

# A modernkori kalózkodás és a nemzetközi jog

2021. 09. 21.

## **Tartalomjegyzék**

|                                                                                                                 |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Bevezetés .....</b>                                                                                          | <b>3</b>  |
| <b>1. A kalózkodás fogalma .....</b>                                                                            | <b>5</b>  |
| 1.1. A tevékenység csoportosítása.....                                                                          | 7         |
| 1.2. Okozott károk .....                                                                                        | 8         |
| <b>2. A kalózkodás története.....</b>                                                                           | <b>9</b>  |
| <b>3. Modernkori kalózok .....</b>                                                                              | <b>15</b> |
| <b>4. Nemzetközi szabályozás .....</b>                                                                          | <b>17</b> |
| 4.1. Kodifikációs törekvések.....                                                                               | 17        |
| 4.2. Az ENSZ Tengerjogi Egyezménye .....                                                                        | 20        |
| 4.2.1. A kalózkodás definíciójának egyes követelményei.....                                                     | 20        |
| 4.2.2. Az üldözés joga .....                                                                                    | 22        |
| 4.2.3. Az átvizsgálás joga .....                                                                                | 23        |
| 4.3. A tengerhajózás biztonsága elleni jogellenes<br>cselekmények visszaszorításáról szóló egyezmény (SUA)..... | 23        |
| 4.4. Az ENSZ határozatai a szomáliai kalózkodás megfékezésére .....                                             | 24        |
| 4.5. Az Afrikai Unió harca a kalózokkal.....                                                                    | 28        |
| 4.6. Az Európai Unió releváns tevékenysége .....                                                                | 31        |
| 4.7. Az Amerikai Egyesült Államok részvétele .....                                                              | 33        |
| <b>Befejezés.....</b>                                                                                           | <b>34</b> |
| <b>Irodalomjegyzék.....</b>                                                                                     | <b>36</b> |

## Bevezetés

Ha a kalóz szót meghalljuk, manapság már egész más jut eszünkbe róla, mint a korábbi korokban. Elképzelhető, hogy a legtöbb ember a számítógéppel, médiatartalmakkal kapcsolatos „kalózkodásra” vagy a modern korban számos más e jelzővel ellátott tevékenységre gondol. Kijelenthetjük, hogy a régi időkhez képest ma már kevesebbet hallunk kalóztevékenységekről, sokak számára megdöbbenő, hogy még létezik egyáltalán ez a „foglalkozás”. A szó továbbá mást jelenthet a tengerek közelében élők számára, akiknek a kalózok valaha az egyik legnagyobb veszélyt jelentették. A tengertől távol élő embereknek legtöbbször a romantikus, kalandozó, vad képregény- és mesehősök jutnak eszükbe, holott ettől igencsak távol áll a kalózok véres, kegyetlen valósága.<sup>1</sup> Jóllehet a „szakmát” már a kezdetektől fogva megszépítette a tenger végtelensége, a gyorsnak, egyszerűnek tűnő pénzszerzési lehetőség és a kalózok korlátlan szabadsága.<sup>2</sup> Az idilli történetek kalózeit sokszor úgy ábrázolják, mint a gazdagokat, fosztogató banditákat, sokszor jótevőként. A valóságban azonban a kalózok sokkal inkább a náluk gyengébb embereken élősködnek<sup>3</sup> vagy, ahogy *A kalózok* című könyvében Robert Bohn történész is írja: „a kalózkodás története borzalmak és gyilkosságok végtelen láncolata, rablás és fosztogatás, nyomorúság és kétségbeesés, véres megtorlás és kegyetlen bosszú jellemzik.”<sup>4</sup>

Fontos kérdés, hogy miért kell egyáltalán foglalkoznunk a kalózkodás problémájával egy olyan országban, ami nincs tenger közelében, tehát kalóztámadásoktól aligha kell tartanunk. Több olyan tényező is felmerül a modern kalózokkal kapcsolatban, amelyek igenis hatással lehetnek akár Európára, akár hazánkra. Elég a gazdasági szempontokat figyelembe vennünk. A kalóztámadás veszélyétől tartva sok kereskedelmi hajó más, sokszor költségesebb, viszont biztonságosabb útvonalat választ, ez viszont a termékek, szolgáltatások árának növekedésében érződhet. Az útvonalváltásra egyébként gyakran sor is kerül, mivel a Jóreménység fokot érintő útvonal biztonságosabb a Szuezi-csatorna – Vörös-tenger – Indiai-óceán útvonalnál. Azon hajók, amelyek az Ádeni-öblöt érintik, jóval borsosabb biztosítási díjjal is számolhatnak. Fontos szót ejteni arról, hogy a segélyszállítmányok, amelyeket a szegény afrikai országoknak szánnak, sokszor nem érik el úticéljukat, hiszen a kalózok előszeretettel támadják meg az ezeket szállító hajókat. A kalózbandák akár nemzetközi terrorista szervezetek szolgálatába is állhatnak, ami szintén komoly nemzetközi problémához vezethet, hiszen a tengeri terrorizmust

---

<sup>1</sup> Nemere István: *Kalózok*. Pallas Antikvárium Kft, Gyöngyös, 2004.

<sup>2</sup> Bolyki Tamás: *A világ leghírhedtebb kalózeit*. Jövővilág Alapítvány, Budapest, 2003.

<sup>3</sup> [https://ng.24.hu/kultura/2009/06/25/a\\_modern\\_kalozkodas\\_veres\\_valosaga/](https://ng.24.hu/kultura/2009/06/25/a_modern_kalozkodas_veres_valosaga/). National Geographic (2021. 09. 11.)

<sup>4</sup> [https://mult-kor.hu/20110811\\_a\\_kalozok\\_nyomorusagos\\_elete](https://mult-kor.hu/20110811_a_kalozok_nyomorusagos_elete) Múlt-kor (2021. 09. 25.)

egy új szintre emelné. Nem utolsó sorban a kalóztámadások környezeti katasztrófákat is előidézhetnek. A támadások során sokszor megsérül a megtámadott hajó és a rakomány a tengerbe ömlik. Ez legfőképp akkor veszélyes, ha a szállítmány például nyersolaj. De maga a hajóroncs elsüllyedése és egyéb anyagok vízbe kerülése is komoly környezeti károkat okozhat.<sup>5</sup>

A 20. század elejére szinte teljesen visszaszorultak a kalóztámadások, az 1980-as évekre azonban ismét egyre jobban előtérbe kerültek, mára pedig komoly nemzetközi problémát jelentenek. A szervezet már több éve próbálja megfékezni az egyre gyakoribb kalóztámadásokat. A kalózkodás a nemzetközi jognak egy olyan területe, amelyet pontos jogszabályi keretek között rögzítenek, ezen jogszabályok a gyakorlatban azonban nehezen érvényesíthetők, vagy az érvényesítés valamilyen problémába ütközik.<sup>6</sup> A témáról legtöbbször a szomáliai történések kapcsán hallhatunk a médiában. Az itt folyó események komoly fejtörést okoznak a világ több országának és az ENSZ-nek egyaránt. Azt azonban nem mondhatjuk, hogy ez az egyetlen térség, ahol a kalózkodás komoly biztonsági gondokat okoz. Délkelet-Ázsiában például mindennapos téma a kalóztámadások elleni fellépés. Ezen térségben kiemelten fontos a világ egyik legforgalmasabb tengeri kereskedelmi útvonalának védelme.<sup>7</sup> Kijelenthető tehát, hogy a világ különböző pontjainak kalóztámadásai nem csak az ottaniak problémája, hanem egyben globális probléma is. Gócpontnak egyébként Dél-Kínát, a Malakka- és a Szingapúri-szoros, a Guineai-öböl és Afrika csúcsa tekinthető.<sup>8</sup>

---

<sup>5</sup> Besenyő János – Kiss Álmos Péter: Kelet-Afrika tengeri farkasai – a szomáliai kalózok fénykora. Afrika Tanulmányok, Vol. 3 (2009) 46-58.

<sup>6</sup> Kiss Amarilla: A tengeri kalózkodás nemzetközi jogi megítélése, különös tekintettel a Szomália partjainál folyó eseményekre. Acta Universitatis Szegediensis, Vol. 9 (2009) 211-220.

<sup>7</sup> Klemensits Péter: A kalózkodás problémája Délkelet-Ázsiában a 21. században <http://www.geopolitika.hu/hu/2016/11/18/a-kalozkodas-problemaja-delkelet-azsiaban-a-21-szazadban/> (2021. 09. 21.)

<sup>8</sup> Kiss Amarilla: A tengeri kalózkodás nemzetközi jogi megítélése, különös tekintettel a Szomália partjainál folyó eseményekre. Acta Universitatis Szegediensis, Vol. 9 (2009) 211-220.

## 1.A kalózkodás fogalma

A kalóz szó egyes források szerint török eredetű, régebben az utazók kalauzolásával foglalkozó személyt, később pedig útonállót, rablót értettek alatta. A fegyveres hajóval rendelkező tengeri rabló értelmet csak a későbbi korokban kapcsolták a szóhoz. Más elképzelések a görög eredetű *peiratész* szóból származtatják a jelentést, amely rablót jelent.<sup>9</sup>

A kalózkodás fogalma többféleképp vizsgálható. McFee szerint a kalózkodás az egyik legrégebbi „foglalkozás”, gyökerei a tengeri kereskedelem megjelenése előttre visszanyúlnak. A római időkben a szabad vállalkozás egyik fajtájának tekintették. Tevékenységük során a kalózok gyakorlatilag bárkit megtámadtak, akadálytalanul közlekedtek a tengereken, valamint nem csak a nyílt tengeren támadtak, hanem szinte bárhol.<sup>10</sup>

Charles Molloy a *De Jure Maritimo et Navali* című művében tengeri tolvajoknak nevezte a kalózokat, akik nyíltan vagy a meglepetés erejével támadták meg a kereskedőhajókat, ezzel szerezve zsákmányt, amiből fenntarthatják magukat. Fontos, hogy Molloy a kalózokra nem úgy tekintett, mint az állam ellenségeire, akik bűncselekményeket követnek el, hanem általánosságban az emberiség ellenségeinek titulálta őket.<sup>11</sup>

James Kent a *Kommentárok az Amerikai Joghoz* című művében a kalózkodást „*a nyílt tengeren, jogszerű felhatalmazás nélkül, jogtalan eltulajdonítási szándékból (animo furandi) történő rablásnak, illetve erőszakos fosztogatásnak minősíti, amelyet az egyetemes ellenségeskedés szellemében és szándékával (in the spirit and intention of universal hostility) követnek el.*”<sup>12</sup> Kent is azon a véleményen van, hogy a kalózok az emberiség leggonoszabb ellenségei, őket minden körülmények között üldözni, halláll büntetni kell.<sup>13</sup>

A történelem folyamán a kalózkodáson belül is több típus alakult ki. Más volt a tengeri rablásokat elkövető kegyetlen bűnöző (pirate), és más volt az, aki mintegy uralkodói felhatalmazással követte el tetteit, vagy esetleg csak a háborúk alatt tevékenykedett. Privateer vagy corsaire alatt olyan magánszemélyt értettek, aki háborúban az ellenség hajóit fosztogatta. Ezért semmilyen büntetés nem járt, sőt sokszor nemes feladatnak is tekintették, sok nemzeti

---

<sup>9</sup> <https://mult-kor.hu/20080909/a-tortenelem-homalyaba-vesznek-a-modern-kalozok-elodei>. Múlt-kor (2021. 0. 22.)

<sup>10</sup> McFee, William: *The Law of the Sea*. Lippincott Company, Philadelphia, 1950.

<sup>11</sup> Molloy, Charles: *De Jure Maritimo et Navali: or, a Treaties of Affairs Maritime, and of Commerce*. Gale ECCO, London, 1744.

<sup>12</sup> Varga Attila Ferenc: Kísérletek és eredmények a kalózkodás bűncselekményének definiálásában. *Hadtudományi Szemle*, Vol. 4 (2011) 30-43.

<sup>13</sup> Kent, James: *Commentaries on the American Law*. Halsted, New York, 1826.

hős is kikerült közülük.<sup>14</sup> Egy dolog azonban biztos, a támadások mindig a kegyetlenség, erőszak jegyében zajlottak le, véres összecsapásokra azonban ritkán került sor, mivel a legénység már sokszor a kalózkodó látványától megadták magukat

Az ENSZ Tengerjogi Egyezménye (UNCLOS) a 101. cikkben fekteti le e fogalmat. Az egyezmény értelmében kalózkodás „*bármely olyan jogellenes erőszakos, feltartóztatásra irányuló cselekmény, vagy bármilyen fosztogató cselekmény, amit magánérdekből követ el egy magántulajdonban levő hajó vagy légi jármű személyzete vagy utasai és a cselekmény a következők ellen irányul:*”. Fontos továbbá, hogy a cselekmény a nyílt tengeren levő más hajó vagy jármű, azok utasai vagy tulajdona ellen, vagy egyik állam joghatósága alá sem tartozó hajó vagy légi jármű ellen irányuljon. Kalózkodásnak minősül továbbá az önkéntes részvétel is olyan hajó vagy légi jármű műveleteiben, amelyről alapos okkal állítható, hogy kalóztevékenységet végez. Valamint minden olyan tevékenység, amely az előbbiekre felbújt, valamint azokat elősegíti.<sup>15</sup> Fontos kiemelni, hogy a kalózkodásnak nyílt vízen<sup>16</sup> kell történnie, ha az az állam vizein vagy kikötőjében történik, már tengeren elkövetett rablás lesz. A 103. cikk pedig konkrétan megnevezi azt is, hogy mikor tekinthető egy jármű kalózzá: „*Egy hajó vagy légi jármű akkor tekinthető kalózhajónak vagy kalóz légi járműnek, ha e járműveket az ezeket hatalmukban tartó személyek a 101. cikkben foglalt bármely cselekmény elkövetésére kívánják felhasználni....*” Fontos különbség az egyezményhez képest az 1988-as Konvenció a tengeri hajózás biztonsága elleni jogellenes cselekmények felszámolásáról. A Konvenció ugyanis a kalózkodást úgy határozza meg, mint egy hajó erőszakkal történő elfoglalását vagy a legénység, illetve a rakomány veszélyeztetését, a cselekmény helyszínét figyelmen kívül hagyva.<sup>17</sup>

---

<sup>14</sup> Kiss Amarilla: A tengeri kalózkodás nemzetközi jogi megítélése, különös tekintettel a Szomália partjainál folyó eseményekre. Acta Universitatis Szegediensis, Vol. 9 (2009) 211-220.

<sup>15</sup> The United Nations Convention on the Law of the Sea. UNCLOS (Az Egyesült Nemzetek Tengerjogi Egyezménye) 1982. december 10. Kihirdette: H/5558.számú országgyűlési határozati javaslat.

