

Ph.D. ÉRTEKEZÉS

dr. Kiss Amarilla Márta

BUDAPEST

2022.

PÁZMÁNY PÉTER KATOLIKUS EGYETEM
JOG- ÉS ÁLLAMTUDOMÁNYI KAR
JOG- ÉS ÁLLAMTUDOMÁNYI DOKTORI ISKOLA

Dr. Kiss Amarilla Márta

**A tengeri hajózás biztonsága ellen elkövetett
egyed cselekmények nemzetközi jogi kérdései**

Doktori (Ph.D.) értekezés

Témavezető:
Ádány Tamás Vince Ph.D.
Tanszékvezető egyetemi docens

Budapest

2022.

Szüleimnek

RÖVIDÍTÉSEK JEGYZÉKE

AMISOM	The African Union Mission in Somalia
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations
AU	The African Union
BIMCO	Baltic and International Maritime Council
CAT	Committee Against Torture
CGPCS	Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia
CMI	Comité Maritime International
CTF	Combined Task Force
DCoC	Djibouti Code of Conduct
ECSA	European Community Shipowners' Associations
EJEB	Emberi Jogok Európai Bírósága
EJEE	Emberi Jogok Európai Egyezménye
ENSZ	Egyesült Nemzetek Szervezete
EU	Európai Unió
EUB	Európai Unió Bírósága

EUCAP	European Union Capacity Building Mission
EU NAVFOR	European Union Naval Force
EUSz	Európai Unióról szóló szerződés
EUTM	European Union Training Mission
GMCP	Global Maritime Crime Programme
HCR	Human Rights Committee
ICC	International Chamber of Commerce
ICJ	International Court of Justice
ICS	International Chamber of Shipping
ICTY	International Criminal Tribunal for the former Yugoslavia
ILC	International Law Commission
IMB	International Maritime Bureau
IMO	International Maritime Organization
INTERPOL	International Criminal Police Organization
INTERTANKO	International Association of Independent Tanker Owners
IPOA	International Peace Operation Association

ISO	International Standardization Organization
ITLOS	International Tribunal for the Law of the Sea
JIT	Joint Investigation Team
KKBP	Európai Unió közös kül- és biztonságpolitikája
MSCHOA	Maritime Security Centre - Horn of Africa
PCA	Permanent Court of Arbitration
PCASP	Private Contracted Armed Security Personnel
PMSC	Private Maritime Security Company
ReCAAP	The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia
RMIFC	Regional Maritime Information Fusion Centre
SHADE	Shared Awareness and Deconfliction Group
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea
SUA	Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation
SWAIMS	Support to West African Integrated Maritime Security
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
UNDP	United Nations Development Programme

UNODC	United Nations Office on Drugs and Crime
VPD	Vessel Protection Detachment
WCO	World Customs Organization

TARTALOMJEGYZÉK

RÖVIDÍTÉSEK JEGYZÉKE.....	5
Tartalomjegyzék.....	9
BEVEZETÉS.....	12
I. RÉSZ	20
I. A modernkori kalózkodás jellemzői, előfordulása.....	21
I.1. Regionális áttekintés.....	23
I.1.1. Latin-Amerika	24
I.1.2. Ázsia.....	26
I.1.3. Afrika.....	29
I.1.3.1. Kelet-Afrika.....	29
I.1.3.2. Nyugat-Afrika.....	36
I.2. Összegzés	37
II. A kalózkodásra vonatkozó nemzetközi jogi szabályozás történeti kialakulása.....	39
II.1. A kalózkodásra vonatkozó szabályozás alakulása a kezdetektől a XX. századig	41
II.2. A nemzetközi jogi szabályozás áttekintése az 1982. évi tengerjogi egyezmény létrejöttéig.	49
II.2.1. A Matsuda-javaslat.....	50
II.2.2. A Harvardi Jogi Iskola tervezete	51
II.2.3. Az 1958-as, nyílt tengerről szóló II. genfi tengerjogi egyezmény	54
II.2.4. Az 1982-es ENSZ tengerjogi egyezmény	56
II.3. A hajózás biztonsága ellen elkövetett erőszakos cselekmények szempontjából releváns egyéb egyezmények	56
III. A kalózkodás és a tengeren elkövetett fegyveres rablás meghatározása a hatályos nemzetközi jogban.....	60
III.1. Az ENSZ 1982. évi tengerjogi egyezménye	61
III.1.1. A kalózkodás meghatározása	62
a. Jogellenes cselekmény.....	63
b. A két hajó követelménye	63

c.	A szándék jellege.....	65
d.	A földrajzi behatárolás	65
III.1.2.	A hajók feltartóztatása, az eljárás alapjául szolgáló szabályozás	67
a.	Az átvizsgálás joga	67
b.	Az elfogás joga	69
III.2.	Egyéb szabályozási kísérletek	72
III.2.1.	A tengerhajózás biztonsága elleni jogellenes cselekmények visszaszorításáról szóló 1988-as római egyezmény (SUA)	72
III.2.2.	A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet szabályozása	74
III.2.3.	A Nemzetközi Tengerészeti Hivatal által alkalmazott megközelítés	75
III.3.	A Biztonsági Tanács releváns határozatai	76
III.3.1.	A Biztonsági Tanács 1846. sz. határozata	78
III.3.2.	A Biztonsági Tanács 1851. sz. határozata	80
III.4.	Néhány gondolat a tengeren elkövetett terrorista cselekményekről az UNCLOS és a SUA-egyezményekkel összefüggésben	83
III.5.	Összegzés	93
IV.	A MAGÁNSZEKTOR KALÓZKODÁSSAL KAPCSOLATOS SZEREPÉRŐL A NEMZETKÖZI JOG TÜKRÉBEN.....	95
IV.1.	Multi- és transznacionális vállalatok: hajózási és biztosítási társaságok.....	95
IV.2.	A katonai és biztonsági magánvállalatok szerepe a kalózkodás visszaszorításában	98
IV.3.	Összegzés	115
V.A	KALÓZKODÁS ELKÖVETŐINEK ELFOGÁSA ÉS FELELŐSSÉGRE VONÁSUK A NEMZETKÖZI JOG TÜKRÉBEN.....	117
V.1.	Az üldözés és elfogás által felvetett jogi dilemmák	117
V.1.1.	Az erőszak alkalmazásának kérdése.....	118
V.1.2.	Az eljárást megalapozó joghatóságról.....	124
V.1.2.1.	A kalózkodás és az univerzális joghatóság kapcsolatáról röviden.....	125
V.1.2.2.	A tengeren elkövetett fegyveres rablás és a joghatóság megalapozása.....	134
V.2.	Az őrizetbe vétel és a nyomozás során felmerülő nehézségek	135
V.3.	Az elkövetők átszállítása az eljárás lefolytatásának céljából	140

V.4.	A bíróság elé állítás lehetséges módjai.....	146
V.5.	Emberi jogi aggályok a kalózkodás elleni küzdelemben.....	161
II.	RÉSZ.....	172
VI.	Az érintett államok gyakorlata a kalózkodás szabályozását és az elkövetők bíróság elé állítását illetően.....	173
VI.1.	Az Európai Unió és tagállamai.....	177
VI.1.1.	Európai Unió.....	177
VI.1.2.	Franciaország.....	185
VI.1.3.	Németország.....	189
VI.1.4.	Hollandia.....	193
VI.1.5.	Spanyolország.....	196
VI.1.6.	Olaszország.....	200
VI.2.	Egyesült Királyság.....	203
VI.3.	Egyesült Államok.....	207
VI.4.	Afrika.....	212
VI.4.1.	Kelet-Afrika.....	213
VI.4.2.	A Guineai-öböl térsége.....	219
VI.5.	Ázsia.....	224
VI.6.	Latin-Amerika.....	233
VI.7.	Összegzés.....	238
	KÖVETKEZTETÉSEK.....	242
	Irodalomjegyzék.....	255
	A szerző publikációinak jegyzéke.....	296

BEVEZETÉS

„*Navigare necesse est, vivere non est necesse.*”

/Pompeius/

Jelenlegi világunkban a tengerek, óceánok a kereskedelem közel 90%-át biztosítják, a világ lakosságának pedig közel 93%-a él tengerparttal rendelkező államban.¹ A tenger összeköti bennünket, ez jelenti a legfőbb kereskedelmi és közlekedési útvonalat, a tengerfenéken lefektetett csővezetékeken keresztül az erőforrások és az információk áramlásának lehetőségét és a befolyásszerzés eszközét. Nem kizárólag gazdasági jelentősége van a tengereknek, hanem számos olyan egyéb erőforrást, tevékenységi lehetőséget is biztosítanak számunkra, amelyek az emberi élet alapfeltételéül szolgálnak és amelyek nélkül a szárazföldi életünk elképzelhetetlen lenne. A fentiek ellenére, a tenger és a tengerrel kapcsolatos információk még mindig egyfajta vakfoltot jelentenek. A szárazfölddel ellentétben itt kevésbé érzékeljük a távolságokat, hiányzik a tudatosság, aminek szakmai oldalról általában a szűkös kapacitásban rejlik az oka, a lakosság szempontjából azonban inkább kulturális eredete van, hajlamosak vagyunk nem az életünk szerves részének tekinteni a tengert, főleg, ha az fizikailag is távol esik tőlünk. Manapság azonban erre a területre elsősorban a kalózkodás és a környezetvédelmi kérdések miatt egyre több hangsúly kerül. Ezért a tengerek és a hajózás biztonságának megőrzése az egyik legfőbb kihívás az emberiség számára. Emellett, a nemzetközi jog klasszikus területéről van szó, amely a nemzetközi jog más területeinek fejlődéséhez is nagyban hozzájárult.² Ugyanakkor, fordítva is igaz ez. Az, hogy mennyire nehezen birkózunk meg a kalózkodással, a modern nemzetközi jog felépítésére vezethető vissza. A kalózkodás problémájának kezelése ugyanis nem illik bele az államok szuverenitására épülő rendszerbe, ezért kitűnő kísérleti terep arra nézvést, hogyan lehet fejleszteni a fennálló nemzetközi rendet.

¹ International Maritime Organization (IMO), *International Shipping Facts and Figures-Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment*, London - Maritime Knowledge Centre, 2012.

² Malcolm D. Evans –Sofia Galani, 'Piracy and the Development of International Law' in Panos Koutrakos – Achilles Skordas (eds) *The Law and Practice of Piracy at Sea* (Hart Publishing, Oxford 2015) 343.

A növekvő tengeri forgalom teret ad a jogszerűtlen cselekmények elkövetésének. Ezen belül a tengeren elkövetett kalózcselekmények és fegyveres támadások jelentik a legnagyobb kihívást a tengeri kereskedelem és a hajózás biztonsága számára, ezek mellett pedig megjelenik a terrorizmusnak azon területe, amely a tengeren elkövetett támadásokban merül ki és hasonló jegyeket mutat a kalózkodáshoz. Ezeket a cselekményeket gyakran romantikus kontextusban képzelik el, miközben az elkövetők valójában profik és riasztóan jól felszereltek technikailag.³ Attól kezdve, hogy lőtávolságba kerülnek a kalózok a gyorsan közelítő szkiifjeiken, egészen addig, amíg el nem éri a hajót, nagyon rövid idő áll rendelkezésre, hogy megfékezzék a kalózokat. Ha sikerül a fegyverek, vízágyúk holtterébe kerülniük és átszállniuk, már kevés az esély arra, hogy ne foglalják el a hajót. A hibalehetőség pedig egy jól kivitelezett védekezésnél is fennáll, hiszen nehéz meghatározni, hogy halászközl vagy kalózközl van szó. Utóbbiak gyakran használják a halászközl álcáját. A támadások, ráadásul, sok esetben rendkívül kegyetlenek. Több olyan támadásról tudunk, ahol élő pajzsnak használják a túszközl, de olyan esetről is van tudomásunk, ahol kifejezetten a megalázás, a megtörés a cél, pl. fejjel lefelé a tengerbe lógatták a személyzet tagjait, a fagyasztóba zárták őket vagy a nemi szerveket műanyag szalagokkal szorították el.⁴ Az áldozatok jogainak védelmével az ENSZ Emberi Jogi Tanácsa is elkezdett foglalkozni, elsősorban a terrorista túszszedések kapcsán.⁵ A kalózkodás és a tengeri terrorizmus a számos jogi és biztonságpolitikai aggályon túl, veszélyeztetik tehát a civileket, a gazdaságra is kihatással vannak és környezetvédelmi aggályokat is felvetnek. Az érintett államokban,⁶ ahonnan az elkövetők jönnek, a korrupciót és a szervezett bűnözést erősíthetik ezek a bűncselekmények, illetve ezek egyfajta tüneteként jelennek meg,⁷ így oda-vissza gerjesztik egymást. A kalózkodás, fegyveres támadás mindig változó típusú. Jellegzetessége, hogy amint a támadásokat sikerül visszaszorítani egy régióban, szinte azonnal áttevődik egy másik területre, ahol intenzíven megemelkedik a megkísérelt, illetve eredményes támadások aránya. Jellemzően olyan területeken lángol fel a kalózkodás, ahol szociális, gazdasági gondokkal küzdenek, a jog kikényszeríthetősége nem megoldott, a rendészeti, illetve végrehajtási feladatokat nem lehet megfelelően ellátni, amely mögött általában valamilyen politikailag

³ Lattmann Tamás, 'A szomáliai kalózkodás kérdése a nk jogban és azon túl' (2010) Nemzet És Biztonság, 2010/9. szám, 69.

⁴ Evans –Galani 354.

⁵ UNGA Res (4 July 2013) UN Doc A/HRC/24/47.

⁶ L. I. fejezet

⁷ L. Kiss Amarilla, 'Treating a Symptom or Curing the Illness? Somalia behind the Scenes of Piracy.'(2010), Journal of Legal Studies, Vol. V, No. 1-2, Iasi, 143-154.

zavaros helyzet húzódik.⁸ A Sars-Cov-2 pandémia megjelenése a kalózkodással érintett államokat különösen hátrányos helyzetbe hozta. Olyan, általában gyenge államokról van szó, ahol a jog uralma nem stabil, a pandémia pedig tovább ront a helyzeten, hiszen sok munkahely, vállalkozás szűnt meg ezekben az államokban is. Ez a kalózkodás tekintetében is érezteti hatását, hiszen, ahogy romlani kezdtek a megélhetés feltételei, 24%-kal emelkedett a kalóztámadások száma.⁹

A probléma okát tehát a szárazföldön is keresni kell, ennek megoldása elsősorban az elkövetők állampolgársága szerinti parti állam feladata lenne, ez azonban korántsem ennyire egyszerű. A kalózkodás felszámolását megnehezíti az olcsó lobogók gyakorlata is, hiszen ma már gyakorinak számít, hogy adózási vagy egyéb anyagi okok miatt a hajó nem a saját államának lobogója alatt közlekedik, a személyzet, a rakomány, a biztosító társaságok, illetve a 'kalózvadász' fegyveres biztonsági őrök államáról nem is szólva. Látható, hogy egy összetett kérdéstről van szó, ahol már az ellenőrizhetőség kérdése is problémát okoz, a felelősségre vonás pedig különösen nehézkes.

A jelenség sajnálatosan nagy hagyománnyal bír Délkelet-Ázsiában (Indonézia, Malajzia, Szingapúr, Fülöp-szigetek, egészen Vietnám partjaiig előfordul), azonban szórványosan szinte mindenütt előfordulnak támadások. Az említetteken kívül jelenleg főbb gócpontnak tekinthető még az Ádeni-öböl, India, a Sárga-tenger és a Karib-térség.¹⁰ Manapság a súlypont a Guineai-öbölre tevődött át, a hajók gyakrabban kerülnek körbe Afrikát, a Szezei-csatorna üzemeltetőinek a kiesése is érezhetően nagyobb, sokszor akkor mennek csak arra, ha köztes kikötőben is meg kell állni. Az elmúlt évtizedekben bevezették *slow steaming*, illetve a *super slow steaming* technikát, ami a korábbi 25 csomós utazási sebességet 20, majd 12 csomóra csökkentette, mert így gazdaságosabb az üzemanyag felhasználás, így Afrika megkerülése is lassabb lett. A Guineai-öbölben a támadások azonban nem kizárólag ettől harapóztak el, a hitelesség kedvéért fontos megemlíteni, hogy a szomáliai hullám előtt is

⁸ J. E. Randrianantenaina, *Maritime Piracy and Armed Robbery against Ships: Exploring the Legal and the Operational Solutions, the Case of Madagascar*, Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, Office of Legal Affairs, The United Nations, New York, 2013, 3.

⁹ <<https://marine-digital.com/article/pirates>> Utolsó megtekintés: 2020. november 17.

¹⁰ A tengereken történő biztonságos közlekedés érdekében a Nemzetközi Tengerészeti Iroda huszonnégy óras forródrótot biztosít és az ide érkező bejelentések alapján a Nemzetközi Kereskedelmi Kamara (ICC) folyamatosan térképen rögzíti a jelentett támadásokat aszerint bontva, hogy sikerült-e eltéríteni és kifosztani a hajót, a fedélzetre sikerült-e feljutniuk az elkövetőknek, történt-e fegyveres támadás illetve azt is rögzítik, ha a bejelentést tevő gyanús hajót észlelt.

Lásd ICC Live piracy map <<https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 26.

Nigériánál rögzítettek több esetet. Az említett térségekben gyakran találkozni elhatárolási konfliktusokkal, előfordul, hogy néhány állam a nemzetközi tengerjog elveivel sem ért egyet és másként értékeli pl. a parti tenger kiterjedését.¹¹

Ezek a támadások régióként eltérnek egymástól, bizonyos jegyek alapján tipizálhatók, amelyeket elsősorban a földrajzi elhelyezkedés, a kulturális háttér, a történelem határoz meg. Az első fejezetben ezeket a gócpontokat és az ottani incidensek jellemzőit kívánom röviden bemutatni. A fejezet célja a modernkori kalózkodással szemben kialakított nemzetközi jogi rezsím jobb megértése. A nemzetközi jogi dokumentumok a jelenséget elvont módon, általánosan szabályozzák, a gyakorlatban azonban az nem elválasztható az elkövetés helyéhez kötődő államoktól és azok jogi kultúrájától. Ez pedig próbára teszi a nemzetközi jog által a kalózkodás tárgyában lefektetett szabályokat is, az egyes szerződések gyakorlati alkalmazhatatlansága ilyenkor derül ki. Az első fejezet tehát arra mutat rá, hogy a kalózkodás mint gyűjtőfogalom alá vont cselekmények valójában eltérő jellegzetességgel bírnak, azonban nem célja, hogy a kalózkodást kiváltó társadalmi okokat elemezze.

A dolgozat nem a szomáliai kalózkodásra fókuszál elsősorban, hanem a jelenséget általános jelleggel kívánja feldolgozni a nemzetközi jog szemszögéből. Néhányszor azonban nagyobb a hangsúly az egyes, Szomália kapcsán megszületett dokumentumokon, megoldásokon. Ez annak köszönhető, hogy a szomáliai kalózkodás annyira kezelhetetlenné vált egyidőben, hogy a nemzetközi közösség lépéskényszerbe került, az eddigi szabályozást át kellett gondolnia. Ezért, egyrészt az ebben az időszakban létrejövő dokumentumok általánosan is használható javaslatokkal álltak elő más területek vonatkozásában is, pl. a terrorizmus elleni harcban. Másrészt, olyan szabályozási hézagokra hívták fel a figyelmet, amelyek függetlenek attól, mely térségben történnek, így a kalózkodás esetén általában is használható szabályokat, együttműködési modelleket ismerhetünk meg. A kalózkodás fellángolása és a visszaszorítására tett lépések például nagyban hozzájárultak ahhoz, hogy a tengeri kiberbiztonság kialakításának lépéseit átgondolja a nemzetközi közösség.

A kalózkodásnak komoly történelmi gyökerei vannak, az egyik legrégebbi bűncselekmény, amelyre vonatkozóan már az ókorból is találunk forrásokat. Sokan ezt a bűncselekményt tartják az univerzális joghatóság megalapozójának, mivel közkeletű, hogy az ókorban, az emberiség közös ellenségének, *hostes humani generis*-nek minősítették a kalózokat. Ez azonban valószínűleg nem teljesen helytálló és egyfajta félreértelmezés

¹¹ J. Peter Pham, West African Piracy: Symptoms, Causes, and Responses in (ed) *Conference on Global Challenge, Regional Responses: Forging a Common Approach to Maritime Piracy* (Selected Briefing Papers, Dubai School of Government, Dubai 2011) 31.

eredménye, amelyet a következő, szabályozástörténeti fejezetben kívánok bemutatni. A II. fejezet tehát a hatályos nemzetközi jogi szabályozáshoz vezető utat mutatja be három lépésben. Időrendben először a kezdetektől a XX. századig ismertetem a kalózkodás meghatározásának kialakulását, annak fogalmi fejlődését. Ezután a XX. században megalkotott javaslatokat veszem szemügyre, amelynek eredményeképpen az ENSZ tengerjogi egyezménye létrejött. Idetartozik továbbá a jelenség meghatározását befolyásoló egyéb dokumentumok elemzése is. Utóbbira azért van szükség, mert a kalózkodás meghatározása tárgyában létrejött szabályok nem fedik le tökéletesen a hajók vagy az azon tartózkodó személyek ellen irányuló erőszak valamennyi formáját. A fejezetben igyekszem az egyes javaslatokat elemezni, rávilágítva azok esetleges hiányosságaira.

A történeti vizsgálódás után a hatályos nemzetközi jogi szabályozást elemzem. A dolgozatnak a III. fejezet alapvető építő egysége, amelyre a disszertáció többi fejezetét építeni lehet. Ezért fontosnak tartom annak tisztázását, hogy a tengerjogi egyezmény pontosan mit ért kalózkodás alatt, mi alapján határolható el a fegyveres rablástól, rávilágítva az esetleges hiányosságokra, illetve egyes szabályok, fogalmak összemosódására. Ennek érdekében, a modern szakirodalommal összhangban, a tengerhajózás biztonsága elleni jogellenes cselekmények visszaszorításáról szóló 1988-as római egyezményt és a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet idevágó szabályozását is megvizsgálom. A hatályos szabályozás része továbbá annak meghatározása, mit értünk kalózhajó alatt, hogyan lehet ezeket a járműveket feltartóztatni, átvizsgálni.

A fentieket egészítik ki a Biztonsági Tanács határozatai. A kalózkodáshoz kapcsolódóan számos határozat született, ezek közül kettő, az 1846. és az 1851. sz. határozat fordulópontot jelentett, ezért elsősorban ezeket vonom részletesen vizsgálat alá, a többi határozatot pedig a két említett határozat köré csoportosítom.

A kalózkodás számos olyan általános kérdést felvet, amelyekkel a nemzetközi közösség ezen bűncselekménnyel kapcsolatban volt kénytelen szembesülni. A hatályos szabályokat elemezve, folyamatosan előkerül például a tengeren elkövetett terrorizmus, annak kérdése, hogy min múlik két, egyébként hasonló magatartás minősítése. Nem teljesen közismert, hogy az Egyesült Államok a terror ellen hirdetett háborút részben a kalózkodással indokolta jogilag, és többször találkozhatunk azzal, hogy a kalózkodást és a terrorizmust szándékosan összemossák. Ezért a III. fejezet végén egy rövid kitekintést szánok a két jelenség elhatárolására. A vizsgálódás alapja a bűncselekmény elkövetésének szándéka. Igyekszem az elhatárolás alapjául szolgáló legfontosabb eseteket is bemutatni.

Úgy vélem, ezen a ponton érdemes kitekinteni a magánszereplőkre és a különböző hajózási társaságok szempontjait is beépíteni a dolgozatba. A fogalmak elemzése után ugyanis nem szabad megfeledkezni arról, hogy a gyakorlatban a hajók biztosítását végző cégek eltérően értelmezhetik a kalózkodást és saját gyakorlatot alakítottak ki, amely a kalózkodást sajátosan, a nemzetközi szabályozástól eltérően értelmezi. Ez gondokat okozhat, hiszen a III. fejezetből kiderül, hogy már eleve három fogalom egészíti ki egymást foltvarrásszerűen, ezt a biztosítók és a nemzeti szabályozások tovább bonyolítják.

Ha magánaktorokról esik szó, egyre többen fordulnak katonai, biztonsági magánvállalatokhoz, ezért az egyes államok, illetve nemzetközi szervezetek is rákényszerültek, hogy szabályozzák ezt a kérdést. Ezért mindenképpen fontos tisztázni, hogyan léphetnek fel, illetve elemezni, hogyan illeszkednek a nemzetközi jog rendszerébe.

Ahogy a III. fejezet rávilágít, a nemzetközi jogban már eleve, a kalózkodás meghatározásával kapcsolatban is problémák merülnek fel, a joghatóságra és eljárásra vonatkozó szabályok ezt tovább bonyolítják. Nemcsak az idevágó nemzetközi egyezmények rendelkezései okoznak zavart, hanem a nemzetközi jog és a belső jog, az egyes nemzeti jogrendszerek kalózkodásra vonatkozó szabályozása között is feszültség fedezhető fel, amelyet a V. és VI. fejezetekben fejtek ki.

Az V. fejezet az eljárási kérdésekre koncentrál. A fejezet az eljárás során felmerülő problémákra időrendben fókuszál. Először az üldözés és elfogás témakörét vizsgálom, ahol elsősorban az erőszak alkalmazásának és a joghatóság telepítésének kérdését járom körbe, különös tekintettel az univerzális joghatóságra, amely a II. fejezetben már történeti aspektusból felmerült. Ez azért is bír jelentőséggel, mert, ahogyan arra a későbbiekben többször teszek utalást, a kalózkodás önmagában egy speciális joghatósági helyzet, ezért is okoz fejtörést az államoknak. Ezután az őrizetbevétel, nyomozás, majd az átszállítás szakaszát elemzem, végül a bíróság előtti felelősségre vonás során felvetődő kérdéseket vizsgálom. Utóbbihoz azonban érdemes végigvenni, egyáltalán milyen szintű és összetételű bírói fórum eljárása lenne a legcélszerűbb. Végezetül, kiemelem az eljárás során felmerülő emberi jogi aggályokat, az Emberi Jogok Európai Bíróságának idevágó legfontosabb eseteit is ismertetve.

A fenti fejezetek a dolgozat első részét képezik, a tengeren elkövetett kalózkodást és fegyveres rablást igyekeznek a legkülönfélébb jogi, történeti aspektusból elemezni, megtartva a nemzetközi jog sorvezetőjét. Ehhez a deskriptív vizsgálat és a történeti elemzés mellett analitikus módszereket is igyekeztem alkalmazni, a hatályos nemzetközi jogot feltárni,

értékelni és megtalálni a kritikus pontokat minden fejezetben. Arra törekedtem továbbá, a IV. és V. fejezet bemutatásán túl, amelyek gyakorlati, illetve eljárási szempontokat tartalmaznak, hogy ezekre a fejezetekre rávetítsem a III. fejezet tartalmát, rámutatva, milyen kérdéseket vethet fel a kalózkodás fogalma az eljárásban vagy lehetséges-e rá építeni.

Az utolsó fejezet strukturálisan önálló egységet is képezhet, ezért lett a dolgozat második része. Úgy vélem, a fejezet tartalma és terjedelme is megkívánja, hogy jelezzem, hogy bár a VI. fejezet folytatja tovább a téma taglalását, amit a fejezetek folytatódó számozásában érzékeltettem, mégis valamelyest elkülönül a dolgozat többi részétől.

