolása.....	31
7. Konklúzió	34
Hivatkozásjegyzék.....	36
Melléklet.....	41

1. Bevezetés

Dolgozatomban a tengeri kalózkodás jelenlegi nemzetközi jogi szabályozását mutatom be. A kérdésfelvetést több szempontból tekinthető relevánsnak. Elsősorban a kalóztámadások, hajó eltérítések számának növekedése, (IMO-Maritime Knowledge Centre,2012) napirenden tartja a kérdést és annak tudományos jellegű feltárását. Másrészt a kérdéskör jelentős ambivalenciát hordoz magában. Bár a kalózkodás kategóriájába sorolható cselekmények száma nőtt és egyre több szereplőt érint, a nemzetközi közösség mégsem tudott megfelelő választ adni a problémára. Ennek egyértelmű bizonyítéka, a fent említett tény, vagyis hogy nem csökken a kalóztámadások száma. A jelenleg hatályos nemzetközi jogi szabályozás tehát csak részben kezeli a problémát, de nem tud reflektálni a kalózkodás újonnan felmerült alkérdéseire. Tehát egy megoldásra váró nemzetközi jogi problémáról van szó.

Mivel a téma meglehetősen szerteágazó, így még ebben a szakaszban szeretném meghatározni azokat az aspektusait, melyet dolgozatomban bővebben kifejtek. A kalózkodás szabályozása vizsgálható mind belső, mind pedig nemzetközi jogi aspektusból. Bár a későbbiekben bemutatott esettanulmány indokolja e kettő szintézisét, mégis a nemzetközi jogi szabályozás oldaláról közelítek a kérdés bemutatásához. Továbbá megközelíthető nemzetközi gazdaságtani szempontból, azonban ezt a diszciplínát csak érintőlegesen, a nemzetközi szabályozás előrehaladásának okaként kívánom megemlíteni.

Dolgozatom alapvető kérdése, hogy miért elégtelen a kalózkodás nemzetközi jogi szabályozása? Ennek alapján az a hipotézisem, hogy a vesztfáliai típusú államrendszer megléte gátolja az effektív nemzetközi szabályozás létrejöttét. Érvelésem alapja az, hogy a kalózkodásnak minősíthető cselekmények egy része nem nemzetközi vizeken történik, de a nemzetközi közösség egyre több szereplőjét érinti, vagyis globális fenyegetettségként értelmezhető. Mivel azonban ezek a vizek a nemzeti szuverenitás részét képezik, a jelenlegi rendszer nem tudja hatékonyan kívülről kikényszeríteni a fellépést. Továbbá az univerzális joghatóság révén a kalózkodás elfogása, illetve elítélése a belső jog eljárásainak kell, hogy megfeleljen, így lokalizál egy nemzetközi problémát.

A kérdésem megválaszolásához, alapvetően a definíciók történelmi-, jogi alakulását vizsgálom meg. Bár a kalózkodás megjelenése az ókori társadalmakban is tapasztalható volt, a dolgozat fókuszsa és terjedelme miatt két nagyobb blokkra osztottam a történeti bemutatást. Az első, rövidebb blokk az ENSZ égisze előtt létező szabályozást mutatja be, ami azonban nemzeti jogrendszerek legrelevánsabb paragrafusait összegzi, többek között a *Paris*

Declaration Respecting Maritime Law, és az *Offences of Sea Act*. A második, hangsúlyosabb blokk, az ENSZ égisze alatt létrejött szabályozást mutatja be, a kalózkodás szabályozásáról szóló *Convention on the High Seas* (1958), *United Nations Convention on the Law of the Sea* és a *Djibouti Code of Conduct* (2009) dokumentumok alapján. A szabályozás pontosabb és a jelenre reflektáló példáiként pedig bemutatom a Szomáliára vonatkozó ENSZ Biztonsági Tanács (BT) és a Közgyűlés határozatait.

A fent említett dokumentumok kapcsán három definíciós elemet vizsgállok. Az első, a mit kérdésre válaszolva, a definíció tárgyát elemzi. Vagyis, mely cselekvés típusok, és milyen körülmények valamint jellemzők megléte szükséges ahhoz, hogy egy adott cselekmény a kalózkodás fogalmához tartozhasson. A második pedig, a hol kérdése, vagyis a kalózkodás területi hatályának leírása.

Végül pedig, hogy kikre terjed ki a szabályozás, vagyis kik lehetnek az alanyai a nemzetközi kalózkodásnak. Ebben az esetben azonban nem az elkövetők oldaláról érdemes megvizsgálni a kérdést, hanem abból a szempontból, hogy ki jogosult a kalózok elleni lépések megtételére, hiszen a szabályozás problematikája is ebből fakad.

A definíciók bemutatása azonban nem elegendő a kérdés megválaszolására, hiszen nem elsősorban a definíciók esetleges ellentmondásai képezik a szabályozás hatékonyatlanságát. Ahhoz, hogy a kérdés valódi relevanciáját bemutattassam, kiválasztottam a jelenleg kalózkodás szempontjából legfrekvenciáltabb esetet, és vetettem össze a definícióval.

Ezek alapján Szomáliát mutatom be esettanulmányként, mely tökéletesen megmutatja a szabályozás hiányosságait és rávilágít a lehetséges kitörési pontokra. Szomáliai azonban egy atipikus állam, mely nem illeszthető a vesztfáliai típusú államok közé, így a jelenlegi szabályozás nem tudja megfelelően kezelni. Bukott államként kezelem, mely kategória fő jellemezője a hatékony központi kormányzat hiánya. Ennek következménye, a joguralom hiánya, és a vesztfáliai típusú állami erőszak monopóliumának és ezzel az állam alapvető irányítási képességeinek elvesztése. (Kreijen, 2004) Az államtípus már magában hordozza az eset alapvető problémáját, azonban szükséges további, nem normatív megítélésen alapuló tényezők használta is.

Így az eset további bemutatásához főként az *International Maritime Organisation* (későbbiekben: IMO), statisztikáit és elemzésit használom fel. Ezen dokumentumok alapján egyrészt a bukott állami létet, valamint a kalózkodás elterjedését kívánom bemutatni.

A korábban már ismertetett vizsgálati kritériumok alapján összevetem, hogy a

hatályos jogi definíció mennyire alkalmazható a szomáliai esetre. Vagyis, hogy a hármas elemzési rendszer alapján a jelenlegi jogi szabályozás fogalmi keretrendszere mennyiben értelmezhető az esetre. Azok a pontok, melyekben a definíciós elemek nem egyeztethetők össze, mutatják meg a kalózkodás nemzetközi szabályozásának hiányosságait és képezik a dolgozat gerincét.

A fent említett módszertan alapján közelítek az államszuverenitás és a nemzetközi biztonság és fenyegetettség kérdéséhez, melyet a kalózkodás kontextusában mutatok be. A dolgozat célja főként az eddigi fejlemények összegzése és értékelése, és a nemzetközi jog egy lehetséges fejlődési irányának a felvázolása.

2. Történeti háttér- az ENSZ tengerjogi rezsimje előtt

A kalózkodás története az ókorig nyúlik vissza, hiszen a hajózás és távolsági kereskedelem fellendülésével, a kalózkodás is hamar megjelent. A kalózkodás alapvető koncepciója, miszerint a kalózok az emberiség közös ellenségei, a rómaiaktól származik. (Kavanagh, 1999) Mivel azonban a nemzetközi jog kialakulásáról nem beszélhetünk, így az első kalózkodással foglalkozó források, olyan nemzetek belső jogrendszeréből származnak, melyek aktív tengeri kereskedelmet folytattak.

Európában a legjelentősebb tengerjogi fejlődése a brit szabályozáshoz köthető. Anglia szigetország révén, mindig is érdekelt volt a tengeri kereskedelem biztonságossá tételében, így a jogi szabályozás fejlődésében is. Az 1536-os *Offences of Sea Act* törvény már kísérletet tesz a szabályozásra, de teljes megoldást nem tud nyújtani. (Bento, 2012) Az addigi speciális Admirális Bíróságot¹ megszünteti. (Fairman, 1935) Ezáltal a közjogi kérdésként kezeli az ügyet, mely bár jelentős lépés, nem sikerül visszaszorítani és hatékonyabbá tenni a kalózok üldözését és elítélését.

A jog fejlődésének azonban érdekes iránya, hogy az angol törvények sokáig két csoportot különböztet meg. A kalózok és azon személyek csoportját², akik állami megbízó levéllel rendelkeznek, mely feljogosította őket arra, hogy ellenséges nemzetek hajóit megtámadják háború idején. (Pellegrino, 2012) Bár cselekményük sokszor kalózkodásnak tekinthető, az állami megbízólevél legitimálta létezésüket. Könnyen belátható azonban, hogy ez súlyos visszaélésekhez is vezethet, (Bento, 2012) amennyiben kereskedő hajókat támadnak

¹ Court of the Admiral

² Angolban a pirate és a privateer fogalmakkal különböztetik meg a két csoportot.

meg puszta haszonszerzés céljából. Illetve gyakori volt, hogy béke idején is folytatják tevékenységüket, sokszor akár megbízóik ellen is fordulva. (Azubuike, 2009) Tehát meglétük a tengeri kereskedelmet is veszélyeztetheti, így az államok érdekelté váltak abban, hogy együttműködve megszüntessék a fenti gyakorlatot.

Mivel a gyarmatosítással a gazdasági kapcsolatok felélénkültek a tengereken, így fontossá vált a biztonságosabb tengeri kereskedelem feltételeinek megteremtése. Ebből a korai példából is látható, hogy a kalózkodás szabályozásáról nem választható le annak nemzetközi gazdaságtani vonatkozása. Vagyis, ameddig a kereskedelemre vagy egyéb gazdasági érdekekre nem gyakorolt megfelelő szintű káros hatást, addig a nemzetek nem voltak érdekeltek a közös szabályozás létrehozásában és fenntartásában.

Ennek első lépése a *Paris Declaration Respecting Maritime Law*, melyben a kor nagyhatalmai szinte kivétel nélkül részt vettek. (Azubuike, 2009) A szerződéskötők, felismerve a két kategória közötti különbségből fakadó visszaélési lehetőséget, megszüntetik a második kategóriát. (Paris Declaration Respecting Maritime Law, 1856) Ezáltal a kalózkodás bűncselekménynek számít, és az állami támogatás sem tudja legitimálni azt.

A történeti leírásból tehát látszik, hogy a szabályozás afelé tartott, hogy minél hatékonyabban lehessen elfogni és elítélni a kalózokat, így igyekezett minél egyszerűbb eljárások és definíciók alkalmazására, a visszaélések visszaszorítása miatt. Illetve már itt is világosan látszik, hogy egy állam nem tudja eredményesen kezelni a problémát egyedül. Továbbá szintén rávilágít a nemzeti szabályozás eltéréseiből fakadó problémákra.

Azt itt megfogalmazott alapelvek fontosak a későbbiekben is, azonban a nemzetközi rendszer átalakulása miatt nem elégséges a nemzeti jogi szabályozás, hiszen a tengeri kereskedelem elsősorban nemzetközi vizeken zajlik. A következő fejezetben így arra térek rá, hogyan alakult ki a jelenleg hatályos nemzetközi szabályozás, különös tekintettel az ENSZ szerepére a folyamatban.