<sup>16</sup> *A nem szuverenitási, hanem csak gazdasági kiaknázási jogosítványokkal terhelt tengerrészek (kizárólagos gazdasági övezet, kontinentális talapzat) a hajózás szempontjából nyílt tengernek minősülnek, a felettük levő légtér szabad, s nem tartozik az adott állam szuverenitása alá.* –Kovács Péter: Nemzetközi közjog. Osiris Kiadó és Szolgáltató Kft., Budapest, 2016.

<sup>17</sup> Klemensits Péter: A kalózkodás problémája Délkelet-Ázsiában a 21. században <http://www.geopolitika.hu/hu/2016/11/18/a-kalozkodas-problemaja-delkelet-azsiaban-a-21-szazadban/> (2021. 09. 22.)

## 1.1.A kalóztevékenységek csoportosítása

A tengeri közlekedés biztonságát fenyegető veszély nagysága szerint<sup>18</sup> beszélhetünk egyrészt alacsony veszélyességi szintű fegyveres rablásról. Ezen támadásokra jellemző, hogy a pillanat szüli őket, azaz a kalózok éppen akkor hajtanak végre támadást, ha az alkalom úgy adódik. Legtöbb esetben ez este történik, egy könnyen megközelíthető helyen. Az elrabolt tárgyak értéke sem túl nagy, leginkább a könnyen mozdítható értéktárgyakat, készpénzt részesítik előnyben. Jellemzően kis tűzerejű fegyvereket, például pisztolyokat, késeket használnak. A közepes veszélyességi fokú fegyveres támadás és rablás már sokkal szervezettebb részvételt igényel. A bűnszervezeti jelleg mellett megjelenik a kémkedés (sokszor a kikötő őrségét vagy a hajó legénységének néhány tagját is bevonják). A célpontot általában előre kiválasztják, a támadás is tovább tart. Nagyobb tűzerejű fegyverek is bevetésre kerülnek, például gránátvető. A kalóztevékenységek legveszélyesebb és legerőszakosabb csoportjába a hajóeltérítések tartoznak. Ezen bűncselekmény már pontos, magas fokú előkészítést igényel. A kalózok ebben az esetben az egész hajót elrabolják, rakományával, néha a legénységgel együtt. Gyakori az is, hogy az így megszerzett hajót újra regisztrálják, hamis papírokkal sajátjukként használják. A támadás során már magas tűzerejű fegyvereket használnak. Gyakori a legénység elleni erőszak és a halálesetek. Az ilyen támadásokat általában terrorista szervezetek támogatják, ezért még inkább veszélyesek.

Beckman szerint<sup>19</sup> a kalózok tevékenysége három csoportra osztható. Az első csoport az alkalmazott fegyvertípusok szerint osztja be a cselekményeket. A modern kalózok támadásaikhoz szinte minden esetben fegyvereket használnak. A használt fegyvertípusok az évek során folyamatosan változtak, manapság rakétákat, gépfegyvereket is használnak. Egyre modernebb technika birtokába jutottak, ez köszönhető annak is, hogy bizonyos esetekben egy (terrorista) csoport anyagi segítséget is nyújt számukra. A második csoport aszerint képezhető, hogy a kalózok hogyan bánnak az elrabolt legénységgel. A túszoznak gyakran könnyebb, néha súlyosabb fizikai bántalmazásokat kell elviselniük. Vérontásra ritkán kerül sor, a fegyverek látványa gyakran éppen elég fenyegetés az amúgy is megrettent legénységnek. Egyébként semmi előny nem származna abból, ha az elraboltakat, akikért busás váltságdíjat követelnek, legyilkolnák. Ez ugyanis ahhoz vezetne, hogy a megígért összeget semmiképp nem kapnák

---

<sup>18</sup>[https://www.risknet.de/fileadmin/template\\_risknet/dokumente/Studien/MunichRE-302-05052\\_de.pdf](https://www.risknet.de/fileadmin/template_risknet/dokumente/Studien/MunichRE-302-05052_de.pdf)  
Münchener Rück: Edition Wissen, Piraterie- Bedrohung auf See 2006 (2021. 09. 13.) Münchener Rück: Edition Wissen, Piraterie- Bedrohung auf See 2006

<sup>19</sup> Beckman, Robert: Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Southeast Asia: The Way Forward. Ocean Development & International Law, Vol. 33 (2002) 317-341.

kézhez. A harmadik csoport az eltulajdonított vagyontárgyak értéke szerint jellemezhető. Manapság már ritka, hogy egy kalózbanda a megtámadott hajót teljes egészében magával viszi. Ez nehezen kivitelezhető lenne már csak azért is, mert így sokkal könnyebb célpontot nyújtának a közelben lévő haditengerészet/egyéb segítők számára, hiszen a mozgékony, gyors kalózbárkához képest a nagy hajókat sokkal könnyebb utolérni. Gyakori ezzel szemben az, hogy a hajón lévő mozdítható értéktárgyakat, legfőképp a pénzt viszik magukkal a kalózok. Sok esetben már ez is bőséges zsákmánynak bizonyul. Az utóbbi időben a hajó rakománya sem olyan közkedvelt célpont, mivel sok időbe telik azt a kalózhajóra átpakolni, ezzel pedig megkockáztatnák azt, hogy elkapják őket. Néhány esetben az is előfordul, hogy a kalózok egy nagyobb hajót/jachtot tartanak a közelben, amire esetleg áthordhatják a zsákmányt. Közkedvelt módszer, hogy a rablók a legénység tagjait viszik magukkal, akiket csak nagy összegű váltságdíj fejében engednek szabadon. A cégeknek, akikhez a legénység tartozik, pedig sokszor más választásuk nincs is, mint azt kifizetni, mivel maga a hajó, a rakomány és a legénység értéke sokszor sokkal többet ér, mint a váltságdíj. Ezesetben joggal állíthatnánk, hogy nem is olyan fontos a témával foglalkozni, hiszen gyakran ezek az összegek eltörpülnek a gazdasági haszon és értékek mellett. Az igazság viszont az, hogy összességében a kalóztámadások rendkívül nagy költségekkel járnak, megterhelést, kiesést okoznak a gazdaságban.<sup>20</sup>

## 1.2. Okozott károk

A károk pontos összegét nehéz számszerűsíteni. A 2010-es években, a szomáliai kalózkodás csúcán, a kalóztámadások mintegy 7 és 12 milliárd dolláros kárt okoztak a gazdaságnak. Ebből közgazdászok szerint 900 millió-3,3 milliárd dollár kár érte a végfogyasztókat összességében. Ez a szám 2017-re körülbelül 1,5 milliárd dolláron stagnált. Az okozott károk mértéke azonban eltérő lehet a különböző helyszíneket. Nyugat-Afrikában ugyanezen adat 800-820 millió körül ingadozott. A biztonsági cégek szerződtetése is hatalmas összegekbe került a kereskedőknek. Összességében az okozott károk nagysága eléri a 6 milliárd dollárt évente.<sup>21</sup> A kalózok egyik legnagyobb bevételi forrásai a váltságdíjak. 5 év alatt körülbelül 50-60 millió dollár váltságdíjat szedtek be a kalózok az elrabolt legénység szabadon engedése fejében.<sup>22</sup> A másik legkedveltebb célpontok pedig a nyersolajszállító tankerek.

---

<sup>20</sup> Besenyő János – Kiss Álmos Péter: Kelet-Afrika tengeri farkasai – a szomáliai kalózok fénykora. Afrika Tanulmányok, Vol. 3 (2009) 46-58.

<sup>21</sup><https://www.origo.hu/gazdasag/2020117-kalozok-vizein-mar-nem-szomaliai-tengeri-banditak-retteg-hajos.html> Origo (2021. 09. 23.)

<sup>22</sup> Nagy Zsanett Mária: A kalózkodás modern valósága. Arsboni <https://arsboni.hu/kalozkodas/> (2021. 09. 23.)

## 2.A kalózkodás története

A kalózkodás története egyidős a tengeri kereskedelem kialakulásával. Az első írásos feljegyzéseket kalóztámadásokról az egyiptomiak készítették, mégpedig egy ciprusi város kifosztásáról, a Kr. előtti 1400-as években. A levelekből kiderül, hogy a várost ért támadások már akkoriban is rendszeresek voltak, azt nem is egy meghatározott csoport, hanem több kalózbanda követte el. Egyiptomnak a későbbiek folyamán is szenvednie kellett a támadásoktól, ugyanis a Földközi-tengeren egyre jobban elterjedt a tevékenység. Az „új népek”, akik a Balkánról és Kis-Ázsiából érkeztek, rendkívül veszélyesek és erőszakosak voltak. Hajónak kezdetben fedélzet nélküli, tágas, kis bárkákat használtak, aminek rendszerint valamilyen mintát faragtak az orrára. A kalózok általában a partvonal mentén tevékenykedtek, ritkán léptek a nyílt vízre. A leleményes kalózok hamar felfedezték, hogy a görög szigetvilág szinte tökéletes helyszínt biztosít tevékenységük számára. Az aprócska szigetek között egyszerű volt észrevétlenül megkönyékezni a célpontot, majd ugyanilyen könnyen el is lehetett tűnni a támadás után. Ezen helyszínről több írásos emlék is fennmaradt, például az Odüsszeia is szolgáltat bizonyítékot a kalózkodásra.<sup>23</sup> A Római-Birodalomnak is számolnia kellett a kalózok támadásaival. Forrásokból tudjuk, hogy magát Caesart is foglyul ejtették görög kalózok és csak nagy összegű váltságdíj fejében szabadulhatott. Azonban ez esetben pórus is jártak, hiszen a híres vezető azonnal visszatért fogva tartóihoz, és római katonákkal megölette az elfogott banditákat. Eleinte a kalóztevékenységet csak „mellékállásban” üzték, csak később alakultak ki olyan csoportok, amelyek teljes mértékben fosztogatásból tartották fenn magukat. Fontos megjegyezni, hogy kezdetben a célpontok inkább kis tengerparti városok voltak, hiszen ez sokkal jövedelmezőbb volt, mint a hajók kifosztása. Gyakran előfordult az is, hogy a megtámadott városokra évi adókat szabtak ki a folyamatos jövedelem érdekében. Sok újonnan épülő város ezért inkább a parttól beljebb kezdett építkezni, a biztonság jegyében. Az, hogy mennyi eséllyel tudtak elfogni egy másik hajót, természetesen a kalózbárka gyorsaságától is függött. Próbáltak minél keskenyebb, mozgékonyabb hajókat keresni, amivel a menekülés és az üldözés is könnyebb lett. A föníciaiak tervei alapján például két evezősoros hajókat építettek, ahol a két sor egymás fölött ült, így középen elég hely maradt a lopott árunak.<sup>24</sup> A hajó elejére gyakran „hajótörő kost” is faragtak, amivel könnyebben menekülésképtelenné tudták tenni a

---

<sup>23</sup> [https://mult-kor.hu/20100521\\_kalozkodas\\_es\\_tortenelem?pIdx=1](https://mult-kor.hu/20100521_kalozkodas_es_tortenelem?pIdx=1). Fekete István: Kalózkodás és történelem. Múlt-kor (2021. 10. 18.)

<sup>24</sup> Nemere István: Kalózok. Pallas Antikvárium Kft, Gyöngyös, 2004.

megtámadott hajót. A kalózok a későbbiekben akár háborúkban is felbérelhetők voltak. Sok uralkodó élt is ezzel a lehetőséggel, így a háborús időkben a kalózok egyfajta elterelésként fosztogatták az ellenséget, míg a hazaiak felkészültek a tényleges összecsapásra. Akár az is előfordulhatott, hogy mindkét fél felbérelt egy-egy kalózcsapatot, akik aztán egymással vívták meg a háborút. A haramiák száma rohamosan nőtt. A korban körülbelül másfél millióan élhettek a mediterrán vidéken, ebből mintegy százezer volt a kalózok száma, tehát minden huszadik-huszonötödik ember kalózkodásból akart megélni. Kr.e. 67-re már olyannyira égető problémát jelentettek a kalózok, hogy Pompeius kalózzellenes hadjáratot is folytatott ellenük. Ez alatt a szenátus szinte teljhatalmat adott neki, szinte bármilyen eszközt bevethetett. A rómaiak két-háromévente vezettek ilyesféle hadjáratokat, de teljesen eltüntetni sosem sikerült őket.<sup>25</sup>

A kalózkodás nem csak a Földközi-tenger közelében élők akadály volt mára az ókorban sem, a tevékenység megjelent már az Indiai-óceánon, a Vörös-tengeren is, hiszen a tengeri kereskedelem már javában folyt ekkor is Európa és Ázsia között. A kalózok eleinte csak sérült hajókat támadtak meg, később aztán a klasszikus „kalóztevékenységeket” is folytatták. Gyakori volt az összefogás is a bandák között. A tengeren szinte már csatasorban várták az áldozatokat, ha valamelyik hajó észrevett egy megfelelőnek tűnő célpontot, füstjelekkel jelezte a többieknek és egyszerre támadtak. A gyanútlan áldozat olyan túlerővel találta szembe magát, hogy semmi esélye sem volt. Ekkor a kalózok ellen a hatalmas birodalommal nőtt Bizánc lépett fel és tengeri hadjáratot folytatott ellenük. Legyőzésük azonban nem volt egyszerű, viszont Európa megerősödésével, a kereszteshadjáratokkal és a középkor új változásaival végül sikeresnek bizonyult.<sup>26</sup>

A vikingek vagy normannok a mai Dánia, Svédország és Norvégia területéről terjeszkedtek Európa északi részein. Magukat nem tartották kalóznak, lényegében mégis ilyesfajta tevékenységeket folytattak. Harcmódoruk fegyelmezett, bevett taktikákat követtek, kifejezetten erőszakosak és kegyetlenek voltak, gyakrabban gyilkoltak.<sup>27</sup> Azonban ők nem csak a tengereken fosztogattak, hanem a nagyobb folyókon a kontinens belsejében is támadtak. Elfoglalták szinte egész Írországot, majd Anglia egy részét is, eljutottak egészen Hamburgig és Párizsig. Sokszor éjszaka, meglepetésszerűen támadtak, ami könnyen kivitelezhető volt

---

<sup>25</sup> [https://mult-kor.hu/20100521\\_kalozkodas\\_es\\_tortenelem?pIdx=1](https://mult-kor.hu/20100521_kalozkodas_es_tortenelem?pIdx=1) Fekete István: Kalózkodás és történelem. Múlt-kor (2021. 10. 18.)

<sup>26</sup> Nemere István: Kalózok. Pallas Antikvárium Kft, Gyöngyös, 2004.