A kalózkodás fogalmának általános analitikus megközelítése ugyan a disszertáció egyik meghatározó eleme, amely, bár korántsem egyszerű, viszonylag jól körülhatárolható feladat. Azonban a téma teljeskörű feldolgozásához ez nem elégséges, hiszen a nemzetközi egyezmények meghatározzák a kalózkodást és a keretrendszert, amelyben gondolkodunk, de az egyes államok szabják ki a büntetést, a felelősségre vonás az államok eljárási mechanizmusára épül. Ebben a fejezetben ezért az I. fejezetben említett régiók, illetve a leginkább érintett államok szabályozása, eljárási gyakorlata kerülnek előtérbe a teljesség igénye nélkül. Az első részt, különösen a III. fejezetben elemzett kalózkodás fogalmát, igyekszem összehasonlítani a nemzeti szabályozással és megvizsgálni, hogy a kérdéses államok a nemzetközi jogi szabályokat milyen mértékben alkalmazzák, hogyan tudják saját dogmatikai rendszerükbe beilleszteni. A nemzeti szabályozásokat is igyekszem összevetni, mely államok mutatnak hasonlóságot, melyek azok, amelyek hasonlóan fogadják el a tengerjogi egyezmény fogalmát, vagy éppen bajban vannak a kalózkodás és a fegyveres rablás elkülönítésével. Kitérek továbbá azon államok ítélkezési gyakorlatára, ahol releváns eljárásra sor került.

Az egyes államok mellett kiemelt figyelmet szentelek az Európai Unió kalózkodás elleni harcban betöltött szerepének és az ennek érdekében hozott döntéseinek. Ezt azért találtam fontosnak, mert az EU külkereskedelmének 90%-át, belkereskedelmének pedig 40%-át a tengereken bonyolítja le, és mert az Unió 27 tagja közül 23 rendelkezik tengerparttal, 26 pedig lobogó szerinti állam, a kontinensen kívüli területeket ideszámítva az EU rendelkezik a legnagyobb tengeri területtel a világon. Ezen felül az európai hajótulajdonosok kezelik a világ hajóinak 30%-át és a világ tengerészeti szállítási kapacitásának 35%-át, a világ flottájának

több mint 40%-át uniós vállalatok ellenőrzik. Az EU harmadik államokkal halászati megállapodásokat is kötött, amelyeket a kalózkodás veszélyeztethet.¹²

Az autentikus elemzés érdekében számos, lehetőség szerint eltérő nyelvű forrásra támaszkodtam. Primer források közül különböző szintű nemzetközi dokumentumokra és az államok nemzeti jogszabályaira közvetlenül alapoztam. Elemeztem a releváns nemzetközi szervezetek (BT, IMO, EU) által a témában hozott határozatokat, valamint igyekeztem feltárni a releváns szakirodalmat. Mindemellett, igyekeztem megvizsgálni az idevágó esetjogot is, amely rendkívül szerteágazó, hiszen az eltérő államok nemzeti bírósága által hozott döntésekről ugyanúgy idetartoznak, mint az EUB vagy az EJEB ítéletei.

A dolgozat a jogalkotáson keresztül a jogalkalmazásig, bizonyos értelemben az államok jogkövetési magatartását is idevéve, igyekszik átfogó képet nyújtani és bemutatni, hogy az államok jogrendje hogyan reagál a kalózkodás jelentette kihívásokra. Dolgozatom nemzetközi jogi fókuszú, azonban helyenként más jogterületek szempontjai is felvillannak, amelynek célja érzékeltetni az egyes területek, illetve az elmélet és a gyakorlat között fennálló feszültséget. Annak ellenére, hogy egyértelmű a fejlődés, számos előremutató kezdeményezésnek lehetünk tanúi, meglátásom szerint még mindig komoly gondot okoz, hogy a kalózkodás elleni küzdelem szétagolt. Minden, a dolgozatban érintett terület, legyen ez elméleti vagy gyakorlati megközelítés (állami gyakorlat, biztosítók, végrehajtás), a rá eső munkafolyamattal foglalkozik. Ezek a fázisok pedig sokszor párhuzamosan futó programok formájában vannak jelen, az elméleti tudomány még mindig nincs kellő tekintettel a gyakorlatra és a gyakorlat nem aknázza ki a tudomány eredményeit.

¹² Molnár Anna, 'Az Európai Unió tengerbiztonsági stratégiája Nemzet és Biztonság' (2014) 4. szám, 81.

I. RÉSZ

I. A MODERNKORI KALÓZKODÁS JELLEMZŐI, ELŐFORDULÁSA

A kalózkodás és a tengeren elkövetett fegyveres támadások veszélyeztetik a gazdaságot, ezen belül elsősorban a tengeri kereskedelemre, turizmusra, halászatra vannak negatív hatással, de gondokat okoznak a hajózás, a nyílt tengeren történő egyéb tevékenységek, az energia kitermelése során is. Hozzájárulnak bizonyos szolgáltatások, termékek árának megemelkedéséhez, de bizonyos mértékig a tengeri környezettel kapcsolatos környezetvédelmi kérdéseket is felvetnek, illetve a biztonságpolitika területén, a tengeri hajózás biztonságával összefüggésben okoznak problémát.¹³

Ha a területi eloszlást vizsgáljuk, ezek a cselekmények érintik Kelet-Afrikát, az Indiai-óceánt, Nyugat-Afrikát, az Arab-tenger, illetve a Malakka-szoros térségét, a Dél-kínai-tengert, Latin-Amerikát és a Karib-térséget, a Földközi-tengert, az Észak-atlanti régiót.¹⁴ Érdekesség, hogy a legbiztonságosabbnak gondolt régióban is előfordulhatnak ilyen esetek.¹⁵ Az Atlanti-óceánon 1872-ben személyzet nélkül sodródó *Mary Celeste* esete hírhedté vált, azonban az egyik legbizarrabb eset is itt történt 2009-ben, az *Arctic Sea* eltűnt Svédország partjainál, majd a Zöldfoki-szigetekenél bukkant fel újra, azt azonban azóta sem lehet biztosan tudni, valójában ki ejtett túsul kit, illetve ki térítette el a hajót, de 2014-ben Korzika nyugati partjainál is történt támadás.¹⁶

A támadások elkülöníthetők egymástól az intenzitásuk alapján (történt-e erőszak, milyen típusú etc.), hogy mi az incidens kiváltó oka, milyen stratégiát alkalmaznak a cél elérése érdekében az elkövetők, illetve mi maga a cél: a hajó elfoglalása és eltüntetése, a rakomány vagy a váltságdíj megszerzése. Ezek alapján ugyanis a bűncselekmények régió specifikus jellemzőket mutatnak.

¹³ A kalózkodás és a nem nyílt tengeren elkövetett hasonló támadások szétválasztása a II. fejezetben történik meg. Az I. fejezetben a kalózkodás a hasonló jellegű támadások összefoglaló, elsősorban történelmi megnevezéseként szerepel. Randrianantenaina 18.

¹⁴ Szórványos alatt körülbelül 1-2 támadást értünk évente. L. IMO MSC 4/Circ. 180, 2011-es éves jelentés.

¹⁵ Randrianantenaina 4.

¹⁶ <<https://piracy-law.com/2014/02/23/piracy-in-corsica/>> Utolsó megtekintés: 2021. július 29.

A kalózkodás általában opportunistá jellegű, gazdasági haszonszerzési célzatú és jól tükrözi az erőegyensúlyt egy adott régióban¹⁷ valamint azt, hogy egy államban milyen társadalmi, gazdasági állapotok uralkodnak.¹⁸ A technológiai fejlettség, habár a kalózkodás visszaszorításban fontos szerepet játszhat, egyelőre a kalózokat jobban erősíti. Jellemzője továbbá az üzletszerű szervezettség, a profit maximalizálás és a költségek minimalizálása irányuló tudatosság. Ez utóbbi mutat rá leginkább a korabeli és a modern kalózkodás közti különbségre. A történelem folyamán a kalózokat sokszor az államok támogatták, a támadások kivitelezéséhez sok emberre és nagy hajókra volt szükségük, manapság szárazföldi bázisok vannak és vállalkozók, kiterjedt kapcsolatokkal, ők működtetik a hálózatokat és szervezik ki az embereket, látják el a technikai igényeket.¹⁹ A modernkori kalózkodás ugyanis kevésbé emlékeztet a történelemből ismert fosztogatásra, amely egy időben háború idején állami támogatással történt és bevett hadviselési módnak számított. A különbség azonban nemcsak a jog által ragadható meg, hanem társadalmi jellegüknél fogva is. Ezek az elkövetők a hajókon éltek összezárva és két expedíció között rövid időre szálltak csak partra. Ezáltal sajátos hierarchiára épülő kisméretű közösségek jöttek létre, amelyek a sajátos szabályok szerint éltek.²⁰ A szomáliai kalózkodás mutatott némi hasonlóságot a történelmi gyökerekkel kezdetben. A *Le Ponant* megtámadásával újra fellángoló szomáliai kalózkodásra eleinte jellemző volt, hogy a zsákmányt maguk között osztották szét az elkövetők. Sajátos társadalombiztosítási rendszert építettek ki egymás közt, ha bármelyikük meghalt az akció során, a családjának megadott összeget juttattak, valamint írásos útmutatót készítettek arról, hogy az általuk ejtett foglyokkal hogyan kell bánni, velük szemben meddig lehet erőszakot alkalmazni.²¹

A kalózkodás tehát régióként eltérő, egyedi jellegzetességeket mutat, azonban az érintett államokban az adott térségtől függetlenül közös, hogy az országban jellemzően nagy a szegénység, sokszor polgárháború vagy erőszakos kormányváltás zajlik. Magának a bűncselekménynek általában három típusa van: egyrészt jellemzően a parti tengeren követnek el rablást, fegyverrel fenyegetve. Ebben az esetben általában kettő és hat közé tehető az elkövetők száma és kisebb szkiffeken közelítik meg a célpontot. A rablást követően

¹⁷Keunsoo Jeong, 'Diverse patterns of world and regional piracy: implications of the recurrent characteristics'(2018) Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs, vol. 10, no. 2, 126.

¹⁸ Kiss Amarilla, 'Maritime piracy in the modern era in Latin America: discrepancies in the regulation' (2020), Acta Hispanica, Szeged, 121.

¹⁹ Keunsoo Jeong 127.

²⁰ Peter T. Leeson, *The Invisible Hook – The Hidden Economics of Pirates* (Princeton University Press, New Jersey 2009) 203.

²¹ Leeson 204.

visszatérnek a hétköznapi munkájukhoz, nem ebből élnek. A másik esetben valamivel többen, egy körülbelül öt-tizenöt fős csapat követi el a támadást. Őket a szárazföldről felbérelik eseti jelleggel és maga a hajó lesz a célpont, amelyet aztán eladnak. Van arra is példa, hogy az adott társaság vagy a hajó legénysége részéről kapnak információt, hogy mikor és hogyan érdemes lecsapni a hajóra. Ezek eltérő intenzitással folyamatosan jelen vannak szinte minden régióban, de a legjellemzőbb, hogy kicsi, de jól felfegyverzett csoportok támadnak, amelyeket a szárazföldről támogatnak egymástól eltérő bűnelkövetői körök. A célpontjuk lehet rakomány, a hajó, amelyet nemcsak eladnak, hanem saját üzletükbe forgatnak vissza és bázisként használják további támadásokhoz, de váltságdíjat is kérhetnek a legénységért. Ami a bűncselekmény minősítésénél külön nehézséget jelent, hogy a kalózkodás néha más bűncselekmények megvalósításával, például fegyvercsempészettel vagy terrorizmussal is hasonló jelleget mutat.

I.1. Regionális áttekintés

A kalózkodás a XIX. század elejétől már eltűnőben volt és az I. világháború végére még a legellenállóbb csoportokat is sikerült ellenőrzés alá vonni. Az 1980-as évektől jelentett újra veszélyt, sajátos földrajzi adottságai miatt először Délkelet-Ázsiában ütötte fel újra a fejét. A kilencvenes évek végétől kezdett látványosan emelkedni a támadások száma, amely első tetőpontját 2000-ben érte el, majd 2011-ben volt a második kiugrás. Ami a támadások megoszlását illeti, 2004-ig a délkelet-ázsiai incidensek vezettek, majd 2005 és 2011 között Szomália vált gócponttá.²² Az alábbiakban az egyes régiókban zajló támadások főbb jellegzetességeit tekintem át röviden anélkül, hogy akár a motiváció vagy a *locus delicti* alapján fogalmai distinkciót tennék kalózkodás és az ahhoz hasonló cselekmények között. Az egyes jellemző vonásokat elsősorban a *modus operandi* alapján állapítom meg és kizárólag a szükséges mértékben szorítokozom az érintett államok instabilitásának, belpolitikai, gazdasági és egyéb kríziseinek ismertetésére. Utóbbi rövid bemutatása azonban feltétlenül szükséges, hiszen a kalózkodást és annak dinamikáját a maga teljességében az adott régió összefüggésében lehet értelmezni. Ahogyan arra a Bevezetésben utaltam, mivel a modernkori kalózkodás arca Szomália lett és az ott alkalmazott módszerek némelyikét újonnan vetették

²² Keunsoo Jeong 120.

be, valamint a nemzetközi jog maga is számos dilemmával szembesült a szomáliai incidensek kapcsán, Szomáliát a többi régióhoz képest kissé hosszabban elemzem.

1.1.1. Latin-Amerika

Köszönhetően számos regénynek és filmnek, a latin-amerikai és főleg a karibi kalózkodás kérdését egyfajta ábrándos illúzió lengi körül. Ebben a régióban valóban komoly hagyománya van a kalózkodásnak, ez azonban közel sem nevezhető romantikusnak. Ebben a térségben a hírhedt kalózkodók, mint a Feketeszakáll Edward Teach a XVII. század végétől a XVIII. század közepéig voltak igen aktívak és elsősorban a spanyol hajókat támadták. Ez az időszak addig tartott, amíg a britek úgy döntöttek, hogy megtisztítják a térséget a kalózkodóktól, ebben egyébként a technológiai fejlődés és a gőzhajók elterjedése volt a segítségükre a XIX. század elején.²³ A karibi kalózkodás története külön kutatás tárgya lehetne, a jelen tanulmány pedig elsősorban a modern kalózkodás elemzésére összpontosít és azt kívánja nemzetközi jogi szempontból értékelni oly módon, hogy a jövőre nézve is értékelhető következtetéseket vonjon le.

Miközben a világ más területein, például Ázsiában és Kelet-Afrikában csökken a támadások száma, Latin-Amerikában ez a szám újra növekszik. A jelenlegi viszonyok mellett ez aligha véletlen, hiszen a tengeren elkövetett erőszakos cselekmények előfordulási aránya az adott állam instabilitásának egy jellemző mutatója.²⁴ Annak ellenére, hogy ez a régió mindig is kapcsolatba hozható volt a kalózkodással, jó ideig nem történtek itt támadások. Azonban a hosszú szünet után 2016-ban újra kezdődtek az incidensek, 2017-re drámaian megnövekedett ezek száma és a *Stable Seas* elemzése alapján²⁵ ez hasonlóan folytatódott 2018-ban és 2019-ben is. Ennek a trendnek az oka a latin-amerikai államok krízise, különös tekintettel Venezuelára. A támadások gócpontja jellemzően St.Lucia, Grenada, St. Vincent és a Grenadine-szigetek, valamint Ecuador és Trinidad. Megemlítendő, hogy a Guyana és

²³ *Ibid.*

²⁴ Kiss, 'Maritime piracy in the modern era in Latin America', 121.

²⁵ A *Stable Seas a One Earth Future* egy programja, amely a tengeren elkövetett tiltott cselekmények fetérképezésével, mérésével foglalkozik. A felmérésükből kiderül, hogy 2016-ban 20, 2017-ben körülbelül 70, 2018-ban pedig több, mint 80 incidens történt.

The State of Maritime Piracy 2018. Oceans Beyond Piracy

<<https://stableseas.org/publications/maritime-terrorism/state-piracy-2018-human-cost>>

Utolsó megtekintés: 2021. július 29.

The State of Maritime Piracy 2017. One Earth Foundation

<<https://oneearthfuture.org/research-analysis/state-maritime-piracy-2017>> Utolsó megtekintés: 2021. július 29.

Suriname környékén történt támadások különösen erőszakos jellegűek. Adódik a kérdés, hogy az incidenseknek van-e valami kifejezetten Latin-Amerikára jellemző sajátossága.

Latin-Amerikában a kalózkodás és hasonló bűncselekmények hagyományosan az ember- és drogcsempészethez kapcsolódnak és többnyire erőszakos természetűek. Az incidensek nagy része a parti tengeren történik, így minősítés szempontjából nem az ENSZ tengerjogi egyezményének értelmében vett kalózkodásról beszélhetünk. A klasszikusnak számító célpontok, tankerek, konténerhajók, halászhajók mellett azonban lehorgonyzott jachtokat is rendszeresen megtámadnak.²⁶ A cselekmények kifosztást, felfegyverkezve elkövetett rablást foglalnak magukban, az emberrablás előfordul, de ritkán, nem jellemzője az ebben a régióban elkövetett cselekményeknek. Annak esélye, hogy egy támadás halálos áldozatokkal jár, sokkal jellemzőbb a latin-amerikai és karibi régióban, mint bárhol máshol a világon. Ami a konténerhajók megtámadását illeti, ez sem a szomáliai támadásokra tipikus formulát követi, itt ugyanis sok esetben valamely konténerben drogszállítmány van, amelyet az elkövetők megtámadnak, magukhoz veszik a drogot és nyom nélkül eltűnnek. A probléma emellett, hogy ezek az adatok és ismeretek bejelentett incidenseken alapulnak²⁷, azonban egyes államok, pl. Venezuela vagy Trinidad környékén állítólag számos olyan támadás történik, amelyet nem jelentenek, csak következtetni lehet arra, hogy a régióra egyébként nem jellemző válságdíjért történő emberrablások mégis folynak errefelé. A másik specialitás a mexikói partoknál az olajfűrótoronyokat kiszolgáló hajókat érő támadás.²⁸ Gondot okoz továbbá, hogy a térségben található a legfontosabb drogcsempész útvonal, amely a kolumbiai partoktól a Karib-tengeren át vezet az Egyesült Államokba. A kolumbiai flotta, bár technikai felszereltsége elmarad Brazíliától, erejét tekintve a világ egyik legjobbjaként tartják számon.²⁹ A kolumbiai haditengerészet rendkívül tapasztalt, Szomália környékén, az Ádeni-öbölben is rendszeresen teljesítenek küldetést és járőröznek a térségben. Kolumbiának azonban rendkívül nehéz dolga van a saját partjainál, mert hatalmas tengerrel borított területet kellene folyamatosan ellenőrzése alatt tartania, ezt azonban sokszor nem sikerül teljesíteniük, hiába minden, a kalózkodás visszaszorításában szerzett tapasztalat.³⁰

²⁶ Kiss, 'Maritime piracy in the modern era in Latin America' 122.

²⁷ <<https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>> Utolsó megtekintés: 2021. július 29.

²⁸ The State of Maritime Piracy 2018, 21-28.

²⁹ Az adatok alapja az, hogy az adott állam mennyire képes megvédeni az állami érdekeket és a tengeri határokat. <<https://www.globalfirepower.com/navy-ships.asp>> Utolsó megtekintés: 2021. július 29.

³⁰ Stefan Nitschke, 'Projecting Colombia's forces and maritime power.' (2015) Naval Forces, vol. XXXVI, 33-36.

A fentiekből kiderül, hogy a közép- és dél-amerikai régióban számos támadás történik, amely a hajózás biztonságát fenyegeti. A kérdés az, hogy ezek a támadások *stricto sensu* kalózkodásnak minősülnek-e? Ahogyan a harmadik fejezet arra rámutat, az ENSZ tengerjogi egyezménye a támadások többségére nem alkalmazható.

I.1.2. Ázsia

Ázsiában a kalózkodást először kínai szerzetesek jegyezték fel az V. században, megemlítve a melakai (Malakka) kalózokat, akik az India és a Kelet-Ázsia közötti tengeri útvonalakat lehetetlenítették el. A délkelet-ázsiai szigetvilág a kezdetektől optimális körülményeket teremtett a kalózok tevékenységéhez. A XV. századtól a Malakkai Szultánátus erőszakkal használta ki ezeknek az útvonalaknak az előnyeit egészen 1899-ig, amikor az amerikaiak megtörték a spanyolok hatalmát a térségben.³¹

Északkelet-Ázsiában a kínai és a koreai partokat a XIII. és XVI. század között uralták a kalózok, sőt, a XVII. század folyamán kvázi-államként funkcionáltak azok a területek, ahonnan a kalózok működtek. A történelem során hírhedté vált kalózok a Dél-kínai-tenger mentén elhelyezkedő Fucsien és Kuangtung tartományokból származtak, amelyek a mai kalózok és a szervezett bűnözés központjai maradtak.³²

Azért is fontos kifejezetten a Malaka-szorosról szót ejteni, mert a világ áruinak kétharmada és olajszállítmányának pedig közel fele ezen a szoroson halad át.³³

Ebben a térségben jellemzően viszonylag kevés erőszakot alkalmaznak a támadók és elsődleges céljuk a készpénz és a különböző értéktárgyak, mozdítható berendezések,³⁴ itt tehát klasszikusan a fosztogatás, illetve rablás tényállása valósul meg. Mindazonáltal, szórványosan ugyan, de történnek olyan támadások, amelyek kiemelkedően erőszakosak.

Jellemző volt 2003-ig, hogy a kalózok fantom hajókra specializálódtak, amely aztán a Guineai-öböl térségében is alkalmazott módszer lett, de a modern nyomkövető technológiáknak hála ez is eltűnőben van.³⁵ Erre mintegy típuspélda az *M/V Alondra Rainbow* esete. A hajó 1999 októberében Indonéziából indult Japánba, amikor fegyveresek eltérítették.

³¹ Keunsoo Jeong 119.

³² James Kraska, *Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy and Diplomacy at Sea* (Praeger, Santa Barbara, 2011) 17.

³³ Barry Hart Dubner, 'On the Problem of Utilizing Unilateral Action to Prevent Acts of Sea Piracy and Terrorism: A Proactive Approach to the Evolution of International Law' (2004-2005), *Syracuse Journal of International Law and Commerce*, vol.32, no.1, 29.

³⁴ Randrianantenaina 5.

³⁵ Keunsoo Jeong 122.

A Nemzetközi Tengerészeti Hivatal (IMB) információs központja az erre a célra létrehozott hálózatokon³⁶ keresztül kérte a térségben közlekedő hajókat, hogy jelentsék, ha az *Alondra Rainbowra* emlékeztető hajóval találkoznak. Egy kuwaiti tanker novemberben felismerni vélte a hajót, az IMB pedig az indiai parti őrség segítségét kérte, amely légi felderítést végzett és megerősítette, hogy a hajó egyezik a birtokukban lévő képpel, bár a hajó a *Mega Rama* név és belizi zászló alatt hajózott. Az IMB gyors ellenőrzésének köszönhetően kiderült, hogy Belize nem regisztrált ilyen nevű hajót. A hajó nem reagált a rádióra, és amikor megközelítve azt, figyelmeztető lövéseket adtak le rá, növelte a sebességét. Egy irányított rakétával felszerelt űrhajónak sikerült megállítania, amely a fokozatosság elvét betartva alkalmazott erőszakot. A hajón talált tizenöt indonéziai gyanúsított igyekezett a bizonyítékokat megsemmisíteni. Mint kiderült, egy hajómérnök és a kapitány tervelte ki, hogy a Jakartában horgonyzó *M/V Sanho* és az arra telepített harmincöt fegyveres segítségével fogják eltéríteni az *Alondrát*. Az első megálláskor feltankolták a hajót vízzel és ellátmánnyal, egy embert pedig beépítettek az *Alondra* legénységébe. A *Sanho* legénységének fele motorcsónakkal utolérte az *Alondrát*, feljutva a fedélzetre túszul ejtették a legénységet. A *Sanho* is odaért és a túszul ejtett legénységet saját fedélzetükre vitték, miközben az elkövetők magukat az *Alondra* legénységének álcázva átvették a hajót és átnevezték azt *Global Venture*-re és átfestették azt Malajziában. A rakományt, 3000 tonna alumíniumot pedig átmozgattak egy másik hajóra, amellyel megindultak a Fülöp-szigetekre. Maga az *Alondra Rainbow* vagy *Global Venture* pedig Pakisztán felé vette az irányt és egy bizonyos ponton átnevezték *Mega Ramára*. Az indiaiak tehát elfogták a hajót és az elkövetőket Mumbaiba szállították, ahol kiderült, több hajó hasonló módon történő eltüntetésében³⁷ is közreműködtek az elkövetők és valószínű, hogy ezt szervezett keretek között, egy gyümölcsöző üzleti modellre építették fel.³⁸ Az eljárás azonban nem volt egyszerű, tekintve, hogy India a vonatkozó nemzetközi jogi szabályozást hiába fogadta el, a nemzeti jogában az nem jelenik meg. Erre vonatkozóan az államok szabályozását áttekintő fejezet foglalkozik részletesebben. Mindazonáltal, jól nyomon követhető, hogyan zajlanak ezek a támadások, ahogyan az is, hogy az IMB koordinálásával hatékony lehet a szervezetek és a magánszféra együttműködése.

³⁶ SafetyNET, Inmarsat-C műhold.

³⁷ Az *M/V Tenyu* fedélzetéről eltűnt a 14 fős koreai és kínai legénység, de az elkövetőknek gyaníthatóan közülük volt 23 kínai, az *M/V Cheung Son*-on szolgáló legénység megöléséhez is a kilencvenes évek végén. L. VI. fejezet.

³⁸ Jayant Abhyankar, 'Piracy, Armed Robbery and Terrorism at Sea: A Global and Regional Outlook' in Graham Gerard Ong-Webb (ed), *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Strait*, (ISEAS Publishing, Singapore 2006) 5-6.

Az ebben a régióban zajló támadások további jellegzetessége, hogy a támadók olajhoz akarnak jutni, ebben az esetben a háttérben szervezett bűnözői csoportok állnak, amelyek szoros kapcsolatban vannak a helyi kalózzokkal. Megemlítendő, hogy számos olyan incidens is történik ebben a térségben, amelyeknek politikai motivációja van,³⁹ és amelyek a kalózkodás nemzetközi jogi értelemben vett fogalmába nem illenek.

Délkelet-Ázsiában Tamilnádu és Srí Lanka köré összpontosultak a támadások, ennek elsősorban a Tamil Tigriseknek a Srí Lanka-i polgárháborúhoz volt köze, miután őket felszámolták, a támadások epicentruma a Bengáli-öböl lett.⁴⁰

Indonéziában is az államon belüli instabil helyzet vezetett a tengeren elkövetett támadások kiújulásához. Az incidensek száma 1996 és 2003 között folyamatosan nőtt, amely a Suharto vezette kormányzat krízis időszakával esik egybe.⁴¹ Az országon belüli feszültség mérséklődésével a támadások is visszaestek 2009 környékén.

Az ázsiai incidensek másik jellegzetessége a politikai motiváltság és a terrorizmussal történő összefonódás. Malajzia, a Fülöp-szigetek, Indonézia és Szingapúr különösen erős összefonódást mutatott az al-Kaidával a kétezres évek elején.⁴² Az itt történő incidensek esetén, ahogy az majd a III. fejezetben látható, az ENSZ tengerjogi egyezményét szinte alig lehet alkalmazni és vannak olyan államok (Indonézia, Malajzia), ahol az 1988-as, tengerhajózás biztonsága ellen elkövetett jogellenes cselekmények visszaszorításáról szóló egyezményt sem lehet alkalmazni. Alapvetően ezt a gondot ki lehetne küszöbölni regionális együttműködésekkel, erre megfelelő szervezet a Délkelet-ázsiai Nemzetek Szövetsége (ASEAN), azonban ez éppen ebben a délkelet-ázsiai régióban komoly probléma, hiszen egymással és Kínával is rendszeresen területi vitában állnak. Ebben áttörést jelentett a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet által kezdeményezett 2007-es szingapúri megállapodás, amely összehozza a régió államait és az UNCLOS 43. cikkét a gyakorlatban alkalmazza.⁴³

³⁹ Moro Nemzeti Felszabadítási Front, Moro Iszlám Felszabadító Front. Keunsoo Jeong 123.

⁴⁰ Keunsoo Jeong 124.

⁴¹ Keunsoo Jeong 127.

⁴² Erik Barrios, 'Casting a Wider Net: Addressing the Maritime Piracy Problem in Southeast Asia' (2005) Boston College of International & Comparative Law Review, vol. 28., 151.