3. Kalózkodás szabályozása és az ENSZ

3.1. UNCLOS tárgyalások

A huszadik századig történő jogfejlődés után, ebben a fejezetben a kalózkodás további fejlődését és jelenlegi hatályos formáját mutatom be. A következőkben azonban nem mutatom be a szabályozás definíciós elemeinek részleteit, a történeti kontextusra és a fejlődés ívére koncentrálok csupán. A definíció részletes elemzését a következő fejezetben mutatom be. A kalózkodás nemzetközi szabályozásának első, huszadik századi lépése a Nemzetek

Szövetségéhez kapcsolódik, jelentős előrelépést azonban nem hozott. (Azubuike, 2009) A kérdés lekerült a napirendről, továbbfejlődése az ENSZ tevékenységéhez és az UNCLOS ³ tárgyalások megkezdéséhez köthető. Fontos azonban megjegyezni, hogy a tárgyalások célja nem csupán a kalózkodás szabályozása, hanem egy teljes tengerjogi rezsim létrehozása volt. Bár a fókuszban nem elsősorban a kalózkodás áll, az itt lefektetett tengerjogi alapelvek és definíciók fontos keretet alkotnak, melyek nélkül a kalózkodás definiálása lehetetlen volna.

A tárgyalások első fordulójában négy szerződés jött létre, (Kardos- Lattmann, 2010) melyek közül a kalózkodás szempontjából relevánsnak tekinthető jogi dokumentum, az 1958-ban Genfben elfogadott *Convention on the High Seas*. Ez dokumentum leszögezi, hogy mindegyik államnak felelőssége a kalózkodás elleni fellépés, (Convention on the High Seas, 1958, 450 UNTS 11) vagyis felismeri a nemzetközi kooperáció szükségességét. Illetve az alábbi módon definiálja a kalózkodást:

„(...)bármely olyan jogellenes, erőszakos vagy feltartóztatásra irányuló cselekmény, vagy bármilyen fosztogató cselekmény, amelyet magántulajdonban levő hajó vagy légitársaság személyzete vagy utasai magánérdekből követnek el, és amely a következők ellen irányul: a nyílt tengeren más hajó vagy légitársaság, illetve ilyen hajókon vagy légitársaságokon lévő személyek, illetve vagyontárgyak ellen; egyik állam joghatósága alá sem tartozó helyen található hajó, légitársaság, illetve vagyontárgyak ellen; bármely önkéntes részvétel valamely hajó vagy légitársaság üzemében tartásában azoknak a tényeknek a tudatában, amelyek alapján a hajó, illetve a légitársaság kalózhajónak, illetve kalóz légitársaságnak tekinthető; minden olyan cselekmény, amely az a) és b) pontokban foglalt cselekményekre való felbujtásra vagy azok szándékos előmozdítására irányul”. (Convention on the High Seas, 1958, 1833 UNTS, 16. fejezet)⁴

A tárgyalások következő szakasza nem járt eredményekkel, a tengerjog szempontjából releváns előrelépés a tárgyalások harmadik fordulójában történt. 1982-ben lett végleges az UNCLOS szövege, és ekkor nyitották meg aláírásra.⁵ A kalózkodás szempontjából az előző szerződés alapelveit követte, a fenti definíció változtatás nélkül került át az új szövegbe. A

³ United Nations Convention on Law of the Sea (ENSZ-egyezmény a tengerjogról)

⁴ A szerződés magyar változatához a Magyar Országgyűlés 2001. évi H/5558. számú országgyűlési határozatát használtam a dolgozat során .

⁵ 1994. november 14-én lépett csak hatályba, amikor a 60. ország is ratifikálta. (Kardos- Lattmann, 2010). Magyarország a 2001. évi H/5558. számú országgyűlési határozatban ratifikálta.

továbbiakban tehát a fenti cikket használom alapvetésnek, és használom fel érvelésem alapjául. Azonban a pontosabb meghatározáshoz figyelembe veszem az esettel kapcsolatos ENSZ határozatokat, illetve röviden bemutatom az egyéb ENSZ szervek által kifejtett jogalkotói tevékenységet is.

3.2. ENSZ határozatok Szomália kapcsán

Az előzőekben bemutatott definíció absztrakt szinten közelíti meg a problémát, jellegéből adódóan általános szabályozásra törekszik. Kiegészítésképpen áttekintem a szomáliai kalózkodással kapcsolatos ENSZ Biztonsági Tanács (továbbiakban BT) határozatait, kiemelve azt, hogy a fenti definíciót hogyan alkalmazza és egészíti ki.

Ezek a határozatok elsősorban megerősítik az *UNCLOS* alapelveit. Minden esetben alkalmazzák az ott használt kalózkodás definíciót, ami az elméleti konstrukció gyakorlati relevanciáját támasztja alá. Közös elem továbbá a nemzeti szuverenitás és politikai integritás, mint a nemzetközi rendszer alapvető értékének tiszteletben tartása.

A közös elemek túl azonban a szomáliai eseményekre reflektálva a definíció újabb elemekkel bővült. Elsősorban a kereskedelmi utak biztonságát nevezték meg a kalózkodás elleni küzdelem fő okaként. (UNSC-Res 1816) Miután a *World Food Program* (továbbiakban WFP) konvojait kalóztámadások érték, a kalózkodás humanitárius jogi dimenzióval bővült. (UNSC-Res 1816) Belátva azt, hogy a lakosság élelemellátása került veszélybe a kalózkodások révén⁶, a kalózkodás nem csak a gazdasági problémaként, hanem humanitárius problémaként definiálódott.

Mivel a kalózcselekményeket egyre gyakrabban kísérte túszejtés, emberrablás, így bővült ezzel a definíciós elemmel is a kalózkodás. (UNSC-Res 1816) Mivel azonban, ahogyan a későbbiekben kifejtem, az illegális halászat a kalózcselekmények egyik oka, az illegális halászat elleni küzdelem is belekerült a határozatokba a kalózkodással összefüggésben. (UNSC-Res 1838) Ez pedig már egy igencsak kiterjesztett értelmezése az alapvető kalózkodás definíciónak. Ami azonban a legjelentősebb fejlődés a határozatok kapcsán, hogy felhatalmazást ad arra, hogy a kalózokat Szomália parti tengeri részein is üldözni lehessen. (UNSC-Res 1816)

A határozatok erőssége, hogy a javasolt megoldások révén hozzájárulnak a nemzetközi jog fejlődéséhez. Mivel egy egyezmény nem tud minden esetben reflektálni a

⁶ Körülbelül 3,5 millió szomáliai lakos függ a nemzetközi élelmiszer segélyektől. (UNSC-Res 1838)

később bekövetkezett cselekményekre, ezért ezek a határozatok töltik be ezt a hiánypótló funkciót. Gyengeségük pedig szintén ebből fakad, vagyis, hogy önmagukban nem elegek a szabályozásra.

Végül pedig azt kell kiemelni, hogy milyen nemzetközi jogi úton megvalósítható javaslatokat vázol fel. Az első megoldási javaslat, az *UNCLOS*-hoz hasonlóan a nemzetközi kooperáció erősítésének támogatása. Ennél azonban sokkal konkrétabbak a speciális bíróság felállítására tett javaslatok, melyekről még a későbbiekben részletesen írok.

Összességében tehát a határozatok bővítik a kalózkodás definícióját, és törekszenek a probléma hatékonyabb megoldására. Azonban a nemzetközi jogi fejlődés kapcsán nem csak az ENSZ BT határozatok játszottak szerepet az *UNCLOS* egyezményén kívül, hanem a következő fejezetben bemutatott ENSZ szakosított szervek.

3.3. ENSZ szakosított szervek szerepe

Az ENSZ szakosított szervekkel kapcsolatban az IMO tevékenységét mutatom be alaposabban, kiemelve a nemzetközi kooperációban játszott szerepét, és a *Djibouti Code of Conduct* alapján létrejött regionális megállapodást.

Az IMO egyrészt jelentős adatbázissal rendelkezik, melyben dokumentálja a kalózkodásnak minősülő cselekményeket. Vagyis tudományos háttérintézményként is tevékenykedik. Ezek alapján háttér tanulmányokat készít, mely fontos hivatkozási alap több ENSZ BT határozat számára. Ezzel hozzájárul a definíció pontosításához, mint ahogyan az előbbi fejezetben kifejtettem.

Ezen felül 1998 óta létezik az IMO védnöksége alatt egy kalózkodás elleni projekt, melynek gyakorlati folyamánya a regionális egyezmények létrejötte, illetve a Malaka-szoros, valamint Szingapúr partjainál lévő kalózkodás visszaszorítása. (imo.org, 2013a)

kooperáció mechanizmusába bevonja az UNDP, UNODOC, az Európai Bizottság, és a ReCAAP-ISC⁹ szervezetét.

Összefoglalva, az ENSZ egyéb szervei is tevékenyen részt vettek a kalózkodás elleni küzdelemben, amit azonban fontos kiemelni, hogy ezek munkássága inkább a jog alkalmazásában, és a regionális megállapodások elősegítésében rejlik.

Annak ellenére, hogy a szervek jogfejlődésben játszott szerepe vitathatatlan, mégis csak részterületek tudják kifejezni tevékenységüket csakúgy, mint az ügy specifikus ENSZ határozatok. Ezért a következő fejezetben visszatérek az UNCLOS definícióra, és annak alapján elemzem a kalózkodás definícióját.

4. Kalózkodás definíciója

A releváns jogforrások rövid leírása után, részletesen bemutatom az 1986. évi UNCLOS egyezmény kalózkodással kapcsolatos definícióját. A dolgozat terjedelme miatt célszerűbb a leggyakrabban fenti alapdefinícióból indulok ki, az IMO dokumentumok is ezt a definíciót használják általában. Az első fejezetben a kalózkodásnak minősülő cselekmények csoportját mutatom be, kiemelve a definíció bizonytalan pontjait. Ezek után pedig elemzem az alanyait és területi hatályát.

4.1. Kalózkodásnak minősülő cselekmények

Kalózkodás fogalmába azok a „jogellenes, erőszakos vagy feltartóztatásra irányuló cselekmények” tartoznak, melyet „magántulajdonban levő hajó vagy légijármű személyzete vagy utasai magánérdekből követnek el”

A továbbiakban azt vizsgálom, hogy a fenti definíció milyen ellentmondásos, esetlegesen újabb kérdéseket felvető elemeket tartalmaz. Mindenekelőtt a definíció egy jogellenes cselekményre utal. Ezzel kapcsolatban két nyitott kérdés merül fel. Első, hogy mi az a jogi rezsim, ami alapján jogellenesnek tekinthető a cselekmény? (Guilfoyle, 2009) Illetve, hogy amennyiben van illegális típusú kalózkodás, létezhet-e legális típusú kalózkodás. (Rubin, 1988) Másodsorban erőszakos cselekmény, vagyis a cselekmények egy csoportját kizárja, melyeket erőszak nélkül hajtanak végre. Ezeknek tipikus esete a tengeri

⁹ A rövidítések feloldása: United Nations Development Programme (UNDP- ENSZ Fejlesztési Program), United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC- ENSZ Kábítószer és Bűnözési Irodája), the Regional Co-operation Agreement on Combating Piracy and Robbery Against Ships in Asia- Information Sharing Centre (ReCAAP-ISC- Regionális Együttműködés a Kalózkodás és Hajók Elleni Rablás Visszazsorítására- Információmegosztó Központ)

lopások csoportja, melyeket a tettesek éjjel, a személyzet tudta nélkül követnek el. (Chang, 2010)

A következő problémás aspektus, a cselekmény célja, vagyis a magánérdek. A magánérdekből kiindulva nem minősül kalózkodásnak a politikai érdekből, politikai motivációból elkövetett cselekmény. Ami abból a szempontból problémás, hogy a különféle terrorcselekményeket nem szabályozza, (Chang, 2010) mivel azok célja egyértelműen politikai. A kalózok azonban a rablás mellett gyakran ejtenek túsokat is. Az emberrablás pedig ritkán jár közvetlen realizálható haszonnal, leginkább politikai nyomásgyakorlás a célja. Továbbá ez a kategória (állami) megbízásból elkövetett cselekményeket sem szabályozza, (Kavanagh, 1999) így jelentős visszaélésekre ad lehetőséget.