<sup>27</sup> <http://lovagok.hu/tortenelem/kalozkodas-a-kozepkorban> Fekete Márton: Kalózkodás a középkorban - vikingek és a többiek (2021. 10. 18.)

számukra, hisz kis csónakjaikat messziről nem lehetett észrevenni. A támadást gyorsan végrehajtották, kifosztották a tehetősebbek palotáit, a lakóházakat, eközben pedig a lakosság nagyrészt megölték, majd mire a túlélők magukhoz tértek, már rég messze jártak. A vikingek a hajóépítés terén sokkal előrébb jártak technikailag, mint kortársaik. A fedélzetnélküli harcihajók olyan sebesek voltak, hogy aligha vehette fel velük a harcot a többi hajó. Hódításaik során még Itáliáig is eljutottak, egy Luna nevű várost csellel szinte teljesen leromboltak. A viking vezér célja egyébként Róma lett volna, de tévesen egy másik városhoz keveredtek. Eleinte nem tudták azt elfoglalni, mivel még sosem kerültek szembe városfallal, viszont a lakosokkal elhitették, hogy az öreg viking vezért szeretnék a halála előtt megkereszteltetni, így a csapat egy része bejutott a városba, ahol aztán vérengzésbe kezdtek, majd a társaik bejutása után az egész várost kifosztották. Végül letelepedésük után a vikingek kereskedő tevékenységgel kezdtek foglalkozni.<sup>28</sup>

A középkorban a kalózok egyre nagyobb megterhelést okoztak a gazdaságnak és az államszervezetnek egyaránt. A támadások eredményeként az árak egyre csak ingadoztak a piacon. Egyrészt növekedtek, hiszen a károk miatt a kereskedők költségei is nőttek, másrészt viszont ahhoz, hogy a hiányt pótolni tudják, egyre nagyobb mennyiséget kellett egy adott áruból behozniuk, ha pedig felesleg keletkezett belőle, az árat csökkenteni kellett. Az államszervezet oly módon volt érintett, hogy a tisztségviselőket lehetetlen volt hajóval utaztatni, hiszen nem kockáztathatták, hogy elrabolják, majd aztán meggyilkolják, vagy csak váltságdíj fejében engedjék szabadon őket. Ennek ellenére mégsem állt az állam érdekében, hogy a kalózokat teljes mértékben elűzze, hiszen egy háború esetén az adott ország egyből a kalózokhoz is fordult segítségért. Ez különösen a Franciaország és Anglia között folyó százéves háborúban kapott nagy jelentőséget, amikor is a két fél a kalózok kegyeit próbálta elnyerni, akik pedig az mellé álltak, aki több pénzt ígért. Probléma volt továbbá, hogy a kalózokat nem igazán érdekelte, hogy épp ki „oldalán harcolnak”, számukra egyedül a zsákmányszerzés volt fontos, így előfordult, hogy a saját oldalukat is megtámadták.<sup>29</sup>

A kalózok a Hanza-városokat is sok ideig sanyargatták, viszont a fejlett kereskedelmüknek és összefogásuknak köszönhetően sikerült leverniük és kiirtaniuk a kalózokat az Északi-tenger térségéből, így körülbelül a 14. század végéig nyugalomban élhettek. A Lübeck-Hamburg egyezmény kiterjedt egészen a Tarqe folyótól az Elbán át a tengerig. Az egyezményben egyben

---

<sup>28</sup> [https://mult-kor.hu/20100521\\_kalozkodas\\_es\\_tortenelem?pIdx=1](https://mult-kor.hu/20100521_kalozkodas_es_tortenelem?pIdx=1) Fekete István: Kalózkodás és történelem. Múlt-kor (2021. 10. 18.)

<sup>29</sup> Gosse, Philip: History of Piracy. Dover Publications INC, New York, 1932

szó esik arról is, hogy egy támadás esetén a károsult város költségeit az egyezmény tagjai együtt viselik. Később aztán a tengertől igen távol fekvő városok is csatlakoztak a szövetséghez, és igencsak kiterjed, nagy hatalommal rendelkező szinte már önálló állammá fejlődött. Ellentmondásos módon éppen ez a folyamat hozta vissza a kalózokat a térségbe, akiknek ugyanis a fejlődés nem kedvezett, összeálltak és rablóbandákat hoztak létre, majd épp a Hanzától eltanult módszereket használták támadásaik során. Ellenük a Hanza saját költségen finanszírozott flottával próbált fellépni, majd végül segítséggel sikerült is fellépni ellenük. A kalózokat aztán nyilvános szertartásokon végezték ki, elrettentésül.<sup>30</sup>

Az Adriai-tengeren kialakult egy kalózközösség, akiket uszkokoknak neveztek. A közösség a kalózok „elitjének” számított, nem álltak egykönnyen egyik hatalom mellé sem. Fennmaradásuk annak is köszönhető, hogy ügyes mesterkedéssel átverték mind az európai országokat, ugyanis azt állították, hogy ők a törökök ellen harcolnak, ezért pedig anyagi támogatást kaptak például a pápától és Bécsből is. Ezen okokból kifolyólag aztán harcoltak mind a törökök, mind a keresztények ellen, ami pedig vesztüket is okozta végül.<sup>31</sup>

Miután Kolumbusz felfedezte Amerikát, a spanyolok és a portugálok mintegy felosztották maguk között az új földrészt, és Spanyolország elrendelte, hogy az új világ kikötőiben csak spanyol hajók köthetnek ki. Ez azt eredményezte, hogy évente egyszer hatalmas mennyiségben szállították a kincseket Európába spanyol hajók.<sup>32</sup> Nincs mit csodálkozni tehát azon, hogy ez hatalmas csábítást nyújtott mind a kalózoknak, mind az irigy – a felfedezésekből, a kincsekből kihagyott – európai országok számára. A spanyol hajókat természetesen hadihajók kísérték, azonban a kalózok joggal számíthattak arra, hogy egy-egy nagyobb vihar szétzilálja a konvojt. Ekkor ugyanis sokkal több időt – körülbelül 2 hónapot is – igénybe vehetett, míg a hajók átszelték az óceánt. A kalózok pedig a nagy zsákmány reményében minden adandó alkalomra lesben álltak. A leghíresebbek a francia kalózok voltak, akik előszeretettel vadásztak a kincseshajókra. Sok esetben az uralkodó maga is megadott minden segítséget, hogy a kalózok megnehezítsék a két nagyhatalom dolgát.<sup>33</sup>

Az 1600-as évekre egyre több kalóz költözött át a Karib-tenger térségébe, ezzel pedig kialakítottak egy sajátos szerveződést, egy tulajdonképpeni kalózállamot, miközben elfoglaltak

---

<sup>30</sup> Kraska, James: Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea. CA: Praeger, Santa Barbara, 2011.

<sup>31</sup> <http://lovagok.hu/tortenelem/kalozkodas-a-kozepkorban> Fekete Márton: Kalózkodás a középkorban - vikingek és a többiek (2021. 10. 18.)

<sup>32</sup> <https://www.rmg.co.uk/stories/topics/golden-age-piracy> Museums Greenwich (2021. 10. 18.)

<sup>33</sup> Konstam, Angus: A kalózkodás igaz története. (fordította: Király Róbert) Alexandra kiadó, Pécs, 2011.

egyre több szigetet a hollandoktól (például Tortugát, Saint Christophert, Nevist). Végül megszerezték Jamaica szigetét is, ahol kialakították a kalózfővárost, Port-Royalt.<sup>34</sup> A kalózok száma egyre csak nőtt, hiszen a korban sokan kalóznak álltak, akik nem tudtak máshol megfelelő életkörülményeket létesíteni, vagy bűnözők voltak, stb.. A kalózkodás mellett egyfajta kereskedelmi tevékenységet is folytattak, például az indiánokkal is eleinte. Saját törvényeket, szabályokat hoztak létre és nagyon összetartottak. Egyfajta demokráciát hoztak létre, ahol mindenkinek volt beleszólása mindenbe. A szubtrópusi éghajlat és a szigetvilág kedvező feltételeket biztosított az itt élők számára. Támadásaik jól szervezettek voltak, gyakran a nagy kalózhajón kisebb csónakokat is magukkal vittek, hogy könnyen megkörményezhessék a célpontot, a támadás után a zsákmányt pedig már könnyen átpakolhatták a hajóra. A hollandok és később más hatalmak is megpróbálták elűzni a kalózokat, de ez lehetetlen vállalkozásnak tűnt.<sup>35</sup>

Anglia a 16. században emelkedett az európai nagyhatalmak közé. A kereskedelem megerősödésével a térségben egyre nagyobb teret nyertek a kalózok is. I. Erzsébet királynő egyike volt az uralkodóknak, akik gyakran igénybe vették a kalózok segítségét. A királynő a legkiválóbb kalózeit bőségesen megjutalmazta földbirtokokkal, pénzzel, rangokkal. A kalózok tevékenységükben nem különböztek elődjeiktől, viszont egy nagy különbség volt köztük, ők ugyanis birtokában voltak az úgynevezett kalózleveleknek. Ezekkel szinte legálisan folytathatták tevékenységüket, és magukat a királynő tengerészeinek nevezték.<sup>36</sup> Háború idején az ellenséges hajókat fosztogatták, viszont békében nem hagytak nyugalmat az angol népnek sem. A támadásokban természetesen anyagi háttérként maga az uralkodó is részt vett, ezzel pedig ő is zsákmányra tehetett szert. Érdekes, hogy a királynő a kalózokra sokkal több pénzt és figyelmet is áldozott, mint a Royal Navyre, a királyi flottára, az ugyanis csak körülbelül 35 kisebb méretű saját hajóval rendelkezett. Ismert királyi kalózok volt például John Hawkins, aki főleg rabszolgakereskedelemmel foglalkozott és Francis Drake, aki pedig Amerikába vitt árukat, fellázadva a spanyolok monopóliuma ellen.<sup>37</sup>

Manapság a 17-18. századot tartják a kalózok aranykorának, a valóság azonban az, hogy egyik korban sem örvendhetek olyan jó körülményeknek, hogy ez kijelenthető lenne. Ha épp nem az

---

<sup>34</sup> Hanna, Mark G.: A Lot of What Is Known about Pirates Is Not True, and a Lot of What Is True Is Not Known. HUMANITIES, Vol. 38 (2017)

<sup>35</sup> <https://www.rmg.co.uk/stories/topics/who-were-real-pirates-caribbean> Royal Museums Greenwich (2021. 10. 18.)

<sup>36</sup> <https://www.rmg.co.uk/stories/topics/golden-age-piracy> Museums Greenwich (2021. 10. 18.)

<sup>37</sup> Bolyki Tamás: A világ leghírhedtebb kalózzai. Jövővilág Alapítvány, Budapest, 2003.

éhezéstől vagy a nélkülözéstől kellett tartaniuk, akkor menekültek, majd pedig újra azon kellett gondolkodniuk, hogy hogyan találjanak megfelelő célpontot, hogy bevételhez jussanak.<sup>38</sup>

A kalózok a fosztogatásból szerzett zsákmányból próbálták fenntartani magukat, kisebb nagyobb sikerekkel. Támadásokra akkor került sor, ha az előzőből szerzett pénz már elfogyott. Ez gyakran rövid időn belül megtörtént, hiszen a dorbézolás és a mulatozás mindennapos volt. Ha esetleg nem találtak megfelelő célpontot, gyakran előfordult, hogy az őserdőben fakitermeléssel vagy más fizikai munkával kerestek egy kis napi betevőt. A kalózok gyakran a szabad ég alatt, függőágyakban aludtak (főleg a szubtrópusi vidékeken). A bizonytalanság és kétkedés életük részévé vált, hiszen sosem tudhatták, hogy lesz-e elég zsákmány a megélhetéshez, vagy egyáltalán visszatérnek-e a rablóútról. A fedélzetten összezsúfolva aludtak, gyakran patkányok között, a higiéniai feltételek teljes hiányában. Szenvedtek a napsütéstől, a nedves ruháktól, sokszor éheztek, vagy csak romlott ételhez, poshadt vízhez jutottak hozzá, emiatt pedig gyakran betegek is lettek. Ha a csatában megsérültek, mindenféle érzéstelenítés nélkül amputálták a sérült testrészeket, majd ha az adott személy „megmaradt”, fadarabokkal pótolták azokat, amik azonban nem voltak alkalmasak erre a célra így az illető gyakran harcképtelenné vált.<sup>39</sup> Az erőszak és a kegyetlenség szintén mindennapossá vált, vagy éppen emiatt álltak kalóznak, ugyanis akadtak páran, akik mások szenvedésében lelték örömeik. Nem csoda, hogy a kalózok nem számolhattak túl hosszú élettel, sokan csúf halált letek, ugyanis nem csak a támadások során veszthették életüket, hanem a rossz higiéniai körülmények miatt bármikor elkaphattak egy betegséget, ami a tengeren, gyógyszer hiányában gyakran halálos is volt. Ha egy kalózt elkaptak, a túlélésre nem sok esélye volt, hiszen gyakran rögtön felakasztották, hogy ne okozzon több gondot. Ennek ellenére mégis egyre többen álltak be kalóznak, hiszen abban a korban sokszor más „szakmákban” sem számolhattak sokkal jobb életpályával, elég, ha a földesúr, király vagy az egyház sanyargatására gondolunk. A zsákmány reménye pedig igen csábító lehetett a szegényebbek számára.

A kalóztársadalom szervezetét tekintve akár demokrácia is lehetett volna, így szöges ellentéte volt az akkori világ társadalmi viszonyainak. A legtöbb döntésben közösen határoztak, mindenkinek volt beleszólási joga mindenbe. Sokszor még maga a kapitány szava sem volt több egy közönséges matrózénál, sőt, a kapitányt a legénység választotta, ha nem teljesítette kötelezettségeit, vagy nem volt jó vezető, azonnal le is váltották. A tengeren mindannyian tudták, hogy mikor mit kell tenniük, de azért mégiscsak volt pár szabály. Francis Drake egyes

---

<sup>38</sup> [https://mult-kor.hu/20110811\\_a\\_kalozok\\_nyomorusagos\\_elete](https://mult-kor.hu/20110811_a_kalozok_nyomorusagos_elete) Múlt-kor (2021.09.25.)

<sup>39</sup> [https://mult-kor.hu/20110811\\_a\\_kalozok\\_nyomorusagos\\_elete](https://mult-kor.hu/20110811_a_kalozok_nyomorusagos_elete) Múlt-kor (2021.09.25.)

források szerint igencsak szigorú szabályokkal próbálta fegyelmezni a legénységet: például, ha valaki késsel támadt egy tisztre, annak levágták a fél karját, a szerencsejáték pedig tilos volt „szolgálat” közben, a lopás pedig az egyik legszigorúbban büntetett cselekmény volt. Ellentétek esetén saját bíróságot állítottak fel, rögtön a hajón. A legénység tagjai gyakran mindent megosztottak egymással, így a pénzt, élelmet, sokszor még a nőket is. Nagyon babonás népségnek mondhatók, ezért például nőket nem igen viseltek el a fedélzeten, ennek ellenére viszont volt pár híres női kalóz is (például Anne Bonney vagy Mary Read).