⁴³ Singapore Statement on Enhancement of Safety, Security and Environmental Protection in the Straits of Malacca and Singapore, IMO Doc. IMO/SGP 1/4 (adopted: 6 September 2007).

Összességében elmondható, hogy a tengeren elkövetett támadások Ázsiában mutatják a legváltozatosabb képet, mind kifinomultságukat, motivációjukat és a más bűncselekményekkel történő összefonódásukat tekintve. A hatékony ellenőrzés érdekében az Indiai-óceán térségében az Európai Unió elindította négyéves CRIMARIO II programját 2020. április végén,⁴⁴ amely a CRIMARIO I tapasztalataira építve már Dél- és Délkelet-Ázsiára is kiterjed.

I.1.3. Afrika

Afrikában két, kalózkodás által érintett régiót különböztethetünk meg, a kelet- és a nyugat-afrikai térséget, azon belül Szomália és az Ádeni-öböl, nyugaton Nigéria és a Guineai-öböl a gócpontok.

I.1.3.1. Kelet-Afrika

A támadások először az Ádeni-öbölben lángoltak fel 2005 és 2012 közt. Ezen belül a 2008 és 2011 között volt kiugró az incidensek száma. Ezek a támadások elsősorban váltságdíj szerzésére irányultak és a nemzetközi közösség figyelmét azért is hívta fel magára, mert rendkívül sikeres modellt működtettek az elkövetők. Hirtelen hat-hétszázszoros haszonnal dolgoztak, mint amihez a nemzetközi közösség más területeken, pl. Délnyugat-Ázsiában hozzászólt.⁴⁵ Az Ádeni-öbölnek kiemelt stratégiai jelentősége van, része a Szezei-csatornán át húzódó hajózási útvonal és egyben fontos olajszállítványozási útvonal, amely Európát összeköti a Távols-Kelettel. Földrajzi adottságainál fogva, mindig is jó célpontnak számítottak az itt közlekedő hajók.⁴⁶ Maga Szomália földrajzilag szintén fontos stratégiai kapocs, hiszen a Közel-Kelet és Afrika többi állama között található és a kontinens leghosszabb, 3025 km-es partszakaszával rendelkezik.⁴⁷ Szomáliáról tudvalevő volt, hogy humanitárius válsággal küzdött és a világ leginkább segélyfüggő állama volt,⁴⁸ azonban valójában gazdag olyan

⁴⁴ <<https://www.crimario.eu/en/the-project/rationale-objectives/>> Utolsó megtekintés: 2021. július 29.

⁴⁵ Adott időszak alatt 395 millió dollárra tettek szert a szomáliai kalózkodók, míg ugyanebben az időszakban ez Dél-Ázsiában kb. 0.6 millió dollár körül mozgott.

⁴⁶ Robin Geiß, Anna Petrig, *Piracy and Armed Robbery at Sea* (Oxford University Press, Oxford 2011) 6.

⁴⁷ Afrikához tartozóan Madagaszkár rendelkezik a leghosszabb partszakasszal (4828 km). <<https://www.worldatlas.com/articles/countries-in-africa-with-the-longest-coastlines.html>> Utolsó megtekintés: 2021. július 29.

⁴⁸ Kiss Amarilla, 'A tengeri kalózkodás nemzetközi jogi megítélése, különös tekintettel a Szomália partjainál folyó eseményekre' (2009), *Acta Juridica et Politica*, Szeged, tom. IX, 211.

természeti erőforrásokban, mint réz, vas, uránium és kőolaj, azonban ezek kitermelése problémás.

A kalózkodás kezdeteiről gyakran megállapítják, néhol romantizálva és egyfajta modern Robin Hoodként is feltüntetve a társadalom számára az elkövetőket,⁴⁹ hogy halászok egy csoportja a külföldi orvhalászok ellen lépett fel, majd idővel ez átalakult sikeres üzleti modellé és a szervezett bűnözés sajátos típusát testesítette meg. Ennek van alapja, ráadásul az illegális lehalászás mellett számos hajó a szomáliai partoknál üríti a szemetet. Ezt egy időben a puntlandi elnök nyilvánosan is megerősítette és számos tanulmány is sokszor tényként közli, majd erre építi a továbbiakat a szomáliai kalózkodást illetően. Azonban ezek a tanulmányok sok esetben az elkövetőkkel készült interjúkra alapoznak és a többen az ezekből született tanulmányokra hivatkoznak. Ráadásul, a kalózkodás valójában már a kilencvenes évek közepén, a Barre-rezsim összeomlása után jelen volt itt. Összességében, nem feltétlenül tekinthető hitelesnek a kép, amely az elkövetőket áldozat szerepben mutatja be, ezt a narratívát inkább a cselekedeteik igazolására használják az elkövetők, mi több, éppen ez az, amely nem megvédi, hanem tönkreteszi a szomáliai halászati szektort. A kalózkodás újra fellángolásának már az első áldozatai is tankhajók és konténerszállítók voltak, nem halászhajók, azaz a kezdetektől a magasabb profittal kecsegtető akciókba bocsátkoztak bele.⁵⁰

Fontos megemlíteni, hogy Szomália esetében ráadásul fennáll egy olyan speciális körülmény, amely az itt zajló cselekmények nemzetközi jogi minősítésére is hatással van, ez a kizárólagos gazdasági övezet jogi státusza. Az ENSZ tengerjogi egyezménye szabályozza ezen övezet kiterjedését és az itt élvezhető speciális jogosítványokat, azonban Szomália sosem deklarálta ezt az ENSZ felé. Helyette egy 200 tengeri mérföldes sávot jelölt ki parti tenger gyanánt,⁵¹ majd a tengerjogi egyezmény ratifikálása előtt egy hónappal életbe léptették azt a szabályozást⁵², amely már kizárólagos gazdasági övezetet is kijelöl, de ezt egybemosva a parti tengerrel, mindkettőt 200 tengeri mérföldben határozta meg. Ahogyan azt a későbbiekben is látni fogjuk, Szomáliának más tekintetben is volt már gondja az övezetek kijelölésével, a fentiekből adódóan a parti tenger kijelölése sem volt egyértelmű számukra. Erre tekintettel azonban vitatható, mit értünk orvhalászat alatt. Több állam, például a britek és a norvégok is úgy vélik, hogy Szomáliának nincs kizárólagos gazdasági övezete, ezen a

⁴⁹ Stig Jarle Hansen, 'Debunking the Piracy Myth' (2011) *The RUSI Journal*, Vol. 156, no. 6, 26.

⁵⁰ Hansen 27.

⁵¹ Law No. 37 of 1972 (10 September 1972). Ez a törvény a parti tengerről és a kikötőkről rendelkezik.

⁵² Law No. 5 of 1989 (26 January 1989) Szomália tengeri jogosítványairól.

területen tehát nem illették meg speciális jogosítványok.⁵³ A szövetségi kormány törekvéseit nehezítette, hogy van nézeteltérésük a tengeri határok tekintetében Kenyával és Jemennel. Ebben az esetben nem is annyira a vita nemzetközi jellege a lényeges, hanem emiatt a szövetségi kormány ereje roppanhat meg és kerülhet Szomália az eddiginél is súlyosabb helyzetbe, ha nem sikerül megfelelően kommunikálnia a témát országon belül.⁵⁴ A szövetségi kormány azonban 2014-ben mégis kísérletet tett a kizárólagos gazdasági övezet bevezetésére a tengerjogi egyezményrel összhangban és egyúttal a Nemzetközi Bírósághoz fordultak a Szomália és Kenya közötti tengeri határok megállapítása céljából. Az ügyben a Bíróság megállapította a joghatóságát,⁵⁵ azonban a kézirat lezártáig nem született ítélet, a legutóbbi végzés alapján az ügy a meghallgatásokkal folytatódik 2020. júniusában.⁵⁶

Ettől eltekintve az természetesen továbbra is igaz, hogy vannak államok, amelyek kihasználják a Szomáliához kapcsolódó övezetek körüli káoszt és, hogy nem képes fenntartani a rendet a tengeren. Utóbbinak többek között az az oka, hogy 1986 óta gyakorlatilag nincs haditengerészete. Összességében tehát célszerű a lehalászással kapcsolatos magyarázatot fenntartásokkal kezelni.

A teljesség kedvéért megemlítenő az is, hogy a támadások közül jó néhány kifejezetten politikai motivációval bírt. Ezek hátterében a Szomália Megmentése Demokratikus Front, az Al Shabaab, az Ittihád al-Iszlámijja mozgalom és Az Iszlám Pártja álltak. Az első egy katonai alakulat, amelynek célja, hogy Puntland teljesen független legyen, az Ittihád al-Iszlámijja és Az Iszlám Pártja beolvadt az Al Shabaabba. Ennek a jelentősége a definíciós elhatárolásoknál rajzolódik ki, jogilag elméletben ugyanis jól elhatárolható a terrorizmus és a kalózkodás vagy az elkövetés helyének függvényében fegyverrel elkövetett rablás, a gyakorlatban azonban sokszor ugyanazok finanszírozzák a szárazföldről mindkét tevékenységet.⁵⁷ Mindkét cselekmény mögött olyan anyagi források állnak, amelyeket legálisnak tűnő tevékenység során pl. turista iparban mosnak tisztára és mind a terroristák és a kalózkodást anyagilag finanszírozzók is a Hawala-rendszert használják⁵⁸ a pénzek

⁵³ Hansen 29.

⁵⁴ Az ezt az elképzelést támogató Norvégia kenyai követségét emiatt megfenyegették. Hansen 30.

⁵⁵ *Maritime Delimitation in the Indian Ocean (Somalia v. Kenya)* (Preliminary Objections, Judgment) ICJ Reports 2017, No. 161 (2 February 2017).

⁵⁶ *Maritime Delimitation* ICJ-2019-41 (18 October 2019).

⁵⁷ Keunsoo Jeong 124., 129.

⁵⁸ *Hawala remittance system*, bővebben I. Charles B. Bowers, 'Hawala, Money Laundering, and Terrorism Finance: Micro-Lending as an End to Illicit Remittance' (2009), *Denver Journal of International Law and Policy*, vol. 37, no. 3.

mozgásához, ami megnehezíti ezeknek a forrásoknak a feltárását és elkülönítését. Ahogyan az a III. fejezetből kiderül, többek között ezért nehéz egyszerűen motiváció alapon elkülöníteni a tengeri terrorizmust és a kalózkodást. Ahogyan arról is lesz szó, hogy a 9/11-i terrortámadások után az Egyesült Államok igyekezett egybemosni a két fogalmat azért, hogy a későbbi fellépéséhez jogalapot teremtsen.

A szomáliai eredetű támadások 2010 után szaporodtak el és ekkor már tevékenységüket kiterjesztették az Indiai-óceán egyes részeire és a Hormuzi-szorosra is. Ahogyan az az ENSZ egy jelentéséből⁵⁹ kiderül, ezek az incidensek két nagy bűnözői csoportra vezethetők vissza, amelyek iparszerűen specializálódtak ezekre a bűncselekményekre.⁶⁰ A fentiekben már említett halászok, akik az orvhalászat ellen léptek fel, a szomáliai kalózkodásnak egy igen kétes szegmensét jelentik, rajtuk kívül számos szereplő része a képletnek, a finanszírozók és az ötletgazdák mellett a navigátorok, exkatonák, összekötők.⁶¹

Az itteni kalózkodás megjelenését gyakran kötik a háttérben gyengén funkcionáló államhoz. Szomália sorsa már 1991 előtt is fordulatokban gazdag volt, de Siad Barre bukása után az állam megroppant⁶² és addigra már működő haditengerészettel sem rendelkezett, az országban humanitárius válság volt, területileg pedig teljesen szétagolódott. A támadások számának változása tehát egyértelműen köthető a Szomáliában zajló politikai eseményekhez. A kalózkodás azonban a Barre-rezsim összeomlása után azután egy évvel futott fel, hogy Szomáliában létrejött az átmeneti szövetségi kormány. Akkor még az Iszlám Bíróságok Uniója, amelynek széthullásából alakult az al-Shabaab, közbelépésre a támadások száma átmenetileg csökkent, de 2007-től folyamatosan emelkedett egészen 2011-ig. A haditengerészet hiánya mellett a szárazföldi fegyveres erők is szembesülnek olyan problémákkal (pl. felelős katonai irányítás, hierarchia, rendszeres zsold), amelyek miatt nehéz egy állam reguláris haderejeként fellépniük.⁶³ Azonban vannak arra utaló jelek, hogy inkább a

⁵⁹ UNSC Rep 726 (13 October 2014) UN Doc S/2014/726.

⁶⁰ Az egyik központja Puntland, a másik a Xarardheere és Hobyo városok tengelyén tevékenykedett.

⁶¹ Keunsoo Jeong 124.

⁶² Kiss, 'Treating a Symptom or Curing the Illness? Somalia behind the Scenes of Piracy', 144-145.

⁶³ Amanda Sperber, 'Somalia Is a Country Without an Army', Foreign Policy (Washington, 7 August 2018) <<https://foreignpolicy.com/2018/08/07/somalia-is-a-country-without-an-army-al-shabab-terrorism-horn-africa-amisom/>> Utolsó megtekintés: 2021. július 29.; Marsai Viktor, 'A szomáli szövetségi kormány első két éve és az al-Sabáb elleni katonai műveletek, 2012–2014 (II.)', Nemzet és Biztonság, 2015/2. szám, 105.

nemzetközi közösség szeretne egy egységes fellépésre képes szomáliai hadsereget, mint maga a szövetségi állam.⁶⁴

Az ENSZ a helyzet stabilizálása céljából, amellet, hogy –az először átmeneti– szövetségi kormány létrejöttét és működését támogatta, felhatalmazta az Afrikai Uniót,⁶⁵ hogy hozzon létre egy Szomáliára specializált missziót (AMISOM). Ez azonban csak tüneti jelleggel tudja kezelni a fennálló gondokat, mandátumát azonban folyamatosan meghosszabbították.

Az itt elharapózó kalózkodásra vonatkozóan, 2009-ben egy koordináló mechanizmust⁶⁶ hoztak létre (*The Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia*), mivel a régió stabilitására komoly fenyegetést jelentett a jog uralmának hiánya.⁶⁷

Ami szomáliai típusú támadásokat illeti, ezek végrehajtása során nem riadnak vissza a támadók az erőszak alkalmazásától, ami tipikusan túszejtésben nyilvánul meg, ezt elsősorban váltságdíj reményében teszik. A váltságdíjakkól nemzetközi üzleti kapcsolatokat építettek ki, legális és a helyi gazdasági életben jelentősnek számító gazdasági társaságokat hoztak létre, ezáltal a kormány gyenge működését kihasználták, és az incidensek csak 2012 után, nagyrészt a nemzetközi fellépésnek köszönhetően kezdtek el erőteljesen csökkenni.⁶⁸ Azt azonban fontosnak tartom megjegyezni, hogy leegyszerűsített az a narratíva, hogy az itt kialakult, jellemzően váltságdíjra specializálódott támadásoknak közvetlen oka, hogy Szomália ún. bukott állam. Ehelyütt újra megemlíteni szükséges, hogy a különböző bűncselekmények, úgymint a kalózkodás vagy a terrorizmus szinte kizárólag a tankönyvek szintjén jól elkülöníthetők, a gyakorlatban azonban ezek sokszor egymásba mosódnak. A terrorizmus finanszírozásának visszaszorítása céljából létrejött nemzetközi egyezmény 2. cikke értelmében a váltságdíjak szedése a terrorizmus finanszírozásának minősül⁶⁹, az egyezmény a függelékben meg is említi néhány, a téma szempontjából releváns egyezményt, mint az 'A tengeri hajózás biztonsága elleni jogellenes cselekmények visszaszorításáról szóló nemzetközi egyezmény' (SUA).

A fentiekből az is kiderül, hogy az itteni cselekményekre jellemző és eltérésként mutatkozik a többi régióhoz képest, hogy a kalózkodást hosszabb távon is megtűrtté tette az,

⁶⁴ *Ibid.*

⁶⁵ UNSC Res 1744 (20 February 2007) UN Doc S/RES/1744.

⁶⁶ UNSC Res 1851 (16 December 2008) UN Doc S/RES/1851.

⁶⁷ Petrig-Geiß 15.

⁶⁸ Keunsoo Jeong 125.

⁶⁹ International Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism, UNGA Res 54/109 (25 February 2000) UN Doc A/RES/54/109 art 2 (1).

hogy, legalábbis kezdetben, a helyiek úgy tekintettek az elkövetőkre, mint akik megmentik őket a kizsákmányoló külföldi vállalatoktól.⁷⁰ Jellemző továbbá, hogy míg a délkelet-ázsiai kalózkodás nemcsak nemzetközi veszélyt jelent, de a régió többi államára is kihatással van, addig sem Kelet-, sem Nyugat-Afrikában nem jelent további veszélyt magára a térségbeli államokra (elsősorban Szomáliára és Nigériára). A szövetségi köztársaság és kormány léte mellett Szomália hagyományosan törzsi alapon szerveződik, de más, szintén törzsi alapú államokhoz képest Szomáliában klánokról beszélhetünk, amelyek hatalma erőteljesebben érvényesül, mint az egyébként hasonló struktúrájú államokban. Többek között ez is közrejátszott a kalózkodás megjelenésében és fontos gátja volt aztán a kalózkodást felszámolni kívánó műveleteknek.

A szomáliai támadások mutatják meg legeggyértelműbben, hogy a kalózkodóknak adott üzleti modell alapján tevékenykednek és közgazdasági értelemben, teljes mértékben racionális szereplők.⁷¹ Felelős gazdasági döntéshozatal jellemzi őket és hasonló elvek alapján tevékenykednek, mint a drog kartellek vagy a Maffia. A NATO jelentése szerint külön kikötőket működtettek, amelyek arra specializálódtak, hogy a bázis hajókat, amelyekről az elkövetők motorcsónakba szálltak, kiszolgálják. Ezeknek az a jelentősége, hogy így a bűncselekmény területi hatókörét kiterjeszthették akár ezer tengeri mérföldre, ami már lehetővé tette a kifejezetten nagy tankerek megtámadását. A technikai felszereltségüket illetően gépfegyverek, rakéta- és gránátvetők is az elkövetők rendelkezésére álltak, de ezen kívül műholdas helymeghatározó berendezések, mobiltelefonok, teleszkópos létrák, horgok, tehát a legapróbb részletekig minden, amely biztosította számukra, hogy akár éjjel is meghatározzák és megtámadják a célpontot, amelyre át is tudtak szállni. A technikai fejlettségük sok esetben bámulatos volt, ráadásul egy-egy hajóval vagy szállítmánnyal kapcsolatban belső információkhoz is hozzájutottak.⁷² A Szomáliával kapcsolatban felállított ellenőrző mechanizmus⁷³ megállapította, hogy a fegyverek maguk is a Biztonsági Tanács által elrendelt embargó megszegésével juthattak az elkövetőkhöz.⁷⁴ A Biztonsági Tanács releváns

⁷⁰ Keunsoo Jeong 128.

⁷¹ *Rational actor model (RAM)*, bővebben l. Graham Allison, Philip Zelikow, *Essence of Decision: Explaining the Cuban Missile Crisis* (2nd edition, Longman, 1999).

⁷² Petrig-Geiß 11.

⁷³ Monitoring Group on Somalia.

⁷⁴ A Biztonsági Tanács 1811. és 1897. sz. határozata utal rá, hogy az embargót nem hajtották végre és a fegyverek szállítói megszegték azt.

határozatai⁷⁵ utalnak is erre, ahogyan arra is, hogy a kalózkodást irányító bűnszervezetek tagjait, akik felelősek az embargó megsértéséért, célzott szankciókkal⁷⁶ kellene sújtani.

Számos, partikuláris és univerzális erőfeszítés született, hogy a kalózkodat visszaszorítsák. Ennek keretében a NATO az ENSZ Főtitkárának felkérésére kezdte el a Világélelmezési Program (WFP) hajóit biztosítani 2008-ban, majd 2009-ben létrejött az *Operation Ocean Shield*.

Ahogyan arról a későbbiekben szó lesz, az Európai Unió is fontos szerepet játszik a kalózkodat visszaszorításában, illetve az Egyesült Államok vezetésével jött létre még egy multinacionális misszió, a *Combined Task Force 151*.⁷⁷ Emellett természetesen számos együttműködés is alakult,⁷⁸ amelyek közvetetten is fontos szerepet töltenek be a kalózkodat elleni védekezésben.

A nemzetközi összefogásnak köszönhetően a Szomáliához köthető támadásokat csaknem teljes egészében sikerült felszámolni, már csak szórványosan fordulnak elő, azonban jellemzően olyan területeken, ahol legnagyobb a szárazság, az éhínség és emiatt az iskolából kieső gyerekek száma is nagyobb.⁷⁹ Ezen típusú bűncselekménynek a jellegénél és Szomália helyzeténél fogva azonban kétséges, meddig áll fenn a rend, hiszen az elkövetők még mindig technikai kapacitásuk birtokában vannak. A szomáliai belpolitikának elégséges lehet egy szikra, amely krízist eredményez, vagy a nemzetközi erők figyelmének csökkenése és a támadások fellángolhatnak. Bármennyire is biztatók a fejlemények, a szomáliai kormánynak nem sikerült még a hatalmát megszilárdítania, ezt bizonyítja, hogy az állammal kapcsolatban folyamatosan születnek a határozatok. A 2018-as évben 5, 2019-ben 4, 2020-ban 5, a szomáliai helyzetet taglaló határozat született.⁸⁰ Ezek általában az itteni terrorizmussal, az ENSZ missziókkal, az kormányzattal és a kialakult humanitárius válsággal foglalkoznak.

Mindenesetre, könnyen előfordulhat, hogy az itt alkalmazott jogi, katonai és politikai megoldásoknak még vizsgázniuk kell a jövőben.

⁷⁵ UNSC Res 1811 (29 April 2008) UN Doc S/RES/1811, UNSC Res 1897 (30 November 2009) UN Doc S/RES/1897.

⁷⁶ UNSC Res 1844 (20 November 2008) UN Doc S/RES/1844.

⁷⁷ <<https://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 16.

⁷⁸ Maritime Liaison Office (USA), Maritime Trade Organization Office in Dubai (UK).

⁷⁹ Ezeken a területeken (pl. Bari) eléri a 30 %-ot az iskolából kieső gyerekek száma. Ehhez lásd még: <<https://www.maritime-executive.com/article/somalia-signs-jeddah-amendment-on-illicit-maritime-activity>> Utolsó megtekintés: 2021. július 29.

⁸⁰ <<https://unsom.unmissions.org/security-council-resolutions>>, <<https://www.un.org/securitycouncil/content/resolutions-adopted-security-council-2019>> és <<https://www.un.org/securitycouncil/content/resolutions-adopted-security-council-2018>> Utolsó megtekintés: 2021. július 29.

I.1.3.2. Nyugat-Afrika

A Guineai-öböl környékére koncentrálódó támadások akkor kezdtek felerősödni, amikor a szomáliai incidensek száma csökkenőben volt. Az egyik jellemvonása az itteni kalózkodásnak, hogy bár sokkal több támadás történt Kelet-Afrikában és Délnyugat-Ázsiában is, az itteni támadások sikerességi rátája nagyon magas. Kezdetben a támadások a Niger-deltában történtek és a támadások célpontja az olaj volt. A bűncselekmény kiterjedt a Guineai-öbölre és ekkor már tankereket támadtak. A regionális együttműködéseknek hála 2010-re eltűnt ez a bűncselekmény a régióból, egy évvel ezután viszont hirtelen újrakezdődtek a támadások, ekkor már a környező államokra is kiterjedtek, mivel az elkövetők igyekeztek a nigériai parti őrséget elkerülni.⁸¹ Ezek elszórtan már Benin, Togo, Elefántcsontpart, Sierra Leone és Guinea térségére is kiterjedtek. A gócpont elsősorban Nigéria és a nagyrészt szabályozatlan olajpiaca, a korrupció és, hogy a jog kikényszerítésével az államnak komoly gondjai vannak. Az itteni támadások erőszakosak, az utóbbi években elsődleges céljuk a hajó, illetve annak rakománya, de előfordulnak emberrablások is, általában a partoktól számított 12 és 50 tengeri mérföld között.⁸² Az emberrablások száma növekvő tendenciát mutat. Jellemzően kirabolják a legénységet, majd néhány értékesnek számító túszt ejtenek, a reménybeli váltságdíj mellett így ugyanis nagyobb az esélye annak, hogy nem fognak erőszakot alkalmazni ellenük, nehogy a túsok sérüljenek.⁸³

Latin-Amerikához hasonlóan erre a régióra is kifejezetten jellemző, hogy magas a be nem jelentett incidensek száma, így az IMB által vezetett hivatalos statisztika⁸⁴ is torzít.

A kelet-afrikai térséghez képest itt nem jellemző, hogy nemzetközi missziók járőröznének, a NATO ugyan monitorozza a régiót, de ebben ki is merül a feladata. A szomáliai kalózkodás kapcsán létrejött szerveződések, amelyeknek már bejárátódott az

⁸¹ Keunsoo Jeong 125., L. még Katja Lindskov Jacobsen, *Pirates of the Niger Delta-between brown and blue waters* funded by the Danish Maritime Security Program for the Gulf of Guinea 2019-2021 (UNODC and the Ministry of Foreign Affairs of Denmark, 2021).

⁸² Abhishek Mishra, 'Piracy is back to infest West African waters, but what's driving it?' (Observer Research Foundation, 25 June 2019) <<https://www.orfonline.org/expert-speak/piracy-again-back-infest-west-african-waters-what-driving-52339/>> Utolsó megtekintés: 2021. július 29., Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region. <<https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Piracy-Guidance-Default.aspx>> Utolsó megtekintés: 2021. július 29.

⁸³ 'Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region', 10. (International Maritime Organization, 2014) <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/Guidelines_for_protection_against_Piracy_in_the_Gulf_of_Guinea_Region.pdf> Utolsó megtekintés: 2021. július 29.

⁸⁴ <<https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>> Utolsó megtekintés: 2021. július 29.

eljárásrendje, mint a *Maritime Security Centre – Horn of Africa (MSCHOA)* nem játszik szerepet a régióban.⁸⁵

Afrikában, legalábbis a nyugat- és közép-afrikai régióra nézve 1975 óta létezik regionális tengerészeti szervezet (MOWCA), amely 1999-től kezdve kifejezett céljának tekinti a kalózkodás és a terrorizmus felszámolását, erre vonatkozólag számos együttműködési megállapodást is kötöttek a kétezres években.⁸⁶

I.2. Összegzés

A kalózkodás által érintett régiókban általában kétfajta megközelítést alkalmaznak: Délkelet-Ázsiában és Nyugat-Afrikában jellemzően regionális kezdeményezésekkel próbálják a kalózkodást ellenőrzés alatt tartani. Ezen belül Délkelet-Ázsiában mintatértékű, állandó, hosszútávú fellépést tartalmazó műveleteket terveznek, a Guineai-öböl térségében ezek elsősorban *ad hoc* jellegű összefogások, ebből fakadóan a dél-kelet ázsiai fellépés eredményes, míg a nyugat-afrikai kifejezetten alacsony hatékonyságú. Ezzel szemben az Ádeni-öbölben nemzetközi műveletekkel igyekeztek visszaszorítani a támadásokat, ez azonban jóval költségesebb.⁸⁷ Azt, hogy melyik a kifizetődóbb, a körülmények döntenek el. Az említett példák között jelentős a különbség a GDP-t tekintve,⁸⁸ továbbá, a délkelet-ázsiai államok jóval nagyobb exportőrök.⁸⁹ Ezáltal, még ha a regionális együttműködések jellemzően szerényebb technikai és egyéb felszerelést tudhatnak magukénak, mint a nemzetközi műveletek, a gazdaságilag előnyösebb helyzetben lévő államok képesek regionális szinten fellépni a kalózok ellen. Szomália történetében pedig valamilyen formában mindig szerepet kapott a nemzetközi részvétel. Azonban egyes nézőpontok szerint éppen a nemzetközi fellépés hiánya miatt virágzik tovább a kalózkodás pl. a nyugat-afrikai régióban és a regionális kezdeményezések csak mérsékelni tudják ennek intenzitását.⁹⁰

⁸⁵ 'Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region', 7.