Végezetül belátható, hogy még ez a rövid definíció is számos kérdéses elemet tartalmaz. Azonban a felmerülő kritikák inkább extrém eshetőségeket sorolnak fel, és nem várható el egy szabályozástól, hogy kivételekre épüljön. Éppen ezért szükséges összevetni a valós cselekményeket és trendeket a fenti definícióval, ahelyett, hogy az elméleti konstrukcióra alapozva írnám le a definíció hiányosságait. Mivel dolgozatomban részletesebben a somáliai esettel foglalkozom csak, így a definíció korlátainak értékelését az esettanulmányt bemutató részben tárgyalom.

4.2. Kalózkodás alanyai és elfogásuk

A következőkben a definíció alanyait vizsgálom meg. Ezzel kapcsolatban két részből érdemes megközelíteni a kérdést. Először is fontos azt látni, hogy kik és mely csoportok nem esnek a szabályozása hatálya alá. Másodsorban pedig, hogy mely nemzetközi szereplők jogosultak a kalózkodással kapcsolatban jogi úton fellépni.

A kalózkodás alanyai a „*magántulajdonban levő hajó vagy légijármű személyzete vagy utasai*” (United Nations Convention on the High Seas, 1982, 1833 UNTS) Ebből a definícióból és a fent levezett magánérdekből adódóan az állami megbízást teljesítő hajók nem esnek a kalózkodás kategóriájába, vagyis katonai hajók sem követhetik el azt. Mindez azonban nem zárja ki, hogy a kalózok és egyes államok között nincsen kapcsolat, például információ átadás formájában, azonban ez esetben is magán emberként és nem állami megbízásból hajtják végre a támadásaikat.

Ami a kalózok feletti bíraskodást illeti, a kérdés már sokkal összetettebb. A Tengerjogi Egyezmény alapján, „*minden állam a lehető legteljesebb mértékig együttműködik a kalózkodás elnyomásában a nyílt tengeren vagy bármely más olyan területen, amely egyik*

állam joghatósága alá sem tartozik”. (United Nations Convention on the High Seas, 1982, 1833 UNTS, 100. cikk)

A fenti koncepció kapcsán két fogalmat kell először megvizsgálni: az *univerzális joghatóság* és a *hostis humani generis*¹⁰ tartalmát. Az egyezmény alapján világos, hogy a kalózkodás egy olyan erős nemzetközi normaszegésnek számít, mely alapján a kalózok, minden egyes állam közös ellenségének tekinthetők. A *hostis humani generis* fogalmából tehát következik, hogy bizonyos feltételek mellett minden államnak joga és kötelessége a kalózkodás minden formája elleni küzdelem és igazságszolgáltatás.

A megszorító körülmény a nemzeti szuverenitás alá tartozó vizek. Az ebből következő problémákkal a következő fejezetben tárgyalom, most csupán azt szükséges látni, hogy milyen lépéseket tehetnek az államok a kalózkodás visszaszorítása kapcsán, és ezek milyen következményekkel járnak.

Először is fontos azt leszögezni, hogy amennyiben a kalózkodás parti tengernek minősülő területen történik, az állam teljes körűen eljárhat az ügyben, mind az elfogásban, mind a jogi procedúra lefolytatásában. (Doby, 2010) De ki kell emelni, hogy csak a parti tengeri állam járhat el, más állam, még abban az esetben sem, ha az ő állampolgárait érte a támadás. Azonban, ahogyan a bemutatott esettanulmányból is kitűnik, nem minden esetben képes a parti állam a megfelelő lépések megtételére, melyből következően a területi hatály tekinthető az egyezmény leggyengébb pontjának.

Azonban a nyílt vizeken történő cselekményekkel kapcsolatban sem megfelelő a joghatóság kérdése. Az egyezmény alapján, a területi megkötés figyelembevétele mellett, *„minden állam elfoghatja a kalózhajókat, illetve kalóz légi járműveket, a kalózcselekménnyel elfoglalt és kalózok irányítása alatt lévő hajókat, illetve légi járműveket, és letartóztathatja a fedélzeten lévő személyeket, illetve lefoglalhatja a fedélzeten levő vagyontárgyakat. Az elfogást végrehajtó állam bíróságai dönthetnek a kiszabandó büntetésről”* (United Nations Convention on the High Seas, 1982, 1833 UNTS, 105. cikk)

Vagyis az elvi lehetőséget ad adott, hogy bármely állam elfogja és jogi úton felelősségre vonja a kalózokat. De annak ellenére, hogy bármely állam tehet lépéseket, valójában magasak a költségei a beavatkozásnak. Először is, ameddig egy állam nem érzi a közvetlen fenyegetettséget, vagyis, nem sérti közvetlen érdekeit, egyáltalán nem érdekelt a kalózkodás elleni fellépésben. Azonban a közvetlen érdeknek számos típusa lehet, akár az

¹⁰ emberiség közös ellensége

állam saját állampolgárai elleni támadások, vagy egy fontos kereskedelmi útvonal veszélyesé válása. Így tehát abból a hipotetikus esetből indulok ki, hogy az adott állam érdekelt a kalózzok elfogásában a nyílt tengeren.

A kalózzok elfogását azonban „*csak hadihajók, illetve katonai légijárművek vagy más olyan hajók, illetve légijárművek hajthatnak végre, amelyek felismerhetően és azonosíthatóan állami szolgálatban állnak és rendelkeznek az ehhez szükséges felhatalmazással*”. (United Nations Convention on the High Seas, 1982, 1833 UNTS, 107. cikk). Egyáltalán nem biztos, hogy egy állam rendelkezik megfelelő eszközökkel a feladat végrehajtására, tehát a belépési költség továbbra is magas. Ha rendelkezik az eszközökkel, és sikeresen el is fogta a kalózzokat, a bírósági eljárás költségei szintén az elfogó államot terhelik. Végezetül pedig, ugyan ennek az államnak kell a fogva tartás körülményeit biztosítani, és költségeit állnia.

Összefoglalva tehát, a kalózkodás ügyével kapcsolatban joghatósággal rendelkező nemzetközi szereplők száma magas, azonban a fellépésnek olyan költségei vannak, melyet a szereplők egyelőre nem tudnak felvállalni. Azonban a joghatósággal kapcsolatban a legfontosabb kérdés a területi hatályhoz kapcsolódik, amit a következő fejezetben fejtek ki.

4.3. Kalózkodás területi hatálya és ellentmondásai

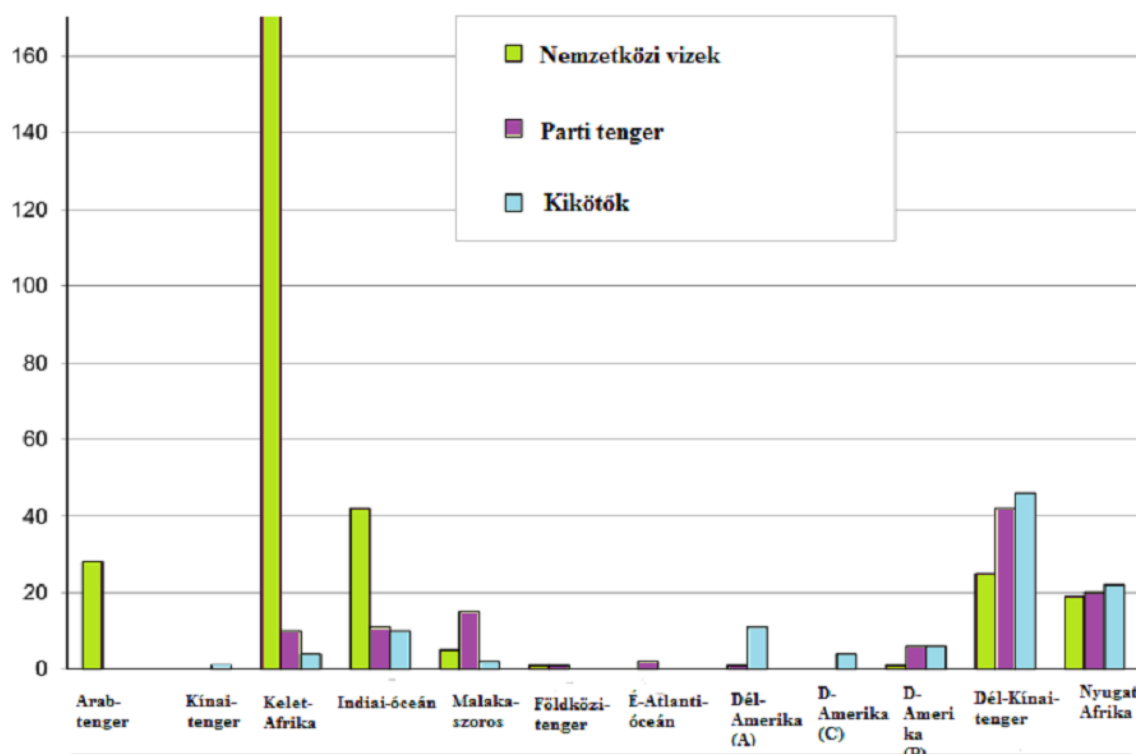
Ahogy már korábban is kiemelttem, a definíció leginkább támadható része a területi hatály. Bár nem zárja ki az egyezmény, hogy kalózkodás történhet a parti tengeri területen, nem tudja azt nemzetközi joghatóság alá vonni. A szabályozás így azonban csak nemzetközi vizekre, illetve más egy nemzet fennhatósága alá sem eső területekre vonatkozik.

A definíció problémái két részre oszthatóak: egy konkrét és egy absztrakt szintre. A konkrét szint értelmezéséhez megvizsgáltam, a kalózkodás elterjedésének trendjeit és összevetettem a területi hatály definíciójával. Az 1. táblázat mutatja a kalózkodás aktuális trendjeit, a kalóztámadások számára és kimenetelére vonatkozóan. Ebből egyértelműen látszik az incidensek számának növekedése.

Év	Incidensek száma	Életüket veszítették	Sebesült személyzet	Eltűnt személyzet	Elrabolt személyzet	Megtámadott személyzet	Elrabolt hajók	Eltűnt hajók
2006	254	17	23	0	224	225	10	0
2007	310	22	75	57	223	39	18	0
2008	330	6	22	38	773	21	47	1
2009	406	8	57	9	746	2	56	2
2010	489	1	27	0	1027	30	57	12
2011	544	0	2	0	569	3	50	0

1. táblázat: Kalózkodási statisztikák 2006-2011, Forrás: Saját ábra IMO (2012), p. alapján

A kalóztámadások elsősorban Kelet-Afrika partjainál és a Távols-Keleten (Dél Kínai tenger) fordultak elő, illetve kisebb intenzitással az Indiai óceánon, Nyugat-Afrika és Dél-Afrika partjainál, valamint a karibi térségben. (IMO, 2012) A területi elhelyezkedésből annyit látható csak, hogy stabil vagy instabil régióban fordul-e elő a kalózkodás, és következtethetünk arra, hogy miért problémás a megoldása az adott terület közelében. A pontos leíráshoz azonban azt a statisztikát is meg kell vizsgálnunk, hogy az adott területeken történt esetek milyen státuszú vizeknek számítanak, vagyis hogy mely államok joghatósága érvényes rájuk. A bontást a második táblázat mutatja be, melyből az is látszik, hogy van egy jelentős része az eseteknek, amelyek nem a nemzetközi vizeken történnek.