A kalózok legfontosabb eszköze a hajó volt. Fontos volt tehát, hogy az minél gyorsabb, fejlettebb legyen. Sokan, mielőtt kalóznak álltak, épp hajóépítőként, vagy más építőmunkával foglalkoztak. Gyakran előfordult, hogy ha egy jobb hajót foglaltak el, egyszerűen lecserélték a régi kalózhajót arra. Az ókorban például a saját építésű evezős hajókat kedvelték (mint például a vikingek), később pedig inkább a vitorlásokat. A középkorban legtöbbször magasított palánkot (kerítést), csapóhidakat, hosszabb árbocokat, plusz vitorlákat építettek a hajókra. A fegyverek tekintetében nem sok változás történt a különböző korokban. Legkedveltebbnek számítottak a kézigránatok, puskák.<sup>40</sup> A támadásokat illetően végig fontos maradt a meglepetésszerű, villámgyors rajtaütés, gyakran használták más állam zászlóját a kalózlobogó helyett, és sokszor álruhás kalózokat is feljuttattak a célpont hajóra.<sup>41</sup>

### 3. Modernkori kalózok

A kalózkodás problémája ma is létezik, nem mondhatjuk, hogy az idő múlásával megszűnt volna, sőt, mára egyre nagyobb nemzetközi problémává növi ki magát. A tevékenység lényegében nem nagyon változott manapság sem, csupán a technika fejlődött. Az International Maritime Bureau (IMB) statisztikája alapján az egyik legveszélyesebb terület a Guineai-öböl, a térségben ugyanis 64 támadást regisztráltak 2019-ben, melyek során 50%-os eséllyel emberrablás is történt.<sup>42</sup>

Az egyik legkedveltebb célpont a kalózok körében a Malakka-szoros, főképp a földrajzi adottságai miatt, hiszen sokan ezt az útvonalat használják rövidítésként, ez pedig nagyon vonzó a kalózok számára.<sup>43</sup> Délkelet-Ázsiában régóta nagy terhet jelent a kalózkodás, oka pedig abban

---

<sup>40</sup> A kézigránatokat szinte a kalózok találták fel: üvegpalackokba, agyagedényekbe tömött puskaport, kanócot használtak e célra. A géppuska prototípusát is ők fejlesztették ki egyes források szerint, a spanyolok elleni harcok során.

<sup>41</sup> Nemere István: Kalózok. Pallas Antikvárium Kft, Gyöngyös, 2004.

<sup>42</sup> <https://www.icc-ccs.org/index.php/1286-unprecedented-number-of-crew-kidnappings-in-the-gulf-of-guinea-despite-drop-in-overall-global-numbers> (2021. 09. 26.)

<sup>43</sup> Nemere

rejlük, hogy itt fekszik a világ egyik legforgalmasabb tengeri kereskedelmi útvonala, valamint a földrajzi adottságok is hozzájárulnak a növekvő tendenciához. Jellemzően a célpontok inkább kisebb méretű uszályok, vontatóhajók, valamint nagyobb jelentőséggel bírnak a kikötői rablások. Statisztikák szerint Indonéziában történik a világ kalóztámadásainak 23%-a, az ellenük való fellépés pedig nemzetközi összefogás, és az ország gazdasági megerősödése és kitartása nélkül nem vezethet sikerekre.<sup>44</sup>

A szomáliai kalózkodás nagy sajtóvisszhangot okoz a világ szinte minden pontján. A térség kiemelt földrajzi elhelyezkedése, a jelentős hajóforgalom szintén nagy csábítás a kalózoknak, viszont még további tényezők fontos szerepet játszanak a kalózok számának növekedésében, ezek pedig: az ország belpolitikai bizonytalansága és a gazdasági helyzet nagyon alacsony szintje, a központi kormányzat gyengesége, valamint a nép nélkülözése. A térség tehát a működő igazságszolgáltatás és kormány hiányában kiváló körülményeket biztosít számukra. Az évek során egy autonóm országrész is létrejött, Puntföldön található a legtöbb kalózbázis. A kalózok legfőképp 20-35 év közötti férfiak, létszámuk körülbelül ezer fő. Egy kalózbanda általában 50 fő körüli fegyveresekből áll. Több csoport is kialakítható: a helyi halászok jól ismerik a térséget és a tengert, értenek a hajózáshoz. A törzsi milíciák korábbi tagjai pedig a fegyverforgatásban jártasok, ők támadnak egy-egy roham során. A műszaki és tervező szakemberek pedig a modern eszközöket - például GPS – fejlesztik. Az offenzívák során leginkább kisméretű, de nagyteljesítményű motorcsónakokat használnak, valamint manapság már a legmodernebb technikákhoz és fegyverekhez<sup>45</sup> is hozzáférésük van. Egy támadás általában nagyon gyorsan történik, mely során több motorcsónakkal támadnak több irányból, állandó tűz alatt, mivel ezzel megakadályozzák, hogy a hajó személyzete segítséget hívjon vagy védekezzen. Habár ez a tűzsorozat általában pontatlan, hiszen a vízen folyamatosan pattogó motorcsónakokból nehézkes a célzás, de ez a megrémült legénységet aligha vigasztalja. Mivel a támadás ilyen gyorsan zajlik, mire egy hadihajó odaér, a kalózok már a zsákmánnyal rég messze járnak. Gyakori a kikötői kémek alkalmazása is, sőt néha előfordul az is, hogy a kiszemelt hajóra juttatnak fel egy-egy álruhás kalózt. Sokszor egy nagyobb hajón hordozzák a motorcsónakokat, és ha meglátnak egy megfelelőnek tűnő célpontot, egyszerre be is tudják vetni azokat. Emiatt például Szomália térségében a biztonságos távolság a hajók között a nemzetközi figyelmeztetés értelmében 90 km-ről 370 km-re nőtt. Megfigyelhető, hogy milyen

---

<sup>44</sup>Klemensits Péter: A kalózkodás problémája Délkelet-Ázsiában a 21. században <http://www.geopolitika.hu/hu/2016/11/18/a-kalozkodas-problemaja-delkelet-azsiaban-a-21-szazadban/> (2021. 09.26.)

<sup>45</sup> *Használt fegyverek például a gépkarabély, könnyű géppuska, kézi rakétavető. Nagyobb tűzerejű fegyvereket azért nem tudnak bevetni, mert a csónakjuk szerkezete ezt nem nagyon teszi lehetővé.*

típusú célpontokat kedvelnek leginkább a kalózok. Ilyen népszerű célpontok például az alacsony szabadoldalú vagy a rakomány súlya miatt mélyre merülő hajók. A kis sebesség és az alacsony személyzeti létszám szintén hívogató lehet a banditák számára. Bevett módszer, hogy a kalózok az elfoglalt hajókat kikötőkbe vagy kis, eldugott szorosokba vontatják, és addig ott tartják azokat, amíg a tulajdonos meg nem fizeti a kívánt váltságdíjat. Egyetlen sikeres támadás fejeként mintegy 20-30 ezer dollárt jelent a résztvevőknek, nem csoda hát, hogy a kalózkodás „kedvelt szakmának” tűnik.<sup>46</sup>

A szomáliai térségen évente körülbelül 22 000 – 25 000 kereskedelmi hajó halad át, vagyis a globális kereskedelem egy jelentős része itt zajlik, csakúgy, mint az olajszállításé is, hiszen naponta mintegy 3,3 millió hordó olaj halad itt át. Nem csoda, hogy a kalózok támadásaikkal nagy problémát okoznak. Fontos hátrány, hogy rengeteg ember élete kerül veszélybe miattuk. 2011-ben például 421 kalóztámadást regisztráltak a térségben (és az összeset valószínű be sem jelentették), mely során 26 hajót és 450 főt ejtettek túszul, akik közül 15-en életüket is veszítették. A One Earth Future magánalapítvány „Óceánok a kalózok felett” nevű projektjének keretein belül felmérte azt is, hogy körülbelül mekkora kárt okoznak a kalózok a világ gazdaságnak. A szám pedig megdöbbentő, 2011-ben 6,6-6,9 milliárd dollár lehetett, mely összetevődik a váltságdíjakból, a hajók útvonalainak módosításából, a biztosítási díjak emelkedéséből. A kalózok közvetetten a szomáliai háború fedezéséhez is hozzájárulnak, hiszen a váltságdíjak egy részéhez hozzájutnak olyan vezetők is, akik felelőssé tehetők az országban mindennapos robbantásokhoz, gyilkoláshoz. A humanitárius katasztrófa megelőzése érdekében az ENSZ megpróbált közbeavatkozni már több alkalommal is, azonban a katonák jelentős veszteségei miatt kénytelenek voltak visszavonulni. Azóta is próbálják segíteni a nélkülöző lakosságot, legfőképp segélyszállítványokkal, amiket viszont a kalózok sokszor szintén megtizedelnek.<sup>47</sup>

## **4. Nemzetközi szabályozás**

### **4.1. Kodifikációs törekvések**

A tengeri kalózkodás az egyik első olyan bűncselekmény a nemzetközi jogban, ami úgynevezett univerzális joghatóság alá tartozik, azaz az elkövetőkkel szemben (az állampolgárságtól,

---

<sup>46</sup> Besenyő János – Kiss Álmos Péter: Kelet-Afrika tengeri farkasai – a szomáliai kalózok fénykora. Afrika Tanulmányok, Vol. 3 (2009) 46-58.

<sup>47</sup> Rövid Éva: Nemzetközi összefogás a modernkori tengeri kalózkodás visszaszorítása érdekében. Külügyi Szemle, Vol. 3 (2012) 118-134.

lakhelytől függetlenül) bármely állam gyakorolhatja a joghatóságát.<sup>48</sup> A kalózkodás az ókorban például már *hostis humani generis*nek, vagyis az emberiség ellenségeinek számítottak, ezért bárki elfoghatta, elítélhette őket.<sup>49</sup> Már 1909-ben is akadtak olyan esetek, melyek során kénytelenek voltak a kalózkodást valahogy behatárolni. A Republic of Bolivia vs. Indemnity Mutual Marine Insurance Co. Ltd. ügy esetében kimondták, hogy kalóz az, aki saját célból, nyereségszerzés végett, mindennemű megkülönböztetés nélkül fosztogat, nem pedig az, aki valamely állam tulajdona ellen (for public end) cselekszik.<sup>50</sup> Az 1920-as években született meg „A tengeralattjárók és káros gázok háborúban való alkalmazásáról” szóló Washingtoni Egyezmény, melyben szintén megjelenik a kalózkodás, ugyanis az egyezmény kimondja, hogy kalózkodás miatt bármely állam felelősségre vonhatja azt a személyt, aki a kereskedelmi hajók védelmére hozott szabályokat megsérti, sőt, úgy kell tekinteni, mintha a hadviselés szabályait sértette volna meg.<sup>51</sup> 1926-ban a Nemzetek Szövetsége megbízott egy Szakértői Bizottságot, hogy határozza meg a kalózkodás fogalmát, és ez eredményre is vezetett. A bizottság kimondta, hogy a kalóztevékenység magába foglalja a magáncélú tengeri fosztogatást, ami állami felhatalmazás nélküli, valamint lényegtelen, hogy milyen lobogójú hajó ellen történik a támadás. A nyílt tenger követelménye azonban már itt is megjelenik.<sup>52</sup> A kalózkodás fogalmának definiálásával már 1932-ben próbálkoztak egy egyezménnyel, de annak végül csak a tervezete készült el a Harvard Egyetem jogi karán, viszont több eleme is megtalálható a tervezetnek manapság is érvényes egyezményekben (például Nyílt Tengeri Konvenció). Az 1937-ben elfogadott Nyoni Egyezmény több szempontból is mérőkövnek tekinthető.<sup>53</sup> A Földközi-tenger térségében elkövetett kalóztámadások felszámolásának érdekében hozták létre, és több fontos definíciót is tartalmazott. Érdekes, hogy a kalóztámadások fogalmát kiterjesztette a nem magáncélból elkövetett fosztogatásokra is (és ez ma már nem is érvényes), valamint kiemelte a tengeralattjárók kalózkodását is. 1958-ban az ENSZ Tengerjogi Konferenciát tartott,

---

<sup>48</sup> Dutton, Yvonne: Bringing Pirates to Justice: A Case for Including Piracy within the Jurisdiction of the International Criminal Court. Chicago Journal of International Law, Vol. 11 (2010) 197-241.

<sup>49</sup> Varga Attila Ferenc: Kísérletek és eredmények a kalózkodás bűncselekményének definiálásában. Hadtudományi Szemle, Vol. 4 (2011) 30-43.

<sup>50</sup> Colombos, John: The International Law of the Sea. Longmans, London, 1954.

<sup>51</sup> Use of submarines and noxious gases in warfare. (A tengeralattjárók és káros gázok háborúban való alkalmazásáról szóló Washingtoni Egyezmény) 1922.február 6. A francia ratifikáció elmaradása miatt soha nem lépett hatályba.

<sup>52</sup> Kiss Amarilla: A tengeri kalózkodás nemzetközi jogi megítélése, különös tekintettel a Szomália partjainál folyó eseményekre. Acta Universitatis Szegediensis, Vol. 9 (2009) 211-220.

<sup>53</sup> The Nyon Agreement. (Nyoni Egyezmény) 1937. szeptember 14.

melynek keretében négy fontos tengerjogi egyezményt is elfogadtak. Az egyik legfontosabb eredmény a Nyílt Tengeri Konvenció, ami a tengerjogi szokásjogot kodifikálta.<sup>54</sup>

A Nyílt Tengeri Konvenció rögzítette a kalózkodás definícióját, a 15. cikkben:

*„1. Magántulajdonban levő hajó vagy magántulajdonban levő légi jármű legénysége vagy utasai által magáncélok érdekében elkövetett bármely olyan törvénytelen erőszak, feltartóztatás, vagy fosztogatás, amely:*

*a) másik hajó vagy légi jármű ellen vagy a fedélzetükön levő személyek vagy javak ellen irányul a nyílt tengeren;*

*b) hajó, légi jármű, személyek vagy javak ellen irányul olyan helyen, amely egy állam joghatósága alá sem tartozik.*

*2. Önkéntes részvétel valamely hajó vagy légi jármű felhasználásában, ha az elkövető ismeri azokat a tényeket, amelyek a hajót vagy légi járművet kalózzellegűvé teszik.*

*3. A jelen Cikk 1. és 2. bekezdésében meghatározott cselekmények elkövetésére történő felbujtás, vagy azok szándékos elősegítése.”<sup>55</sup>*

Az egyezmény értelmében tehát a cselekménynek erőszakosnak kell lennie, az elkövetés helyeként már itt is a nyílt tenger jelenik meg, az elkövetőnek magánszemélynek kell lennie, vagy olyan járműnek, amelyet lázadás vagy más ok miatt már nem a lobogó szerinti állam irányít, az elkövetés magáncélból történik, legalább két jármű érintett a támadásban.<sup>56</sup>

Az ENSZ által elfogadott 1988-as római egyezmény a tengeri hajózás biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről szintén tartalmaz olyan szabályokat, amelyek a kalózkodás elleni fellépést rejtik magukban. A 3. cikk alapján bűncselekményt követ el, aki *„...a) hajót erőszakkal, fenyegetéssel vagy a megfélemlítés bármilyen más formájával hatalmába kerít, vagy ellenőrzését magához ragadja;...”* Az egyezmény abban az esetben alkalmazható, ha a hajó az adott állam parti tengerén kívül tartózkodik, tehát itt is alkalmazható a nyílt tenger követelménye. Fontos, hogy minden részes államnak büntetendővé kell tennie a 3. cikk által felsorolt bűncselekményeket, valamint azt úgy kell büntetniük, hogy elrettentő

---

<sup>54</sup> Pászka Imre Ágoston: A tengeri kalózkodásra vonatkozó nemzetközi jogi rezsím. Pro Futuro, Vol. 1 (2020) 161-177.