⁸⁶ 2008-ban felállították a parti őrségek hálózatát a régióban.

⁸⁷ Keunsoo Jeong 128.

⁸⁸ <<https://www.imf.org/external/datamapper/NGDPD@WEO/OEMDC/ADVEC/WEOWORLD>>

Utolsó

megtekintés: 2021. július 31.

⁸⁹ <<https://data.wto.org>> Utolsó megtekintés: 2021. július 31.

⁹⁰ Mishra <<https://www.orfonline.org/expert-speak/piracy-again-back-infest-west-african-waters-what-driving-52339/>> Utolsó megtekintés: 2021. július 31.

Összességében elmondható, hogy a modern kalózkodást a mai hajók sérülékenysége, a tengeri forgalom növekedése, a globalizáció, egyes államok törékeny állapota és a tengeri övezetek közti elmosódó határ⁹¹ hívja életre és, hogy a globalizáció nyomán kialakuló gyors és egyenlőtlen gazdasági és politikai változások mellékterméke a kalózkodás. Megfigyelhető, hogy háttérben mindig az adott régió államainak hosszan elhúzódó instabilitása áll. A megoldást az adott régióhoz kell igazítani, annyi azonban általában is elmondható, hogy a tájékoztatás, az információk megosztása az érintett államok között és az igazságszolgáltatási intézmények megerősítése kulcsfontosságú. Ugyancsak minden régió esetén elmondható, hogy helyi szinten, közvetlenül a bűncselekmény tünetszintű felszámolásához kapcsolódva, alapvető olyan források elkülönítése, amelyekből a bevethető katonai vagy rendőri erők kapacitása (létszám, kiképzés, felszerelés) bővíthető. Emellett, bár a nemzetközi közösség általában ráhagyja a feladatot azokra az államokra, ahol regionálisan is fel tudnak lépni, még akkor is, ha a haditengerészet, parti őrség nagyon gyenge is, szükség van a nemzetközi erők bevonásával tartott közös kiképzésekre.

Megjegyzendő, hogy a kalózkodást a tanulmányok rendszerint a gazdasági vonzat tükrében jellemzik: mennyi közvetlen vagy közvetett kárt okoz, mennyire költséges a fellépés. Ezek az adatok sokszor mintegy a témaválasztást is igazolni szolgálják és valóban, figyelemre érdemesek. A teljes kép kialakításához elengedhetetlen a gazdasági háttér ismerete, hiszen sok termék árát meg tudja drágítani és rengeteg bosszúságot okoz úgy a különböző hajózási társaságoknak, mint az államoknak. Összehasonlítva azonban a világon bonyolódó kereskedelmi forgalommal és annak gazdaságilag mérhető értékével, bátran kijelenthető, hogy a világszerte a kalózkodás által okozott károk nem rengetik meg a kereskedelmet. Úgy vélem, hogy a kalózkodás és mindaz, ami mögötte rejlik, rendkívül összetett. Ezen fejezet célja annak ismertetése, hogy a kalózkodás egy több dimenzióban, vertikálisan a nemzetközitől az állami szintig, horizontálisan a joggal, politikával, kormányzással, biztonságpolitikával, gazdasággal összefüggésben értelmezhető bűncselekmény.

A disszertáció következő fejezetei ebbe a bonyolult, általam leginkább a nemzetközi jog oldaláról megfogott jelenségbe kívánnak betekintést nyújtani.

⁹¹ A tengeri övezetek határa a nemzetközi tengerjogban pontosan megállapított, azonban a gyakorlatban a bűnelkövetők és sok esetben maga az állam sincs tekintettel.

II. A KALÓZKODÁSRA VONATKOZÓ NEMZETKÖZI JOGI SZABÁLYOZÁS TÖRTÉNETI KIALAKULÁSA

A kalózkodás nem új keletű jelenség, azóta jelen van a történelemben, amióta az embereknek módjában állt a tengerek vizein is kereskedelmi útvonalakat létesíteni. A kalózokról az első írásos emlékek a Kr.e. XIII. századból származnak⁹² és az ókorban is rendszeresen számoltak be az egyes történetírók kalózkodáshoz köthető incidensekről⁹³, kiemelve azok bosszantó mivoltát. A kalózkodás tehát azon cselekmények közé tartozik, amelyek már a kezdetektől foglalkoztatják a nemzetközi jogot,⁹⁴ egyike a legősibb, közösség által megvetett cselekményeknek.

A II. fejezet célja ismertetni, mit értettek az államok kezdetben kalózkodás alatt, hogyan változott meg, alakult át a fogalma, illetve milyen árnyalatokkal bővült a jelentése. Mindez megkerülhetetlen a hatályos egyezmények kalózkodásra vonatkozó szabályainak megértéséhez. Ezt jól mutatja, hogy a magyar nyelvterületen kalózkodásként vagy tengeri rablásként aposztrofált cselekményekre a klasszikus, európai hajós nemzetek hány, különböző jelentéstartalommal bíró megnevezést használtak, amelyek aztán világszerte elterjedtek. A ma már pusztán egy történeti korszakot felidéző, több nyelven hasonló *privateer*, *corsair* vagy *buccaneer* mellett a mindenkor használatos, legátfogóbb megnevezés, a *pirata*, amely görög eredetű kifejezés⁹⁵ és a modern egyezmények által megjelenő új kifejezések, mint az *armed robbery* és a *maritime terrorism* és ezek alakváltozatai a különböző nyelvekben.⁹⁶ A

⁹² Kiss Amarilla, 'Problems of the Investigation and Prosecution in Case of Piracy at Sea', (2015) Zbornik Radova, vol. 49, issue 1, 362.

⁹³ Arisztotelész, Démoszthenész, Homérosz, Cicero, Ulpianus, Pomponius L. Cicero, 'Verres ellen' in Nótári Tamás, *Marcus Tullius Cicero összes perbeszédei*, (Lectum, Szeged 2010) vagy Arisztotelész, *Politika*, (Szabó Miklós ford., Gondolat Kiadó 1994), Első könyv, 8.

⁹⁴ L. a kalózlevelek kiállításának betiltását 1856-ban.

⁹⁵ Hortensia D.T. Gutiérrez Posse –Marcos Nelio Mollar, 'Los Hechos Costa Afuera de Somalia y un Marco Jurídico Internacional' in José Alejandro Consigli (ed) *Prateria en el Siglo XXI – Nuevos Escenarios para el Derecho Internacional* (CARI, Buenos Aires 2011) 15.

⁹⁶ Érdekesség, hogy a magyar *kalóz* kifejezésünk a *kalauz* szóból ered és csak a XIX. században kezdték használni. L. Tóthfalusi István, *Magyar etimológiai nagyszótár*. (Budapest, Arcanum Adatbázis, 2001) A témával foglalkozó korabeli magyar nyelvű joganyagok is tettek különbséget a kalózlevéllel rendelkező és nem rendelkező elkövetők között, ők 'kiváltságolt kalóz', illetve 'tengeri rabló' kifejezéssel illették őket. Ehhez lásd Dr. Csarada János, *A tengeri zsákmányjog elvei a háborúban* (Budapest, 1882) 147.

A kalózokra használt egyéb kifejezések általában görög-latin eredetűek, az angol *pirate* és ennek, különböző nyelvekben megfigyelhető alakjai a görög *peiran*, azaz 'megtámadni, túsul ejteni' igéből erednek. A *corsair* és ennek változatai szintén latin nyelvterületről erednek, a franciák kezdték először használni a XV. században.

különböző megnevezések utalhatnak speciálisan egy adott időszakban, földrajzi helyen vagy hasonló módszerrel elkövetett cselekményre, amit tovább árnyal, hogy a legáltalánosabban használt kifejezésnek, a kalózkodásnak önmagában is számos jelentéstartalmat tulajdonítanak. Használják például a köznyelvben, nem tulajdonítva neki jogi jelentőséget, de, már nemzetközi jogi jelentéstartalommal, az amerikai polgárháború során a hadviselő félként el nem ismert olyan csoportok tekintetében is használták a kifejezést, akik a konföderációs államok oldalán fosztogattak és folytattak fosztogató, privatér tevékenységet. Ismeretes olyan értelmezés, amikor természetes személy követ el bűncselekményt egy idegen személy sérelmére, amely olyan büntető joghatóságot keletkeztet, ami nem a megszokott területi vagy személyi elven alapul. Ezt a képet árnyalják tovább bizonyos nemzetközi szerződések megkötése során születő különböző javaslatok, amelyek megkísérlik a kalózkodás pontos definiálását, illetve az egyes államok nemzeti joga által alkalmazott sajátos meghatározások.⁹⁷

A kalózkodás tehát eredetileg a tengeri kereskedelemhez kapcsolódott, annyira meghatározóan jelen volt a történelemben, hogy az idők során ez a kifejezés lett használatos a légi közlekedés területén elkövetett hasonló cselekményekre is sőt, kiterjedt a szellemi tulajdonnal, szoftverekkel, torrentekkel, rádió- vagy televízióadók sugárzásával kapcsolatos cselekményekre is, hiszen ez a kifejezés eredendő jelentése alapján általánosságban minden olyan cselekménynek, illetve tevékenységnek a jelzőjévé vált, amely jogellenes.⁹⁸ Érdekesség, hogy az ókori források, amelyek a kalózkodás koncepcióját alakították és amelyből sok nyelvterületen maga a szó is ered, maguk nem használták még ezt a kifejezést.

A fejezet három egységre tagolódik: az első részben nagyobb léptékekben haladva kívánom ismertetni a szabályozás alakulását az ókortól egészen a XX. századig, a második alfejezetben kerül sor annak a folyamatnak a kifejtésére, amely végül az ENSZ 1982. december 10-én aláírásra megnyitott tengerjogi egyezményével (UNCLOS) zárul. A harmadik részegység pedig röviden ismerteti, milyen egyéb egyezmény kapcsolódik még a kalózkodás fogalmához, ezáltal teljes képet adva arról. Az említett tagolást azért tartom indokoltnak, mert a modern nemzetközi jog kalózkodásra vonatkozó szabályai a XX. század

(Érdekessége, hogy a magyar kultúrában jellemző *huszár* kifejezés is ebből ered). A *privateer* kifejezés az 1660-as évek Angliájában terjedt el (*'private man of war'*). A *buccaneer* elsősorban Karib-térségben, majd később az Indiai-óceánon tevékenykedő kalózkodókra volt használatos a XVII. században. Később aztán ezek alakváltozatai terjedtek el világszerte.

L. Robert K. Barnhart (ed), *Barnhart Dictionary of Etymology* (H. W. Wilson Co., 1988).

⁹⁷ Alfred P. Rubin, 'The Law of Piracy' (1986) *Denver Journal of International Law and Policy*, vol. 15, 11.

⁹⁸ Randrianantenaina 2.

elején kezdtek el formálódni, elsősorban egyéni kezdeményezések nyomán, a Nemzetek Szövetsége idején azonban felmerült, hogy egyezményben rögzítsék a kalózkodás fogalmát.

II.1. A kalózkodásra vonatkozó szabályozás alakulása a kezdetektől a XX. századig

A tengeri kalózkodásra vonatkozó jelenlegi szabályozást, annak fejlődési ívét elsősorban a veszfáliai koncepció határozza meg, amely azonban az ókori, főként görög-római hagyományokban gyökerezik.

A görögök Kr.e. 140 táján kezdték el a kifejezést⁹⁹ használni. Olyan, elsősorban kelet-mediterrán gazdasági és politikai kis közösségeket értettek alatta, akik rendszeresen megfosztottak másokat a javaiktól, megélhetésük alapját ez jelentette. A homéroszi időkben ezt sokan életvitelszerűen üzték, rendszerint valamely politikai vezető szövetségeseként harcoltak, saját kultúrát építettek és ezt a fennálló jogrend elfogadta. A mükénéi civilizáció is a kalózkodásnak köszönhetően emelkedett fel.¹⁰⁰ A görögök úgy jellemezték a kalózkodást, mint tengeren vagy szárazföldön is elkövethető háborús cselekményt. Ezt a nézőpontot aztán a rómaiak is magukévá tették.¹⁰¹

Később ezt a tevékenységet olyan virágzó üzletággá tették a kalózok, hogy a Mediterráneum keleti részét teljes mértékben ők uralták, tevékenységük már Rómát is fenyegette, hiszen az erőszakos cselekményeken kívül például a szükséges gabonaszállítmány rendszeresen nem ért célba, amely olyan mértéket öltött egy időben, hogy Rómát éhínség fenyegette. A Szenátus akkor szánta el magát a kalózok elleni harcra, amikor kalózok egy csoportja egy római kikötőt támadott meg és foglyul ejtett római tisztviselőket az akció közben, így Róma kénytelen volt háborút indítani ellenük. Ezt a háborút az ókori történetírók¹⁰² úgy írták le, mint amely a római jog alapján valóban megfelel a háború szabályainak.¹⁰³ Egy néptribunus, Aulus Gabinius kezdeményezésére a Szenátus elfogadta a *Lex Gabiniát*. A törvényt, amely Pompeiusnak korlátlan hatalmat biztosított a szicíliai kalózok felett, Iulius Caesar is aktívan támogatta, ifjúkorában ugyanis egyik, Égei-tengeren

⁹⁹ A *peirato* kifejezést korábban nem használták, azonban nem is vették át azonnal ezt a szóhasználatot a görögöktől.

¹⁰⁰ James Kraska, *Contemporary Maritime Piracy*, (Praeger, Westport 2011) 127.

¹⁰¹ Monica Pathak, 'Maritime Violence: Piracy at Sea & Marine Terrorism Today' (2005), *Windsor Review of Legal and Social Issues*, vol. xx, 67.

¹⁰² Titus Livius, Plutarkhosz.

¹⁰³ Rubin 179.

tett utazása során őt magát is foglyul ejtették kalózok, amelyet aztán kegyetlenül megtorolt.¹⁰⁴ Pompeiust a szenátus nem egyszerűen admirálisnak nyilvánította, hanem a hatalmas flotta és a légiók mellé minden kormányzónál magasabb hatalmat és szabad kezet kapott, amely kiterjedt az égei-tengeri szigetekre, Krétára, Kis-Ázsia bizonyos részeire is.

A leírásokból kiderül, hogy Róma a kalózokat nem törvényen kívülként kezelte, hanem olyan hadviselő félként, akiket háborúban kell legyőzni, illetve végül békeszerződést kötni velük.¹⁰⁵ A későbbiekben azonban a rómaiak elkezdtek más jelentésárnyalatot társítani a kalózokhoz: olyan falvakat, formálódó közösségeket kezdtek alatta érteni, amelyek elutasították Róma fennhatóságát.

A fent leírtakból kiderül, hogy már az ókortól kezdődően mintegy kiemelték és jogilag megkülönböztették a kalózokat más bűnözőktől. Az első multilaterális együttműködés megkötésére a kalózkodás megfékezésére majd a XIII. században a Hanza-városok összefogása nyomán került sor.¹⁰⁶

A modern nemzetközi jog lényegében Cicero közvetítésével vette át az eredeti római koncepciót. Cicero volt ugyanis az első, aki azt javasolta, hogy a kalózokat tekintsék az emberiség közös ellenségének, azaz *hostes humani generisnek*, amit a későbbiekben aztán Gentili is átvett.¹⁰⁷ Közkeletű, hogy a kalózkodás így lett az első olyan bűncselekmény, amely az univerzális joghatóságot megalapozza, sőt, valójában a nemzetközi jogban a *hostes humani generis* elméletét elismerve alakult ki az univerzális joghatóság. A legtöbb szerző így hivatkozik rá, maga Kissinger is említi: szerinte az a tény, hogy az univerzális joghatóság alapján állami vezetőket, tisztviselőket lehet felelősségre vonni, mintha csak a kalózokhoz hasonlóan törvényen kívüliek lennének, újdonság és az ókori, kissé divatjamúlt 'emberiség közös ellensége' koncepciót új megvilágításba helyezi.¹⁰⁸ A valóság azonban az, hogy Cicero voltaképpen ezt egy helyütt említi,¹⁰⁹ amit sokan tévesen, a kontextusából kiragadva hoznak fel az univerzális joghatóság kialakulásának igazolásául, valójában azonban a kalózok abban az időben közönséges bűnözők voltak, Cicero műve pedig elsősorban az erkölcsi jellegű és

¹⁰⁴ H. E. José Luis Jesus, 'Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects' (Kluwers 2003) *International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 18, no. 3, 364.

¹⁰⁵ Rubin 181.

¹⁰⁶ Ralph T. Ward, *Pirates in History* (York Press 1974), 180.

¹⁰⁷ Barry Hart Dubner, *The Law of International Sea Piracy* (M. Nijhoff Publishers, 1980), 43., Helmut Tuerk, 'The Resurgence of Piracy: A Phenomenon of Modern Times' (2009), *University of Miami International and Comparative Law Review*, vol. 17, 8.

¹⁰⁸ Henry Kissinger, 'The Pitfalls of Universal Jurisdiction', *Foreign Affairs*, 2001. június/augusztus.

¹⁰⁹ Cicero a *De Officiis* c. művében ír erről, l. Rubin 185.

nem jogi kötelezettségekről szól.¹¹⁰ Az adott politikai helyzetben¹¹¹ valószínűsíthető, hogy Cicero nem szánt különösebb jogi értelmet az 'emberiség közös ellensége' kifejezésnek, sokkal inkább egy politikai nyilatkozatról volt szó. Később igyekeztek újramagyarázni azzal, hogy az 'ellenség' egy olyan kifejezés, ami a háború fogalmához kapcsolódott, tehát kizárólag hadviselő felet értettek alatta, amit az is bizonyít, hogy a kalózkodás esetén nem lehetett klasszikus rendőri intézkedést foganatosítani. Ezt azonban Grotius például cáfolta, nem tartotta történetileg hiteles értelmezésnek. Valószínű, hogy a klasszikus római értelmezés szerint értettek alatta rablást elkövető közönséges bűnözőket és a Földközi-tenger keleti részén létrejött közösségeket is. Ez utóbbiak vonatkozásában Róma úgy vélte, jogi értelemben véve is háborút kell indítani ellenük.¹¹² Mindazonáltal, ennek a jelenségnek az ókori megítélése alapvetően különbözik attól az értelmezéstől, amit a nemzetközi jog ma tulajdonít neki. Az azonban bizonyos, hogy a kalózkodás eredetileg nem is jogi jellegű fogalom volt, hanem a politika alakította a tartalmát, a XVI. század végén kezdte a jog is szabályozni.

Gentili például úgy vélte, a háború szabályait sem lehet a kalózkodásra alkalmazni, mivel a kalózkodás cselekményei semmiképpen sem lehetnek betudhatók az államnak. A gond Gentili nézőpontjával az, hogy ő megengedő a belső jog kiterjesztését illetően és nemcsak a tengerek vonatkozásában, hanem véleménye szerint más állam joghatóságába tartozó területen is lehetett volna lépéseket tenni a kalózkodás elfojtására. Gentili az *Il diritto di guerra* c. művében több helyütt, az I. könyv IV. fejezetében ír a kalózkodásról, illetve a 3. könyv XXIII. fejezetét szenteli nekik.¹¹³ Az univerzális joghatóság kapcsolódását a kalózkodáshoz az eljárást boncolgató V. fejezetben néhány szóban kifejtem. Azonban annyit ehelyütt is fontosnak tartok kiemelni, hogy Gentilinek, lévén, maga is ügyvédként tevékenykedett, fő profiljába éppen a kalózkodással kapcsolatos perek tartoztak. Gentili olvasatában a kalózkodás a rablás szárazföldi változatát jelentette, amire nincs engedélyük a szuverén államtól. Gentili lényegében a kalózkodás ókori római felfogását vitte tovább. Grotius azonban ezzel nem értett egyet és meglátta a konfliktusforrást ebben a helyzetben, pedig tágabb értelemben ugyanazt a kérdést kutatták: vajon a háború mint megnevezés használható-e az összes fegyveres konfliktusra. Grotius a kalózkodást másként közelítette meg, mást is

¹¹⁰ Cicero maga is különbséget tesz erkölcsi és jogi kötelezettségek között. *Ibid.*, L. még: Daniel Heller-Roazen, *The Enemy of All – Piracy and the Law of Nations* (Zone Books, New York 2009) 18.

¹¹¹ *Ibid.* Cicero valószínűleg ellenfelére, Marcus Antoniusra szeretett volna politikai csapást mérni, aki a kalózkodást Brutus és Cassius ellen akarta felhasználni.

¹¹² Rubin 187.

¹¹³ Alberico Gentili, *Il diritto di guerra - De iure belli libri III, 1598*, (traduzione di Pietro Nencini), (Dott. A. Giuffrè Editore, Milano 2008). *Libro Primo, Capitolo IV – I predoni non fanno la guerra. Libro Terzo, Capitolo XXIII – Della ratificazione per i soggetti privati, i pirati, gli esuli e gli alleati.*

értett alatta, mint Gentili és hosszú távon az ő értelmezését tartotta meg a modern nemzetközi jog. Grotius már ekkor javasolta, hogy az állam büntető joghatóságát a nyílt tengerre¹¹⁴ csak azon területek és partok mentén terjesszék ki, amelyet az adott állam okkupált.¹¹⁵

Ha Európán kívülre tekintünk, a korabeli dokumentumokból kiderül, hogy Délkelet-Ázsiában szintén régóta virágkorát élte a kalózkodás, a japán kalózok (*wokou*) Kína és Korea partjainál fosztogattak a XIII-XVI. század között.¹¹⁶ Kínában is akadtak kalózok, a XIX. században virágzott leginkább az ő tevékenységük, leginkább Zheng Yo Sao, egy női kalóz idejében, aki az 1800-as évek elején 1500 hajó felett parancsolt.¹¹⁷ A Karib-tenger térsége pedig az Újvilág felfedezésétől lett a kalózok központja.¹¹⁸

Ami az Európával való kapcsolódást illeti, a Kelet-Indiai Társaság például veszélyesnek tartotta, ha egy kereskedelmi hajó egyedül, kíséret nélkül indult útnak.¹¹⁹ Egy incidens kapcsán Grotiust bízta meg a Társaság egy holland kalóz védelmével, aki ennek hatására írta meg a tengerjog fejlődését meghatározó *Mare Liberum*¹²⁰ című művét, amelyben hangsúlyozza a nyílt tenger szabadságát.

A kalózkodás mint kifejezés és mindaz, ami az ókorban kialakult róla, csak a Földközi-tenger térségében élt tovább, mivel ott továbbra is gyakoriak voltak a támadások, Európa többi részén azonban feledésbe merült és körülbelül a XV. században került elő újra.¹²¹ A franciák például az 1681-es *Ordonnance*-ban halálbüntetéssel fenyegették azokat, akik kereskedelmi hajót süllyesztenek el, a legénységét megölik vagy kiteszik egy lakatlan szigetre.¹²² Ekkor jelentek meg a 'keresztény kalózok' is, akiket minden valószínűség szerint a Máltai Lovagokkal azonosíthatunk, a XVI. században Valletta vált a kalózok egyik

¹¹⁴ Megjegyzendő, hogy ebben az időben a nyílt tenger alatt mást értettek, még nem hozták létre a ma használatos tengeri övezeteket.

¹¹⁵ Hugo Grotius, *The Free Sea* (Liberty Fund, Indianapolis 2004) 128-129.

¹¹⁶ Kraska 17.

¹¹⁷ Kraska 19.

¹¹⁸ Kraska 27.

¹¹⁹ Elsősorban Jáva és Szumátra szigete körül csaptak le a kalózok, a hazafelé tartó hajókat ezért megpróbálták felkészíteni egy lehetséges támadásra és ennek érdekében, az egymásnak egyébként versenytársat jelentő angolok és hollandok összefogtak a térségben. L. Rubin 193.

¹²⁰ Hugonis Groti, *Mare liberum* (1609).

¹²¹ A Nyugat-Római Birodalom bukásával senkinek nem állt érdekében a tengeri rend fenntartása, így lendült fel újra a kalózkodás. A Földközi-tenger térsége mellett ekkor már komoly gondot okoztak az észak-európai vikingek is, a tevékenységük azonban a XI. századra szinte megszűnt.

Ami a későbbieket illeti, főleg a XVI-XVII. században olyan cselekményekre is alkalmazták a kifejezést, amely már abban a korban sem számított jogilag kalózkodásnak, ráadásul, sokszor erősen romanticizálták az eseményeket. Rubin 189.

¹²² *La grande ordonnance de la marine*, 1681, II. fejezet 49. pont. Ennek ellenére a kalózok büntetlenül garázdálkodhattak. XV. Lajos például később, az 1718-as *Ordonnance*-ban kifejezetten kegyelmet ad a nyugat-indiai vizeken fosztogatóknak.

központjává, amelynek piacán pedig nemcsak a lopott áruk, hanem rabszolgák is gazdát cseréltek. Ebben az időszakban a kalózkodás központja az Ottomán birodalomra és Észak-Afrikára tevődött át. Ekkor kapcsolódott össze a kalózkodás fogalma a rabszolgakereskedelemmel.

Ebben az időben már a Földközi-tenger térségéről Angliára kerül a hangsúly, amely ekkor már komoly tengeri hatalomnak számított. A kalózkodás itt már egyet jelentett az engedéllyel rendelkező privater tevékenységgel, a két fogalom nem vált szét. Az angolok is átvették a latin kifejezést, a XII. századra visszavezethetően vannak nyomai a kalóz kifejezés használatának. Jogi tartalmat a kifejezés mögött először 1511-ben, VIII. Henrik John Hoptonnak írt leveléből lehet sejteni. A kalózkodás elítélésére 1535-től állandó törvényszékek is létrejöttek Angliában.¹²³ A pontosság kedvéért megemlítendő, hogy amennyiben kalóz tevékenységet békeidőben műveltek, az elkövetőket letartóztatták és eljárás alá vonták. Különösen I. Erzsébet uralkodása alatt sújtott az elkövetőkre nagy szigorral a törvény. Az angol szabályozást böngészve kiderül, hogy elsősorban az angol nemzeti jog szabályozta a kérdést, a nemzetközi jog nem tartotta jogellenesnek.¹²⁴ Erre David Lewis egy feljegyzése enged következtetni, amelyből kiderül, hogy 1577-ben a nemzetközi jog nem társított a kalózkodáshoz jogi definíciót.¹²⁵ Az, hogy a kalózkodás a belső jogban mást jelent, mint nemzetközi szinten és az, hogy a kettőnek van egyáltalán valamilyen viszonya egymáshoz, Sir Edward Coke-tól¹²⁶ tudjuk. A *common law* egyfajta hitszegésként tekintett a kalózkodásra és ennél fogva úgy tekintették, hogy külföldi állampolgárságú személy ezt nem tudja elkövetni.

A XVI-XVII. század fordulóján a nemzetközi joggal foglalkozó jogtudósok is felfigyeltek arra, hogy a kalózkodás jelensége egy újabb jelentéssréteggel bővült, elkezdték őket törvényen kívülinek tekinteni. Ebben a vonatkozásban Belli¹²⁷ volt az első, aki Cicero kalózokról írott bekezdését a kontextusából kiragadva próbálta meg értelmezni,¹²⁸ ezzel megalapozva az univerzális joghatóságot.

A XVI-XIX. századok közötti időszakban élte tehát fénykorát a kalózkodás, ekkor azonban jellemzően állami megbízást teljesítettek azzal, hogy az ellenséges állam hajóit nyílt

¹²³ Rubin 216.

¹²⁴ Rubin 223.

¹²⁵ David Lewis, bíró, High Court of Admiralty (1558-1574).

¹²⁶ Rubin 229.

¹²⁷ Pierino Belli (1502-1575), észak-olasz jogtudós, a modern nemzetközi jog kialakulásában jelentős szerepe volt, elsősorban a háború jogával kapcsolatos munkái révén.