2. táblázat: A kalózkodás előfordulásának trendjei, Forrás: Saját ábra, IMO, 2012 alapján

Az egyezmény keretein belül válasz erre a problémára, a részes állam eljárási lehetősége. A probléma azonban az, hogy a parti tengereken történő kalózkodás jellemző Kelet-Afrika partjainál, mely régióban gyenge állami struktúrák épültek ki. Ezek az államok sok esetben nem rendelkeznek megfelelő kapacitással a kalózkodás elleni fellépéshez. Amiért az ügy nemzetközi jogilag relevánssá válik, abból következik, hogy nem elsősorban a parti államokhoz köthető hajókat érik a támadások, mint ahogyan azt a későbbiekben kifejtem. Mivel egyre több állam válik érintetté ily módon a kalózkodás által, egyre inkább érdekelté válnak az esetleges károk megelőzésében és a kalózkodás visszaszorításában.

A probléma absztrakt szintje a nemzetközi jog alaptermészetéből fakad, és a fenti trendek következménye is. A szabályozás alapja a vesztfáliai típusú állam, melynek kulcsfogalma az állami erőszak monopólium és az állami szuverenitás tiszteletben tartása. A bemutatott statisztikák alapján azonban látható, hogy a kalózkodás, mint nemzetközi probléma olyan területeket is érint, amelyeken való nemzetközi beavatkozás a nemzeti szuverenitás súlyos megsértését jelentené. Ez pedig a kalózkodás megoldásának első számú problémájaként azonosítható, melyet a későbbiekben részletesebben is kifejtünk.

Összefoglalva tehát a definíció leginkább problémás része, a területi hatályból akadó problémák, illetve ebből fakadó joghatóság kérdése. Ebben a fejezetben a kalózkodás definíciós problémáinak általános jellemzőit mutattam be. A következő fejezetben az itt

ismertetett alapelvek alapján térek rá a szomáliai esetre, konkrétan megvizsgálva a kalózkodás nemzetközi jogi szabályozásának tovább fejlődési lehetőségeit.

5. Szomália-esettanulmány

A definíciók meghatározása után rátérek az esettanulmány bemutatására. A fejezetet két részre osztom. Először bemutatom azokat a tényezőket egy rövid történeti összefoglaló során, amelyek alátámasztják Szomália bukott állami létét és felvázolják a jelenlegi események társadalmi-politikai kontextusát. A második részben pedig az IMO statisztikái és háttéranyagai révén bemutatom a kalózkodás elterjedésének folyamatát és a szomáliai eset sajátosságait.

5.1. Szomália- a bukott állam létrejötte

Szomália esete, a bukott államok legtöbbet idézett példája. A dolgozat fókuszja miatt nem foglalkozom a bukott államok eltérő definíciójával, a bevezetőben is említett szűk definíciót alkalmazom. Tehát bukott állam alatt azt az államtípust értem, melyben a központi kormányzat vagy teljes mértékben hiányzik, vagy nincs meg a kapacitása arra, hogy az állami erőszak monopóliuma révén fenn tudja tartani a rendszert. Ennek látható következménye, hogy nem tudja lakosai számára az alapvető létbiztonságot sem fenntartani. (Potter, 2004) Illetve a gyengült kapacitása révén nem tudja a jog uralmát fenn tartani.

Továbbá ebből adódóan kifelé sem tudja képviselni az államot, és könnyen befolyásolhatóvá válik más nemzetközi szereplők által. (Silva, 2010) Az ebből fakadó strukturális problémákból fakadhat továbbá a gazdaság összeomlása is, azonban ez nem feltétlenül következik be.

A bukott államokat illetően a *Foreign Policy* és a *Fund for Peace* minden évben elkészíti közös rangsorát¹¹, melyet Szomália hosszú ideje vezet. (foreignpolicy.com, 2013) A bukott állami lét azonban egy összetett folyamat következménye, melynek legfontosabb lépéseit a következőkben emelem ki a szomáliai esetben.

Szomália fiatal államnak tekinthető, hiszen 1960. július 1-én jött létre a Szomáli Köztársaság¹². (Hegedüs, 2006) Egy rövid, demokratikusnak tekinthető időszakot követően, 1969 után egy 21 évig tartó diktatúra vette kezdetét, melynek vezetője Mohamed Siad Barre volt. (Leeson, 2007) Magát az államot 1991-től lehet bukott államnak tekintni, amikor is az

¹¹ A módszertan az alábbi tényezőket pontozza 1-10-ig terjedő skálán: demográfiai nyomás, külső megszállás, biztonsági apparátus, közszolgáltatások, emberi jogok, menekültek száma, csapat kormányzás, egyenlőtlenség, gazdasági visszaesés, az állam legitimitásának elvesztése, elitek pozíciója. (Foreignpolicy.com, 2013)

1990-ben kitört polgárháború során eltávolították pozíciójából az addigi elnököt. (Silva, 2010) Ezek után az államigazgatás összeomlott, és a joguralom gyakorlatilag megszűnt. Továbbá 1991-ben először az északnyugati területek (Szomáliföld) deklarálták függetlenségüket, 1998 az észak-keleti területek (Puntföld), illetve 2002-ben létrejött a Dél-Nyugati Szomáliai Állam. (International Expert Group on Piracy off the Somali Coast, 2008)

Ami az államkudarchoz vezető út szempontjából kiemelendő, hogy egy fiatal, demokratikus hagyományok nélküli ország Szomália. Ebből következik, hogy az államszerkezet nem volt fenntartható, és a polgárháború során nem tudott kiemelkedni olyan erő, mely az ország egész területe felett képes lett volna hatalmat gyakorolni. Az államkudarcot nem tudta önállóan kezelni, melynek következménye az ENSZ missziók elindítása.

5.2. ENSZ és Szomália

1993 és 1995 az ENSZ illetve az USA humanitárius intervenció révén kívánta megoldani a helyzetet, mely azonban nem tudott békét teremteni. (Ford-Nowrasteh-Powell, 2008) A polgárháborút követően a belpolitikai helyzet fokozatosan romlott. Az ENSZ riportok súlyos humanitárius jogsértésekről, illetve az ország jelentős részére kiterjedő éhínségről számoltak be 1992-ben. Erre reflektálva az ENSZ folyamatos monitoring munkát folytatott, és az 1992. április 24-én a Biztonsági Tanács elfogadta, az UNOSOM¹³ békefenntartó misszió felállításáról szóló határozatot. (UNSC-Res 751) Ennek elsődleges célja az addigi tárgyalások során létrejött fegyverszünet megfigyelése volt és humanitárius szállítmányok eljuttatása. De a segélyszállítmányokat, illetve a békefenntartókat folyamatos támadások érték. (Sulyok, 2004) Ezért még sebben az évben sor került a misszió mandátumának kiterjesztésére, mely vonatkozott a humanitárius segélyeket szállító konvojok védelmére is. (UNSC-Res 775) Majd miután az USA felajánlotta segítségét a helyzet stabilizálása céljából, misszió kapacitásának bővítése megvalósult és létrejött az UNITAF¹³. Ennek feladata a biztonságos környezet megteremtése, és a humanitárius segélyek eljuttatásának katonai biztosítása volt. (UNSC-Res 794)

¹² Az addigi Olasz illetve a Brit Szomáliföld egyesüléséből. (Kreijen, 2004)

¹³ United Nations Task Force. Az akcióban résztvevő államok a következők voltak: Amerikai Egyesült Államok, Ausztrália, Belgium, Botswana, Kanada, Egyiptom, Franciaország, Németország, Görögország, India, Olaszország, Kuvait, Marokkó, Új-Zéland, Nigéria, Norvégia, Pakisztán, Szaúd-Arábia, Svédország, Tunézia, Törökország, Egyesült Arab Emírátsok, Egyesült Királyság és Zimbabwe. (un.org, 2003)

Mivel azonban a biztonsági helyzet nem stabilizálódott, a kapacitások még további növelésére volt szükség. Ennek érdekében az *UNITAF* misszió *UNOSOM II* néven folytatódott tovább. (UNSC-Res 814) A missziók statisztikai adatait, így a kapacitásbeli növekedést is, a harmadik táblázat foglalja össze.

	Időtartam	Alapításkor résztvevő személyzet	Emberveszteség	Költségek
UNOSOM I	1992. április- 1993. március	50 katonai megfigyelő 3500 biztonsági személyzet; 719 katonai segítő személyzet	6 katona	42,9 millió \$
UNOSOM II	1993. március- 1995. március	28.00 katona és rendőr	149 katona 3 nemzetközi személyzet tagja tagja 2 fő helyi személyzet	1,6 milliárd \$

3. táblázat: UNOSOM I és UNSOM II misszió főbb adatai, Forrás: Saját ábra, un.org, 2003 alapján

A misszió kiterjesztett hatáskörébe tartoztak ez alapján az erőszakos cselekmények megakadályozása, lefegyverzés a kikötők, repülőterek ellenőrzése és a menekültek támogatása. A helyzet azonban nem stabilizálódott, a missziót támadások érték. Ezért a BT megerősítette a támadások elleni fellépésére vonatkozó hatáskört. (UN-Sec-Res. 837) Jogi szempontból az ügy fontossága, hogy ez a misszió volt az első, amely már nem csak önvédelem céljából alkalmazhatott erőszakot, hanem feladatai ellátására is.

Végül a sorozatos kudarcok eredményeként, az USA bejelentette kivonulását és ezt követte a többi ország is. A két legfontosabb hadúr békét kötött, melynek következtében a helyzet részben normalizálódott, de a konfliktus nem oldódott meg teljesen. Végül az utolsó ENSZ csapatok is elhagyták az országot 1995-ben. (Sulyok, 2004)

A békefenntartás azonban csak részsikereket tudott elérni, mint például a gazdaság magasabb fokú intenzitása, vagy egy szűk civil társadalom aktivizálása. (World Bank, 2005)

A korábban megkötött tűzszünet nem volt fenntartható, az összecsapások kiújultak. (Hegedüs, 2006) Összességében tehát látható, hogy a nemzetközi békefenntartó missziók sem tudtak rendet biztosítani az államnak, melynek a történeti részen kívül bemutatott okokon túli jellemzőit a következő fejezetben mutatom be.

5.2 Az ENSZ missziók után: társadalom és gazdaság

Az ENSZ békefenntartó csapatok tehát elhagyták az állam területét, és nem született béke a felek között. 2000-ben dél-szomáliai területeket ellenőrzésük alatt tartó hatalmak, nemzetközi közvetítéssel létrehozták Djiboutiban a *Transitional National Governmentet* (továbbiakban TNG) illetve megválasztották ennek elnökét, Abdikassim Salad Hassat.

Bár a későbbi ENSZ határozatok is sokszor hivatkoznak *TNG-re*, és partnernek ismerik el, valójában nem tudta ellenőrzése alá vonni az állam teljes területét. (Hegedüs, 2006) 2006-ban a radikális *Islamic Courts Union* (ICU) átvette a hatalmat a fővárosban. Azonban etióp csapatok segítségével 2008-ban sikerült az ICU csoportot kiszorítani Mogadishu városából. De hiába tudott a TNG visszatérni, hatalmát csak a fővárosra tudja kiterjeszteni. (Silva, 2010)

A fenti politikai válság súlyos következményekkel járt mind a társadalomra, mind pedig a gazdaságra nézve. Bár Szomália vallásilag relatíve egységes társadalomnak tekinthető, a társadalom szerkezete mégis az államszervezet kialakulásának jelentős gátja. Ez a szerveződési forma, a klán alapú szerveződés, mely az államszervezet bukása után még inkább előtérbe került. Ez a klán alapú szerveződés egy sajátos jogrendszert is jelent¹⁴, mely a prekoloniális időkből származik, (Ford-Nowraste-Powell, 2008) és jelentős akadály a államstruktúra ismételt kiépítésének. Vagyis él egy állammal párhuzamos jogi struktúra, mely biztosítja a közösség életének irányítását, ám a társadalom és állam teljes egyesítésére nem képes. Az eltérő klánok közötti rivalizálás a jellemző az ország legtöbb részén, (Silva, 2010) mely sok esetben fegyveres erőszakkal is párosul.