<sup>55</sup> Nyílt Tengeri Konvenció 1958. április 29.

<sup>56</sup> Varga Attila Ferenc: Kísérletek és eredmények a kalózkodás bűncselekményének definiálásában. Hadtudományi Szemle, Vol. 4 (2011) 30-43.

hatása legyen. Az egyezmény egyfajta ellenőrzési jogot is biztosít a részes felek számára, ha azt a körülmények indokolják.<sup>57</sup>

## 4.2. Az ENSZ Tengerjogi Egyezménye

A négy genfi egyezményt az 1982-ben, Montego Bay-en elfogadott Tengerjogi Egyezmény váltotta fel. Sok időbe, csaknem 10 évbe telt, mire az államok megegyeztek a tartalmán, végül azonban 168 állam ratifikálta. Az Egyesült Államok nem lett részes, a tengerfenéken található természeti erőforrások nemzeti joghatóságon kívüli kiaknázására vonatkozó szabályozás miatt. Ez azonban nem jelenti azt, hogy egyáltalán nem lehet alkalmazni az egyezményt rá nézve, hiszen az szokásjogi szabályokat kodifikált, melyeket az Egyesült Államok elfogadott. Sok új változást is hozott, több olyan részt is szabályozás alá vont, ami eddig nem került említésre egyik egyezményben sem (például a tengeri szennyezés). Az egyezményhez kapcsolható továbbá a Nemzetközi Tengerjogi Törvényszék, a Nemzetközi Tengerfenék Hatóság és a Kontinentális Talapzat Bizottság felállítása is.<sup>58</sup>

A Tengerjogi Egyezmény a 100. cikkben az államok együttműködési kötelezettségét írja elő a kalózkodás visszaszorítása érdekében: *„Minden állam a lehető legteljesebb mértékig együttműködik a kalózkodás elnyomásában a nyílt tengeren vagy bármely más helyen, mely semmilyen állam joghatósága alá nem tartozik.”* A 101. cikk szerint kalózkodás:

- „a) bármely olyan jogellenes erőszakos, feltartóztatásra irányuló cselekmény, vagy bármilyen fosztogató cselekmény, amit magánérdekből követ el egy magántulajdonban levő hajó vagy légi jármű személyzete vagy utasai és a cselekmény a következők ellen irányul:*
- i. a nyílt tengeren más hajó vagy légi jármű, vagy ilyen hajókon vagy légi járműveken lévő személyek, illetve vagyontárgyak;*
  - ii. egyik állam joghatósága alá sem tartozó helyen található hajó, légi jármű, illetve vagyontárgyak;”*<sup>59</sup>

### 4.2.1. A kalózkodás definíciójának egyes követelményei

A meghatározásban megjelenik tehát az erőszak követelménye. A felsorolásban szereplő tevékenységek szándékosságot is feltételeznek. A felsorolás vagylagos, tehát bármelyik

---

<sup>57</sup> Convention for the Suppression of Unlawful Acts of Violence Against the Safety of Maritime Navigation. SUA (A tengerhajózás biztonsága elleni jogellenes cselekmények visszaszorításáról szóló egyezmény) 1988. március 10. Kihirdette: a 2003. évi LXVIII. törvény

<sup>58</sup> Pászka Imre Ágoston: A tengeri kalózkodásra vonatkozó nemzetközi jogi rezsím. Pro Futuro, Vol. 1 (2020) 161-177.

<sup>59</sup> The United Nations Convention on the Law of the Sea. UNCLOS (Az Egyesült Nemzetek Tengerjogi Egyezménye) 1982. december 10. Kihirdette: H/5558. számú országgyűlési határozati javaslat.

cselekmény megvalósításával fennáll a kalózkodás jogellenes tevékenysége, azt viszont nem tudjuk meg, hogy pontosan mit is jelentenek ezek a cselekmények vagy, hogy van-e egyfajta minimumszint, amit az erőszaknak el kell érnie.

A második feltétel a magáncél, ami már a korábbi egyezményekben is megjelent, ennek oka pedig, hogy politikai célokra ne lehessen felhasználni az univerzális joghatóságot. Az ENSZ Tengerészeti Szervezete azt az álláspontot képviseli, hogy a magáncél a saját célra történő haszonszerzést jelenti, az pedig mindegy, hogy ez a haszon tulajdonképpen hogy is áll össze, honnan származik (a váltságdíjakból, a hajó rakományának eladásából stb.).<sup>60</sup> Az állam politikai részvételének értelmezésére két álláspont alakult ki. Az egyik szerint azon cselekmények, amik egyébként kalózkodásnak minősíthetők, de azokat egy állam utasítására politikai célok miatt követnek el, nem számítanak kalózkodásnak. A másik alapján csak a magáncélú tevékenységek, amelyekben az állam egyáltalán nem vesz részt, minősíthetők kalózkodásnak (ez alapján az egyes felkelők támadásait is kalózkodásként lehetne értelmezni).<sup>61</sup> A két álláspont közötti vita egy 1961-ben történt eset során mutatkozott meg a gyakorlatban. Ekkor ugyanis fegyveres felkelők elfoglaltak egy portugál hajót, saját politikai érdekük miatt. A hajót végül Brazíliába vitték, a portugál hatóságok ezt kalózkodásként értelmezték, Brazília viszont menedékjogot adott az elkövetőknek. A magáncél vonatkozásában fontos az eset, ugyanis Portugália erre hivatkozva minősítette az esetet kalózkodásnak, végül a nemzetközi megítélés alapján a két hajó követelménye miatt nem lehetett az. Egy másik ilyen szempontból fontos eset a Sea Shepherd-ügy, mely során környezetvédő aktivisták rongáltak meg bálnakutató hajókat. Az amerikai bíróság az ügyet kalózkodásnak ítélte: „*A magáncélból történő elkövetés magában foglalja azokat az eseteket, amikor az elkövetők személyes, morális vagy filozófiai alapon cselekszenek, ideértve a Sea Shepherd tagjai által vallott természetvédelmi célokat is. Az, hogy az elkövetők a saját véleményük szerint közérdekből cselekednek, még nem jelenti azt, hogy az ténylegesen így is van.*”<sup>62</sup>

A harmadik követelmény a magánhajó követelménye. Ez azt jelenti, hogy kalóztámadás nem hajtható végre például hadihajóval, fontos, hogy az elkövetők magántulajdonú járművet használjanak. A 102. cikkben ezt az egyezmény kiegészíti, és eszerint: „... *amelyeket olyan hadihajóval, kormányzati hajóval, illetve kormányzati légi járművel követnek el, amelynek*

---

<sup>60</sup> Pászka Imre Ágoston: A tengeri kalózkodásra vonatkozó nemzetközi jogi rezsím. Pro Futuro, Vol. 1 (2020) 161-177.

<sup>61</sup> Qureshi, Waseem Ahmad: The Prosecution of Pirates and the Enforcement of Counter-Piracy Laws Are Virtually Incapacitated by Law Itself. San Diego International Law Journal, Vol. 19 (2017) 95-126.

<sup>62</sup> Qureshi

*legénysége fellázadt és magához ragadta ezeknek a hajóknak, illetve légi járműveknek az irányítását, a magántulajdonban levő hajók, illetve légi járművek által elkövetett kalóz cselekményekkel azonosan kell kezelni.”*<sup>63</sup> Az elkövetők cselekményei azonban ebben az esetben sem betudhatók az államnak.

Ezen feltétel alapján a támadásban 2 hajónak kell érintettnek lennie, a kalózhajónak és a célpontnak. Tehát ha egy hajó utasai eltérítik a hajót – a 102. cikk kivételével – az nem tekinthető kalózkodásnak. Az Achille Lauro eset említhető e kapcsán. Az Achille Lauro egy olasz turistahajó volt, amelyet 4 utas térített el (a palesztin Felszabadítási Front tagjaiként azonosították magukat) 1985. október 7.-én, Alexandriánál. Azt akarták elérni, hogy Izrael szabadon engedje 50 fogvatartott társukat, akiket terrorizmussal vádoltak. A cél elérése érdekében azzal fenyegetőztek, hogy a fedélzeten utazókat megölik, a hajót pedig felrobbantják. Az esetben egy ember vesztette életét. Végül október 9.-én adták meg magukat, a túszoikat pedig amnesztia fejében szabadon engedték. Az elkövetők vissza akartak térni Palesztinába, azonban az amerikai elnök parancsára vadászgépek a rapülőjüket egy NATO bázisra kísérték, a tetteseket pedig letartóztatták. Az olasz bíróság pedig 15-30 év börtönbüntetésre ítélte őket. Jól látható, hogy a két hajó követelménye nem jelenik meg, így az esetet nem is minősítették kalózkodásnak, valamint az eltérítés sem szerepel a 101. cikkben felsorolt erőszakos magatartások között.<sup>64</sup>

A kalózkodás bűncselekménye formailag nem követhető el olyan területen, amely valamely állam fennhatósága alá tartozik, kizárólag csak a nyílt tengeren. Ezen meghatározás miatt azonban sok cselekmény kiesik a nemzetközi szabályozás alól. Ennek orvoslására a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet 1988-ban fogadta el a SUA-t (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation), valamint az IMO közgyűlése az az 1025(26) számú határozatában<sup>65</sup> tett különbséget a kalózkodás és a fegyveres rablás között.<sup>66</sup> A cél az volt, hogy azon cselekményeket is büntetni lehessen, amelyek az UNCLOS alapján nem tartoznak a kalózkodás fogalmi körébe.

#### **4.2.2. Az üldözés joga**

Az UNCLOS 111. cikke szerint *„Egy idegen hajó üldözését akkor lehet megkezdeni, mikor a parti állam illetékes hatóságainak jó okuk van feltételezni, hogy a hajó megsértette ezen állam*

---

<sup>63</sup> UNCLOS

<sup>64</sup> US Navy fighter jets intercept Italian cruise ship hijackers, [US Navy fighter jets intercept Italian cruise ship hijackers - HISTORY](#) (2021. 09. 28.)

<sup>65</sup> Fontos lehet, hogy a határozat nem rendelkezik kötelező erővel, csupán soft law jellegű.

<sup>66</sup> Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships. 2010 január 18.

*törvényeit és rendelkezéseit.*” Fontos követelmény, hogy az üldözést még az állam vizeinek csatlakozó övezetében<sup>67</sup> meg kell kezdeni, és csak akkor lehet a parti tengeren folytatni, ha azt nem szakították addig meg. Az üldözés joga tehát szintén csak a nyílt tengeren, vagy egyik állam joghatósága alá sem tartozó területen gyakorolható. Ez a követelmény problémákat jelenthet több okból is, például előfordulhat az is, hogy egy kalózhajó az üldözés során akár 3 állam területére is lép, ezen esetekben pedig az üldöző jogosítványai nagyon behatároltak. Néhány esetben, például Szomália és Délkelet-Ázsia esetében is kötöttek az államok olyan megállapodásokat, amelyek engedik az állam területére belépő kalózok elfogását. Sok esetben azonban az üldöző, ha el is kapja a banditákat, legtöbbször szabadon is engedi egy rövid idő után.<sup>68</sup>

#### **4.2.3. Átvizsgálási jog**

Az átvizsgálási jog az egyezmény 110. cikke alapján felhatalmazza a hadihajókat, hogy a nyílt tengeren átvizsgálják azon hajókat, amelyekről alapos okkal feltételezhető, hogy

- „a) kalózkodással foglalkozik;*
- b) rabszolga-kereskedelemmel foglalkozik;*
- c) nem engedélyezett műsorszórással foglalkozik, és a 109. cikk szerint a hadihajó lobogója szerinti államnak van joghatósága;*
- d) honosság nélküli;*
- e) bár idegen lobogó alatt hajózik, illetve lobogója felvonását megtagadja, a valóságban ugyanolyan nemzeti hovatartozású, mint a hadihajó.”<sup>69</sup>*

Kivételt jelent ez alól, ha a hajó „szerződésen alapuló felhatalmazásból mentesül”. Ha a gyanú megalapozatlan, az átvizsgált hajót kártalanítani kell, ha kár érte.

#### **4.3.A tengerhajózás biztonsága elleni jogellenes cselekmények visszaszorításáról szóló egyezmény (SUA)**

A SUA-t 1988-ban, Rómában fogadták el, jelenleg 166 részes állama van. Az egyezményhez 2 jegyzőkönyvet fűztek. Az egyezmény konkrétan nem szabályozza a kalózkodás fogalmát, összességében azonban mégis hatékonyabb szabályozási körrel rendelkezik a tengerjog tekintetében, mint az UNCLOS. A benne foglalt definíciók azonban sokszor elég tágan értelmezhetők ahhoz, hogy a kalózkodásra is érvényesítsük

---

<sup>67</sup> Az 1982. évi Montego Bay-egyezmény a parti tenger szélességét egységesen 12 mérföldben szabta meg, s a csatlakozó övezet egy ezután következő újabb 12 mérföldes sávot jelent. (Kovács Péter – Nemzetközi közjog)

<sup>68</sup> Pászka Imre Ágoston: A tengeri kalózkodásra vonatkozó nemzetközi jogi rezsím. Pro Futuro, Vol. 1 (2020) 161-177.

<sup>69</sup> UNCLOS

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

- a) *hajót erőszakkal, fenyegetéssel vagy a megfélemlítés bármilyen más formájával hatalmába kerít, vagy ellenőrzését magához ragadja; vagy*
- b) *a hajón tartózkodó személy ellen 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.*<sup>70</sup>

Fontos különbség az UNCLOS-hoz képest, hogy a SUA büntetni rendeli a kísérleteket, illetve a részesi magatartásokat is, valamint, hogy az UNCLOS-ban meghatározott kalózkodás univerzális joghatóságot feltételít, ami a SUA-ban extraterritoriális joghatóságként jelenik meg, továbbá a SUA nem köti a nyílt tengerhez, vagy bármely más földrajzi helyhez a bűncselekmények elkövetését, ezáltal pedig a területi hatálya sokkal nagyobb. Az egyezmény továbbá nem jeleníti meg a két hajó és a magánérdek követelményét sem.<sup>71</sup>

#### **4.4. Az ENSZ határozatai a szomáliai kalózkodás megfékezésére**

Az ENSZ Biztonsági Tanácsa 2008-tól kezdődően egyre több alkalommal hozott határozatot a szomáliai kalózokkal kapcsolatban, ami mára egyre nagyobb nemzetközi problémává nőtte ki magát. A BT minden alkalommal megerősítette, hogy tiszteletben

<sup>70</sup> Convention for the Suppression of Unlawful Acts of Violence Against the Safety of Maritime Navigation. SUA (A tengerhajózás biztonsága elleni jogellenes cselekmények visszaszorításáról szóló egyezmény) 1988. március 10. Kihirdette: a 2003. évi LXVIII. törvény

<sup>71</sup> Pászka Imre Ágoston: A tengeri kalózkodásra vonatkozó nemzetközi jogi rezsím. Pro Futuro, Vol. 1 (2020) 161-177.

tartja Szomália szuverenitását, viszont az ott folyó események már olyan szintű problémává nőttek, ki magukat, hogy nem hagyható figyelmen kívül nemzetközi szinteken sem. Azt is kihangsúlyozta, hogy a határozatokkal nem kíván szokásjogot alkotni a más területeken zajló kalóztevékenységekre vonatkozóan.