¹²⁸ *De re militari et bello tractatus* c. művében. (Pierino Belli, Herbert Chester Nutting (ford.) *A treatise on military matters and warfare, in eleven parts*, Oxford, Clarendon Press, 1936).

tengeren kifosztották. Elsősorban az angolok, hollandok, franciák, spanyolok és portugálok mint gyarmattartó birodalmak¹²⁹ éltek ezzel az eszközzel és adtak ki zsákmánylevelet. Az angolok és a hollandok az egymás közti háborúk (1652-54, 1665-67, 1672-74) és a XVI-XVII. század során a spanyolokkal és a portugálokkal szemben is előszeretettel alkalmaztak kalózokat, ahogyan ezt az eszközt a spanyolok és a portugálok is bevetették. A franciák a kilencéves háború, a spanyol és az ausztriai örökösödési háború során is sokszor éltek ezzel a lehetőséggel, míg az USA az amerikai függetlenségi háború idején és 1798-1800 közt a franciákkal szemben valamint a napóleoni háborúk ideje alatt. A Konföderáció az amerikai polgárháborúban szintén privatérokra bízta meg az északiak gyengítésével.¹³⁰ Ezen államok viaskodásának köszönhető az is, hogy a Karib-térség hírhedté vált a kalóztámadásokról.

Ez azonban merőben eltér a modern kalózkodástól, hiszen az előbbieket nem rejtették el, mely állam képviselői és felelősségi szempontból is egyértelműen behatárolható a helyzetük, míg ma éppen a felelősségre vonás, az elkövetőkkel szembeni fellépés az, amely tekintetében számos tisztázatlan kérdés merül fel és összemosódnak a határok. Megjegyzendő az is, hogy a fent említett, történeti jelentőségű privatér tevékenység ebben a formában csak a hadiállapot fennálltakor működhetett. Ha a fosztogatás és egyéb erőszakos cselekmények béke idején valósultak meg, a mai kalózkodáshoz hasonlóan tekintettek rá. Ezen kalózok hajói magántulajdonban álltak, de úgy voltak felszerelve, mint egy hadihajó. A kormány által kiadott engedéllyel¹³¹ pedig megkapták a felhatalmazást, hogy akként is viselkedjenek. Azért volt népszerű ez a megoldás, mert az állandó fosztogatások okán a hadihajók egy részét át kellett irányítani a kereskedelmi hajók védelmére, amely az adott állam tengeri haderejének kapacitását bizonyos részben lekötötte, a gyengébb haderő felett pedig könnyebben lehetett győzelmet aratni.¹³² A privatérok tevékenységét azért is találták rémisztőnek (elsősorban a britek és az amerikaiak éltek számos panasszal a francia fosztogatókkal, privatérokkal szemben) mert nem tartottak be semmilyen szabályt, viselkedésük kiszámíthatatlan volt, semmilyen rend alá nem vetették magukat, szabadon, öntörvényűen garázdálkodtak, még ha az állami engedély értelmében a tevékenységük határa egyértelműnek is tűnt.¹³³

¹²⁹ Gary M. Anderson, Adam Gifford, Jr., 'Privateering and the private production of naval power', *Cato Journal*, vol. 11, 1991, 101.

¹³⁰ David J. Bederman, 'Privateering' in Rüdiger Wolfrum (ed), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law* 8, (Oxford University Press, Oxford 2012) 476.

¹³¹ *Letter of marque and reprisal, lettre de marque vagy lettre de course/commission, Kaper.*

¹³² Bederman 476.

¹³³ Eugene Kontorovich, 'The Piracy Analogy: Modern Universal Jurisdiction's Hollow Foundation' (2004), *Harvard International Law Journal*, vol. 45, no. 1, 215.

A privatérok által egyre gyakrabban elkövetett túlkapások miatt az európai államok a XVII. században bilaterális szerződésekkel próbálták visszafogni a kalózokat. A portugálok az észak-amerikaiakkal kötött 1785-ös szerződés 23. szakaszában tagadták meg először az engedélyt kalózhajók felszerelésére.¹³⁴ Ennek közvetlen előzménye, hogy ebben az évben a spanyolok és az algírok fegyverszünetet kötöttek, amelynek értelmében a spanyolok nem őrizték tovább a Gibraltári-szorost, amelynek következtében az Atlanti-óceánon megnőtt a kalóztámadások száma.¹³⁵ A szoros felügyeletét a portugálok látták el, átvéve a spanyolok régi szerepét, hogy a kalózok ne juthassanak ki az Atlanti-óceánra. Ennek az újításnak azonban nem sok követője akadt.

Franciaország nem sokkal később, 1792-ben már kimondta, hogy tilos kalózleveleket kibocsátani, amivel aztán az Egyesült Államok is próbálkozott a 1800-as évek elején.

Az egyoldalú szabályozási kísérletek tehát nem jártak sikerrel. Nemzetközi szinten a kalózkodás eltörlésének igénye a XIX. században erősödött fel. Monroe 1823-ban előállt a tengeri és kereskedelmi semlegességről szóló nemzetközi egyezmény tervezetével, amelynek része volt, hogy a privatér tevékenységet eltörlik, a tervezet azonban nem valósult meg.¹³⁶ Először a krími háborúban hadviselő felek jelentették ki kölcsönösen, hogy tartózkodnak a kalózok bevetésétől.¹³⁷ Ezt az időszakot és a krími háborút is az 1856-os párizsi tengerjogi deklaráció¹³⁸ zárta le, amely végérvényesen megtiltotta a kalózlevelek további kiadását¹³⁹ és eltörölte a privatér tevékenységet, ezt számos állam, köztük Anglia, Ausztria-Magyarország, Franciaország, Poroszország, Oroszország, Szardínia és az Oszmán Birodalom is ratifikálta. Anglia kimondta, hogy „a kalózkodás nem egyéb, mint egy államilag szervezett és törvényes eszközökkel fenntartott tengeri rablás... a kalózok a háború legfájdalmasabb ostorának tekinthetők... mely a korunkban elért civilisációval többé meg nem egyez.”¹⁴⁰ Az Egyesült Államok formálisan nem volt részese a deklarációnak, mégis kötelezőnek tekintette magára

¹³⁴ Csarada 149.

¹³⁵ Thomas Jefferson csak a háborút tartotta lehetséges eszköznek a kalózzal szemben, mivel úgy vélte, ha kifizetik a váltságdíjakat, egyre gyakoribbá válhatnak a támadások az amerikai hajók ellen.
<<https://washingtonpapers.org/resources/topics/gw-and-the-barbary-coast-pirates/>> Utolsó megtekintés: 2021.július 31.

¹³⁶ Samuel Pyeatt Menefee, 'The New „Jamaica Discipline”: Problems with Piracy, Maritime Terrorism and the 1982 Convention on the Law of the Sea' (1990-1991), Connecticut Journal of International Law, vol.6, no. 128, 133.

¹³⁷ Bederman 476.

¹³⁸ A deklaráció az Egyesült Királyság és Franciaország közötti 1854 -es, a krími háborúval kapcsolatos *modus vivendi* eredményeképpen jött létre 1856. április 16-án. Az itt lefektetett szabályok az általános nemzetközi jog részévé váltak.

¹³⁹ Megjegyzendő, hogy a gyakorlatban azonban még mindig különbséget tettek a kalózlevéllel rendelkező és nem rendelkező hajók legénysége között. Az előbbiekre ugyanis hadifogolyként tekintettek, nem kalózzként.

¹⁴⁰ A párizsi békekongresszus reformja, 1. elv, lásd Csarada 143.

nézve. Hangsúlyozandó, hogy ezek a szabályok elsősorban hadiállapot idejére vonatkoztak és kiemelendő, hogy ez volt az első kísérlet az államok részéről, hogy egy, a tengerjogra vonatkozó általános szabályrendszert hozzanak létre.

Összességében, a privatérok tevékenységét a nemzetközi joggal le lehet írni olyan szempontból, hogy a tengeri hadviselés részeként tekintünk rá. Ami az általam vizsgált modernkori kalózkodástól elválasztja, az állami engedély, illetve az a tény, hogy tevékenységük csak a deklarált hadiállapot idejére korlátozódott. Ez a tevékenység tehát a fosztogatás jogszerű változata volt, amely abban az időben sajátos helyzetet teremtett, hiszen nem állami szereplők is hadviselő félként viselkedtek. A kalóztól eltérően a privatér tevékenység tehát egy állam által alkalmazott, belső jogi eszköz volt, amelyet az erre feljogosító engedélyt kibocsátó állam nem tekintett jogellenesnek.

A feszültség, ami abból fakadt, hogy hagyományosan a nemzetállamok kizárólagos döntési jogkörébe tartozik minden, ami a háborúval kapcsolatos (haditervek, ellátás, a reguláris haderő mozgatása), az engedéllyel rendelkező kalózok pedig ehhez képest önállóak, az ellenőrzési körön kívülállóak maradtak annak ellenére, hogy jogilag rendezett a helyzetük, hozzájárult az 1856-os deklaráció megalkotásához,¹⁴¹ amely betiltotta a kalózlevelek kiadását. A kalózkodás sem háborúba, sem békeidőben nem volt megengedett tevékenység, innentől kezdve, engedélyek hiányában a privatérok is kalóznak minősültek. A párizsi deklarációval kapcsolatban megjegyzendő, hogy a részes felek tekintetében bír kötelező erővel, a harmadik államokkal szembeni konfliktusok esetére fenntartották maguknak a kalózok bevetésének lehetőségét.

A kalózkodásnak ezen formájára azért is tartottam érdemesnek bővebben kitérni, mert a modern hadviselés egy központi kérdése a nem állami aktorok szerepével, a hadviselés privatizációjával kapcsolatos. A biztonságpolitika tengerre koncentrálódó szegmensén belül pedig fontos, a nemzetközi jogot is érintő kérdés, hogy kereskedelmi hajókat milyen mértékben lehet felfegyverezni és rájuk bízni a kalózzal szembeni védekezést. A privatér tevékenység ugyan éppen ellentétes célt szolgált, mint a mai tengerekre specializálódó magánvállalatok, jellegében azonban, az állam által kibocsátott engedélyek révén, mintegy a katonai magánvállalatok elődjeként is tekinthetünk rájuk. A teljesség kedvéért megjegyzendő,

¹⁴¹ Bederman 475., Lucas Bento, 'Toward an International Law of Piracy *Sui Generis*: How the Dual Nature of Maritime Piracy Law Enables Piracy to Flourish' (2011), Berkeley Journal of International Law, vol. 29, issue 2, 402.

ahogyan azt a későbbiekben látni fogjuk,¹⁴² hogy ma, állami szabályozástól függően, sok állam előír valamiféle engedélyeztetési eljárást, ezáltal hozzájárul a tengerre specializálódó magánvállalatok tevékenységéhez. Ellentétben azonban a szárazföldön tevékenykedő katonai magánvállalatokkal, őket nem államok, hanem magánszereplők, biztosítók és hajózási társaságok bérlik fel, ami árnyalja a helyzetüket, ezáltal a történelmi kalózlevelek tekintetében a két helyzet nem hasonlítható össze egyértelműen.

II.2. A nemzetközi jogi szabályozás áttekintése az 1982. évi tengerjogi egyezmény létrejöttéig

A Nemzetek Szövetségének megjelenéséig alapvetően a jogtudósok foglalkoztak a kalózkodás témájával és álltak elő egyéni javaslatokkal az egységes szabályozást illetően. Ezen javaslatok közül kiemelem Hallt, aki az 1880-as években a kalózkodást olyan fosztogatásnak titulálta, amely esetén az elkövető nem rendelkezik állami engedéllyel. Érdekesség, hogy az elkövetés helyéül mind a tengert és a szárazföldet is megjelöli. A modern definícióhoz képest eltörli a földrajzi korlátokat.¹⁴³ Lawrence is ezt a gondolatot viszi tovább azzal, hogy a támadás, amely a tengerről ered, de kihatással van az állam partjára, kalózkodásnak minősül. Hangsúlyozza, hogy a nemzetközi jogot kell alkalmazni az ilyen esetekre.¹⁴⁴ Ezzel ellentétben Lauterpacht viszont már 1905-ben úgy fogalmazott, hogy a kalózkodás a nyílt tenger biztonságát veszélyeztető bűncselekmény, az elkövetés helyét tehát már a nyílt tengeren lokalizálta.¹⁴⁵ Sir William Blackstone pedig úgy fogalmaz, hogy a kalózkodás az a nyílt tengeren történő bűncselekmény, amely ha szárazföldön történik, a rablással vagy fosztogatással felérő büntett.

Az elkövetés helye ma is neuralgikus pontja a fogalomnak, ráadásul ebből az is kiderül, hogy a XIX. században nemcsak az a különbség a privatérok és a kalózkodók között, hogy a kalózkodók nem rendelkeztek állami engedéllyel, hanem az elkövetés helye is, hiszen ebben az időben a modern kalózkodás fogalmának kialakításakor már egyértelműen megjelenik a nyílt tenger követelménye. Eközben azonban a privatérok legtöbb támadásukat

¹⁴² IV. fejezet

¹⁴³ William Edward Hall, *Treatise on International Law* (Clarendon Press, Oxford 1909) 214.

¹⁴⁴ Thomas Joseph Lawrence, *The Principles of International Law* (D. C. Heath & Company, Massachusetts 1895) 233.

¹⁴⁵ Dino Kritsiotis, 'The Contingencies of Piracy' (2011), *California Western International Law Journal*, Vol. 41, no.2, 321.

nem a nyílt tengeren, hanem a parti tengeren hajtották végre. Az azonban már ekkor is bizonyos, hogy ha egy állam felelőssége megállapítható a támadás mögött, akkor már nem beszélhetünk kalózkodásról.

Mindezek nézetek kifejtése mellett azonban magasabb szintű, kollektív tárgyalásra nem került sor a témát illetően. A XX. század első említésre méltó dokumentuma egy 1902-es mexikói szerződés,¹⁴⁶ amely a kalózkodás fogalmánál visszautal a nemzetközi jogi meghatározásra, és amely külön említi azt az esetet, amikor a nyílt tengeren, a hajó fedélzetén lévők szándékosan megkísérlik vagy véghez is viszik a hajó elpusztítását. Megemlíti még a nyílt tengeren történő összeesküvést, amelyben legalább a hajón tartózkodó két személy vesz részt és amelynek célja a lázadás, illetve a hajó átvétele.¹⁴⁷ Látható, hogy mai szemmel vizsgálva a kalózkodás klasszikus elemei és a ma már terrorizmus határát súroló cselekmények is beletartoztak a javaslatba.

A következőkben áttekintem, hogy a modern nemzetközi jog milyen javaslatokon keresztül törekedett egy egységes fogalom kialakítására a kalózkodással kapcsolatosan.

II.2.1. A Matsuda-javaslat

A javaslat a XX. században, a Nemzetek Szövetségéhez köthető első, egységes szabályozási kísérlet a kalózkodás terén. A Nemzetek Szövetségének Tanácsa egy szakértői bizottságot állított fel 1924-ben, amelynek azonban átfogó feladata volt, a nemzetközi jog kodifikációját volt hivatott elősegíteni azáltal, hogy a modern kor szellemének megfelelően elemzi és rámutat a nemzetközi jog azon területeire, amelyeket kívánatos lenne szabályozni. A szakértői bizottság a kalózkodást is a szabályozandó témák egyikeként jelölte meg, így született meg a javaslat, amely M. Matsuda japán diplomatáról, későbbi állandó ENSZ-képviselőről kapta a nevét.¹⁴⁸ A javaslat 8 cikkeből állt, a ma hatályos szabályozás alapjait fedezhetjük fel benne. Rögzítették, hogy csak a nyílt tengeren elkövetett támadásokat lehet kalózkodásként figyelembe venni, viszont egyértelműen kimondta azt is, hogy a kizárólag politikai indíttatású támadások nem minősülnek kalózkodásnak.¹⁴⁹ Ezt a szabályozási

¹⁴⁶ *Treaty for the Extradition of Criminals and for Protection Against Anarchism*, 28 January 1928.

¹⁴⁷ Menefee 137.

¹⁴⁸ Vespasien Pella, 'La Piraterie' (1926) 15 *Recueil des Cours de l'Académie de Droit International* 169.

¹⁴⁹ 1. cikk, 'Matsuda's Draft Provisions for the Suppression of Piracy, 1926', Appendix I, *American Society of International Law (ASIL, 1932) Comments on Harvard Draft Convention*, *American Journal of International Law*, vol. 26, no. 1, 883.

kezdeményezést néhány kritika is érte, többek között az, hogy hiányoznak a tudományos hivatkozások és, hogy nincs indokolás, miért éppen ezeket a cikkeket tartották fontosnak.¹⁵⁰

A javaslatot, tekintettel a kritikákra, az 1930-ban tartott hágai kodifikációs konferencián már nem vették elő, a kalózkodást pedig, mint szabályozásra mégsem szoruló témát levették a napirendről, mivel úgy értékelték, hogy idejétmúlt, nem kiemelkedő fontosságú, illetve a Nemzetek Szövetsége úgy gondolta, lehetetlen olyan, univerzális jellegű megállapodást tető alá hozni a témában, amely a nemzetközi közösség egyetértésén alapul.

II.2.2. A Harvardi Jogi Iskola tervezete

A Nemzetek Szövetsége felkérte a Harvard jogi iskoláját, hogy maga is kezdjen független kutatásba, amelynek eredményeit a hágai kodifikációs konferencián hasznosítani tudják. Számos szakértőt bevonva, egy tanácsadó bizottságot állítottak fel, amely előállt a saját kutatási tervzetével¹⁵¹. A Matsuda-javaslattal ellentétben ez a tervezet sikert aratott, amely a kiterjedt kutatói munkának tudható be, hiszen figyelembe vette és elemezte a különböző, kalózkodással érintett államok ide vonatkozó jogszabályait, illetve a jogtudósok által lefolytatott viták eredményeit rögzítő jelentéssel és esetjoggal is alá tudta támasztani a tervezetet. Ezt a sikert igazolja, hogy később, az 1958-as nyílt tengerről szóló egyezménynek a harvardi tervezet a közvetlen alapja, amely azután nyomatékosan befolyásolta az 1982-es tengerjogi egyezmény szövegét, vagyis a kalózkodásra vonatkozó, jelenleg hatályos szabályozás közvetlen előzményeként tekintünk a harvardi tervezetre.

A valóságban ezt azonban nem egy aprólékosan kidolgozott anyagként kell elképzelni, sokkal inkább arról van szó, hogy a kutatók összeszedtek minden számításba jövő forrást, amelyekből kigyűjtötték a leglényegesebb gondolatokat, ellátva azokat a szerzők megjegyzéseivel, kommentárjaival. Kiemelkedő mértékben alapoztak az amerikai büntetőjogra és Joel Prentiss Bishop munkáira valamint a spanyol büntetőtörvénykönyvre.¹⁵² A tervezet valójában ezen, egymáshoz viszonylag lazán kapcsolódó gondolatok gyűjtőhalmaza. Ez jól ki is ütközött, hiszen olyan szerzők is akadtak közte, akik szerint a kalózkodás nem tekinthető nemzetközi jogi értelemben megfoghatónak, mert nincs nemzetközi szervezet vagy hatóság, aki intézkedne az elfogásukat illetően, nincs nemzetközi

¹⁵⁰ Douglas Guilfoyle, 'Piracy and Terrorism' in Panos Koutrakos –Achilles Skordas (eds) *The Law and Practice of Piracy at Sea* (Hart Publishing, Oxford 2015) 37.

¹⁵¹ Harvard Draft Convention on Piracy, 1932.

¹⁵² Guilfoyle, 'Piracy and Terrorism', 36.

törvényszék, amely elítelné az elkövetőket, ahogyan a legtöbb állam nem szabályozza, mi történik, ha az állam joghatóságán kívül követik el a cselekményt.¹⁵³

Megfigyelhető, hogy a Nemzetek Szövetsége egy albizottsága már javaslatában elkülönítette a kalózkodást a tengeralattjáró támadásoktól és a politikai akcióktól, amelyekre egy analógiát segítségül hívva szintén a kalózkodás kifejezést alkalmazták.¹⁵⁴ Előbbivel kapcsolatban megjegyzendő, hogy az első világháború alatt a németek által tengeralattjáróval véghezvitt támadásokra utalt a javaslat elsősorban, amelyeknek semleges államok hajói is áldozatul estek. Az 1922-ben megtartott washingtoni konferencián az ott elfogadott szerződés¹⁵⁵ 3. cikke kiterjeszti a kalózkodás *iure gentium* fogalmát ezekre a támadásokra.¹⁵⁶ Tekintettel arra, hogy Franciaország nem ratifikálta, nem lépett hatályba az egyezmény. Az 1930-as londoni szerződés¹⁵⁷ a washingtoni egyezmény 1-2. cikkét megtartotta, azonban a 3-4. cikkeket nem vette át. Ennek ellenére, ugyan elszigetelt példaként, de meg kell említeni az 1937-es nyon-i megállapodást,¹⁵⁸ „amelyen a két spanyol félhez, vagy más államokhoz tartozó kereskedelmi hajók védelemben részesülnek a nemzetközi jogba ütköző támadások ellen.”¹⁵⁹ Másfelől a kereskedelmi hajózás védelmét kiterjesztették azzal, hogy alkalmazzák „az 1930. és 1936. évi, a tengeralattjáró háború emberségesebbé tételéről szóló tengerészeti egyezményt.”¹⁶⁰ A megállapodás a preambulumban rögzíti, hogy ezek a támadások az emberiség alapvető parancsaival ellentétesek, ezért úgy kell kezelni ezeket, mint a kalózkodást.¹⁶¹ Kérdéses, hogy jogi értelemben ezt hogyan lehet megindokolni. A szöveg valószínűleg morális értelemben tartja elítélendőnek ezeket a támadásokat és ilyen értelemben hasonlítja azt a kalózkodáshoz.¹⁶² Nem véletlen, hogy ebben az időszakban már nem találkozhattunk máshol ezzel a megoldással. Az 1958-as tengerjogi egyezmények felé vezető

¹⁵³ Alfred P. Rubin, 'Revising the Law of „Piracy” ' (1990-1991), California Western International Law Journal, vol. 21, no.129, 135., L. III. fejezet.

¹⁵⁴ Menefee 139.

¹⁵⁵ Washington Naval Treaty, 6 February 1922.

¹⁵⁶ Art 3. 'The Signatory Powers, desiring to ensure the enforcement of the humane rules of existing law declared by them with respect to attacks upon and the seizure and destruction of merchant ships, further declare that any person in the service of any Power who shall violate any of those rules, whether or not such person is under orders of a governmental superior, shall be deemed to have violated the laws of war and shall be liable to trial and punishment as if for an act of piracy and may be brought to trial before the civil or military authorities of any Power within the jurisdiction of which he may be found.'

¹⁵⁷ London Naval Treaty, 22 April 1930.

¹⁵⁸ The Nyon Agreement, 181 L.N.T.S. 137, entered into force Sept. 14, 1937.

¹⁵⁹ *Ibid.*

¹⁶⁰ <[https://library.hungaricana.hu/hu/view/NapiHirek_1937_09_2/?query=SZO%3D\(szikszói\)&pg=90&layout=s](https://library.hungaricana.hu/hu/view/NapiHirek_1937_09_2/?query=SZO%3D(szikszói)&pg=90&layout=s)> Utolsó megtekintés: 2021. július 31.

¹⁶¹ The Nyon Agreement <<http://hrlibrary.umn.edu/instreet/1937a.htm>> Utolsó megtekintés: 2021. július 31.

¹⁶² 'The Nyon Arrangements – Piracy by Treaty?', British Yearbook of International Law, vol. 19, no. 198, 208.

úton a Szovjetunió hivatkozta meg újra a nyon-i megállapodást azért, hogy a politikai motivációból végrehajtott támadás is kalózkodásnak minősüljön, javaslata azonban nem talált támogatókra.¹⁶³

Amellett, hogy a harvardi javaslatban már megtörtént az említett elkülönítés, rájöttek, hogy lobogó nélküli hajó is követhet el kalózkodást, illetve a hadihajók is kalózhajókká alakíthatók egy lázadás következtében. A javaslatban benne volt a forró nyomon üldözés a parti tengeren, ez az, amit szinte valamennyi, a kalózkodással foglalkozó cikk megemlít egyfajta dilemmaként a jelenlegi szabályozás kapcsán. A javaslatban még az is szerepelt, hogy a felelősségre vonás a gyanúsítottat elfogó hajó parancsnoka által menjen végbe. A javaslatnak azonban nem volt pozitív a fogadtatása. Kína javasolta, hogy a kalózkodás fogalmát bővítsék ki azzal, hogy amennyiben a hajón tartózkodó személy egy másik, hajón tartózkodó ellen alkalmaz erőszakot, szintén minősítsék kalózkodásnak, ezt azonban elvetették.¹⁶⁴

A Nemzetek Szövetsége terve az volt, hogy a kodifikációs konferencia után, amelynek témája a kalózkodás volt, olyan egyezményt sikerül majd elfogadtatni, amely megalapozza majd más, a nemzetközi közösséget sértő bűncselekmények kriminalizálását a nemzetközi jogban, és amely egy potenciális nemzetközi büntetőbíróság előfutára lehet. Végül azonban a kezdeményezés nem a terveknek megfelelően alakult és nem született meg az egyezmény.¹⁶⁵

A II. világháború után a harvardi tervezet lett tehát minden, a kalózkodással kapcsolatos munka alapja. A tervezet a kalózkodást tágan határozta meg, olyan erőszakos, fosztogató magatartásnak írta le, amelyet a rablás, erőszak, másnak testi sértés okozása, rabszolgává tévése, bebörtönzése vagy megölése motivál vagy a tulajdon ellopásának, megsemmisítésének szándéka áll mögötte. Mindezt magánérdekből teszi az elkövető és tette mögött nem feltételezhető a rosszhiszeműség.¹⁶⁶ Ez a definíció lényegileg Sir William Blackstone-ra épít, aki a kommentárjaiban hasonlóan határozta meg a kalózkodást.¹⁶⁷

Mindemellett, ebben az időben is megmaradt azonban az a nézet, hogy különbséget szükséges tenni a kalózkodás nemzetközi jogi és belső jogi fogalma között.¹⁶⁸ Még 1934-ben

¹⁶³ Menefee 140., Tuerk 12.

¹⁶⁴ Yearbook of International Law Commission 1956, vol.II, comment on article 14.

¹⁶⁵ Menefee 140.

¹⁶⁶ Pathak 70.

¹⁶⁷ William Blackstone, *Commentaries on the Laws of England* (4th Edition Clarendon Press, Oxford 1770) 71-72.

¹⁶⁸ Bento 413.

az *In re Piracy Jure Gentium*-ban¹⁶⁹ az angol Királyi Államtanács arra panaszkodott, hogy a kalózok elleni eljárás tekintetében semmilyen eszköz sincs a kezében és a nemzetközi jog ellenére ez a kérdés az egyes államok nemzeti jogára marad. A kalózkodást pedig egyszerűen úgy határozta meg, hogy bármilyen olyan erőszak alkalmazása a tengeren, amelyet felfegyverkezve követnek el, és amely nem minősül a háború joga értelmében elfogadott cselekménynek.¹⁷⁰ Arra jutottak azonban, hogy a tényleges rablás vagy annak szándéka már nem része a bűncselekménynek, nem kötelező fogalmi eleme annak.¹⁷¹

II.2.3. Az 1958-as, nyílt tengerről szóló II. genfi tengerjogi egyezmény

A Nemzetközi Jogi Bizottság 1954-ben kapott megbízást arra,¹⁷² hogy dolgozza ki egy, a tengerjoggal foglalkozó átfogó egyezmény alapjait, amely 1955-re megvalósult. Ebben a tervezetben is helyet kapott, hogy az államoknak beáll a nemzetközi jogi felelőssége, amennyiben nem sikerül visszaszorítaniuk a kalózkodást nyílt tengeren.¹⁷³ A Nemzetközi Jogi Bizottság nyolcadik ülészakán, 1956-ban, az államok egyik fele mellett kardoskodott,¹⁷⁴ hogy a politikai motivációt és a felkelőket is bele kell foglalni a definícióba és a hadihajókra, állami szolgálatban lévő hajókra is ki kell azt terjeszteni. A másik tábor¹⁷⁵ szerint azonban a modern fogalomnak vissza kell utalnia a több száz évvel azelőtti kalózkodásra és megtartani annak alaptermészetét. Ennek értelmében a kalózkodás egyéni, magánérdekből elkövetett cselekmény. 1956-ban meglelt a modern kalózkodás fogalma, érdemes a kommentárt is figyelembe venni, ami kitér arra, hogy kalózkodás nemcsak haszonszerzés céljából lehet elkövetni, hanem egyéni, szubjektív érzelmek (pl. bosszú) által vezéreltetve is.¹⁷⁶

¹⁶⁹ Judicial Committee of the Privy Council, 'In re Piracy Jure Gentium' (1934), Lloyd's Law Report 49., 411.