A kalózkodás szempontjából azért releváns ez a jellemző, mivel egy ilyen államszervezet nem jelent potenciális fenyegetettséget a bűnözői csoportok számára, (Dua, 2012) a törvények alacsony kikényszeríthetősége miatt.

Egy további tényező is hozzá járul az állam instabilitásához és a kalózkodás virágzásához, mégpedig a gazdaság összeomlása. Bár az ország a polgárháborút

¹⁴ A jogrendszer neve heer. (Hegedüs, 2006) , illetve angol forrásokban Xeer (Kreijen, 2004)

megelőzően is jelentős mennyiségű nemzetközi segélyszállítmányt kapott, a mezőgazdaság azonban jelentős húzóágazat volt. A polgárháború során azonban az ehhez szükséges infrastruktúra jórészt megsemmisült. (International Expert Group on Piracy off the Somali Coast, 2008). A jelenlegi gazdasági mutatók összefoglalását, az 1. táblázat szemlélteti.¹⁵ Ez alapján látható a nagymértékű lemaradás, és a magas arányú szegénység a lakosság körében. Az éhínség annyira súlyos, hogy 2011. július 20-án az ország egész területét ismét éhínség sújtotta övezetnek nyilvánította az ENSZ. (Erdős, 2011)

Bár a későbbiekben még árnyalom a képet, többek között ezek a szociográfiai mutatók is vezetnek ahhoz, hogy a jobb megélhetés reményében egyre többen csatlakoznak fegyveres szervezetekhez, kalóz csapatokhoz. (Guyfoile, 2012) Összességében tehát mind a társadalmi struktúra, mind pedig a gazdasági tényezők hozzájárulnak ahhoz, hogy Szomália nem tud kilépni a bukott állami státuszból, melyből egyenesen következik a kalózkodás visszaszorításának lehetetlensége is.

¹⁵ Mivel egy instabil államról beszélünk, így az adatok sok esetben becsültek, illetve több nemzetközi szervezettől származnak. Minden esetben igyekeztem a legfrissebb adatot megjeleníteni, azonban meglehetősen kevés forrás állt a rendelkezésemre. Továbbá minden esetben külön jelzem az adat forrásának évét, és publikáló szervezetet.

	Kategória	Adat	Év	Forrás
Társadalmi mutatók				
	Várható élettartam	50 év (férfi), 53 év (nő)	2009	UNdata
	Tiszta ivóvízhez jutás (lakosság százalékos aránya)	29 %	2011	World Bank
	Extrém szegénységben élők (kevesebb, mint napi 1 \$)	43 %	2002	World Bank

Gazdasági mutatók				
	GDP (USA \$)	2012 \$	2009	UNdata
	GDP per fő (USA \$)	220.3 \$	2009	UNdata
	Foglalkoztatottak aránya a 15 év feletti lakosság körében	52 %	2010	World Bank

3. táblázat: Főbb gazdasági és társadalmi mutatók Szomáliában, Forrás: Saját ábra Worldbank,2013; UNdata,2013 és World Bank, 2002 alapján

5.3. A kalózkodás elterjedésének okai Szomáliában

Miután bemutattam a jelenlegi szomáliai belpolitikai helyzetet és a bukott állami lét jellemzőit, ebben a fejezetben elemzem azt, hogy ezek közül mely tényezők relevánsak a kalózkodás kialakulása szempontjából. Ezek alapján három csoportot különböztetek meg, a gazdasági, társadalmi változókat, illetve az államstruktúra sajátosságaiból fakadó okokat.

A legáltalánosabb gazdasági érv a szegénységen alapszik. Vagyis, mivel a lakosság jelentős része szegény, nagyobb eséllyel vesz részt illegális cselekményekben, mivel kicsi az alternatív költsége. Tehát, annival kevesebbet veszíthet, mint a várható haszon, hogy megéri részt venni a kalózkodásban. Azonban ez a megközelítés túlzottan leegyszerűsíti a problémát, és csak részben magyarázza azt.

Szintén gazdasági tényező, és egyben a szegénység egyik magyarázó tényezője is, a nemzetközi halászhajók megjelenése a térségben. Bár szomáliai gazdaságban hagyományosan kisebb hangsúly volt a halászaton, ennek fejlesztésére jelentős beruházások voltak. (Dua, 2012) De ezzel egy időben megjelentek a nemzetközi halászhajók is. A kormánytól vásároltak licence jogokat, illetve jelentős részük illegálisan halászott itt. Ezáltal az illegális halászhajók kiszorították a helyi halászokat, melynek következtében jelentős részük tönkre ment. Ennek hatására pedig kialakult egy úgynevezett Robin Hood narratíva. (Doby, 2010) Vagyis, a kalózkodás, mint az ellenséges és kiszorító idegen halászhajók ellen értelmeződik. Tehát a kalózok számára nincsen más alternatíva, ez az egyetlen eszköz a túlélésre és a családjaik eltartására.

A kalózkodás elterjedése szempontjából ez a megállapítás két szempont miatt releváns. Egyrészt morális alapot jelent egy illegális cselekmények. Másrészt a tágabb társadalom számára elfogadhatóvá teszi, vagy ha sok esetben passzívan is, de támogatja a kalózkodást.

További, a társadalmi struktúrára visszavezethető ok, a klán alapú szerveződés. Ez egyrészt gátja sok esetben a jogi kikényszeríthetőségnek és az állami funkciók rendes működésének. Másrészt, ennél sokkal konkrétabban, megfigyelhető, hogy bizonyos klánok és klán kapcsolatok támogatják a kalóztevékenységeket. A legtöbb kalóz ugyanis két klánban koncentrálódik. A *Majerteen* és a *Suleiman* klán tagjai között felülreprezentáltak a kalózok. (Hansen, 2009) Mindebből tehát feltételezhető, hogy a klán kapcsolatok, és a társadalom al csoportjai támogatják a kalózkodást, mivel ezek nélkül nem tudna fennmaradni.

A harmadik, egyben utolsó lehetséges oka kalózkodás elterjedésének pedig az államstruktúrából adódik. Állam hiányában, a jogi szankciók is korlátozottan léteznek. Annak ellenére, hogy regionális megállapodások (pl.: *Djibouti Code of Conduct*) igyekeznek a jogi szankciók hiányát megoldani, nem elég hatékonyak. A kalózoknak így tehát fel tudják építeni a bázisukat, ahova vissza tudnak vonulni, hiszen az állam nem szorítja ki őket ezekről a területekről. Más nemzetközi szereplő pedig az állami szuverenitás alapelve miatt nem tud ezekre a bázisokra behatolni.

Azonban érdemes azt is látni, hogy nem azokon a területeken a legelterjedtebb a kalózkodás, ahol az állam a leggyengébb. (Dua, 2012) Mivel bizonyos biztonságra a kalózoknak is szükségük van, így a korrupt és gyenge állami struktúrákat preferálják, de a teljes anarchia számukra éppúgy káros.

A fenti érvelés alapján látható, hogy főként gazdasági okai vannak a kalózkodás

elterjedésének, melyek széles réteget érintenek. Ez párosul a Robin Hood narratívával, vagyis a kalózkodás elfogadásával a társadalomban, és a klánok támogató magatartásával. Végezetül pedig a gyenge államrendszer, mely helyet hagy a klánok megerősödésének, szintén hozzájárul a kalózkodás elterjedéséhez.

5.4. A nemzetközi szabályozás alkalmazásának korlátai Szomáliában

Miután bemutattam a szomáliai belpolitika és kalózkodás legfontosabb aspektusait, elemzem a kalózkodás szabályozásának problémáit a szomáliai esetre vonatkozóan. A probléma két fő okra vezethető vissza. Egyrészt a nemzetközi szabályozás nem alkalmazható bizonyos esetekben, illetve a szomáliai állami struktúra rá is erősít ezekre a hiányosságokra.

Amint azt az előbbieken bemutattam, a kalózkodás elleni lépések megtételére nemzetközi vizeken minden állam univerzális joghatósággal rendelkezik, míg a parti tengerek a parti államok joghatósága alá tartoznak. A szomáliai incidensek elhelyezkedését a 4. táblázat mutatja.¹⁶

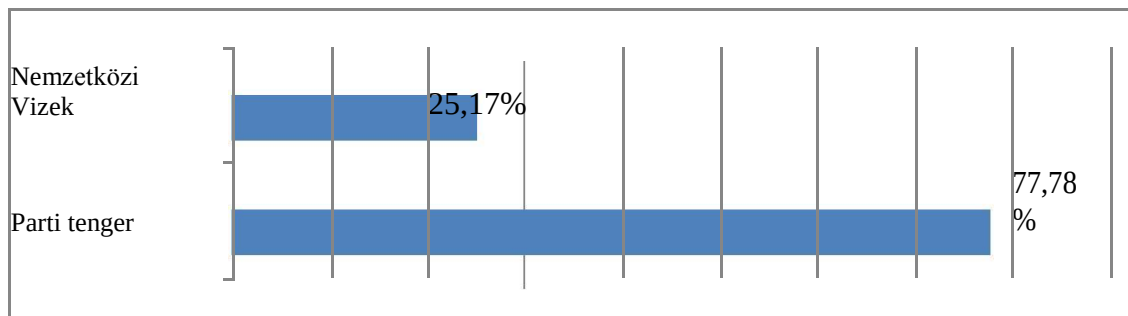
	Parti tenger		Nemzetközi vizek		Kikötők	
	Szomália	K-Afrika	Szomália	K-Afrika	Szomália	K-Afrika
Incidensek száma	9	140	151	916	3	84
Túszok száma	46	21	584	2865	0	41
Elrabolt hajók száma	7	284	38	175	0	1
Incidensek százalékos aránya	5,52%		92,64%		1,84%	

4. táblázat: A kalózkodás területi eloszlása Szomáliában, 2006 és 2013 között, Forrás: Saját ábra, gisis.imo.org, 2013 alapján

Ezek alapján látható, hogy az incidensek jelentősebb hányada történt nemzetközi vizeken. Vagyis a szabályozás csak kis elemszámú esetben nem alkalmazható, így akár megfelelőnek is tekinthető, mivel az estek magas százalékára alkalmazható az univerzális joghatóság. Azonban három főbb okot lehet kiemelni, amiért mégsem teljes mértékben megfelelő a szabályozás. Egyrészt, ahogyan az első diagram is mutatja, a százalékos arányban több hajót rabolnak el parti tengeri részekben¹⁷, vagyis a veszély ebből az aspektusból nagyobb. Továbbá jelentős gátja lehet a jövőben is a humanitárius segélyek szállításának.

¹⁶ Az adatbázis külön könyvel el azokat az eseteket, melyeknél Szomália a parti állam. Ezek az esetek azonban nem fedik le teljesen a szomáliai kalózok által elkövetett cselekményeket. Ezért tartalmazza az oszlop külön a két adatot.

¹⁷ Csak azokra az esetekre vonatkozik, ahol az IMO Szomáliát tüntette fel parti államnak.



1. diagram: Elrabolt hajók aránya az összes incidenshez viszonyítva a parti tengereken és a nemzetközi vizeken, Forrás: Saját ábra, gisis.imo.org, 2013 alapján

Másrészt könnyen belátható az is, hogy a nemzetközi tengeri területhez legközelebb lévő állam érdekelt leginkább a kalózkodás visszaszorításában, hiszen a nemzetközi tengeri kereskedelemben való részvételhez lényeges a kereskedelmi útvonalak biztonságának garantálása. Azonban az IMO statisztikái alapján a 163 olyan esetben, ahol parti országgént Szomáliát tartják számon, 146 esetben nem történt semmilyen intézkedés Szomália részéről. (gisis.imo.org, 2013) Vagyis az esetek csaknem 90%-ban retorzió nélkül maradtak a kalózcselekmények.