A 2008-as 1814. számú határozat még csupán általános információkat tartalmazott arra vonatkozóan, hogy az államoknak minden segítséget meg kell adniuk az országnak, hogy a kalózkodást visszaszorítsák. Továbbá létrehozta az African Union Mission for Somalia missziót, valamint említést tett a World Food Programme keretein belül a térségbe küldött segélyszállítmányok védelmének fontosságáról is.<sup>72</sup>

Az 1816. számú határozat alig pár nappal később született, és már sokkal nagyobb hangot ad a kalózkodás égető problémájának. Legfőképp arra koncentrált a BT, hogy a segélyszállítmányokat lehetetlen eljuttatni az országba a kalóztámadások miatt. A BT kijelentette, hogy Szomália sajátos biztonsági helyzete okot ad a nemzetközi fellépésre, a rendkívüli intézkedésekre. A határozatban a Biztonsági Tanács felhívta a térségben hajókkal rendelkező államokat, hogy a fokozzák a jelenlétüket a kalózok elleni harcban, hogy működjenek együtt, nyújtsanak segítséget egymásnak is a fellépés során, valamint adjanak megfelelő kiképzést és tájékoztatást a hajók személyzetének a megfelelő védekezési formákról. A határozat értelmében az államok hajói beléphetnek szabadon Szomália területére, hogy a kalózok ellen fellépjenek, valamint megilleti őket az üldözés joga az ország parti vizein is, valamint ezen a területen is felléphettek olyan tevékenységek ellen, ami a nyílt vízen kalózkodásnak számítana. Ez azért fontos, mert az UNCLOS értelmében csak a nyílt vízen történő tengeri rablás minősül kalózkodásnak, az állam felségterületen történő viszont nem, a határozat azonban ezt a tevékenységet is kalózkodásnak minősítette.<sup>73</sup>

Az 1838. számú határozatban a BT kijelentette, hogy az elmúlt időben a kalózok egyre erőszakosabb támadásokat hajtottak végre, melyek során nagy tűzerejű fegyvereket is bevetettek, ezért az államokat felhívta arra, hogy akár katonai repülőket és haditengerészeti egységeket is vessenek be a megfékezésükre.<sup>74</sup>

Az 1846. számú határozatban szintén a kalózkodás megfékezése kapott nagy szerepet, valamint a BT aggodalmát fejezte ki, mivel a válságdíjak egyre nagyobbak lettek, és a

---

<sup>72</sup> S.C. Res. 1814, 5893rd mtg., 15 May 2008, U.N. Doc. S/RES/1814 (2008)

<sup>73</sup> S.C. Res. 1816, 5902nd mtg., 2 June 2008, U.N. Doc. S/RES/1816 (2008)

<sup>74</sup> S.C. Res. 1838, 5987th mtg., 7 October 2008, U.N. Doc. S/RES/1838 (2008)

kifizetésük hozzájárult a kalózkodás még nagyobb körű elszaporodásához. Fontos, hogy a BT felhatalmazta az államokat, akik részt vesznek a kalózkodás elleni harcban, hogy lefoglalják azokat az eszközöket, hajókat stb..., amelyeket az üldözések/harcok során szereztek. Valamint meghosszabbította az államok azon jogát is, hogy Szomália felségterületére lépjenek. A BT továbbá javasolta, hogy az ország kössön az államokkal, akik készek részt venni a kalózok felelősségre vonásában, speciális megállapodásokat, ezzel pedig elkerülhetők a hatásköri problémák.<sup>75</sup> Az 1918. számú határozatban a BT kimondta, hogy elfogadhatatlan, hogy a kalózokat nem vonják büntetőjogi úton felelősségre, ezért felhívta az államokat, hogy a kalózkodást a saját nemzeti jogukban is nyilvánítsák bűncselekménynek, és vonják felelősségre a kalózokat. A határozatban megemlézték a Seychelles-szigetek azon törekvését is, hogy egy a kalózok felelősségre vonásával foglalkozó központot hoznak létre.<sup>76</sup>

Az 1950. számú határozatban<sup>77</sup> az ENSZ aggodalmát fejezte ki arra vonatkozóan, hogy a kalóztámadásokban egyre több gyerek is részt vesz. Fontos továbbá, hogy a határozat kihangsúlyozta az illegális halászat és szemétlerakás megelőzésének fontosságát is. Felhívta továbbá a nemzetközi közösséget, hogy nyújtsanak technikai segítséget Szomáliának, valamint vegyenek részt a kalózok felelősségre vonásában, és folytassanak le nyomozásokat az INTERPOL-lal és az EUROPOL-lal együttműködve a kalózbekádák felderítésére.<sup>78</sup>

2011-ben ismét határozathozatalra került sor. Az 1976. számú határozatban a BT elismeri, hogy a szomáliai instabilitás egyik legfőbb oka a kalózkodás, ezért átfogó válaszra van szükség. Felhívta az államokat, hogy szükség esetén működjenek együtt a túszejtési ügyekben, valamint, hogy hozzanak létre egy rendszert, amely rendőri ellenőrzést biztosít a szárazföldi területeken, ahol kalózkodással kapcsolatos tevékenységek zajlanak, magát Szomáliát is felszólították, hogy növelje saját erőforrásait. Kiemelésre került továbbá az is, hogy a szomáliai kikötők és halászati helyek fejlesztésre szorulnak, ez pedig a gazdasági stabilitás szempontjából bírna nagy jelentőséggel. A BT továbbá a régió államait is felhívta, hogy minél előbb kriminalizálják a kalózkodás bűncselekményét, kiemelve a felbujtó, bűnszegélyi magatartásokat, továbbá minél hamarabb felelősségre kell

---

<sup>75</sup> S.C. Res. 1846, 6026th mtg., 2 December 2008, U.N. Doc. S/RES/1846 (2008)

<sup>76</sup> S.C. Res. 1918, 6301st mtg., 27 April 2010, U.N. Doc. S/RES/1918 (2010)

<sup>77</sup> S.C. Res. 1950, 6429th mtg., 23 November 2010, U.N. Doc. S/RES/1950 (2010)

<sup>78</sup> Varga Attila Ferenc: A szomáliai kalózkodás kérdése az ENSZ BT határozatai tükrében. Honvédségi Szemle, Vol. 65 (2011) 23-26.

vonni azokat, akik bármilyen módon részt vesznek a támadásokban, vagy finanszírozzák, támogatást nyújtanak. A pénzmosás büntetésének, megakadályozásának fontossága is felmerül, az államok ez ellen pénzügyi nyomozó egységek létrehozásával küzdhetnek meg a Tanács szerint. Fontos továbbá az is, hogy a megszerzett bizonyítékokat megőrizték, egymással is megosszák az államok.<sup>79</sup>

2011-ben még egy határozat is meghozatalra került (2015. számú), melyben ismét fontos szerepet kapott a kalózkodás szárazföldi leküzdése, valamint a BT elismerte, hogy az átmeneti szövetségi kormánynak elsődleges szerepe és illetékessége van a kalózkodás felszámolásában. A Tanács kifejezte elismerését a speciális szomáliai kalózkodás elleni bíróság létrehozásáért. A határozatban ismét megjelenik az az elem is, hogy az államokat felhívták az együttműködésre, a kalózkodás elleni harc, valamint a felelősségre vonás fontosságára.<sup>80</sup>

A 2093. számú határozatban a BT kiemelte az Afrikai Unióval való együttműködés fontosságát. És kiemelte, hogy hozzájárul az Afrikai Unió szomáliai missziójához (AMISOM), a tartós béke és stabilitás megteremtésének érdekében. Kiemelésre került a szomáliai katonai erők kiképzésének fontossága, melyben az Európai Unió is fontos szerepet kapott. A BT ismételten aggodalmát fejezte ki a humanitárius válság miatt, és felszólította az államokat a segítségnyújtásra.<sup>81</sup>

A 2017-ben elfogadott 2383. számú határozatban a BT a kalózkodás helyzetének javulásáról ír, de kiemeli azt is, hogy súlyosbítja a helyzetet, hogy Szomália nagy mennyiségű illegális készpénzt vezetett be, ezzel tovább táplálva a bűnözést, korrupciót.<sup>82</sup>

A 2500. számú határozatban a BT kiemelte, hogy a kalózkodás elleni erőfeszítéseknek köszönhetően a kalózok száma folyamatos csökken, a tevékenységet elfojtották, de ez nem jelenti azt, hogy fel is számolták volna teljes mértékben. Fontos intézkedés, hogy a BT felhívta az államokat, hogy ne csak az elfogottak, gyanúsítottak ellen nyomozzanak és emeljenek vádat, hanem bárki ellen, aki a tengeren kalózkodásra buzdít vagy részt vesz a bűnhálózatokban, kulcsszerepet játszik abban és segít megtervezni, megszervezni a támadásokat. A Tanács kiemelte továbbá, hogy bár javulás történt, átfogó válaszra és összefogásra van szükség az államok között, hangsúlyozza a szomáliai hatóságok

---

<sup>79</sup> S.C. Res. 1976, 6512th mtg., 11 April 2011, U.N. Doc. S/RES/1976 (2011)

<sup>80</sup> S.C. Res. 2015, 6635th mtg., 24 October 2011, U.N. Doc. S/RES/2015 (2011)

<sup>81</sup> S.C. Res. 2093, 6929th mtg., 6 March 2013, U.N. Doc. S/RES/2093 (2013)

<sup>82</sup> S.C. Res. 2383, 8088th mtg., 7 November 2017, U.N. Doc. S/RES/2383 (2017)

elsődleges felelősségét a harcban a kalózkodás és fegyveres rablás ellen, valamint ismételten felhívta az államokat a kalózkodás elleni harc, együttműködés fontosságára.<sup>83</sup>

A 2554. számú határozat alapján az ENSZ meghosszabbította a Szomáliával együttműködő államok és regionális szervezetek számára azt a jogot, hogy minden eszközt igénybe vegyenek a kalózkodás leküzdésének érdekében. A COVID-19 járvány is fontos szerepet játszott a határozat elfogadásában. A BT kiemelkedően fontosnak tartotta azt a tényt, hogy a határozatot megelőző 12 hónapban nem történt sikeres kalóztámadás Szomália partjainál, és az eltérítések száma is folyamatosan csökken. A tendenciában valószínű szerepet játszott a járvány is, de a BT felismerte továbbá azt is, hogy újjáéledés következhet. Fontos célkitűzés a szomáliai parti őrség számának növelése, képzése. A BT továbbá felszólította Szomáliát, hogy tegyenek meg mindent a hatóságok annak érdekében, hogy a felelősöket bíróság elé állítsák. A Tanács arra is felhívta az összes államot, hogy dolgozzanak ki a kalózkodás tiltott finanszírozásának és az abból származó bevételek tisztára mosásának megakadályozása érdekében szabályokat. Megjelent továbbá a szárazföldi lakosság – különösen a nők és gyermekek szexuális kizsákmányolásának megelőzése is.<sup>84</sup>

#### **4.5. Az Afrikai Unió harca a kalózokkal**

Az Afrikai Unió által 2016-ban elfogadott African Charter on Maritime Security and Safety and Development in Africa (Lomé Charter) című egyezményben szintén fontos szerepet kap a kalózkodás elleni küzdelem, de emellett az Unió számos más bűncselekmény ellen is fel kíván lépni az egyezménnyel. Tehát a megállapodás fő céljául tűzte ki a nemzeti és transznacionális bűnözés megelőzését, visszaszorítását, az olyan területekre tekintettel, mint a kalózkodás, hajók elleni fegyveres rablás, terrorizmus, kábítószer- és emberkereskedelem, migráncsempészet, illegális halászat. Fontos szempont továbbá a tengeri környezet, a part menti területek védelme. A chartában kiemelt jelentőséget kap az államok közötti együttműködés előmozdítása, valamint olyan nemzeti, regionális és kontinentális intézmények létrehozása, amelyek biztosítják az egyezményben foglalt célokat, hatékony védelmet nyújtanak. A célok elérése érdekében a jogalkotó megemlíti a tengerészeti erők képzésének, kapacitásnövelésének fontosságát. A részes államok olyan kötelezettségeket vállálnak, mint a tengeri akciók megszervezése, védelmi rendszerek fejlesztése, valamint segítségnyújtás a többi állam számára. Az

---

<sup>83</sup> S.C. Res. 2500, 8678th mtg., 4 December 2019, U.N. Doc. S/RES/2500 (2019)

<sup>84</sup> S.C. Res. 2554, 4 December 2020, U.N. Doc. S/RES/2554 (2020)

egyezmény értelmében harmadik államok is segítséget nyújthatnak, mégpedig a haditengerészeti erők, a parti őrség képzésének segítségével, járőrözésre, megfigyelésre és felderítésre is jogosultak a horgonyzóhelyeken. A részes államok továbbá kötelesek létrehozni egy koordinációs irodát, amely a folyamatos kapcsolattartást hivatott elősegíteni, egy „tengerbiztonsági alapot”, amely az egyezmény céljainak finanszírozásában segédkezik. A jogharmonizáció értelmében pedig kötelesek a nemzeti jogszabályokat úgy hangolni, hogy azok megfeleljenek mind a Charternek mind pedig az UNCLOS-nak.<sup>85</sup>

Az egyezmény több fontos fogalmat is konkrétan szabályoz. A hajók elleni fegyveres rablás eszerint olyan jogellenes, erőszakos cselekmény, amely fosztogatással vagy annak fenyegetésével valósul meg – a kalózkodás kivételével –, magáncélból követik el, a hajó fedélzetén tartózkodó személyekkel vagy vagyonokkal szemben, egy adott állam joghatóságába tartozó területen. A kalózkodás fogalma is pontosan meghatározásra kerül. Eszerint kalózkodás bármely jogellenes, erőszakos cselekmény, amely őrizetbevétellel valósul meg, magáncélból, egy adott magánhajó vagy magánrepülő személyzete, utasai, tulajdon ellen, a nyílt tengeren. Bármely hajó vagy repülőgép, amely az adott tevékenységben részt vesz, kalózhajónak minősítendő. Büntetendő továbbá minden olyan cselekmény, amely kalózkodásra felbújt vagy azt elősegíti. A kalózhajó pedig olyan hajót jelent, amely olyan személyek tényleges ellenőrzése alatt áll, akiknek szándékukban áll, hogy kalózkodásra használják fel azt, vagy már eddig is ilyen célra használták fel, mindaddig, amíg az ezen személyek ellenőrzése alatt áll.