¹⁷⁰ Marina Halberstam, 'Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety' (1988), American Journal of International Law, vol. 82, no.2, 274.

¹⁷¹ Halberstam 289.

¹⁷² Az ENSZ Közgyűlése bízta meg a Bizottságot. L. '[T]he General Assembly recommended that the International Law Commission study...the régime of high seas...Decides not to deal with any aspect of the régime of the high seas...until all the problems involved have been studied by the International Law Commission...'. United Nations General Assembly (UNGA) Res 798 (7 December 1953) UN Doc A/RES/798 (VIII) 'Requests the International Law Commission to devote the necessary time to study of the régime of the high seas...and all related problems...'. UNGA Res 899 (14 December 1954) UN Doc A/RES/899(IX).

¹⁷³ Pathak 70.

¹⁷⁴ Yearbook of International Law Commission 1956, vol.II, arts 13-22.

¹⁷⁵ *Ibid.*

¹⁷⁶ Articles concerning the Law of the Sea with commentaries (1956), art 39, commentary 1 (i).

1958 februárjában, Genfben hívták össze azt a nemzetközi kodifikációs konferenciát, amely a kidolgozott javaslatot tárgyalta és végül négy egyezményt fogadtak el.¹⁷⁷ Ami a kalózkodást illeti, az a nyílt tengerről szóló II. egyezményben¹⁷⁸ kapott helyet, a Harvardi Jogi Iskola tervezetében lévő szabályokat szinte szóról szóra áttemelte a koncepció, amit a Nemzetközi Jogi Bizottság jóváhagyott. Ennek keretében került be az egyezményekbe, hogy minden államnak kötelessége a lehető legteljesebb mértékig együttműködni a kalózkodás elnyomásában és ez váltotta ki a Nemzetközi Jogi Bizottság javaslatát az államok nemzetközi felelősségére vonatkozóan a kalózkok büntetlensége esetén.¹⁷⁹ Azonban még 1958-ban elutasították a javaslatot, hogy a kalózkodás kísérletét is kriminalizálják.¹⁸⁰

Az egyezmények azonban még hatályba sem léptek¹⁸¹, amikor sor került a *Santa María* incidensre¹⁸² 1961-ben. A Curacao-ról Floridába tartó hajón többszáz utas tartózkodott, amikor eltérítették és Afrika felé irányították a hajót. Az akciónak egy halálos áldozata és számos sebesültje volt. Angol, amerikai és holland erők indultak a hajó keresésére, amely amerikai beavatkozásra végül Brazíliában kötött ki. Kiderült, hogy egy portugál állampolgárságú férfi, aki két éve élt venezuelai száműzetésben társaival, így tiltakozott a portugál elnyomás ellen, amelynek elszenvedői az afrikaiak. Az elkövetőnek Brazília politikai menedéket nyújtott. A felelősségre vonás kalózkodásért nem volt lehetséges, mivel a definícióba ez a politikai jellegű motiváció nem fért bele, tehát az 58-as genfi egyezmény nem alkalmazható.¹⁸³

¹⁷⁷ 1. A parti tengerről 2. A nyílt tengerről 3. A nyílt tengeri halászatról és a tenger természeti kincseinek megőrzéséről 4. A kontinentális talapzatról.

Official Records of the United Nations Conference on the Law of the Sea, Geneva, (24 February-27 April 1958), A/CONF.13/L.58, vol. 2.

¹⁷⁸ Convention on the High Seas Civil and Political Rights (adopted 29 April 1958, entered into force 30 September 1962) 450 United Nations Treaty Series (UNTS) 14-21. cikk, az üldözésre vonatkozó szabályok 1. 22-23. cikk.

Az egyezményt Magyarországon az 1963. évi 6. tvr. hirdette ki. Érdekessége, hogy Magyarország fenntartást fűzött ehhez az egyezményhez, illetve éppen a kalózkodást illetően az egyezmény végéhez fűzött nyilatkozatában kifejezte, hogy „A Magyar Népköztársaság Kormánya kijelenti, hogy a kalózkodásnak a szerződésben foglalt meghatározása ellentétben áll a jelenlegi nemzetközi joggal és nem szolgálja a nyílt tengeren való hajózás szabadságának általános érdekét.”

¹⁷⁹ Az ILC eredeti tervezetében ez volt a 13. cikk, ehelyett az 1958-as egyezmény 38. cikkében már a harvardi tervezet köszön vissza, amit az ENSZ tengerjogi egyezménye is átvett a 100. cikkben.

¹⁸⁰ Robin Churchill, 'Piracy Provisions of the UN Convention on the Law of the Sea' in Panos Koutrakos – Achilles Skordas (eds) *The Law and Practice of Piracy at Sea* (Hart Publishing, Oxford 2015) 21.

¹⁸¹ 1962. szeptember 30-án lépett a négy egyezmény hatályba.

¹⁸² *Operation Dulcinea*, LC Green 'The Santa Maria: Rebels or Pirates' (1961) 37 *The British Yearbook of International Law* 496.

¹⁸³ Halbertsam 286.

II.2.4. Az 1982-es ENSZ tengerjogi egyezmény

Az 1958-as egyezményeket követően hosszas tárgyalások következtek 1973 és 1982 között, végül 1982. december 10-én Montego Bay-ben elfogadták a genfi egyezmények helyébe lépő új tengerjogi egyezményt, amely 1994-ben lépett hatályba.¹⁸⁴

Mivel a tárgyalások során sem szenteltek túl sok figyelmet a kalózkodásnak, így nem véletlen, hogy az egyezmény gyakorlatilag átemelte az 1958-as II. egyezmény idevágó szabályait.¹⁸⁵ Ez a lépés az egyik legnagyobb problémája is egyben ennek az egyezménynek, hiszen a tervezetek logikusan építettek egymásra, ennek eredményeképpen pedig kiterjedt részeket emeltek át az előző munkákból, de azért akadt egy-egy fordulat (pl. a politikai motiváció kérdése a definícióban), amelyet elhagytak, miközben a kontextus (pl. a tengeri övezetek, nyílt tenger vonatkozásában) megváltozott. A kalózkodás természete is megváltozott és, bár számos *ad hoc* jellegű határozat és szabály jelent meg, ami mindezt tünetileg kezeli, egyébként hatékonyan, azt látnunk kell a kalózkodás fogalmának kialakulási folyamatából, hogy a klasszikus kalózkodásra vonatkozó nemzetközi jog évszázadok óta változatlan. Egyes szerzők szerint a fogalomnak két problémás eleme, ahogyan a következő fejezetben látható lesz, a magánérdek, nyereségvágy és a két hajó követelménye.¹⁸⁶

Összeségében, az ENSZ tengerjogi egyezménye nem tudott olyan definíciót adni, amely a XX. század végi politikai és társadalmi helyzethez alkalmazkodik.¹⁸⁷

II.3. A hajózás biztonsága ellen elkövetett erőszakos cselekmények szempontjából releváns egyéb egyezmények

A fenti áttekintés időrendben mutatja be, hogyan jutunk el az ENSZ tengerjogi egyezményének létrejöttéhez és a kalózkodás klasszikus, nemzetközi jogi fogalmának

¹⁸⁴ United Nations Convention on the Law of the Sea (adopted 10 December 1983, entered into force 16 November 1994) 1833 UNTS 3 (UNCLOS), Magyarországon a 91/2001. (XII. 21.) OGY határozat erősíti meg. A magyar fordításhoz l. H/5558. számú országgyűlési határozati javaslatot.

¹⁸⁵ Annyi változtatás történt a szövegben, hogy az 1958-as II. egyezmény 21-es cikkét kibővítve emelték át. Ezen cikk azt tartalmazza, hogy ki jogosult elfogni egy kalózhajót. Ehhez az UNCLOS 107-e annyit tett hozzá, hogy az említett hajóknak, illetve repülőknak egyértelmű azonosító jelzéssel kell rendelkeznie arról, hogy az állam szolgálatában állnak: 'A seizure on account of piracy may be carried out only by warships or military aircraft, or other ships or aircraft *clearly marked and identifiable as being* on government service and authorized to that effect.' Rubin, 372. A magyar fordítások a *seizure* kifejezést eltérően értelmezik. Az 1958-as II. egyezményben lefoglalásnak fordítják, míg az UNCLOS-ban már elfogásként.

¹⁸⁶ George R. Constantinople, 'Towards a New Definition of Piracy: The Achille Lauro Incident' (1985-86), *Virginia Journal of International Law*, vol.26, issue 3, 752.

¹⁸⁷ *Ibid.*

kialakulásához. Azonban a kalózkodásra vonatkozó szabályokkal kapcsolatosan felmerülő probléma, hogy nem fedik le a hajók vagy az azon tartózkodó személyek ellen irányuló erőszak valamennyi formáját. Az évek során kialakult, a terrorizmus visszaszorítását célzó egyezmények némelyike azonban tartalmaz olyan szabályokat, amelyek kitérnek a tengeren elkövetett egyéb erőszakos cselekményre is. Ezek közül különösen két egyezményt szükséges kiemelni: a tengeri közlekedés biztonságát veszélyeztető jogellenes cselekmények elleni 1988-as egyezményt (SUA)¹⁸⁸ és az 1979-ben elfogadott túszedés elleni egyezményt¹⁸⁹.

Előbbi kifejezetten a hajók és a fedélzetükön tartózkodók ellen alkalmazott erőszak visszaszorításával, megbüntetésével foglalkozik. Megalkotásának apropója az 1985-ös *Achille Lauro*¹⁹⁰ incidens. A Földközi-tengeren közlekedő hajót a Palesztin Felszabadítási Szervezet néhány tagja, akik Olaszországban utasoknak álcázva léptek a fedélzetre, eltérítette. A hajó legénységét és utasait túszul ejtették és egy embert megöltek, amikor követelésüket, hogy Izrael engedjen el ötven palesztin fogvatartottat, nem teljesítették. Először kalózkodással vádolták az elkövetőket és az Egyesült Államok az univerzalitásra alapozta a vádat, azonban a definíciónak ez az eset nem felelt meg sem a motiváció, sem a két hajó követelménye miatt. Ez az eset, ahogyan az a harmadik fejezetből kiderül, világított rá az UNCLOS szabályozási hiányosságaira, ezen hézagok kitöltésére pedig a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet keretében 1988-ban életre hívták a SUA-egyezményt, amelynek fókuszában elsősorban az alapszintű szabályozások kiegészítése és a joghatóság állt.

Az egyezmény kezdeményezője Olaszország volt, amely Ausztriával és Egyiptommal közösen benyújtott egy tervezetet¹⁹¹ a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnek (IMO). A szerződéstervezet alapja a terrorizmus tárgyában korábban létrehozott 1970-es hágai és az 1971-es montreali egyezmény valamint a fent említett túszedés elleni egyezmény volt. Az IMO sürgősséggel kezelte az ügyet és a tervezet mihamarabbi átgondolására összehívott egy előkészítő bizottságot. Ennek oka, hogy az IMO-t az ENSZ Közgyűlése határozatban kérte, hogy vizsgálja meg a terrorizmus kérdését és tegye meg a szükséges ajánlásokat.¹⁹²

¹⁸⁸ Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation.

¹⁸⁹ International Convention Against the Taking of Hostages, 1979, hatályba lépés 1983. június 3. Magyarországon az 1987. évi 24. tvr. hirdette ki.

¹⁹⁰ Chiara Ragni, 'Achille Lauro Affair (1985)' in Rüdiger Wolfrum (ed), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law* 8, (Oxford University Press, Oxford 2012), 47-52., Halberstam 269-310.

¹⁹¹ Ragni 51.

¹⁹² UNGA res 40/61 (9 December 1985) UN Doc A/RES/40/61.

Végül, 1988-ban Rómában elfogadták a tengerhajózás biztonsága elleni jogellenes cselekmények visszaszorításáról szóló egyezményt.¹⁹³ Az egyezmény előírja, hogy az általa meghatározott bűncselekményeket kriminalizálni kell és megadja, mire alapíthatja az állam a joghatóságát.¹⁹⁴ Az egyezmény 1988-ig állt nyitva aláírásra és 1992-ben lépett hatályba.

Az egyezményhez 2005-ben egy újabb kiegészítő jegyzőkönyvet fogadtak el, amely inkább az eljárásra, illetve arra koncentrál, hogy hogyan lehet a joghatóságot gyakorolni.

Az egyezmény jelentőségével kapcsolatban fontos hangsúlyozni, hogy az ENSZ ebben az időben nem volt különösebben hatékony a nemzetközi terrorizmus szabályozása kapcsán. Eljutott ugyan odáig, hogy az erre a feladatra létrehozott *ad hoc* bizottság 1979-ben javaslatot dolgozott ki, de ebből nem született meg a terrorizmust meghatározó vagy megtiltó egyezmény. Mi több, a másik oldalon az önrendelkezés jogát is kifejezetten hangsúlyozták. Ennek ellenére a Közgyűlés fogadott el olyan egyezményeket (l. fentebb), amelyek a terrorizmus egyes aspektusaival foglalkoztak. A SUA-egyezmény tehát ebben a folyamatban egy fontos állomás.¹⁹⁵ Az egyezménynek jelenleg 176 állam a tagja, amely a hajók bruttó úrtartalma szempontjából a világ kereskedelmi flottájának több, mint 96%-át jelenti.¹⁹⁶ Ez jelentős arány, azonban néhány, éppen a kalózkodással érintett állam (például Szomália) nem tagja az egyezménynek, ráadásul a 2005-ös kiegészítő jegyzőkönyvet még kevesebben, eddig összesen 42 állam fogadta el.

Ami a túszedés elleni egyezményt illeti, a kalóztámadások során előfordul, hogy az elkövetők túszoikat szednek, ahogyan az az *Achille Lauro*-ügyben történt. Azonban a későbbiekben, jellemzően a Szomáliához köthető incidensekből láthatjuk, hogy elsősorban a kalózkodás egy önálló típusa jött létre, ahol a váltságdíj megszerzése volt a cél. Így az 1979-ben elfogadott túszedés elleni egyezmény létrehozása a jelen események szempontjából is kiemelkedő fontosságú, annál is inkább, mivel jellemzően a többi, a dolgozat által is elemzett nemzetközi szabályozás nem tartalmaz kifejezetten a túszoakra vonatkozó kitételt. Az

¹⁹³ Halberstam 292.

¹⁹⁴ 2. és 5. cikk.

¹⁹⁵ Halberstam 310.

¹⁹⁶ 2018.március 28., ENSZ Treaty Collection\Multilateral Treaties Deposited with the Secretary General\Status of Treaties

<https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XVIII-5&chapter=18&clang=en>

Utolsó megtekintés: 2021. július 31.

egyezmény létrehozását a müncheni olimpián történtek¹⁹⁷ alapján kezdeményezte a Német Szövetségi Köztársaság 1976-ban.

Ezek az egyezmények kiegészítő megoldást kínálhatnak a nem szabályozott helyzetekre, azonban az ezekben meghatározott erőszakos cselekmények és az UNCLOS által lefektetett definíció között átfedések lehetnek, amelyek megnehezítik a cselekmény minősítését és valójában kevésbé átláthatóvá teszik a problémakört. Felmerülhet a kérdés, hogy ezen egyéb szabályozások az ENSZ tengerjogi egyezményét kiegészítve koherens rendszert alkotnak, amelyen egyszerű eligazodni vagy az aktuálisan felmerülő incidensek alapján az alapvetőnek számító, egyébként nem túl részletes szabályok félcelgetése történik.

A következő fejezetben a jelenlegi szabályozást ismertetem, részletesen elemezve a kalózkodás fogalmi elemeit. Ezek, ahogyan a II. fejezet igyekezett arra rávilágítani, történelmileg megalapozottan kerültek be a fogalomba.

¹⁹⁷ A Fekete szeptember nevű palesztin terrorszervezet 1972 szeptemberében az izraeli olimpiai csapat tizenegy tagját ejtette túszul.

III. A KALÓZKODÁS ÉS A TENGEREN ELKÖVETETT FEGYVERES RABLÁS MEGHATÁROZÁSA A HATÁLYOS NEMZETKÖZI JOGBAN

A modern kalózkodás lényegében abból fakad, hogy a nyolcvanas évek végére a gyarmatok felszabadulásával és a globalizáció hatására számos gyenge állam jött létre, miközben a hajózás és a szállítmányozás technológiai háttere hatalmasat fejlődött. Ezért, a kilencvenes évek végén, kétezres évek elején újra előtérbe került a kalózkodás, először Délkelet-Ázsiában, majd 2005 után Kelet-Afrikában.¹⁹⁸

Ahogy arra az előző, történeti fejezetben már utaltam, a téma megkívánja számos alapvető fogalom, rendezettnek vélt kérdés újragondolását. A kutatás további irányának meghatározásához biztos kiindulópontokra van szükség, de mi történik, ha ezek az alapok egyáltalán nem olyan szilárdak és egyértelműek, mint ahogyan azt *prima facie* gondolnánk. A kalóz tevékenység meghatározása például, amilyen egyszerű feladatnak tűnik, éppen olyan ellentmondásos is egyben.¹⁹⁹ Elengedhetetlen annak tisztázása, hogy kalózkodás alatt annak klasszikus formáját értjük-e vagy akár a formailag ugyan kalóztevékenységet megvalósító, de politikailag motivált cselekményeket is idevehetjük, azaz kiterjesztően értelmezve, akár az egyes terrorista cselekményeket is lefedheti a fogalom,²⁰⁰ nem is beszélve a biztosítók, hajózási vállalatok sajátos, kereskedelmi jogi megközelítéséről. Ennek eldöntése, ahogyan azt látni fogjuk, már az első egységes szabályozási törekvések megjelenése óta meglehetősen sok fejtörést okoz.²⁰¹ Ennek a bizonytalanságnak pedig *de facto* következménye, hogy az elkövetőkkel szembeni eljárás lefolytatása nehézkessé válik, hiszen a cselekmény egységes értelmezése, mint szükséges kiindulási alap, hiányában lehetetlen a felelősségre vonás terén egybevágó gyakorlatot kialakítani, amely az emberi veszteségeken, a mérhető vagyoni káron túl komoly presztízsveszteséget jelent a nemzetközi közösség számára.

¹⁹⁸ Kraska 33.

¹⁹⁹ Donald P. Paradiso, 'Come Ya All Faithful: How the International Community has Addressed the Effects of Somali Piracy but Fails to Remedy its Cause' (2010-2011), *Penn State International Law Review*, vol. 29, 194.

²⁰⁰ Barry Hart Dubner már 1980-ban szorgalmazta az alapvető fogalmak tisztázását.

Barry Hart Dubner, 'Piracy in Contemporary National and International Law' (1990-1991), *Californian Western International Law Journal*, vol. 21, 140.

²⁰¹ A 80-as évek végére két markánsan eltérő irányvonal jött létre a kalózkodás értelmezésére: az egyiket Prof. Malvina Halberstam képviselte.

Ez a fejezet tehát a definiálással kapcsolatos nehézségeket helyezi előtérbe a hatályos nemzetközi jog szempontjából. Az aggályos, kétes értelmezésekből eredő gyakorlati problémák azonban a kezdetektől végig kísérték a kalózkodás meghatározására irányuló kísérleteket. A jelenlegi szabályozást megelőzően például, az amerikai függetlenségi háború idején, a Konföderáció oldalán, egy gőzösön szolgáló magánszemélyt kalóznak minősített a bíróság, mert az incidens során egy bankjegyet eltulajdonított²⁰² vagy a másik szélsőséges példa, amikor a Greenpeace-t elítéltek kalózkodás vádjával az *MS Sirius*²⁰³ ügyben és számos, ehhez hasonló, a definíció határán mozgó eseményekkel találkozhatunk, amelyeknek a minősítése nehézségeket okozhat.

A fejezet tehát arra a kérdésre keresi a választ, hogy a jelenleg széles körben elfogadott definíció elégséges-e vagy szükséges a fogalom újragondolása. Ez utóbbi esetben felmerül, hogy a nemzetközi jog milyen lehetőségeket biztosít ezek kivitelezésére.

III.1. Az ENSZ 1982. évi tengerjogi egyezménye

Az egyezmény kalózkodással kapcsolatos szabályozását az államok teljes egészében elfogadták, ahhoz kiegészítést nem fűztek, ami a korábban már említett történeti háttér ismeretében aligha meglepő. Az egyezmény vonatkozó része tehát a közelmúltig nem képezte vita tárgyát, az azt nem ratifikáló államok számára is szokásjogi alapon kötelező a tartalma. Erre más forrásokból, például a Biztonsági Tanács vonatkozó határozataiból is következtethetünk, hiszen az UNCLOS kalózkodással kapcsolatos szabályira szokásjogként hivatkoznak.²⁰⁴

Az egyezményben a 101-107. valamint a 110. és 111. cikkek rögzítik a kalózkodás fogalmát és az ellene történő fellépés jogi kereteit. A szabályozás egyik pillérét az egymásra épülő 101., 103. és 105. cikkek adják, amelyek rögzítik a kalózkodás és a kalózhajó fogalmát és az utóbbi elfogására történő felhatalmazást. A másik, az egyezmény alkalmazásának, illetve kifejezetten végrehajtási szempontból lényeges eleme a 110. cikk, amely a hajók feltartóztatását, átvizsgálását szabályozza. Az alapvetéseket célszerű ezen a csoportosításon

²⁰² *Burley ügy*, in Samuel Pyeatt Menefee, 'Piracy, Terrorism, and the Insurgent Passenger: A Historical and Legal Perspective' in N. Ronzitti (ed), *Maritime Terrorism and International Law* (M. Nijhoff Publishers, Leiden 1990), 52-53.

²⁰³ Ez már a jelenlegi szabályozás alapjául szolgáló 1958-as genfi tengerjogi egyezmények alapján történt. Samuel Pyeatt Menefee, 'Foreign Naval Intervention in Case of Piracy: Problems and Strategies' (1999), *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol.14, 358.

²⁰⁴ Churchill 13., I. III.3.

keresztül bemutatni, de a további, eljárással, illetve joghatósággal foglalkozó fejezetekben ezen szabályozás, különös tekintettel a 105. és 110-111. cikkekre, újból elkerül más megvilágításban.

III.1.1. A kalózkodás meghatározása

A kalózkodás tényállását az UNCLOS 101. cikke rögzíti, amelyet az államok általános jelleggel elfogadottnak tekintenek, ezzel párhuzamosan azonban számos kritikával is illetik azt. Ezen kritikai megjegyzések lényegileg két töről fakadnak: az egyik annak a nehézsége, hogy míg az egyezmény igyekszik a maga teljességében meghatározni a kalózkodást, szembe kell néznie a nemzetközi jog természetéből fakadó sajátossággal, hogy az államok a saját szuverenitásukat megőrzik és a saját érdekeikhez mérten, a szükségesnél jobban nem kívánnak részt venni a jelenség felszámolásában, ahogyan az eljárások lefolytatása is zömmel az érintett államok terhére van. Nehéz tehát egyszerre mindenre kiterjedő figyelemmel, mégis kellően tágan megfogalmazni a tényállást. A témának a lényege, ahogyan az a későbbiekben kiderül, éppen az, hogy az egész jelenség egy jogilag speciális helyzetet teremt, a joghatóság alapja rendhagyó,²⁰⁵ amellyel az államok élnek, de sokszor visszaélnék és kibúvónak tekintik azt. A kalózkodás meghatározásának módja pedig közvetlenül az egyezmény 103. és 105. cikkében foglaltakra lesz hatással.

Bár a kalózkodásnak régre visszanyúló történelmi hagyománya van²⁰⁶ és számos módon hozzájárult bizonyos nemzetközi jogi intézmények és a nemzetközi együttműködés fejlődéséhez, azonban megmaradt egy olyan cselekménynek, amely maga is rendhagyó és kihívás elé állítja a nemzetközi közösséget.

Másrészt, figyelembe kell venni a korábbiakban ismertetett történelmi hátteret. A kalózkodást ugyanis, már az UNCLOS megfogalmazása idején is archaikus bűncselekménynek tekintették, amelynek a szakmai megvitatásán igyekeztek gyorsan túljutni, nem gondolván arra, hogy újra felmerülhet, és immáron modern köntösben, a terrorizmussal összefüggésben akár fogalmi zavarokhoz is vezethet mindaz, amit akkor evidensnek véltek.

A kalózkodást az ENSZ tengerjogi egyezménye az alábbi módon definiálja:

²⁰⁵ Halberstam 283.

²⁰⁶ L. II. fejezet.

*101. cikk**A kalózkodás fogalma*

A kalózkodás az alábbi cselekmények közül bármelyik:

- a. bármely olyan jogellenes, erőszakos vagy feltartóztatásra irányuló cselekmény, vagy bármilyen fosztogató cselekmény, amelyet magántulajdonban levő hajó vagy légi jármű személyzete vagy utasai magánérdekből követnek el, és amely a következők ellen irányul:

 - i. a nyílt tengeren más hajó vagy légi jármű, illetve ilyen hajókon vagy légi járműveken lévő személyek, illetve vagyontárgyak ellen;*
 - ii. egyik állam joghatósága alá sem tartozó helyen található hajó, légi jármű, illetve vagyontárgyak ellen;**
- b. bármely önkéntes részvétel valamely hajó vagy légi jármű üzemben tartásában azoknak a tényeknek a tudatában, amelyek alapján a hajó, illetve a légi jármű kalózhajónak, illetve kalóz légi járműnek tekinthető;*
- c. minden olyan cselekmény, amely az a) és b) pontokban foglalt cselekményekre való felbujtásra vagy azok szándékos előmozdítására irányul.*

A későbbi eljárási kérdéseket megalapozandó, fontos rögzíteni, hogy a 101. cikk leíró jellegű, a kalózkodást meghatározza, azonban nem kriminalizálja azt.²⁰⁷

A meghatározást célszerű elemeire bontva tárgyalni:

a. Jogellenes cselekmény

A kalózkodás elkövetésének alapja egy jogellenes cselekmény, amely kritérium nyilvánvalónak tűnik. Nemzetközi jogi értelemben ennek a feltételnek nem szükséges külön figyelmet szentelni, hiszen ez esetben a jogellenességet egy állam állapítja meg a saját, nemzeti joga alapján, a büntetőjogi felelősséget erre lehet alapozni a későbbiekben.²⁰⁸ Itt nem nemzetközi jogellenességről vagy állami felelősségről esik szó. Az UNCLOS definiálja a kalózkodást, de nem kriminalizálja azt.

b. A két hajó követelménye

²⁰⁷ Vö. népirítás fogalma.

²⁰⁸ Természetesen a belső jog a legtöbb esetben az UNCLOS definíciót veszi alapul, a megjegyzés arra utal, hogy ennek a kritériumnak nincs a nemzetközi jogban külön értelmezési lehetősége (hiszen itt nem állami aktorokról van szó, így, ha például felmerül az önvédelem mint hivatkozási alap, az a nemzetközi jog szintjén értelmezhetetlen).

A definíció megkívánja, hogy a bűncselekményt egy magántulajdonban lévő hajó kövesse el egy másik hajó ellen. Ez valójában azért került be, hogy a kalózkodásnak valóban nemzetközi jellege legyen, kizárható legyen, hogy az esemény egy területen játszódik és csak egy joghatóság álljon be.²⁰⁹

A feltétel, hogy a hajónak magántulajdonban kell lennie, tágan értelmezendő, a lényege annak hangsúlyozása, hogy ne hadihajóról vagy állami tulajdonú hajóról legyen szó.