Végül pedig kiemelkedő az is, hogy a kalózok bázisai szintén a szomáliai partoknál találhatók ahova könnyen vissza tudnak vonulni. Ilyen bázisok találhatók *Garad*, *Eyl*, *Hoby*, *Harardhere* falvak közelében. (Gilpin, 2009) Ezzel rendszeresen vissza is élnek a kalózok, és visszamenekülnek a védelmet adó szomáliai vizekre, ahol nem lehet üldözni őket.

A fenti jelenségeket súlyosságát tovább fokozza a bukott állami struktúrából fakadó kapacitáshiány és a támogató klán struktúra. Egyrészt, ahogyan a korábbiakban kiemelttem a kalózok bizonyos klánok köré csoportosulnak. Ezek a klánok ellenőrzésük alatt tartanak területeket, illetve gátjai a központi kormányzat kialakulásának. Ezért egyrészt szankció nélkül maradnak az illegális cselekmények. Azonban nem csak ezért követhetik el a kalózok biztonságban cselekményeiket, hanem a támogató klán magatartás miatt is. Ez azonban végső soron negatív spirálhoz vezet. Mivel nincs szankció így egyre többen vonódhatnak be a kalózkodásba, a kockázat miatt egyre kisebb nemzetközi forgalmat bonyolíthat le, és egyre nehezebb lesz a probléma megoldása.

Mindezekből látható, hogy a szomáliai eset jelentős lokális probléma. Felmerülhet a kérdés azonban, hogy miért kell ezzel a nemzetközi közösségnek foglalkoznia. Ennek okait a következő fő fejezetben mutatom be.

6. Állami szuverenitás vs. nemzetközi biztonság

Ebben a fejezetben tehát felvázolom azokat az okokat, amiért ez a probléma globálisan is relevánsnak tekinthető. Az első aspektus a gazdasági oldalról, a költségek és az ügy kapcsán érintett államok oldaláról mutatom be. Vagyis az érvelésem középpontjában az áll, hogy miért kell a nemzetközi közösségnek beavatkoznia, csupán a hasznok és veszteségek miatt.

A második ennél absztraktabb érvelés központi eleme, hogy a szomáliai eset hogyan hathat a nemzetközi normák átalakulására. Vagyis, hogy a vesztfáliai típusú államrendszert mennyiben gyengíti, illetve miért korlátozza más esetekben is a nemzetközi szabályozás továbbfejlődését.

Vérül pedig felvázolok olyan megoldásokat, melyek nem csak a szomáliai esetben, de tágabb értelemben is a nemzetközi kalózkodás szabályozására és szankcionálására adnak választ, a mostani keretek átlépésével

6.1. *A kalózkodás költségei a nemzetközi közösség oldaláról*

A kalózkodás költségeinek elemzése előtt meghatározom, hogy milyen csoportokat alkotnak ezek a költségek. Az első, és legkézenfekvőbb csoportba, a konkrét pénzben mérhető kiadások tartoznak. Azonban ezek alapján is megkülönböztethető a hajók, vagy hajózási társaságokat terhelő kiadások, illetve a kormányzati kiadások. A másik főcsoport pedig az emberi költségek, vagyis, hogy mennyi áldozattal jár a kalózkodás és az ellene való fellépés.

Világviszonylatban a nemzetközi kalózkodás összköltsége 6,6 és 6,8 milliárd USA dollár közé tehető 2011-ben (IMO, 2012) Egyes becslések alapján ezek a számok 2015-ig elérhetik a 13-15 milliárd USA dolláros szintet. (Geopolicity, 2011)

Hajókat ért károkat többféleképpen lehet rangsorolni. A legalapvetőbb költségek melyek a hajókat fenntartókat érintik, a hajó sérülése, a megbízás elvesztése és a kérés, a védekezés költségei, a kifizetett váltságdíjak, illetve egy másik útvonalon való kerülés. (Besley-Fetzer,-Mueller, 2012) A rendelkezésre álló adatok korlátozottak, ezért az IMO kategóriarendszerét használom, melyet az 5. táblázat mutat be. Fontos kiemelni, hogy az itt megadott értékek természetesen becslések, épp ezért az arányok szemléltetésére megfelelőek csak.

	2010	2011
Hajók fenntartóinak költségei (USA \$)		
Váltságdíj	176 millió	160 millió
Biztosítás	460 millió- 3,2 milliárd	635 millió
Biztonsági felszerelés	2,4-3 milliárd	1,064-1,16 milliárd
Újratervezés	363 millió- 2,5 milliárd	486 millió- 681 milliárd
Megnövelt sebesség	n.a.	2,71 milliárd
Munkaerő	n.a.	195 millió
Kormányzati kiadások (USA \$)		
Elfogás és bebörtönzés	31 millió	16,4 millió
Katonai műveletek	2 milliárd	1,27 milliárd
Kalózkodás elleni szervezetek	19,5 millió	21,3 millió
Összesen	6-12 milliárd	6,6-6,9 milliárd

5. táblázat: A szomáliai kalózkodás költségei a hajókat fenntartók részéről 2010 és 2011 között,
Forrás: Saját ábra, One Earth Future Foundation, 2010 és One Earth Future Foundation 2011 alapján

Az táblázat alapján látszik, hogy a költségek hullámoznak, melynek főként módszertani okai vannak.¹⁸ Amit azonban mégis érdemes kiemelni, hogy ezek a költségek nagyobb arányban privát, a hajó társaságokat érintő, és kisebb arányban kormányzati kiadások. Viszont ezek a magán kiadások, olyan állami és a nemzetközi rendszer által elmulasztott kötelességből fakadnak,(pl.: biztonság megteremtése) melyet nem kellene a magán szereplőnek átvállalniuk, hiszen a kapacitásukon túlmutat.

Ahogy korábban említettem, fontos az emberi életekben kifejezhető veszteségét is

¹⁸ Például a 2012-ben megjelent jelentés, az előző évi adatok felülvizsgálatát és az adatok részleges újra számolását célozza meg. Mivel azonban ezek szintén becslések, illetve nem minden költségre vonatkoznak, így az egyszerűség kedvéért az eredeti adatokat használtam.

mérni a kalózkodásnak. 2011¹⁹-ben 1206 egyént tartottak fogva túszként szomáliai kalózok. Közülük 645 már az előző évben került elfogásra, és az azt követő évben sem szabadult még ki. Továbbá 2011-ben a kalózok közül több veszítette életét (78 fő), mint a túszer között (35 fő). (International Maritime Bureau, 2012, 4. o.) Azonban fontos megjegyezni, hogy a túszer száma magas. Ami figyelembe véve azt az adatot, hogy mennyi kalóztámadás ellen történt valóban fellépés, ahhoz a következtetéshez vezet, hogy a kalózer részeről kisebb mértékű veszteséggel járnak a kalóztámadások. Tovább az esetek 30%-ban a kalózer halálának oka az, hogy egymás ellen harcolnak a megszerzett javakért. (International Maritime Bureau, 2012, 13.o)

A fenti számokon túlmenően azt is megvizsgáltam, hogy hogyan oszlanak el ezek a költségek, vagyis a nemzetközi rendszer mennyi szereplőjét érintik. A rendelkezésre álló adatok hiánya miatt a túszer közötti nemzetiségi eloszlást vizsgáltam. A túszer között legtöbbször a Fülöp-szigetéről származnak, továbbá jelentős zanzibári, kínai, olasz, tunéziai, burmai, kenyai, és indiai túszer száma is. (International Maritime Bureau, 2012) A túszer nemzetiség szerinti pontos eloszlása az 1. számú mellékletben található

6.2. A nemzetközi fellépés korlátai a vesztfáliai típusú államrendszerben

Az előző fejezetben elemeztem a kalózkodás költségeit, illetve az érintetteket. Ebből arra a következtetésre jutottam, hogy a probléma nem csupán lokális jellegű, megoldani csak több nemzetközi szereplő bevonásával lehet. Mivel azonban látható, hogy a kalózer rendszeresen támadnak meg hajókat az állami szuverenitás alá tartozó területeken, vagy menekülnek ilyen státuszú vizekre, így elfogásuknak jelentős nemzetközi jogi problémái vannak. Ebben a fejezetben ezeket az alapvető elveket és mechanizmusokat írom le, melyek a kalózkodás effektív szabályozásának (is) a gátjai, és azokat az eseteket, melyekben mégis megoldást lehet találni a jelenlegi szituációra.

A kiinduló pont az, hogy a jelenlegi nemzetközi jogi rendszer a vesztfáliai típusú államok rendszerében értelmezhető. A szabályozás alapvető egysége az állam, és legfontosabb alapelve az állami szuverenitás. Ebből pedig következik az államok függetlensége és egyenlősége. (Shaw, 2003)

Az államok jogi egyenlőségére vonatkozó alapvet az 1970-ben rögzítette a Közgyűlés. Ennek alapján jogilag minden állam egyenlő, teljes szuverenitást élvez. (UNGA-Res 2625) Az állami szuverenitásból fakadó függetlenségnek a következménye az állam

¹⁹ Ezek a legfrissebb adatok, a 2012-re vonatkozó publikációk még nem jelentek meg.

kizárólagos joghatósága a területén, illetve a lakossága felett. (Shaw, 2003) Ez azt is jelenti azonban, hogy az állami területi integritása és politikai függetlensége sérthetetlen. Vagyis, más állam sem sértheti meg, nem avatkozhat be az állam belügyeibe. (Egyesült Nemzetek Szervezetének Alapokmánya, 1945,1 UNTS 26). Természetesen az államok közötti jogi egyenlőség, és be nem avatkozás elve mellett, felelőssége is van az államoknak. Minden államnak jóhiszeműen kell eljárnia, és tiszteletben kell tartania a nemzetközi szabályokat.

A fenti elvek alapján tehát nem képzelhető el, a jogi definíció általános kiterjesztése, és a kalózkodás üldözése és elfogása az állami szuverenitás alá tartozó területeken. Így ebben a fejezetben azokat a lehetőségeket mutatom be, melyek a jelenlegi rendszer korlátai között megoldást jelenthetnek.

A kalózkodás szempontjából legfontosabb aspektus a belügyekbe való beavatkozás tilalma. Ennek azonban vannak speciális kivételei, melyek közül a humanitárius intervenció és a kormány kérése lehet releváns, a vizsgált esettel kapcsolatban.

A humanitárius intervencióval kapcsolatban nincs egy egységes elfogadott definíció, (Kardos- Lattmann, 2010) mely az alkalmazhatóságot nagyban nehezíti. A humanitárius intervenció a kalózkodásra általánosan nem alkalmazható jogi kategória, azonban a szómáliai esetben részben igen. Egyrészt, a korábbi ENSZ missziók humanitárius intervenció kategóriájába estek. Természetesen nem azzal a céllal, hogy a kalózkodást megszüntessék, hanem a széteső állam miatti humanitárius katasztrófát megakadályozzák. Mivel azonban a kalózkodás elterjedésének egyik legfontosabb oka az államapparátus hiánya, mely humanitárius jogi visszaélésekhez is vezet, így ebben a speciális esetben tud reflektálni a kalózkodásra.