Az egyezmény fontos célja a “United Nations 2030 Agenda” program megvalósítása is, amely az ENSZ programja, célul tűzte ki a szegénység minden formájának megszüntetését. Előírja „az emberi jogok és emberi méltóság, a jogállamiság, az igazságosság, az egyenlőség és a megkülönböztetés tilalmának egyetemes tiszteletben tartását.”<sup>86</sup>

A koronavírus járvány alatt a területeken megnőtt a kalóztámadások és emberrablások<sup>87</sup> száma. Az elmúlt években elsőbbséget élvezett a rakomány fosztogatása, mostanra azonban a tengerészek elrablása kapott nagyobb szerepet. Az elraboltakat embertelen körülmények között tartják fogva, csak váltságdíj fejében engedik szabadon. Kedvelt

---

<sup>85</sup> African charter on maritime security and safety and development in africa. Lomé, Togo 2016. október 15

<sup>86</sup> African charter on maritime security and safety and development in africa. Lomé, Togo 2016. október 15

<sup>87</sup> A világban történt emberrablások mintegy 90%-a történik a térségben.

hajótípusok a konténerhajók és ömlesztett árut szállító teherhajók, tankerek. A Nemzetközi Tengerészeti Hivatal statisztikái szerint 2020 első felében mintegy 49 támadás történt, melyek során a legénységet is elrabolták, mintegy 6 hét fogvatartás után engedték szabadon őket, szintén váltságdíjért. A támadásokra a parttól távolabb került sor, az érintett hajók egyharmadát a nyílt tengeren támadták meg. A kalózkodás egyre merészebbek lettek, egyre több időt töltenek el a fedélzeten. Az IMO igazgatója szerint „Előfordult, hogy egy napot is eltöltöttek a megtámadott hajón, anélkül, hogy bárki megzavarta volna őket.”<sup>88</sup> A technika terén is komoly fejlődés tapasztalható a térségben. 2009 decemberében például Harardheere-ben, szabályos tőzsdét alapítottak a kalózkodás, ahol 72 „kalózvállalat” részvényei érhetőek el. Nem csak pénzzel, hanem más tárgyakkal, például fegyverekkel is be lehet szállni a tevékenységbe.<sup>89</sup>

Az MDAT-GOG jelentési szolgálat a kalózkodás leküzdése miatt jött létre. A szolgálatot a francia és az Egyesült Királyság katonai haditengerészete irányítja, arra ösztönözik minden kereskedelmi hajót, hogy a pozíciójukat jelentsék be. Az ICS (International Chamber of Shipping) 2019 októberében részt vett a Globális Tengerbiztonsági Konferencián Abujában, Nigériában, ahol szintén szóba kerültek a kalózkodással kapcsolatos problémák is. A találkozót egy másik, virtuális megbeszélés követte, amelyen több szervezet is részt vett.<sup>90</sup> Ez egy jelentős lépésnek tekinthető az afrikai kalózkodás megfékezésére tett kísérletek közül. Az afrikai államok közül fontos Nigéria szerepe, akit arra ösztönöztek, hogy növelje a kalózkodás elleni küzdelemben a szerepét, ez azonban problémákba ütközik. Az állam „nagyjából 165 millió eurót fektetett új megfigyelőrendszerekbe, a hajókba és repülőgépekbe.”<sup>91</sup> A vízi jelentlét azonban nem elegendő, a kalózkodást a szárazföldről is el kell űzni, hiszen a tervezés mindig itt történik és itt találhatók a banditák „központjai is”. További intézkedések hiányában egyelőre nincs előrelépés a témában, az IMO viszont továbbra is támogatja az ICS-t abban, hogy a hajózási társaságok betartsák a legújabb útmutatásokat, melyeknek fontos része, hogy rögzítsék a régióban elkövetett támadásokat.<sup>92</sup>

---

<sup>88</sup> <https://index.hu/kulfold/2021/03/04/kalozkodas-afrika-guineai-obol-europai-unio-fellepes/?token=87a98a9ac86a0538642c33e8214db264> (2021. 10. 24.)

<sup>89</sup> Marsai Viktor: A szomáliai kalózkodás és az EU Atalanta-missziója. Nemzet és Biztonság, Vol. 5 (2011) 66-76.

<sup>90</sup> BIMCO, INTERCARGO, INTERTANKO, OCIMF, nigériai haditengerészeti, Nigériai Hajótulajdonosok Szövetsége

<sup>91</sup> Az IMO vezetője szerint

<sup>92</sup> <https://www.ics-shipping.org/current-issue/piracy-in-west-africa/> (2021. 10. 24.)

## 4.6. Az Európai Unió releváns tevékenysége

A kalózkodás problémája alól az Európai Unió sem vonhatta ki magát, az utóbbi időben pedig egyre fontosabb szerepet kapott az érintett államoknak való segítségnyújtás. Ennek oka többek között a tagállamok kifejezett hozzájárulása a nemzetközi válságok kezeléséhez.<sup>93</sup> A fentiekben már kifejtettem, hogy Afrika szarvánál egyre súlyosabb a helyzet a kalózkodás terén. A kalózok mohósága – például a Faina teherhajó vagy a Takajama tartályhajó megtámadása - hívta fel több nemzetközi szervezet figyelmét is a probléma leküzdésének fontosságára. A helyzetre az EU 2007 végén figyelt fel, miután több segélyszállítmányt szállító hajó is eltűnt.

Az Atalanta misszió az EU első jelentős tengeri missziója. A program céljai között nyilvánvalóan szerepelnek a tagállamok gazdasági céljai is, de megjelenik például a Szomáliai segélyszállítmányok védelme is, azonban fontos szerepet kap a kereskedelmi útvonal jelentősége miatt a globális humanitárius helyzet stabilizálása is. Az Európai Tanács 2008. szeptember 15.-én hozott döntést arról, hogy beavatkozik a szomáliai történésekbe és katonai erőket irányít a térségbe. A Maritime Security Center–Horn of Africa (MSC-HOA; Tengeri Biztonsági Központ –Afrika szarva) a legfőbb kapcsolattartó szerv a programban, széleskörű koordinációs és információs feladatokat lát el mind az EU, a NATO, a térségben állomásozó haditengerészeti erők és a különféle civil szervezetek, hivatalok között. A Tengeri Bizottsági Központ 2009 során létrehozott egy olyan információs hálózatot is, amely 24 órás valós idejű tájékoztatást nyújt a térségben levő kereskedelmi hajókról. Az Atalanta-misszió területi mandátuma kiterjed a teljes, kalózkodással sújtott területre, ami szinte megegyezik a Földközi-tenger teljes vízfelületével. A terület csökkentése érdekében kialakítottak egy biztonsági folyosót, így a katonai erők jobban koncentrálhatók. A program keretein belül kialakítottak továbbá egy olyan rendszert, amely az azonos sebességű és sebezhetőségű hajókat összepárosítja, hiszen már az is nagyobb biztonságot nyújthat, ha a hajók – katonai jelenlét nélkül – csoportosan közlekednek.<sup>94</sup>

Az első cél, a segélyszállítmányok biztosítása sikeresnek mondható, a program erőforrásait felhasználva 2008 decembere és 2009 júniusa között mintegy 230 ezer tonnányi élelmiszert juttattak el a szomáliai rászorulóknak. A nemzetközi kereskedelem és a polgári hajók védelme tekintetében már egészen másak az eredmények. A kalózkodás

---

<sup>93</sup> A WEU petersbergi nyilatkozatában

<sup>94</sup> Marsai Viktor: A szomáliai kalózok és az EU Atalanta-missziója. Nemzet és Biztonság, Vol. 5 (2011) 66-76.

rohamos növekedést mutatott, 2009-ben a támadások száma az előző évhez képest mintegy megtízszereződött. Emiatt többen szkeptikusak is lettek a program sikerességét illetően.

A kalózkodók hamar rájöttek arra is, hogyan tudnak kibújni az EU felelősségre vonása alól. Rájöttek ugyanis, hogy az eljáráshoz bizonyítékokra van szükség, ha pedig nem tetten érik őket, ezeket nagyon nehéz beszerezni. A csónakjaikat ezért úgy alakították ki, hogy azok megegyezzenek a halászhajók csónakjaival, ha úgy adódik, az árulkodó felszereléseket pedig egyszerűen csak kidobálják.<sup>95</sup>

Franciaország szerepe kiemelkedő a kalózkodás elleni küzdelemben. A francia Alcyon-művelet mintegy 30 ezer tonna élelmiszer és segélyszállítmány megérkezését tette lehetővé Szomáliába és az érintett területekre. 2009-ben az ország létrehozta az EPE-t (hajózásra fogható védelmi csapatok) elnevezésű Seychelles-missziót, melynek keretein belül konkrétan a fedélzeten védik azon francia halászhajókat, amelyek a térségben kívánnak áthaladni. A védelem nyújtása akkor lehetséges, ha az adott hajó francia lobogó alá tartozik, tevékenysége francia érdekszférába tartozik, vagy különösen veszélyeztetett kategóriába tartozik. Fontos továbbá kiemelni a légi eszközökkel – legfőképp helikopterekkel – biztosított védelmet is. A francia jelenlét az Ádeni-öbölben és az Indiai-óceánon több évtizede állandósultnak mondható, továbbá több fontos nemzetközi műveletben is jelentős szerepet vállal az ország.<sup>96</sup>

Az AMISOM az Afrikai Unió keretein belül működő misszió, amelyet az ENSZ BT bízott meg. 2007-ben hozták létre, azóta az EU folyamatos támogatását élvezi. A misszió támogatja az infrastruktúrát, a humanitárius tevékenységet, a nemzeti biztonsági és stabilizációs terv végrehajtását, a leszerelési és stabilizációs terveket, valamint a menekültügyet. Az EU részvétele a misszióban nem csak a jelentős anyagi támogatásban, hanem a szomáliai nemzeti biztonsági erők kiképzésében nyújtott segítségben is megnyilvánul.

Az EU jelentős segítséget nyújt a konkrét katonai műveletekben való részvétel mellett az érintett területek nélkülöző lakosságának is. 2008 és 2013 között az EU mintegy 415 millió euró értékű összeget különített el a szomáliai fejlesztési projektekre, melynek keretein belül olyan fontos területek kerültek kiemelésre, mint a kormányzás (emberi jogok, civil

---

<sup>95</sup> Marsai Viktor: A szomáliai kalózkodók és az EU Atalanta-missziója. *Nemzet és Biztonság*, Vol. 5 (2011) 66-76.

<sup>96</sup> Fábián Éva: A francia haditengerészet Afrika szarvának kalózvizein. *Nemzet és Biztonság*, Vol. 2 (2011) 18-27.

társadalom támogatása), oktatás és szociális szféra (általános és középiskolai oktatás, analfabetizmus leküzdése), gazdasági fejlődés.<sup>97</sup>

Az Európai Unió 2014-ben fogadta el a tengerbiztonsági politikáját, a görög elnökség kezdeményezésére. A célok között olyan bűncselekmények kerülnek megnevezésre, mint a határokon átnyúló szervezett bűnözés, a szabadság elleni, a hajózást veszélyeztető bűncselekmények, a tömegpusztító fegyverek elterjedésének megakadályozása vagy a környezeti károk megelőzése.<sup>98</sup> A stratégia szerint a tengerbiztonság a nemzeti és nemzetközi jog érvényesülését és a hajózás szabadságát, valamint a polgárok, az infrastruktúra, a közlekedés, a környezet és a tengeri erőforrások védelmét jelenti. Különös figyelemmel a Balti-, Fekete-, Földközi- és az Északi-tengerekre, valamint az északi-sarkvidéki vizekre, az Atlanti-óceáni régiókra, négy vezérelni került kidolgozásra:

- 1, fontos szerepet kap a bűnüldözés, határellenőrzés, vám- és halászati ellenőrzés, környezetvédelmi szempontok
- 2, az új stratégia nem sérti a tagállamok tengerhajózási övezetekkel kapcsolatos szuverén jogait
- 3, szabályok és alapelvek tiszteletben tartása (nemzetközi jogi szabályok, alapelvek stb..)
- 4, más nemzetközi szervezetekkel való együttműködés (például NATO, ENSZ)<sup>99</sup>

#### **4.7. Az Amerikai Egyesült Államok részvétele**

Az Egyesült Államok régóta vezető szerepet játszik a tengeri biztonság megteremtésében. 2009 óta az állam részt vesz a Szomália térségében történő eseményekben is, az EU-val és az ENSZ-el összefogva küzd a kalózkodás letöréséért. Az Egyesült Államok Tengeri Biztonsági Cselekvési Terve megerősíti az USA azon szerepét, hogy visszaszorítsa a kalózkodást és a kapcsolódó tengeri bűncselekményeket, megerősítse a regionális kormányzást és a jogállamiságot a tengerészek biztonsága érdekében, megőrizze a tengerek szabadságát, és törvényes gazdasági tevékenységgel segítse elő a kereskedelem szabad áramlását. A terv három fő területre összpontosít: a támadások megelőzésére, a bűncselekmények elítélésére, a tengeri biztonság és a kormányzás javítására, a következő célok szem előtt tartásával: A tengeri területek biztonságosabbá tétele a kalózkodás leküzdésével, a támadások és más bűncselekmények elkövetésének megakadályozása, különös tekintettel az USA hajóira, tulajdontárgyaira, valamint szövetségeseire. Fontos szempont az elkövetők felelősségre vonása is, az USA kiemelkedő feladatának tartja a

<sup>97</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/hu/IP\\_12\\_154](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/hu/IP_12_154) (Az EU ismételten elkötelezte magát a béke és a biztonság elősegítése mellett Szomáliában) Európai Bizottság - Sajtóközlemény

<sup>98</sup> Council of the European Union: EU maritime security strategy approved. Luxembourg, 2014 június 24.