A megtámadott hajónak azonban nem szükséges magántulajdonban lennie,²¹⁰ ezt nem rögzíti a meghatározás, sőt, az is teljesen lényegtelen, ha mindkét hajó ugyanazon lobogó alatt közlekedik.

Az egyezmény 103. cikke tartalmazza, mi minősül kalózhajónak:

A kalózhajó vagy kalóz légi jármű fogalma

Egy hajó vagy légi jármű akkor tekinthető kalózhajónak vagy kalóz légi járműnek, ha a felettük tényleges irányítást gyakorló személyek azt a 101. cikkben foglalt bármely cselekmény elkövetésére kívánják felhasználni. Ugyanez vonatkozik arra a hajóra vagy légi járműre, amelyet ilyen cselekmények elkövetésére használtak fel, mindaddig, amíg az ilyen cselekmény elkövetésében vétkes személyek hatalmában van.

A követelmény, hogy a kalózkodás megvalósításához két hajóra van szükség, a 102. cikkben azonban megdőlni látszik a lázadás fogalmának bevezetésével:

Kalózkodás olyan hadihajóval, állami hajóval, illetve állami légi járművel, amelynek a legénysége fellázadt

A 101. cikkben meghatározott kalóz cselekményeket, amelyeket olyan hadihajóval, állami hajóval, illetve állami légi járművel követnek el, amelynek a 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.

A fenti cikk az állami hajókra, illetve hadihajókra vonatkozik, amennyiben viszont a lázadás magántulajdonú hajón történik, az már nem tartozik a kalózkodás fogalmába. Ezzel kapcsolatosan az *Achille Lauro* ügy világított rá a fennálló hézagra a két hajó

²⁰⁹ Vö. a SUA-egyezmény (l. alább), 'Counterpiracy under International Law' (2012), Geneva Academy of International Humanitarian Law and Human Rights, Briefing no. 1, 14.

²¹⁰ Ivan Shearer, 'Piracy' in Rüdiger Wolfrum (ed), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law* 8, (Oxford University Press, Oxford 2012), 322.

követelményével kapcsolatban, ennek eredményeképpen fogadták el a SUA-egyezményt.²¹¹ Mindazonáltal, a genfi tengerjogi egyezmények előkészületi anyagaiból kiderül, hogy a Nemzetközi Jogi Bizottság egy ponton *explicite* kimondta a két hajó követelményét.²¹²

c. A szándék jellege

A szabályozás a magánérdeket említi, amelyre bővebben a terrorizmustól történő elhatárolásnál térek ki. Ehelyütt annyit tartok fontosnak megemlíteni, hogy ennek a kritériumnak az eredete a privatér tevékenység és a kalózkodás elhatárolásánál merült fel a XVI-XVII. század folyamán, amikor ez a tevékenység virágkorát élte. Az azonban bizonytalan maradt, mit is kell ez alatt érteni pontosan, egyesek politikai, ideológiai motivációt értenek alatta, míg mások úgy vélik, ez a kitétel arra hivatott, hogy a magánszereplők és az állami aktorok cselekedeteit szétválassza.²¹³

Az előbbire tekintettel pedig kérdés, mi a választóvonal a nyereségvágy és politikai érdekek közt, felmerülhet-e a vegyes motiváció esete.²¹⁴ A *Labrea*-eset²¹⁵ kapcsán a tárgyaló angol bíróság már az 1900-as évek elején szétválasztotta a kettőt és kimondta, hogy a kalóz a saját érdekében cselekszik és nem azonos egy olyan elkövetővel, aki egy állam tulajdona ellen tör, vélhetően politikai okokból. A modern kalózkodást ugyanis elsősorban a gazdasági haszonszerzés motiválja, amely első rálátásra élesen el is választja azt a tengeren végrehajtott terrorista cselekményektől.²¹⁶ Lehetséges ugyan, hogy a büntetőjogi következményeken nem változtat, ha politikai motiváció van a támadás mögött,²¹⁷ a különbségtétel mégis fontos tud lenni, ha a biztosításról van szó. Más elbírálás alá esnek ugyanis, míg a kalózkodást a biztosítás speciális szerződésekkel fedezi, a terrorizmus más, ebben az esetben ugyanis a biztosítók nem fedezik a kárt.²¹⁸

d. A földrajzi behatárolás

²¹¹ Lásd II. fejezet 3. pont.

²¹² Report of the International Law Commission to the General Assembly, U.N. Doc. A/2934 (195) art 14, comment 6.

²¹³ Oppenheim ez utóbbi véleményen volt. 'Counterpiracy under International Law' 12.

²¹⁴ Bento 417.

²¹⁵ Brazil lázadók megtámadtak egy bolíviai hajót 1909-ben az Amazonason, aminek politikai nézeteltérés volt az oka. *Ibid.*

²¹⁶ Bento 417.

²¹⁷ Lattmann 69.

²¹⁸ Bento 418.

A 101. cikk alapján ahhoz, hogy kalózkodásról lehessen szó, a jogellenes cselekményt nyílt tengeren vagy egyik állam joghatósága alá sem tartozó helyen tartózkodó hajó ellen kell elkövetni. Ez utóbbi kevésbé releváns a gyakorlatban,²¹⁹ míg a nyílt tenger feltétele fontos. Megjegyzendő, hogy azon, a definícióba egyebekben illeszkedő cselekményeket, amelyeket a kizárólagos gazdasági övezetben követnek el, szintén nyílt tengeren elkövetettnek kell tekinteni. Ez utóbbit a definíciós félreértések elkerülése végett célszerű leszögezni, ugyanis a kizárólagos gazdasági övezet fogalmának bevezetése előtt²²⁰ a nyílt tenger ott kezdődött, ahol a parti tenger külső határa véget ért, míg ma ennek az övezetnek a határán, kétszáz tengeri mérföldnél kezdődik a nyílt tengeri övezet.²²¹ Ezt tovább bonyolította, hogy a parti tenger szélességének megállapítása is csak 1982-re lett egységes.²²² Ennek értelmében, a parti tenger legfeljebb tizenkét tengeri mérföld lehet az alapvonalától számítva,²²³ amit az államok nagy része ugyan elfogad, ennek ellenére előfordulnak ettől eltérő igények. Míg tehát az övezetek formálódtak, új fogalmakat vezettek be a nemzetközi jogba, a meglévők jelentése pedig módosulhatott, a kalózkodás definícióját például szinte változatlan szöveggel emelték át egyik dokumentumból a másikba, amire a textuális értelmezés során feltétlenül figyelemmel kell lennünk.

Mindebből az következik, hogy azt a cselekményt, amely a definíciót a megszorító területi feltételtől eltekintve kimeríti, nem lehet kalózkodásnak tekinteni. Minden kalózkodással érintett régióban előfordul, a szomáliai kalózkodásra is jellemző volt a kezdetektől, hogy az állam felségvizein történtek a bűncselekmények, amelyek tehát jogi értelemben nem merítették ki a kalózkodás fogalmát, amely ezáltal nem teszi lehetővé az egyezmény 103. és 105. cikkének alkalmazását sem.

²¹⁹ Gyakorlatilag valamely *terra nullius* típusú területről lehet szó, amelynek előfordulása nem tekinthető számottevőnek. *Articles concerning the Law of the Sea with commentaries*, Yearbook of the International Law Commission, vol. II, 1956, art 39, para 1 (iv), 282.

²²⁰ 1972-ben a Santo Domingo-i deklarációval merült fel először, a Nemzetközi Bíróság 1982-ben mondta ki, hogy a modern nemzetközi jog része. *Case concerning the continental shelf (Tunisia v. Libyan Arab Jamahiriya)* [1982] ICJ Rep 74.

²²¹ Technikailag a csatlakozó övezetet is lefedi a kizárólagos gazdasági övezet és az itt található víz nyílt víznek minősül, maga nyílt tengeri övezet ezeken túl található. Ehhez l. UNCLOS 55. és 58 (2) és Shearer, 323.

²²² A kiterjedés kérdésének egységes rendezését számos teória alkalmazása után az 1958-as, majd az 1960-as genfi kodifikációs konferencián kísérelték meg, de nem sikerült megegyezni. Így, a Nemzetközi Bíróság 1951-ben, a norvég halászati ügyben hozott ítéletében megfogalmazottakat alkalmazta, miszerint az államnak joga van megállapítani a parti tengere meddig tartson, de harmadik állam vonatkozásában már a nemzetközi jog irányadó. *Fisheries (United Kingdom v. Norway)* [1951] ICJ Rep 133.

²²³ UNCLOS art 3. cikk.

A gyakorlatban a támadások úgy valósulnak meg, hogy a gyorsabb szkiffek megközelítik a célpontot, méghozzá a parti tengeren tartózkodó 'anyahajókról' elindulva. Az UNCLOS 101. cikk b) és c) pontja a kalózkodás elkövetésében történő segítségnyújtásról, felbujtásról, önkéntes részvételről ír, kérdés tehát, hogy ezt megvalósítják-e azon segítők, akik pl. a parti tengeren tartózkodnak. Semmi nem utal arra, hogy a részes feleknek, illetve azon hajóknak, amelyek segédkeznek a cselekmény megvalósításában, a nyílt tengeren vagy egyik állam joghatósága alá sem tartozó területen kellene lenniük. A kalózkodást segítő formában akár területi felségvizekről is meg lehet valósítani, ugyanakkor, ha a 101. cikk a) pontban meghatározott cselekményt tevőlegesen kimerítik, de az említett módon, területi felségvizeken, az már nem minősül kalózkodásnak és ezen tényállás alapján fellépni sem lehet ellene.²²⁴ Ahogyan arra az I. fejezetben utaltam, gyakorlati problémák származhatnak abból, hogy egy halászbárka mellett elhajózva nehéz megállapítani, hogy az egyezmény értelmében vett kalózhajóról van-e szó. Ráadásul, ezek a hajók mindkét értelemben funkcionálnak, gyorsan szerepet tudnak cserélni.²²⁵ Az ilyen esetek azonban szintén hozzájárulnak ahhoz, hogy az államok futni hagyják a gyanúsítottakat és nem indítanak eljárást, mert, ha csak nem éppen egy támadás közepén érik tetten a hajót, nehézkessé válik annak a bizonyítása, hogy valóban kalózhajóról van szó. Ennek oka, hogy a helyszínen lévő rendészeti szerveknek kell ott helyben ezt eldöntenie és az ő tapasztalatukra, egyéni mérlegelésükre lehet hivatkozni ilyen esetekben, jogszabályok nem állnak rendelkezésre, az államok ezt sokszor nem vállalják.²²⁶

III.1.2. A hajók feltartóztatása, az eljárás alapjául szolgáló szabályozás

a. Az átvizsgálás joga

²²⁴ Ennek feloldására célszerű teleologikus értelmezést alkalmazni a 101. cikk b) és c) pontja tekintetében, így mind a kalózhajó definíciója, mind a tényállás követelményei kiterjeszthetők a bűnszegédi, felbujtói magatartásokra. Petrig-Geiß 65.

²²⁵ L.I. és IV.2. fejezet.

²²⁶ L. IV.2., A kalózkodás szomáliai típusa miatt sikerült az utóbbi években olyan együttműködéseket kimunkálni, amelyek keretében már rutinosabbak a kalózok elleni eljárás terén az államok, habár így is sok gyanúsítottat engednek szabadon. Ezekre a megállapodásokra azután volt sürgősen szükség, miután kiderült, hogy csak 2010-ben csak az első félévben mintegy hétszáz gyanúsított ellen nem indult eljárás. Ehhez lásd: a Biztonsági Tanács jelentését, amely a felelősségre vonás lehetséges modelljeit veszi górcső alá. UNSC Res 394 (26 July 2010) UN Doc S/RES/394.

Az átvizsgálás jogát az UNCLOS 110. cikk rögzíti:

1. Azt az esetet kivéve, amikor a beavatkozás szerződésben foglalt felhatalmazásból ered, egy hadihajó, amely a nyílt tengeren a 95. és 96. cikkkel összhangban teljes mentességet élvező hajótól eltérő idegen hajóval találkozik, nem jogosult azt átvizsgálni, hacsak nincs alapos oka feltételezni, hogy:

a) *a hajó kalózkodással foglalkozik,²²⁷*

Ennek értelmében az átvizsgálás célja annak ellenőrzése, hogy a hajó kalózkodással foglalkozik-e. Erre csak megalapozott gyanú esetén van lehetőség. A 110. cikk 1. a)-t megszorítóan kell értelmezni, mivel, ahogyan a szövegből is kitűnik, az átvizsgálás kivétel a főszabály alól, amelynek értelmében alapvetően nem szabad megállítani és átvizsgálni a hajókat.

A felmerülő kérdés az lehet, hogy mi minősül megalapozott gyanúnak és ki járhat el ilyenkor, hiszen ezekről nem szól az egyezmény. Ahogyan az a fentiekből kiderült, a kalózhajók azonosítása nehéz feladat, ritkán keltenek gyanút, de legalábbis álcázva közlekednek. Az egyezmény 105. cikke egyértelmű, elfogni csak kalózhajókat lehet, nem beszél gyanúról.

A 110. cikk 2. pontja rögzíti, hogy az átvizsgálás tekintetében is megnyilvánul a fokozatosság elve:

Az 1. bekezdésben foglalt esetekben, a hadihajó ellenőrizheti a hajó lobogóviselési jogosultságát. Evégből tiszt parancsnoksága alatt csónakot küldhet a gyanús hajóhoz. Ha a gyanú a hajóokmányok ellenőrzése után továbbra is fennáll, további vizsgálatot tarthat a hajó fedélzetén, melyet a lehető legteljesebb körültekintéssel kell végrehajtani.²²⁸

Ez alapján a pusztá gyanúról úgy tűnik, hogy arra már elég, hogy feltartóztassák és közelebb kerüljenek a hajóhoz. Ennek ellentételezése a 3. pont, amelynek értelmében, ha kiderül, hogy nem igazolható a gyanú, kártalanítani kell az átvizsgált hajó tulajdonosát. Amennyiben a gyanú bebizonyosodik, életbe lép a 105. cikk az elfogásról.

²²⁷UNCLOS 110. cikk 1. a).

²²⁸ UNCLOS 110. cikk 2.

A Nemzetközi Tengerjogi Bíróság (ITLOS) első ügyének, az *MV Saiga* kapcsán hozott ítéletében²²⁹ utalt rá, hogy egy hajó feltartóztatásának megvan a protokollja, amelynek értelmében²³⁰ vannak bizonyos esetek, amelyekben az erőszak alkalmazása már elkerülhetetlen, de már a beleértett hatáskörök elve alapján is vélelmezni kell, hogy amennyiben szükséges a kalózhajó elfogásához, ez egyben felhatalmazást jelent a fegyverek alkalmazására vagy egy olyan akcióra, amely akár a kalózhajó elsüllyedését eredményezheti.

b. Az elfogás joga

Az egyezmény a 105. cikkben adja meg a felhatalmazást a kalózzal szembeni fellépésre. Szerkezetileg a 105. cikk tekinthető a végrehajtási jogosultság egyik pillérének. Az elfogás jogát elemezve felmerül, hogy mi ennek a szabálynak a személyi, tárgyi és földrajzi hatálya. Ezeket a kérdéseket rendezik a fentebb már ismertetett szabályok.

Ahogy az az előző pontból kiderült, a kalózkodás tényállása, azon belül is a földrajzi behatárolás követelménye, a bűnsegédi, felbujtói magatartás és a kalózhajó definíciójának kombinációja olyan gyakorlati szituációhoz is vezethet, amely megnehezíti a 105. cikk alkalmazását. Az elfogás jogát azonban érdemes önmagában is elemezni:

A kalózhajó vagy kalóz légi jármű elfogása

A nyílt tengeren vagy bármely más, egyetlen állam joghatósága alatt sem álló területen minden állam elfoghatja a kalózhajókat, illetve kalóz légi járműveket, a kalózcselekménnyel elfoglalt és kalózzok irányítása alatt lévő hajókat, illetve légi járműveket, és letartóztathatja a fedélzeten lévő személyeket, illetve lefoglalhatja a fedélzeten levő vagyontárgyakat. Az elfogást végrehajtó állam bíróságai dönthetnek a kiszabandó büntetésekről és határozhatnak az ilyen hajók, légi járművek, illetve vagyontárgyak tekintetében foganatosítandó intézkedésekről, figyelemmel a jóhiszemű harmadik felek jogaira is.

A szabályozás első mondata rögzíti, hogy a joghatóság szempontjából kivételes helyzettel van dolgunk: nem kizárólag a lobogó joga szerinti állam jogosult eljárni, azt bármely állam kezdeményezheti.²³¹ A 107. cikk pontosítja, hogy ki jogosult az elfogásra:

²²⁹ The M/V 'Saiga' (No.2) (Saint Vincent and The Grenadines v. Guinea) [1999] ITLOS Rep.1999. L.V.1.1. fejezet az erőszak alkalmazásáról.

²³⁰ VBSS (*Visit, board, search, and seizure*).

²³¹ Az elfogásra ilyen felhatalmazást nem ad más egyezmény, egyedül a tengerhajózás biztonsága elleni jogellenes cselekmények visszaszorításáról szóló 1988-as római egyezmény (kihirdetve: 2013. évi LXVII. tv.) 9. cikke tartalmaz egy garanciális rendelkezést, miszerint '[Az] Egyezményben foglaltak semmiképpen sem érintik

Kalózkodás esetén elfogást csak hadihajók, illetve katonai légi járművek vagy más olyan hajók, illetve légi járművek hajthatnak végre, amelyek felismerhetően és azonosíthatóan állami szolgálatban állnak és rendelkeznek az ehhez szükséges felhatalmazással.

Az 1956-os egyezménytervezet csak a hadihajók számára tette lehetővé az üldözést, nem említi az állami szolgálatban lévő egyéb hajókat,²³² a kommentárban ezt a Nemzetközi Jogi Bizottság aztán meg is magyarázta. Úgy vélték, elsődleges szempont, hogy az államok közötti súrlódásokat elkerüljék, ezért amikor fellépnek a kalózkodás ellen, annak nagy körültekintéssel kell történnie, az állami szolgálatban álló hajók pedig erre nem jelentenek megfelelő garanciát.²³³ 1958-ban azonban már kiterjesztették az üldözés jogát az állami szolgálatban álló hajókra is.²³⁴ Ezt egészítette ki a 107. cikk, mintegy le is szűkítve az 1958-as nyílt tengerről szóló egyezmény 21. cikkét, azzal, hogy az állami szolgálatban álló hajónak felismerhetőnek, azonosíthatónak is kell lennie, ezzel is kiszűrve a lehetséges visszaéléseket. Azonban a mostanában alkalmazott határon átnyúló rendészeti megállapodások, amelynek keretén belül egy másik állam rendvédelmi tisztviselője is a hajón utazik,²³⁵ ütközhetnek a 107. cikk követelményével.

Ami az elfogás földrajzi hatókörét illeti, az lényegében a nyílt tenger,²³⁶ így a területi felségvizeken tartózkodó kalózhajóra ez nem vonatkozik. Ez szintén érvényes az üldözés során, amely az elfogáshoz szervesen hozzátartozik, és amelyet az UNCLOS 111. cikke szabályoz. Ennek értelmében „[a]z ilyen üldözést akkor kell megkezdeni, amikor az idegen hajó vagy annak egyik csónakja az üldöző állam belvizein, szigetek közötti vizein, parti tengerén vagy csatlakozó övezetén belül van. ... Az üldözés joga megszűnik, mihelyt az üldözött hajó a saját államának vagy harmadik államnak a parti tengerére ér.” Az üldözés hagyományosan a parti tenger irányából a nyílt tenger felé történik, azonban a jogalkalmazók többször emeltek szót amellett, hogy az ellenkező irányú üldözést is lehetővé kellene tenni. Ennek azonban nincs semmilyen alapja a nemzetközi jogban, illetve nem találunk rá példát a

a nemzetközi jognak az Államok illetékességére vonatkozó azon szabályait, hogy nyomozási vagy büntető joghatóságot gyakoroljanak a nem a lobogója alatt közlekedő hajókon.’

²³² ILC, ‘Report of the International Law Commission Covering the Work of its Eighth Session’ (23 April–4 July 1956) UN Doc A/3159, 261.

²³³ ILC Report UN Doc A/3159, 283.

²³⁴ Conventions on the High Seas, (adopted 29 April 1958, entered into force 30 September 1962) 450 UNTS 7 21. cikk.

²³⁵ *Shiprider agreements*.

²³⁶ L. III.1.1. d) pont.

nemzetközi jog forrásai között, hiszen ez elsősorban a területi sérthetlenséggel ütközhet, és amennyiben forró nyomon üldözésről van szó, ahogyan az esetek többségében is történik, a szükséges engedélyek beszerzése problémás, kivéve, ha az államok erről előre megállapodnak. Az azonban feltétlenül megemlítendő, hogy a harvardi koncepció²³⁷ szélesebb körben, megengedőbben értelmezte az üldözést. A tervezet értelmében az üldözés nem ér véget egy másik állam területén, hanem folytatódhat annak parti tengerén is, ha a parti állam ezt kifejezetten nem tiltja meg. Ez azonban már nem így került bele az 1958-as egyezményekbe.²³⁸

Ebben a tekintetben az Egyesült Államok szabályozása a leginkább megengedő, ők ugyanis azon az állásponton vannak, hogy amennyiben nem sikerül beszerezni a parti állam hozzájárulását, akkor is folytatható az üldözés, ezt pedig a kalózkodás nemzetközi jellegével indokolják. Hozzáteszik, hogy amennyiben azonban a parti állam kifejezetten kéri, hogy vessenek véget az üldözésnek, az üldözőnek fel kell hagynia az ezirányú tevékenységével.²³⁹ Az Egyesült Államok álláspontjával azonban nem ért egyet sem a szomáliai kalózkodás kapcsán létrehozott Djibouti Magatartási Kódex, sem a Regionális együttműködési megállapodás a kalózkodás és a hajók ellen elkövetett fegyveres rablás elleni küzdelemről Ázsiában (ReCAAP).²⁴⁰

²³⁷ Vö. II. fejezet., Randall Walker, 'International Law of the Sea: Applying the Doctrine of Hot Pursuit in the 21st Century' (2011) Auckland University Law Review, issue 17, 198.

²³⁸ Menefee, 'Foreign Naval Intervention', 369.

²³⁹ The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations, July 2017, 3.5.3.2. és 3.11.3.3. pont.

<[https://www.marines.mil/Portals/59/Publications/MCTP%2011-10B%20\(%20Formerly%20MCWP%205-12.1\).pdf?ver=2017-07-11-151548-683](https://www.marines.mil/Portals/59/Publications/MCTP%2011-10B%20(%20Formerly%20MCWP%205-12.1).pdf?ver=2017-07-11-151548-683)> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 1.

²⁴⁰ Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia (Szingapúr, 2004. november, hatályba lépés: 2006. szept. 4.) 2. cikk (5), 'Nothing in this Agreement entitles a Contracting Party to undertake in the territory of another Contracting Party the exercise of jurisdiction and performance of functions which are exclusively reserved for the authorities of that other Contracting Party by its national law'. Code of conduct concerning the repression of piracy and armed robbery against ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden (Djibouti, 2009. január) 15. cikk. 'Nothing in this Code of conduct is intended to: ... (j) entitle a Participant to undertake in the territory of another Participant the exercise of jurisdiction and performance of functions which are exclusively reserved for the authorities of that other Participant by its national law;'. Petrig-Geiß 68.

III.2. Egyéb szabályozási kísérletek

III.2.1. *A tengerhajózás biztonsága elleni jogellenes cselekmények visszaszorításáról szóló 1988-as római egyezmény (SUA)*

A témát tekintve az ENSZ tengerjogi egyezménye mellett a legfontosabb egyezmény a tengerhajózás biztonsága elleni jogellenes cselekmények visszaszorításáról szóló 1988-as római egyezmény. A SUA-egyezmény 3. cikke rögzíti, hogy mely magatartásokat tekinti jogellenesnek. Kiemeli azt, ha valaki erőszakkal vagy azzal való fenyegetéssel szerez ellenőrzést a hajó felett, erőszakos magatartást tanúsít egy, a hajón tartózkodó személlyel szemben, illetve ha valaki kárt okoz a hajóban vagy annak rakományában, amely cselekmények így fenyegetik a hajózás biztonságát.²⁴¹

Ezen magatartásokat összefogva azonban mégsem nevez néven egy bűncselekményt az egyezmény, azaz sem kalózkodásnak, sem fegyveres rablásnak nem titulálja azokat.²⁴² Arra lehet következtetni, hogy inkább a kalózkodás UNCLOS-ban rögzített fogalmától történő elkülönítésére szolgál a 3. cikk, és fókuszában elsősorban a terrorizmus áll, nem a kalózkodás.

A SUA szabályozását összevetve a kalózkodás fogalmával megállapítható, hogy az ENSZ-egyezményben rögzített fogalom egyik sarkalatos pontja, hogy az elkövetéshez két hajóra van szükség. A SUA azonban rövidre zárja az ebből fakadó bizonytalanságokat.²⁴³ A másik említésre méltó pont, hogy az UNCLOS-hoz képest a SUA az említett 3. cikkben már gondol a kísérleti fázisra és a bűnsegédi alakzatokra is.²⁴⁴ Érdeemes továbbá összevetni a kalózkodás fogalmát a földrajzi hatály szempontjából is. A SUA-egyezmény értelmében a *locus delicti* tekintetében nincs korlátozás, rögzíti az egyezmény, hogy azt a tengeren bárhol alkalmazni lehet.²⁴⁵ A SUA-nak szántak egyfajta tisztázó szerepet, amely mögött az húzódik meg, hogy a klasszikus, területi alapú és az aktív személyi elvet írja elő a joghatóság megalapozásakor.²⁴⁶

²⁴¹ SUA art 3 (1) a)-c).

²⁴² *Ibid.*

²⁴³ SUA art 3.

²⁴⁴ SUA art 3 (2).

²⁴⁵ SUA art 4, 6 (1) b).

²⁴⁶ SUA art 6, Ragni 52.

A SUA-egyezmény további specialitását az adja, ahogyan a gyanúsítottak elleni eljárást kezeli. A kalózkodás üldözése, elfogása kapcsán jellemző gyakorlat, hogy az őket elfogó hajó, kiváltképp, ha nincs elég bizonyíték, elengedi a gyanúsítottakat.²⁴⁷ Ez elsősorban azért lehetséges, mert túl nagy adminisztratív terhet ró az államra és a hajó legénységére is a gyanúsítottak bíróság elé állítása, ráadásul előfordulhat, hogy az őrizetbe vétel során a saját eljárásjogukat vagy emberi jogokat is sértenek, amiért aztán szintén felelniük kell.²⁴⁸ Már a Biztonsági Tanács is figyelmeztette az államokat, hogy ne engedjék futni a gyanúsítottakat csak azért, hogy kibújjanak az eljárás alól.²⁴⁹ Adódik a kérdés, hogy az *aut dedere - aut iudicare* elv mennyiben köti az államokat ebben az esetben. Maga a szokásjog, illetve egyetlen korábbi, kalózkodást szabályozó dokumentum, egyezménytervezet²⁵⁰ sem említi, hogy az államoknak kötelessége bíróság elé állítani az elkövetőket, pusztán arra biztatja az államokat, hogy igyekezzenek visszaszorítani a kalózkodást.²⁵¹ Ez alól az ENSZ tengerjogi egyezménye sem kivétel, erre vonatkozólag az UNCLOS 105. és 100. cikke az irányadó. Az előbbi cikk értelmében, ahogyan a fentiekben is olvasható, az elfogó állam bíróságai dönthetnek a büntetésekről, ez azonban nem ró kötelezettséget az adott államra. Érdekes, hogy a *travaux préparatoires* tanúsága szerint a csehek már az 1958-as genfi tengerjogi egyezményekhez vezető tárgyalásokon javasolták, hogy kerüljön bele az egyezménybe, hogy a lehető legnagyobb mértékben kötelesek együttműködni az államok a kalózkodás visszaszorításában és kötelességük fellépni és eljárni a kalózkodással szemben.²⁵² Málta az UNCLOS létrehozását megelőző tárgyalások idején pedig javasolta a 100. cikk kiegészítését azzal, hogy az együttműködés mellett az államok kötelessége megbüntetni az elkövetőket, de végül ezt a javaslatot elutasították.²⁵³ A SUA-egyezmény létrehozásáig tehát az együttműködést megkövetelték az államoktól, de a kiadásra vagy az elbírálásra vonatkozólag nem terhelte az államokat kötelezettség, miközben egyébként az univerzális joghatóságot az UNCLOS-ra alapozva állapították meg.²⁵⁴ A SUA pedig hasonlóan más, terrorizmusról szóló

²⁴⁷ Tullio Treves, Piracy, 'Law of the Sea, and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia', (2009) The European Journal of International Law, vol. 20, no. 2, 408.