A másik, ennél direkter kapcsolódó interpretáció a segélyszállítmányok akadályoztatásából következik. A segélyszállítmányok eljuttatása alapvetően a humanitárius segítségnyújtás kategóriájába tartozik. (Sulyok, 2004) Azonban szélsőséges esetekben, egy adott állam olyan súlyosan rá lehet szorulva a nemzetközi segélyekre, hogy azok célba jutása nélkül a lakosság éhezik. A kalóztámadások természetesen ezeket a szállítmányokat is akadályozzák, mely következményeként olyan súlyos helyzet alakulhat ki, amely a humanitárius intervenciót legitimálhatja. Mindazonáltal egyrészt ez a megoldás sem elsősorban a kalózkodás problémájára reflektál, meglehetősen költséges, kimenetele bizonytalan. Illetve, bár Szomália esetében releváns lehet, általánosan nem jelent problémát a kalózkodás megoldására.

A második eset, amikor a legitim és reprezentatív kormány fogalmaz meg kérését a

beavatkozásra, külföldi csapatok állomásoztatására. (Törő, 2007, 25.o) Alapvetően ezt a definíció a nemzetközileg is elismert kormányokra vonatkozik. Szomália esetében ilyen kérésre több alkalommal is sor került. 2005-ben, Etiópia a szomáliai kormány kérésére avatkozott be. (Kardos- Lattmann,2010) Illetve a későbbi ENSZ határozatok a kalózkodással kapcsolatban rendszeresen hivatkoznak a kormány kérésére, és ennek alapján terjesztik ki az üldözést a parti tengeri részekre is. Ez a megoldás bár járható út lehet, könnyen belátható, hogy egyrészt az államok nehezen mondanak le területi szuverenitásukról. Másodszorban, bár ritkább esetben, de visszaélésekhez is vezethet, a beavatkozó államok részéről.

A nemzetközi jog alapvető természetéből fakadóan, tehát nehezen lehet az állami szuverenitás alá eső, de nemzetközi szereplőket is érintő cselekményeket szabályozni. A fejezetben bemutatott két kivétel is inkább extrém körülmények fennállása mellett elképzelhető, így a következő fejezetben bemutatom azokat a lehetőségeket, melyek az állami szuverenitás megsértése nélkül jelentenek megoldást.

6.3. Lehetséges megoldások felvázolása

Az előbbieken felvázolt megoldások azonban elégtelenek, mivel alapvetően a meglévő keretekben gondolkoznak, és inkább az államapparátus hiányát tudják megoldani. Azonban nem csak olyan helyeken fordul elő kalózkodás, ahol gyenge az állam. Ezzel szemben a következőkben olyan megoldási javaslatokat elemzek, melyek, bár vagy már megvalósultak a konkrét eset kapcsán, vagy pedig más, ehhez hasonló nemzetközi jogi problémára jöttek létre, de a kalózkodásra is alkalmazhatóak.

Az első ezek közül az ad-hoc bíróság létrehozása, melyre példa az *ICTY*, vagy az *ICTR*. Ezek a bíróságok kötött mandátummal, adott eset kivizsgálására jöttek létre. Ennek fő erőssége, hogy vannak már, még ha más esetekre specializálódva is, de mintaként szolgálható hasonló bíróságok. De éppen ezekből a példákból tudjuk, hogy az ilyen típusú bíróságok fenntartása meglehetősen költséges.

Továbbá a kalózokkal kapcsolatban nem csak az ítélethozatal elmaradása, hanem az elfogás nehézsége a legfontosabb probléma. Ez a bíróság nem tudná megoldani ezt a problémát, hiszen továbbra is parti tengeri vizekre kellene behatolnia. Melyre azonban általános szabályt nem hozhat, csak a részes államok beleegyezésével. Bár a dolgozat fókusz a Szomália volt, a korábban bemutatott táblán látszik, hogy a parti tengeri kalózkodás kapcsán a dél-kínai tengeren is magas a száma a parti tengeri kalózkodásnak. Az pedig belátható, hogy stabil államok nehezebben egyeznének bele a területi szuverenitásuk egy részéről. Vagyis ez a

megoldás is csak egy szűk államcsoportra tudna reflektálni, és nem tudná a kalózkodás globális problémáját megoldani.

Éppen ezért célszerűbb a regionális együttműködés felé elmozdulni, és ennek kapcsán létrehozni, melyet a nemzetközi közösség támogatása is jobban támogat, mint az ad-hoc bíróságok létrejöttét. (Sterino, 2012)

A regionális együttműködésekre már az eddigiekben is volt példa. A *Djibouti Code of Conduct*, pontosan ezen mechanizmus révén kívánja szabályozni a kalózkodást. A legnyilvánvalóbb előnye, hogy ténylegesen azok az országok vesznek részt benne, amelyek közvetlenül érint a kalózkodás. Így bár szintén nem alacsonyak a költségei, a részes államok közösen vállalják, mivel a kalózkodás elleni fellépések elmaradása még nagyobb kockázattal járnak számukra.

A *Djibouti Code of Conduct* példája mutatja, hogy az állami szuverenitásból fakadó problémát is tudja kezelni, hiszen a részes államokat feljogosítja arra, hogy parti tengeri vizeken is üldözhessek a kalózokat. Az ok, amiért ebben az esetben működőképes a koncepció, hogy részes államok köre szűkebb. Ebből fakadóan könnyebben megakadályozhatóak a visszaélések is.

A nemzetközi jogfejlődés oldaláról szintén pozitív hatása lehet egy ilyen regionális megállapodásnak, mivel segítheti egy régió specifikus definíció kialakulását. (Chang, 2010) Ami azonban a legnagyobb hátránya ezeknek a megállapodásoknak, hogy nem feltétlenül hoznak létre egy külön bíróságot, hanem a nemzeti bíróságok jogkörébe tartozik továbbra is a tárgyalások lefolytatása. Azonban a régió államaiban eltérő lehet a kalózkodással kapcsolatos igazságszolgáltatás. Például Szomálián belül, a Puntföldön alkalmazott jogban 2010 óta létezik a kalózkodásra vonatkozó szabályozás, de Szomáliföldön még mindig nincs explicit definíciója a kalózkodásnak. (United Nations Security Council, 2012) Vagyis, amennyiben a belső jogi eljárások nem egységesülnek, nem tud ez a megoldás sem fenntartható lenni.

Végezetül pedig a már meglévő nemzetközi tengeri szervezetek, mint például az IMO, segíthetnek megoldani a fennálló problémát. Mivel a kalózkodás a tengerek biztonságának közös problémája, és az érintett szereplők száma magas, így az átfogó stratégia szempontjából kiemelhetőek ezek a speciális nemzetközi szervezetek. A fő erősségük, hogy megbízható információval rendelkeznek a hajózásról, a tengeri közlekedésről és a kalózkodásról is.

Illetve, ahogyan azt korábban bemutattam az IMO kapcsán jelentős szerepe volt a Malaka-szorosnál elterjedt kalózkodás visszaszorításában. Ami azonban a gyengeségük, hogy a tényleges visszaszorításhoz nem rendelkeznek önálló kapacitással, szükségük van államok

bevonására. Ennek megfelelően több ország, például Kína, India, Tanzánia saját programot hozott létre, a nemzetközi ösztönzés hatására. (Roach, 2010)

Így inkább a tudástranszfer és az ösztönzés szempontjából lehetnek jelentősek, hiszen nem rendelkeznek külön eljárást lefolytató bírósággal sem, így mindenképpen elengedhetetlen más államok segítsége.

A megoldásokból látszik, hogy két problémára fókuszálnak, és igyekeznek megoldást találni. Az állami szuverenitás (parti tengerek) sérthetatlensége, valamint a nemzeti igazságszolgáltatás elégtelensége. Ennek eredményességét a 6. táblázatban foglaltam össze.

Ezek alapján látszik, hogy a három megoldás szintézise lehetne a legjobb megoldás. Az ad-hoc bíróságok intézményi és jogi különállása oldja meg leginkább a nemzeti szabályozás problémáját. A regionális megállapodások képesek az állami szuverenitás bizonyos korlátozására, így kezelve az állami szuverenitás elvéből fakadó problémákat. Végezetül pedig, a nemzetközi szervezetek pedig képesek információval ellátni a részes államokat. Ezek kombinációja alapján, tehát a jogi mandátum létrehozásában a nemzetközi szervezetek lehetne jelentős szerepük, mely létre tudná hozni az ad-hoc bíróságot. A kalózok elfogásának költségeit a részes államok viselnék, illetve a régió stabilizálása céljából, lemondanának az állami szuverenitásuk részéről. Vagyis a regionális megállapodások egy tovább fejlesztett változata jönne létre, mely a speciális bíróság felállításával ki tudja küszöbölni a nemzeti jog hiányosságait.

Javaslat	Állami szuverenitás	Nemzeti igazságszolgáltatás	Gyengeség
Ad-hoc bíróság	Csak a nemzetközi vizek esetei	Mellőzi	Költségek, Támogatás hiánya
Regionális együttműködések	Megállapodás révén korlátozása	Használja	nemzeti jogszabályok elégtelensége
Nemzetközi szervezetek	Csak a nemzetközi vizek esetei	Használja	Kapacitás hiány

6. táblázat: A lehetséges megoldások elemzése, Forrás: Saját Ábra

7. Konklúzió

Dolgozatomban a tengeri kalózkodás nemzetközi jogi szabályozását vizsgáltam. Céлом az volt, hogy ezen az eseten keresztül bemutassak egy olyan nemzetközi jogi problémát, melyre a jelenlegi szabályozás nem tud reflektálni. Az elméleti megalapozottság mellett fontosnak találtam azt is, hogy egy konkrét példán keresztül mutassam be, hogy miért nem megfelelő a szabályozás, hiszen ez mutat rá leginkább a szabályozás hiányosságaira.

A hipotézisem ennek a kapcsán az volt, hogy a jelenlegi vesztfáliai államrendszer nem tudja kezelni a problémát, annak jogi alapelvei miatt. Ennek kapcsán először megvizsgáltam a szabályozás fejlődését, melynek egyértelmű konklúziója, hogy a nemzetközi kooperáció felé halad, hiszen a nemzetállamok szintjén nem megoldható a probléma.

Bár az UNCLOS egységes definíciót alakít ki, nem tud átlépni az állami keretrendszeren. Azt itt megfogalmazott definíció nem tökéletes, de a legnagyobb problémája mégsem ebből fakad. Mivel garantálnak veszi azt, hogy az államok belső igazságszolgáltatása képes megoldani a kalózok elfogását és elítélését, így nem tud hatékony megoldással szolgálni. Vagyis, nem tud megoldással szolgálni azokra az esetekre, ahol nincsen szilárd vagy legalább is megfelelő kapacitásokkal rendelkező állam a probléma kezelésére.

Az állami fókusz leginkább a területi hatály, illetve az alanyok kapcsán jelenti a legnagyobb problémát. A területi hatály miatt ugyanis bizonyos területeken nincs lehetőség az UNCLOS alkalmazására, illetve továbbra is csak a nemzeti jogrendszereken belül van lehetőség a kalózok elítélésére.

Mivel jelenleg a legsúlyosabb probléma Szomália esete, ezért ennek a kapcsán érdemes felvázolni a lehetséges megoldásokat. Az esetet az állami apparátus hiánya, a klán alapú szerveződésből fakadó társadalmi szituáció, illetve a gazdaság összeomlása teszik még összetettebbé. Éppen azért a nemzetközi szabályozás is abba az irányba indult el, hogy ezekre reflektáljon, és kiterjesztette a kalózok üldözését ebben az esetben a parti tengeri területekre is. Vagyis a hipotézis igaznak bizonyult, és a jelenlegi állami struktúra jelentős gátja annak, hogy a kalózkodás problémája megoldódjon, és csak úgy lehetséges megoldani, ha ennek keretein túllépünk.