<sup>99</sup> Molnár Anna: Az Európai Unió tengerbiztonsági stratégiája. Nemzet és Biztonság, Vol. 4 (2014) 76-92.

büntetőeljárásokban való részvételt is. A célok között szerepel az is, hogy más államokat sikeresen bevonjanak a küzdelembe, valamint a nemzeti jogot erősítsék, hogy a büntetőeljárásokat hatékonyabban lefolytathassák.<sup>100</sup>

Az USA álláspontja is azt tükrözi, hogy a kalózzal nem csak a vízen, hanem a szárazföldön is fel kell venni a harcot. A kalózok ugyanis a partokon laknak, a pénzüket is a szárazföldre „költöztetik”. A probléma Szomália tekintetében különösen nehéz, hiszen a terület nagy, valamint az állam jogi helyzete is bonyolult. Az emberrablások, a kalózok erőszakos, igencsak felfegyverzett támadásai ösztönözték az államot, hogy minél több amerikai haderőt juttassanak a térségbe. Az amerikai tisztségviselők nemzetközi erőfeszítéseket tettek annak érdekében, hogy a kalózokat jobban felelősségre vonhassák, a lopott pénz mozgását nyomon követhessék és befagyaszthassák, valamint a fogva tartott hajókat, túszoikat kiszabadítsák.<sup>101</sup>

Latin -Amerikában és a Karib -térsgben az OBP<sup>102</sup> adatai szerint a kalóz incidensek száma 160 százalékkal nőtt 2017 -ben az előző évhez képest. A jelentés Venezuelát és Surinamet emeli ki, mint olyan országokat, amelyekben a kalózkodás előretörése tapasztalható.<sup>103</sup>

## Befejezés

Felmerülhet a kérdés, hogy mit tehetünk egyáltalán a kalózkodás megfékezés érdekében? Több lehetséges válasz is adódik. Megoldást jelenthetne, hogy biztonságos hajózási sávokat alakítsanak ki, mint például a „Járőrökkel Védett Tengeri Biztonsági Terület” kezdeményezés keretein belül. Ez nem oldja meg ugyan a problémát, viszont talán a támadások számának csökkenéséhez, ezáltal pedig a károk mérsékléséhez vezetne, valamint lehetővé teszi a megfigyelést és a gyorsabb segítségnyújtást. Fontos probléma viszont, hogy ehhez túlságosan nagyszámú haditengerészeti erő szükséges, valamint a folyamatos katonai jelenlét sem feltétlen vezet kedvező eredményekhez, a költségeket is jelentősen megemelné. Elképzelhető lenne az is, hogy a hajóknak hadi kíséretet adjanak, vagy esetleg konkrétan a hajó fedélzetére ültessenek megfelelő fegyveres erőket. A hajóra telepített passzív védelmi eszközök (például elektromos korlát) is megfelelő védelmet

---

<sup>100</sup> <https://uk.usembassy.gov/united-states-counter-piracy-and-maritime-security-action-plan/> United States Counter Piracy and Maritime Security Action Plan (20 June 2014)

<sup>101</sup> <https://www.reuters.com/article/us-usa-piracy-idUSN0440838820090504> Fight against pirates also needed ashore: U.S. Navy (2021. 10. 25.)

<sup>102</sup> NGO's Oceans Beyond Piracy (OBP) program

<sup>103</sup> <https://www.usnews.com/news/best-countries/articles/2018-05-31/piracy-at-sea-in-2017-increased-off-africa-across-latin-america> Kevin Drew, Kevin Lau: Pirates of the Caribbean – and Africa, and Asia

nyújthatnak. A váltságdíjak megfizetésének megtagadása is egyfajta megoldást jelenthetne, hiszen ez az egyik legvonzóbb a kalózok számára, mivel sok pénzt remélhetnek. Ezzel azonban a túsok életét veszélyeztetnék.<sup>104</sup> A hajó személyzetének felfegyverzése is kedvezőbb védekezési helyzetbe hozná a megtámadottokat, viszont ennek megvalósítása nehézkes, hiszen ez felkészítést igényel, vagy esetleg a legénység maga is ódzkodik ettől a megoldástól. Egyszerűnek tűnhet az az eset is, hogy a hajók válasszanak biztonságosabb útvonalat, ez azonban szintén nagyon megemelné a költségeket.<sup>105</sup> A kalózkodással foglalkozni tehát manapság is fontos feladat. A támadások számának növekvő tendenciája, az egyre nagyobb gazdasági károk, veszélybe kerülő emberi életek jó okot szolgáltatnak a nemzetközi összefogásra, együttes fellépésre.

---

<sup>104</sup> Besenyő János – Kiss Álmos Péter: Kelet-Afrika tengeri farkasai – a szomáliai kalózok fénykora. Afrika Tanulmányok, Vol. 3 (2009) 46-58.

<sup>105</sup> Lattmann, Tamás: A szomáliai kalózkodás kérdése a nemzetközi jogban és azon túl. Nemzet és Biztonság, Vol. 3 (2010) 66-76.

## Irodalomjegyzék

### Könyvek, monográfiák

1. Bolyki Tamás: *A világ leghírhedtebb kalózzai*. Jövővilág Alapítvány, Budapest, 2003.
2. Colombos, John: *The International Law of the Sea*. Longmans, London, 1954.
3. Gosse, Philip: *History of Piracy*. Dover Publications INC, New York, 1932.
4. Kraska, James: *Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea*. CA: Praeger, Santa Barbara, 2011.
5. Kent, James: *Commentaries on the American Law*. Halsted, New York, 1826.
6. Konstam, Angus: *A kalózkodás igaz története*. (fordította: Király Róbert) Alexandra kiadó, Pécs, 2011.
7. Kovács Péter: *Nemzetközi közjog*. Osiris Kiadó és Szolgáltató Kft., Budapest, 2016.
8. McFee, William: *The Law of the Sea*. Lippincott Company, Philadelphia, 1950.
9. Molloy, Charles: *De Jure Maritimo et Navali: or, a Treaties of Affairs Maritime, and of Commerce*. Gale ECCO, London, 1744.
10. Nemere István: *Kalózkodás*. Pallas Antikvárium Kft, Gyöngyös, 2004.

## Folyóiratok, tanulmányok

1. Beckman, Robert: Combatting Piracy and Armed Robbery Against Ships in Southeast Asia: The Way Forward. *Ocean Development & International Law*, Vol. 33 (2002) 317-341.
2. Besenyő János – Kiss Álmos Péter: Kelet-Afrika tengeri farkasai – a szomáliai kalózok fénykora. *Afrika Tanulmányok*, Vol. 3 (2009) 46-58.
3. Dutton, Yvonne: Bringing Pirates to Justice: A Case for Including Piracy within the Jurisdiction of the International Criminal Court. *Chicago Journal of International Law*, Vol. 11 (2010) 197-241.
4. Fábián Éva: A francia haditengerészet Afrika szarvának kalózvizein. *Nemzet és Biztonság*, Vol. 2 (2011) 18-27.
5. Hanna, Mark G.: A Lot of What Is Known about Pirates Is Not True, and a Lot of What Is True Is Not Known. *HUMANITIES*, Vol. 38 (2017)
6. Kiss Amarilla: A tengeri kalózkodás nemzetközi jogi megítélése, különös tekintettel a Szomália partjainál folyó eseményekre. *Acta Universitatis Szegediensis*, Vol. 9 (2009) 211-220.
7. Lattmann, Tamás: A szomáliai kalózkodás kérdése a nemzetközi jogban és azon túl. *Nemzet és Biztonság*, Vol. 3 (2010) 66-76.
8. Marsai Viktor: A szomáliai kalózok és az EU Atalanta-missziója. *Nemzet és Biztonság*, Vol. 5 (2011) 66-76.
9. Molnár Anna: Az Európai Unió tengerbiztonsági stratégiája. *Nemzet és Biztonság*, Vol. 4 (2014) 76-92.
10. Pászka Imre Ágoston: A tengeri kalózkodásra vonatkozó nemzetközi jogi rezsim. *Pro Futuro*, Vol. 1 (2020) 161-177.

11. Qureshi, Waseem Ahmad: The Prosecution of Pirates and the Enforcement of Counter-Piracy Laws Are Virtually Incapacitated by Law Itself. *San Diego International Law Journal*, Vol. 19 (2017) 95-126.
12. Rövid Éva: Nemzetközi összefogás a modernkori tengeri kalózkodás visszaszorítása érdekében. *Külügyi Szemle*, Vol. 3 (2012) 118-134.
13. Varga Attila Ferenc: A szomáliai kalózkodás kérdése az ENSZ BT határozatai tükrében. *Honvédségi Szemle*, Vol. 65 (2011) 23-26.
14. Varga Attila Ferenc: Kísérletek és eredmények a kalózkodás bűncselekményének definiálásában. *Hadtudományi Szemle*, Vol. 4 (2011) 30-43.

## Internetes források

1. [https://mult-kor.hu/20080909\\_a\\_tortenelem\\_homalyaba\\_vesznek\\_a\\_modern\\_kalozok\\_elodei](https://mult-kor.hu/20080909_a_tortenelem_homalyaba_vesznek_a_modern_kalozok_elodei) Múlt-kor (2021. 09. 11.)
2. [https://ng.24.hu/kultura/2009/06/25/a\\_modern\\_kalozkodas\\_veres\\_valosaga/](https://ng.24.hu/kultura/2009/06/25/a_modern_kalozkodas_veres_valosaga/) National Geographic (2021. 09. 11.)
3. Klemensits Péter: A kalózkodás problémája Délkelet-Ázsiában a 21. században <http://www.geopolitika.hu/hu/2016/11/18/a-kalozkodas-problemaja-delkelet-azsiaban-a-21-szazadban/> (2021. 09. 11.)
4. Fekete István: Kalózkodás és történelem. Múlt-kor [https://mult-kor.hu/20100521\\_kalozkodas\\_es\\_tortenelem?pIdx=3](https://mult-kor.hu/20100521_kalozkodas_es_tortenelem?pIdx=3) (2021. 09. 11.)
5. <https://www.icc-ccs.org/index.php/1286-unprecedented-number-of-crew-kidnappings-in-the-gulf-of-guinea-despite-drop-in-overall-global-numbers> (2021. 09. 11.)

6. Nagy Zsanett Mária: A kalózkodás modern valósága. Arsboni  
<https://arsboni.hu/kalozkodas/> (2021. 09. 13.)
7. [https://mult-kor.hu/20110811\\_a\\_kalozok\\_nyomorusagos\\_elete](https://mult-kor.hu/20110811_a_kalozok_nyomorusagos_elete) Múlt-kor (2021. 09. 13.)
8. [https://www.risknet.de/fileadmin/template\\_risknet/dokumente/Studien/MunichRE-302-05052\\_de.pdf](https://www.risknet.de/fileadmin/template_risknet/dokumente/Studien/MunichRE-302-05052_de.pdf) Münchener Rück: Edition Wissen, Piraterie- Bedrohung auf See 2006 (2021. 09. 13.)
9. US Navy fighter jets intercept Italian cruise ship hijackers, US Navy fighter jets intercept Italian cruise ship hijackers - HISTORY (2021. 09. 28.)
10. <https://www.origo.hu/gazdasag/20200117-kalozok-vizein-mar-nem-szomaliai-tengeri-banditak-retteg-hajos.html> Origo (2021. 09. 23.)
11. [https://mult-kor.hu/20100521\\_kalozkodas\\_es\\_tortenelem?pIdx=1](https://mult-kor.hu/20100521_kalozkodas_es_tortenelem?pIdx=1) Fekete István: Kalózkodás és történelem. Múlt-kor (2021. 10. 18.)
12. <http://lovagok.hu/tortenelem/kalozkodas-a-kozepkorban> Fekete Márton: Kalózkodás a középkorban - vikingek és a többiek (2021. 10. 18.)
13. <https://www.rmg.co.uk/stories/topics/golden-age-piracy> Museums Greenwich (2021. 10. 18.)
14. <https://www.rmg.co.uk/stories/topics/who-were-real-pirates-caribbean> Royal Museums Greenwich (2021. 10. 18.)
15. <https://index.hu/kulfold/2021/03/04/kalozkodas-afrika-guineai-obol-europai-unio-fellepes/?token=87a98a9ac86a0538642c33e8214db264> (2021. 10. 24.)
16. <https://www.ics-shipping.org/current-issue/piracy-in-west-africa/> (2021. 10. 24.)

17. [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/hu/IP\\_12\\_154](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/hu/IP_12_154) (Az EU ismételt elkötelezte magát a béke és a biztonság elősegítése mellett Szomáliában) Európai Bizottság – Sajtóközlemény
18. <https://uk.usembassy.gov/united-states-counter-piracy-and-maritime-security-action-plan/> United States Counter Piracy and Maritime Security Action Plan (20 June 2014) (2021.10.24.)
19. <https://www.reuters.com/article/us-usa-piracy-idUSN0440838820090504> Fight against pirates also needed ashore: U.S. Navy (2021. 10. 25.)
20. <https://www.usnews.com/news/best-countries/articles/2018-05-31/piracy-at-sea-in-2017-increased-off-africa-across-latin-america> Kevin Drew, Kevin Lau: Pirates of the Caribbean – and Africa, and Asia (2021.10.25.)

## **Jogszabályok, normatív dokumentumok, egyéb dokumentumok**

1. African charter on maritime security and safety and development in africa. Lomé, Togo 2016. október 15.
2. Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships. 2010 január 18.
3. Convention for the Suppression of Unlawful Acts of Violence Against the Safety of Maritime Navigation. SUA (A tengerhajózás biztonsága elleni jogellenes cselekmények visszaszorításáról szóló egyezmény) 1988. március 10. *Kihirdette: a 2003. évi LXVIII. törvény*
4. Council of the European Union: EU maritime security strategy approved. Luxembourg, 2014 június 24.
5. Nyílt Tengeri Konvenció 1958. április 29.

6. The Nyon Agreement. (Nyoni Egyezmény) 1937. szeptember 14.
7. The United Nations Convention on the Law of the Sea. UNCLOS (Az Egyesült Nemzetek Tengerjogi Egyezménye) 1982. december 10. *Kihirdette: H/5558.számú országgyűlési határozati javaslat.*
8. Use of submarines and noxious gases in warfare. (A tengeralattjárók és káros gázok háborúban való alkalmazásáról szóló Washingtoni Egyezmény) 1922.február 6. *A francia ratifikáció elmaradása miatt soha nem lépett hatályba.*

### **ENSZ Biztonsági Tanács határozatai**

- S.C. Res. 1814, 5893rd mtg., 15 May 2008, U.N. Doc. S/RES/1814 (2008)
- S.C. Res. 1816, 5902nd mtg., 2 June 2008, U.N. Doc. S/RES/1816 (2008)
- S.C. Res. 1838, 5987th mtg., 7 October 2008, U.N. Doc. S/RES/1838 (2008)
- S.C. Res. 1846, 6026th mtg., 2 December 2008, U.N. Doc. S/RES/1846 (2008)
- S.C. Res. 1918, 6301st mtg., 27 April 2010, U.N. Doc. S/RES/1918 (2010)
- S.C. Res. 1950, 6429th mtg., 23 November 2010, U.N. Doc. S/RES/1950 (2010)
- S.C. Res. 1976, 6512th mtg., 11 April 2011, U.N. Doc. S/RES/1976 (2011)
- S.C. Res. 2015, 6635th mtg., 24 October 2011, U.N. Doc. S/RES/2015 (2011)
- S.C. Res. 2093, 6929th mtg., 6 March 2013, U.N. Doc. S/RES/2093 (2013)
- S.C. Res. 2383, 8088th mtg., 7 November 2017, U.N. Doc. S/RES/2383 (2017)
- S.C. Res. 2500, 8678th mtg., 4 December 2019, U.N. Doc. S/RES/2500 (2019)
- S.C. Res. 2554, 4 December 2020, U.N. Doc. S/RES/2554 (2020)