Azonban könnyen belátható az, hogy ennek univerzális kiterjesztése nem lehetséges, mivel az államok nem szívesen mondanak le az állami szuverenitásukról. Ebből fakadóan a lehetséges megoldások között figyelembe kell venni (a) az állami szuverenitás problémáját

(b) a nemzeti igazságszolgáltatás gyengeségeit, (c) a szabályozás egyes esetről való kiterjesztését általánosan a kalózkodásra. Ennek alapján a legjobb megoldás a regionális megállapodások lehetnek, amennyiben rendelkeznek közös bírói fórummal is a kalózokkal szembeni eljárás lefolytatására. Bár ez a megoldás sem tudja teljesen univerzálisan kezelni a problémát, azonban hatékonyabb lehet a jelenlegi szabályozásnál. Egyrészt megállapodásban résztvevő államok limitált volta miatt az államok közötti bizalom magasabb lehet, és könnyebben mondanak le az állami szuverenitás egy kis részéről, a regionális biztonság megteremtése érdekében. Másrészt pedig a független bírói fórum megoldja a nemzeti jog elégtelenségének problémáját.

A dolgozatot két irányban volna érdemes továbbfejleszteni. Egyrészt a kalózkodás kapcsán részletesen elemezni a többi esetet is és megtalálva az esetleges közös pontokat, általánosabban bemutatni a kalózkodás szabályozásának problémáját. A másik irány pedig, új issuek bevonását jelenti, mivel az itt felvázolt megoldás nem csak a kalózkodás problémája tud reflektálni. A globalizáció hatására számos olyan probléma jelent meg, amelyet nem tud egy állam egyedül megoldani és káros lehet más államok számára is. Ilyen a terrorizmus, a környezetvédelem, melyek szintén a vesztfáliai típusú állami struktúrákat feszegetik, vagyis a megoldásuk hasonló mintákat követhet.

Hivatkozásjegyzék

I. Tanulmányok

1. Azubuike, L. (2009): *International Law Regime Against Piracy*, in: Annual Survey of International & Comparative Law, Vol.15, No.1, p.43-59
2. Bento, L. (2012): *Toward an International Law of Piracy Sui Generis: How the Dual Nature of Maritime Piracy Law Enables Piracy to Flourish*, in Berkeley Journal of International Law, Vol.29, No.2, p. 399-455
3. Besley, T.- Fetzer, T- Mueller, H. (2012): *One Kind of Lawlessness: Estimating the Welfare Cost of Somali Piracy*, Barcelona Graduate School of Economics, Barcelona
4. Chang, D. (2010): *Piracy Laws and the Effective Prosecution of Pirates*, in: Boston College International & Comparative Law Review, Vol.33, No. 2, p.273-288
5. Doby, D. (2010): *Piracy Jure Gentium; The Jurisdictional Conflict Of the High Seas and Territorial Waters*, in: Journal of Maritime Law&Commerce, Vol.41, No.4, p.561-580
6. Dua, J. (2012): *The context of Contemporary Piracy- The case of Somalia*, in: Journal of International Criminal Justice, Vol.10, No. 4, p. 749-767
7. Erdős, A. (2011): *Szomália- A nemzetépítés kudarca*
Elérhető:
http://www.grotius.hu/doc/pub/OSWWDO/2011_221_erdos_attila_szomalia_a_nemzetep%C3%ADtes_kudarca.pdf
Letöltve: 2013. 03.11 21:23
8. Fairman, C. (1935): *A Note on re Piracy Jure Gentium*, in: The American Journal of International Law, Vol. 29, No., p. 508-512
9. Ford, R.- Powell, B,- Nowrastehc (2008): *Somalia after state collapse: Chaos or improvement?*, in: Journal of Economic Behavior and Organization, Vol.67, No. 3-4, p.657-660
10. Gilpin, R. (2009): *Counting the Costs of Somali Piracy*, United States Institute for Peace, Washington D.C.
11. Guilfoyle, D. (2009): *Treaty Jurisdiction over Pirates: A Compilation of Legal Texts with Introductory Notes*

Elérhető:

Letöltve: 2012-11-24 20:57

12. Guilfoyle, D. (2012): *Prosecuting Somali Pirates, A Critical Evaluation of the Options*, in: Journal of International Criminal Justice, Vol.10, No. 4, p. 767- 798
13. Hansen, S. (2009): *Piracy in the greater Gulf of Aden*, Norwegian Institute for Urban and Regional Research, Oslo
14. Hegedüs, K. (2006): *Szomália – a véget nem érő háború országa*, in: (szerk.) Marton, P. (2006): *Államok és államkudarcok a globalizálódó világban*, Teleki László Intézet Külpolitikai Tanulmányok Központja, p.212-242.
15. Kavanagh, J. (1999): *The Law of Contemporary Sea Piracy*, in: Australian Law Journal, p.127-157
16. Kreijen, G. (2004): *State Failure, Sovereignty and Effectiveness Legal Lessons from the Decolonization of Sub-Saharan Africa*, Martinus Nijhoff Publishers, Boston
17. Leeson, P. T. (2007): *Better Off Stateless: Somalia Before and After Government Collapse*, in: Journal of Comparative Economics Vol.35, No. 4, p. 689–710.
18. Pellegrino, F. (2012): *Historical and Legal Aspects of Piracy and Armed Robbery Against Shipping*, in: Journal of Maritime Law&Commerce, Vol.43, No.3, p. 429-446
19. Potter, D.W. (2004): *State Responsibility , Sovereignty , and Failed States*
Elérhető:
https://www.adelaide.edu.au/apsa/docs_papers/Others/potter.pdf
Letöltve: 2013.03.12. 13:41
20. Roach, A. J. (2010): *Agora: Piracy Prosecutions Counterpiracy off Somalia: International Law and International Institutions*, American Journal of International Law, Vol. 104, No. 436, p. 394-453
21. Silva, M. (2010): *Somalia: State Failure, Piracy, and the Challenge to International Law*, in: Virginia Journal of International Law, Vol.53, No. 3, p. 554-578
22. Sterino, M. (2009): *Fighting Piracy in Somalia (and elsewhere) Why more is Needed?*, in: Fordham International Law Journal, Cleveland-Marshall Legal Studies

Paper No. 09-178

Elérhető: http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1468021##

Letöltve: 2012.11.25 18:12

II. Szakkönyvek

1. Kardos, G.- Lattmann, T. (szerk) (2010): *Nemzetközi jog*, Elte Eötvös Kiadó, Budapest, 2010
2. Rubin, A. P. (1988): *The Law of Piracy*, Naval War College Press Newport, Rhode Island
3. Shaw, M.N. (2003): *International law*, Cambridge University Press, Cambridge
4. Sulyok, G. (2004): *A humanitárius intervenció elmélete és gyakorlata*, Gondolat Kiadó, Budapest
5. Törő, Cs. (2007): *Humanitárius intervenció: dilemmák a nemzetközi jog és politika határvidékéről*, Akadémia Kiadó, Budapest

III. Hivatkozott jogszabályok

1. Convention on the High Seas, 1958 Április 29, 450 UNTS 11
2. *Djibouti Code of Conduct* (2009)

Elérhető:

http://www.imo.org/OurWork/Security/PIU/Documents/DCoC%20Englis_h.pdf

Letöltve: 2012-11-25 18:45

3. Egyesült Nemzetek Szervezetének Alapokmánya, 1945, október 24., 1 UNTS 26

4. *Paris Declaration Respecting Maritime Law*, 1856, Április 16

Elérhető: <http://www.isn.ethz.ch/isn/Digital-Library/Publications/Detail/?lng=en&id=125383>

Letöltve: 2013.02.16. 20:01

5. UNGA-Res 2625: *Declaration on Principles of International Law Concerning Friendly Relations and Cooperation among States in Accordance with the Charter of the United Nations*, 1970. október 27
6. *United Nations Convention on the High Seas*, 1982. december 10, 1833 UNTS
7. UNSC-Res 751: *Somalia*, 1992. április 24.
8. UNSC-Res 775: *Somalia*, 1992. augusztus 28.
9. UNSC-Res 794: *Somalia*, 1992. december 3.
10. UNSC-Res 814: *Somalia*, 1993. március 26.
11. UNSC-Res 837: *Somalia*, 1993. június 6.

12. UNSC-Res 1816: *On acts of piracy and armed robbery against vessels in territorial waters and the high seas off the coast of Somalia*, 2008. június 8.

13. UNSC-Res 1838: *The situation in Somalia*, 2008, December 2

IV. Statisztikák, háttérelvezések

1. Foreignpolicy.com (2013): *Failed State Index*

Elérhető: http://www.foreignpolicy.com/failed_states_index_2012_interactive

Letöltve: 2013.02.17. 09:58

2. Geopolicity (2011): *The Economic Costs of Piracy*, Geopolicity Ltd. Europe, Dublin

3. gisis.imo.org (2013): *Regional Analysis of Reports on acts of Piracy and Armed Robbery*

Elérhető: <http://gisis.imo.org/Public/PAR/Reports.aspx?Name=RegionalAnalysis>

Letöltve: 2013.03.16. 13:21

4. IMO (2012): *Reports On Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships- Annual Report* 2011 Elérhető:

http://www.imo.org/OurWork/Security/SecDocs/Documents/PiracyReports/1_80_Annual2011.pdf

Letöltve: 2013-02-22 23:05

5. imo.org, (2013a): *Piracy and armed robbery against ships*

Elérhető: <http://www.imo.org/MediaCentre/HotTopics/piracy/Pages/default.aspx>

Letöltve: 2013.03.04. 14:52

6. imo.org (2013b): *Djibouti Code of Conduct*

Elérhető: <http://www.imo.org/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx>

Letöltve: 2013.03.04. 18:39

7. International Maritime Bureau (2012): *The human cost of Somali Piracy, 2011*

Elérhető:

http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/hcop_2011_version1_4_2.pdf

Letöltve: 2013.02.15. 21:30

8. One Earth Future Foundation (2010): *The Economic Cost of Maritime Piracy*

Elérhető:

[http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/documents_old/The Economic Cost of Piracy Full Report.pdf](http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/documents_old/The_Economic_Cost_of_Piracy_Full_Report.pdf)

Letöltve: 2013.02.15. 20:03

9. One Earth Future Foundation (2011): *The Economic Cost of Somali Piracy 2011*

Elérhető:

http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/economic_cost_of_piracy_2_011.pdf

Letöltve: 2013.02.15 20:45

10. International Expert Group on Piracy off the Somali Coast(2008):*Piracy off the Somali Coast Workshop commissioned by the Special Representative of the Secretary General of the UN to Somalia Ambassador Ahmedou Ould-Abdallah*

Elérhető: <http://www.asil.org/files/somaliapiracyintlexpertsreportconsolidated1.pdf>

Letöltve: 2013.03.16. 12:34Mező Anita: Új vizeken? A tengeri kalózkodás nemzetközi jogi szabályozásának új irányai

11. un.org (2003): *Somalia- UNSOM I- Background*

Elérhető: <http://www.un.org/en/peacekeeping/missions/past/unosom1backgr2.html>

Letöltve: 2013.03.11.

12. United Nations Security Council (2012): *Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region*

Elérhető: <http://www.unhcr.org/refworld/docid/4f2a604f2.htm>

Letöltve: 2013.03.12 21:01

13. Worldbank (2003): *Conflict in Somalia: Drivers and Dynamics*

Elérhető:

<http://siteresources.worldbank.org/INTSOMALIA/Resources/conflictinsomalia.pdf>

Letöltve: 2013.03.14 23:00

14. Worldbank (2013): *World Development Indicators- Somalia*

Elérhető: <http://databank.worldbank.org/ddp/home.do?Step=2&id=4>

Letöltve: 2013. 01. 24 13:04

Melléklet

A szomáliai kalózok által túszul ejtettek nemzetiség szerinti eloszlása
(Forrás: International Maritime Bureau, 2012, 18.o)