²⁴⁸ UNSC Res 1846 (2 December 2008) UN Doc S/RES/1846 Preambulum.

²⁴⁹ UNSC Res 1897 (30 November 2009) UN Doc S/RES/1897.

²⁵⁰ L. II. fejezet a történeti előzményekről.

²⁵¹ L. UNCLOS 100. cikk

²⁵² Menefee 'The New „Jamaica Discipline”', 140., Shearer 322.

²⁵³ Málta és a nevében eljáró Arvid Pardo számos javaslata formálta a modern tengerjogot, Máltának köszönhető többek között a tengerfenék fogalmának mint az emberiség közös örökségének a létrejötte. <http://legal.un.org/diplomaticconferences/1973_los/vol1.shtml> Utolsó megtekintés: 2020. október 9., Petrig-Geiß 15.

²⁵⁴ Ved P. Nanda, 'Maritime Piracy: How can International Law and Policy Address This Global Menace?' (2010-2011), Denver Journal of International Law 39, 182.

szerződéshez követi az *aut dedere-aut iudicare* elvet. Kötelezi az államot, amelynek a területén az elkövetőt megtalálták, hogy vagy vonja felelősségre az elkövetőt vagy adja ki olyan államnak, amelynek van joghatósága.²⁵⁵

A SUA létrehozása egy fontos lépés az erőszak visszaszorítására a tengeren valamint a terrorizmus elleni harcban, ahogyan annak a fentiekben elemzett 1846. sz. határozat is hangot ad. Mindemellett, az 1851. és 1897. sz. határozat is arra biztatja az államokat, hogy a nemzeti jogukban tegyék lehetővé az eljárást a SUA-egyezmény 3. cikke alapján.²⁵⁶ A SUA alkalmas lehet olyan esetek kezelésére, amelyeknél az ENSZ tengerjogi egyezményét nem tudjuk használni, azonban utóbbival ellentétben a SUA szabályozását nem tekinthetjük a szokásjog részének.

III.2.2. *A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet szabályozása*

A fegyveres rablás elkövetése tengeren a nemzetközi jog által nem szabályozott tényállás. Az IMO, amellett, hogy a SUA-egyezmény létrehozását is támogatta, egy határozatában úgy döntött, hogy ad egy tényállást a tengeren elkövetett fegyveres rablásnak.²⁵⁷ Egyértelművé teszi, hogy kalózkodás az, amelyet az UNCLOS 101. cikke rögzít.²⁵⁸ Ennek értelmében a fegyveres rablás:

*[j]ogellenes, erőszakos vagy feltartóztatásra irányuló cselekmény, vagy bármilyen fosztogató, a kalózkodástól eltérő cselekmény vagy fenyegetés, amelyet magánérdekből követnek el, és amely egy hajó vagy annak fedélzetén lévő személyek vagy vagyontárgyak ellen irányul az állam belvizein, szigetközi tengerein vagy parti tengerén.*²⁵⁹

Idetartozik még a fentiekre felbujtás és ezen cselekmények elősegítése is.²⁶⁰

Létezett egy korábbi határozat, amely ennél is általánosabban fogalmazva megállapította a fenti cselekmények tilalmát az 'állam joghatósága alá tartozó területeken',²⁶¹

²⁵⁵ Ragni 52.

²⁵⁶ UN Doc S/RES/1851, UN Doc S/RES/1897 preambulum.

²⁵⁷ IMO res. A.1025(26) (2 December 2009) IMO Doc/A 26/ RES 1025 related to *the Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships*.

²⁵⁸ IMO res. A.1025(26) 2.2.

²⁵⁹ IMO res. A.1025(26) 2.2 1.

²⁶⁰ IMO res. A.1025(26) 2.2 2.

²⁶¹ IMO Res. 922 (22 January 2009) IMO Doc/A 22/RES 922, '...directed against a ship...within a State's jurisdiction over such offences.'

ezt azután átvette a ReCAAP, amely a szerződő felek joghatóságáról beszél. A fenti fogalom ehhez képest konkrétabb, a Dzsibuti Magatartási Kódex szövegét követi.²⁶²

III.2.3. *A Nemzetközi Tengerészeti Hivatal által alkalmazott megközelítés*

A teljesség kedvéért szükséges szót ejteni arról, hogy a Nemzetközi Kereskedelmi Kamarához tartozó non-profit szervezetként működő Nemzetközi Tengerészeti Hivatal miként kezeli a kalózkodás fogalmát. Az IMB ugyanis hagyományosan úgy értelmezi, hogy kalózkodásnak minősül, ha az elkövetők hajóra szállnak vagy megkísérik a hajó fedélzetére a feljutást azzal az egyértelmű szándékkal, hogy lopást vagy bármilyen más bűncselekményt kövessenek el és azzal a szintén egyértelmű szándékkal, hogy erőt alkalmazzanak vagy erőszak alkalmazására képesek azért, hogy a bűncselekmény megvalósítását elősegítsék.²⁶³ Az IMB tehát egy nem jogi értelemben vett definíciót vesz alapul, azonban az UNCLOS-szal ellentétben, mégis megemlíti a kísérleti fázist.

Statisztikai okokból a Nemzetközi Tengerészeti Hivatal javasolta, hogy az UNCLOS által rögzített kalózkodást és a SUA által rögzített fegyveres rablást vonják össze kalózkodás címszóval. Így azonban az IMB egy nem jogi definíciót használ, amely rendkívül tág és jogilag nehezen megfogható.²⁶⁴

Összességében, az egyik legfontosabb különbség, hogy míg az UNCLOS a nyílt vizet tekinti az elkövetés helyének, addig az IMO kifejezetten a parti tengerre, beltengerre koncentrál. A SUA-egyezmény nem szab földrajzi korlátot, ahogyan az IMB definíciója sem, amely azonban túl általános és inkább egyfajta keretként lehet értelmezni. Miközben a SUA leszámol a két hajó követelményével, az IMO azt megtartja, ahogyan a kalózkodás szinte teljes definícióját, csak a *locus delicti*-t változtatja meg.

Úgy vélem, ezek az egyezmények együtt minden helyzetet igyekeznek lefedni, de van olyan témában jártas szerző, aki szerint éppen ezért fontos lenne, hogy csökkentsük azon

²⁶² Djibouti Code of Conduct 1 (2).

²⁶³ 'An act of boarding or attempting to board any ship with the apparent intent to commit theft of any other crime and with the apparent intent or capability to use force in the furtherance of that act.' International Chamber of Commerce, International Maritime Bureau, Piracy and Armed Robbery against Ships, Annual Report 1 January–31 December 20062 (January 2007), 2. L. még: Michael H. Passman, 'Interpreting Sea Piracy Clauses in Marine Insurance Contracts' (2009), Journal of Maritime Law & Commerce, vol. 40, no. 1, 68.

megállapodások és egyezmények számát, amelyek ugyanazt a témát kívánják szabályozni. Amellett érvelnek, hogy miért ne lehetne egy olyan egyezmény, amely megengedi a beavatkozást azon esetek némelyikében, amikor a hajózás szabadsága veszélybe kerül.²⁶⁵

Ha a jelenlegi szabályozáson változtatni kívánunk, az elméleti alapon, az UNCLOS kiegészítésével, módosításával, esetleg egy új egyezmény létrehozásával tehetnénk meg vagy, ahogy a jelenlegi gyakorlat is mutatja, külön kötött bilaterális és multilaterális megállapodások, szerződések megkötésével, azaz a jelenlegi szabályok fércelgetésével.²⁶⁶ Az UNCLOS-hoz semmilyen fenntartást vagy kivételt nem lehet tenni a 309. cikk értelmében. A számunkra releváns módosításról a 312., 313. és 316. cikkek rendelkeznek, ezek értelmében nem tartom reálisnak a módosítás bekövetkeztét az államok jóváhagyásának hiányában. Egy új egyezmény létrehozásának, amely teljesen más tengely mentén vizsgálná a kalózkodást, azaz a cselekményre koncentrálna és nem tenne különbséget kalózkodás és fegyveres rablás közt joghatóság alapján, számos előnye lenne, de nem tartom valószínűnek, hogy az államok a saját szuverenitásuk rovására ebbe beleegyeznek. A jelenlegi tendenciák nem ebbe az irányba hatnak és a kalózkodás mértéke sem indokolja ezt. Mindazonáltal, egy kisebb mérvű változtatás, az UNCLOS módosítása, például a nyílt tenger követelményének a feloldásával, ugyanúgy nem oldaná meg az eljárási bonyodalmakat, az államok szuverenitását pedig megsértené. Nagy valószínűséggel, bár messze áll az optimálistól, még mindig az eseti, személyre szabott megoldások a leghatékonyabbak, hiszen így ki lehet küszöbölni a nemzetközi jog sérelmét.

III.3. A Biztonsági Tanács releváns határozatai

A dolgozat nem elsősorban a szomáliai kalózkodásra fókuszál, mégis kiemelendő néhány, Szomália kapcsán meghozott határozat. Ilyen típusú határozatokra, illetve nemzetközi fellépésre korábban ugyanis nem volt példa a kalózkodás visszaszorítása érdekében.

A kalózkodás *iure gentium* fogalmában, ahogyan az a korábbiakból is kiderül, az egyik leglényegesebb tényező a földrajzi korlát. Ennek kiterjesztésére szolgálnak a Biztonsági Tanács itt megemlíthető határozatai. Érdekesség, hogy, bár a tengerjogi egyezmény maximum tizenkét tengeri mérföldben határozta meg a parti tenger kiterjedését, számos

²⁶⁵ Menefee, 'Foreign Naval Intervention', 370.

²⁶⁶ Vö. II. fejezet.

afrikai állam szélesebb parti sávot igényelt.²⁶⁷ Szomália is ezen államok közé tartozik, saját nemzeti jogában erről törvény is született.²⁶⁸ Ugyanakkor, 1989-ben fenntartások nélkül fogadták el a tengerjogi egyezményt, amely előírja, hogy az államok a parti tengert tizenkét tengeri mérföldig jelölhetik meg.²⁶⁹ Továbbá, a Biztonsági Tanács ehelyütt felmerülő határozataival szemben sem tiltakozott soha, ezáltal nemzetközi viszonylatban a parti tenger kérdése sosem okozott problémát, habár az említett törvény még mindig hatályban van.

A szomáliai kalózkodás akuttá válásakor a nemzetközi közösség úgy döntött, a meglévő szabályozásra épít annak érdekében, hogy a definíciós hiányosságokat orvosolják. A Biztonsági Tanács azonban nem azt a megoldást választotta, hogy a megalkotott határozatokban egy utalással a tengerjogi egyezmény idevágó cikkeit közvetlenül alkalmazandónak minősíti a parti tengeren is. Helyette, a határozataiba átültette, belefoglalta az egyezmény releváns rendelkezéseit, ezáltal önálló jogi alapot teremtve, amelyre közvetlenül lehet a műveleteket alapozni.²⁷⁰ Jelen esetben nem mondják ki, hogy a tengerjogi egyezmény által lefektetett földrajzi határokat kitolják, hanem a határozatok egyértelműen felhatalmazzák az államokat a parti tengerre történő belépésre, amelynek azonban az idevágó nemzetközi szabályozással összhangban kell lennie.²⁷¹

A kalózkodás visszaszorítása tekintetében a Biztonsági Tanács 2008-ban volt a legaktívabb, összesen hat, a kalózkodással kapcsolatos határozat született, ezekből kiemelendő az 1816, 1846, 1851-es számú, majd 2009-ből az 1897-es határozat érdemel figyelmet. Ezt követően született ugyan számos, Szomália helyzetét tárgyaló határozat, ezek azonban marginálisan érintették a kalózkodást, a kifejezetten kalózkodás tárgyában hozott határozatok száma csökkent.²⁷² Azok, amelyeket pedig ebben a tárgykörben alkottak, általában visszamutatnak a 2008-ban és 2009-ben alkotott határozatokra, jellemzően az

²⁶⁷Az ENSZ részletesen számon tartja az államok igényeit a tengeri övezetek tekintetében. Ehhez l. <https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/table_summary_of_claims.pdf> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 1.

²⁶⁸ Law No. 37 (1972. szeptember 10.). Az 1. cikk értelmében Szomália kétszáz tengeri mérföldet igényel. <https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/SOM_1972_Law.pdf> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 1. Megjegyzendő, hogy Szomáliának és Kenyának jelenleg is van egy, a kontinentális talapzatot érintő elhatárolási ügye a Nemzetközi Bíróság előtt. <<https://www.icj-cij.org/en/case/161>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 1.

²⁶⁹ UNCLOS 3. cikk.

²⁷⁰ Ez a megoldás jellemző a Biztonsági Tanácsra pl. a terrorizmus elleni határozatoknál is, l. Petrig-Geiß 71.

²⁷¹ UNSC Res 1816 (2 June 2008) UN Doc/S/RES/1816 7 (a), UNSC Res 1846 (2 December 2008) UN Doc S/RES/1846 10 (a), UNSC Res 1851 (16 December 2008) UN Doc S/RES/1851 5.

²⁷² 2010-ben kettő, 2011-ben három, 2012 és 2017 között évente egy határozat született, 2018-ban és 2019-ben Szomália helyzetére vonatkozó határozatok jöttek létre, visszautalással a korábbi évek kalózkodással kapcsolatos határozataira.

azokban megadott felhatalmazás meghosszabbítása a tárgyuk. Erre tekintettel, a dolgozat a két legfontosabb, az 1846. és az 1851. számú határozat köré építkezik.

III.3.1. *A Biztonsági Tanács 1846. sz. határozata*

A Biztonsági Tanács határozata az *MV Faina* és az *MT Sirius Star* eltérítése után az IMO sürgetésére azért született, hogy a tengerjogi egyezmény által bevezetett kalózkodás definíciójának határait tágítsa. Ezt azonban általános jelleggel teszi, nem tesz konkrét említést arról, kikkel szemben és hogyan kell eljárni.²⁷³ A megfogalmazásból az azonban kitűnik, hogy a cél a kalózkodás és a tengeren elkövetett fegyveres rablás visszaszorítása, vagyis a határozat külön veszi a két cselekményt. Felmerül ugyanakkor a kérdés, hogy ez az elhatárolás mennyire tudatos, hiszen a határozat a preambulumban egyértelműen visszautal az ENSZ tengerjogi egyezményére mint alapvető jogi keretre. Később azonban láthatunk utalást a SUA-egyezményre is,²⁷⁴ amely például a kenyai eljárások alapjául szolgáló joghatóságot alapozza meg.²⁷⁵ Érdemes tehát az említett ENSZ tengerjogi egyezményre történő hivatkozást úgy kezelni, mint alapvető, de nem kizárólagos forrást. Ha a Biztonsági Tanács határozatai nem tennének különbséget a két cselekmény között, az leegyszerűsítene a vizsgált határozat tartalmát és korlátozná a forró nyomon üldözés Szomália területi vizeire történő kiterjesztésére.²⁷⁶

Vélhetően, az 1846. sz. határozat ennek tudatában teszi meg a distinkciót a két fogalom közt, hogy abban az esetben is fel lehessen lépni, ha a *locus delicti* Szomália területi vizein található.

A tengeren elkövetett fegyveres rablás fogalmát boncolgatva azonban feltűnik, hogy a megfogalmazás árnyalt az UNCLOS 101. cikkéhez képest. Nem derül ki ugyanis, hogy a bűncselekmény elkövetéséhez szükséges-e két hajó.²⁷⁷ Nem zárható ki, hogy nem szükséges két hajó, hiszen a SUA-egyezmény sem követeli meg, így a határozat ezzel egybevág.

Újdonságnak számít, hogy az 1846. sz. határozat a kalózkodás és a tengeren elkövetett fegyveres rablás visszaszorítása érdekében úgy teszi lehetővé a fellépést Szomália területi

²⁷³ UNSC Res 1846 s 10.

²⁷⁴ UNSC Res 1846 s 15.

²⁷⁵ Shearer 325.

²⁷⁶ Petrig-Geiß 73.

²⁷⁷ Petrig-Geiß 75.

vizein, mintha nyílt tengeren járnának el.²⁷⁸ Annak ellenére, hogy a kitűzött cél elérését minden szükséges módon lehetővé teszi, valójában pontosan ugyanazokról az eljárási lehetőségekről van szó, amelyeket az ENSZ tengerjogi egyezményének 105. cikke tartalmaz. Fontos azonban megemlíteni, hogy az 1846. sz. határozatnak volt előzménye, hiszen az 1816. sz. határozatra épít, annak szövegét szinte teljesen átveszi. Az utóbbi határozat már korábban lehetővé tette a területi vizeken történő eljárást hat hónapos időtartammal,²⁷⁹ az 1846. sz. határozat ezt növelte tizenkét hónapra. További különbség, hogy az államok mellett a szomáliai, akkor még átmeneti szövetségi kormánnyal együttműködő regionális szervezeteket is beemelte az államok mellé. A későbbi, kalózkodással foglalkozó határozatok lényegileg ezt hosszabbítgatják meg folyamatosan. A határozatokat jellemzően egyhangúlag fogadják el az államok, ennek azonban az az oka, hogy az első, 1816. sz. határozat meghozatalát számos vita előzte meg. Az államok azzal fogadták el a határozatot,²⁸⁰ hogy az akkori szomáliai átmeneti kormány beleegyezett. Külön ki kellett hangsúlyozni továbbá, hogy a nemzetközi békére és biztonságra nem maga a kalózkodás, hanem a Szomáliában kialakult helyzet jelent veszélyt, és ragaszkodtak ahhoz, hogy a határozat szigorúan az ENSZ tengerjogi egyezményére alapozzon. A határozatokba külön bekerült, hogy az államok nemzetközi jogi, de elsősorban az UNCLOS-ban megállapított jogait és kötelezettségeit a határozatok nem érinthetik és a határozatokkal nem jön létre új szokásjog.²⁸¹ A kalózkodás és a tengeren elkövetett fegyveres rablás kapcsán a szabályozás töredékesnek nevezhető. A kalózkodásnak van ugyan egyezményes definíciója, azonban hiányosságokat lehet felfedezni az egyes kritériumok szintjén. Az láthatóan kiegészítésre szorul, míg a fegyveres rablást egyenesen többféleképpen is lehet értelmezni, és nem csupán a meghatározás szintjéről van szó, hanem az eljárásról és annak feltételeiről is. Ezért jogosnak tűnhet a felvetés, miszerint az egészet egységesíteni kellene és külön erre a területre vonatkozó koherens szabályrendszer kialakítása lenne indokolt, nem a meglévő szabályok folyamatos toldozgatása. A fentiekben kifejtettek azonban egyúttal megadják a választ, miért nem került eddig erre sor még konkrét javaslat szintjén sem. Ezen a téren az államok érdekei erőteljesen eltérnek, sőt számos alkalommal ütköznek, ezért valójában nem azért nem alakult ki egységes szabályozás, mert az államok nem szentelnek kellő figyelmet a témának, éppen ellenkezőleg, ez a téma a különböző érdekek kereszttetszetében található. Ennek köszönhetően, az államok viszonylag gyorsan

²⁷⁸ UNSC Res 1846 10 (a).

²⁷⁹ UNSC Res 1816 s 7.

²⁸⁰ UNSC Meeting Record on Somalia (2 June 2008) UN Doc/S/PV.5902

²⁸¹ UNSC Res 1816 9. pont, UNSC Res 1846 11. pont.

beleegyeznek a tünetmentesítésbe egy adott régióban. A kalózkodásra és a tengeren elkövetett fegyveres rablásra vonatkozó szabályozás módosításától, illetve egységes rendszer kialakításától viszont kategorikusan elzárkóznak.²⁸² Így azonban sikerül olyan határozatokat elfogadni, amelyeket az államok széles körben támogatnak.

Az 1846. sz. határozat tehát az alapul szolgáló 1816. sz. határozaton némileg csiszolt és lényegileg az ezt követő határozatok már az 1846. sz. határozat szövegét vették át. A határozatot összességében pozitív előjellel lehet ellátni, hiszen az eddigi szabályozáshoz képest hatékonyabb fellépést tesz lehetővé. Az UNCLOS által lefektetett földrajzi követelményekből eredő hiányosságokat orvosolja és a kalózkodás mellett figyelmet fordít a tengeren elkövetett fegyveres rablás tényállására is. Megjegyzendő, hogy így sem sikerült tökéletesen lefedni a lyukakat, ugyanis arra az esetre, ha a fegyveres rablás után az elkövető a nyílt tenger irányába távozik, nincs szabályozás. Petrig szerint, bár maga is elismeri, hogy a gondolat hagy kívánnivalót maga után, ebben az esetben lehetséges azzal érvelni, hogy az ENSZ tengerjogi egyezményének 103. cikke értelmében kalózhajó az a jármű is, amelyet vélhetően a jövőben kalózkodás céljára kívánnak felhasználni.²⁸³ Ennek konkrét feltételeiről sehol, semmilyen bővebb információt nem találunk, ráadásul, véli Petrig, nagy a valószínűsége, hogy ténylegesen fogják kalózkodásra használni az adott hajót.²⁸⁴ Véleményem szerint, bár a konkrétumok hiányára alapozva igaz, hogy amennyi erővel elvetjük ezt a lehetőséget, annyi erővel akár meg is állhat, ez az érvelés még így is némileg erőltetettnek tűnik és kevésbé látszik a gyakorlati érvényesítése. Alapvető probléma marad továbbá, hogy más szabályozási rendszer áll fenn ugyanarra a cselekményre azon az alapon, hogy az elkövetés helye eltér. Annak ellenére, hogy az 1846. sz. határozat csupán az a szűk keresztmetszet, amelybe az államok beleegyeztek és láthatóan nem fed le tökéletesen minden hiányosságot, összességében határozott előrelépés.

III.3.2. A Biztonsági Tanács 1851. sz. határozata

A szomáliai kalózkodás kapcsán meghozott másik, alapvető pillérnek számító dokumentum az 1851. sz. határozat, amely az 1846. sz. határozatra alapoz,²⁸⁵ illetve az egy

²⁸² Petrig-Geiß 78.

²⁸³ L. III.1.1. b) a két hajó követelményéről.

²⁸⁴ Petrig-Geiß 79.

²⁸⁵ UNSC Res 1851 2. pont.

hónappal korábban kiadott Nairobi jelentéshez rendkívül hasonló megállapításokat tartalmaz.²⁸⁶ Az 1846. sz. határozattal való kapcsolatának többek közt az az oka, hogy a két határozatot együtt, egymásra tekintettel alkották meg. A határozat újítása, hogy lehetővé teszi a fellépést a szárazföldön is. Mindezt nem *explicite* mondja ki, hanem úgy fogalmaz, hogy az államoknak meg kell tenniük minden olyan intézkedést Szomáliában, amelyet megfelelőnek vélnék a kalózkodás és tengeren elkövetett fegyveres rablás visszaszorítása céljából.²⁸⁷ Az 1846. sz. határozattal ellentétben itt valóban minden szükséges intézkedés megtétele felmerülhet, nemcsak az, amit a tengerjogi egyezmény engedélyez, utóbbi lényegileg csak az elfogást, letartóztatást és lefoglalást teszi lehetővé. Kisebb vita merült fel, hogy az egyezmény kiterjed-e a légtér használatra is, az Egyesült Államok kifejezetten ennek kikötése mellett kardoskodott, azonban leszavazták a kezdeményezést. Mindazonáltal, a szárazföldi műveletek kivitelezéséhez szinte biztosan szükséges a légtér használata is, a határozatban pedig semmi nem utal arra, hogy ez tiltott.²⁸⁸ Összességében azonban az államok mégsem szívesen élnek az 1851. sz. határozat adta lehetőséggel a szárazföldi beavatkozást illetően. Az Atalanta művelet, amelyet szintén erre a határozatra alapozva hoztak létre,²⁸⁹ 2012 májusában hajtott létre először olyan támadást, amelynek során helikopterekkel haradherei kikötőben álló, támadásra használt hajókat semmisítettek meg az Atalanta helikopterei.

A határozat szintén megköveteli az akkor még átmeneti szövetségi kormány beleegyezését, amellyel a Biztonsági Tanács érzékelteti, hogy ezt a kormányt és Szomália egységét elismeri és egyértelművé teszi, hogy ez a kormány adhat felhatalmazást egyes államoknak bizonyos műveletekhez. Emellett azonban a Biztonsági Tanács kibiztosítja magát az Alapokmány VII. fejezetére hivatkozással.²⁹⁰ A Tanács ezirányú határozatainál többször előkerült, hogy itt nem jön létre új szokásjog, bár a régió biztonsága veszélybe kerül.²⁹¹ A határozatok mindegyikére igaz, hogy elkerüli, hogy a kalózkodásról általában kelljen megnyilatkozni, egyszerűbb *ad hoc* problémaként tekinteni rá és egy adott régióban kezelni a helyzetet.

Mindent összevetve, a határozatban nívum, hogy először lép túl a tengerjogi egyezmény 105. cikke adta eljárási kereteken. Mérföldkőnek számít azért is, mert lehetővé

²⁸⁶ A jelentést az ENSZ szakértői készítették, céljuk, hogy helyi, regionális és nemzetközi szinten is leszűrjék a kalózkodás visszaszorítására hozott intézkedéseket Afrika szarvánál. Paradiso 207.

²⁸⁷ UNSC Res 1851 6. pont.

²⁸⁸ Petrig-Geiß 83.

²⁸⁹ Council Joint Action 2008/851/CFSP (10 November 2008) on an European Union military operation to contribute to the deterrence, prevention and repression of acts of piracy and armed robbery off the Somali coast.

²⁹⁰ UNSC Res 1851 3. és 9. pont, Preambulum 2.

²⁹¹ UNSC Res 1851 10.pont., L. V.1. fejezet.

teszi egy másik államnak, hogy az alkalmazásában álló rendészek egy másik állam hajóin lássanak el szolgálatot²⁹² valamint, mert létrehozta a *Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia (CGPCS vagy Kampala Mechanizmus)* nemzetközi koordináló mechanizmust abból a célból, hogy a kalózkodás visszaszorításában aktívan részt vevő államok és nemzetközi szervezetek egymás közti kommunikációját megkönnyítse. Ezt ma már felváltotta a Regionális Tengeri Koordinációs Mechanizmus, amelyet a CGPCS egyes számú munkacsoportja hozott létre. Emellett ennek a határozatnak köszönhetően jött létre a *Shared Awareness and Deconfliction Group (SHADE)*, amely egy nemzetközi katonai csoport és az Atalantához kapcsolódó *Maritime Security Centre (MSCHOA)*, amely egy polgári-katonai koordináló központ.²⁹³

Ezen határozat az eljárást illetően utal arra, hogy a humanitárius nemzetközi jogot és az emberi jogokat tiszteletben kell tartani.²⁹⁴ Az 1897. sz. határozat más szemlélet irányába mozdul el, hiszen a fentieket már nem tartalmazza, sokkal inkább arra koncentrál, hogy harmadik államok hajóinak a békés áthaladás joga biztosítva legyen. Ez a határozat megerősíti, hogy további intézkedések szükségesek a hajók biztosítására. Felhívja a figyelmet a regionális együttműködés, a kikényszerítés fontosságára és az INTERPOL és az Europol együttműködésére.²⁹⁵

Az említett határozatok és az IMO munkájának eredménye a Dzsibuti Magatartási Kódex (DCoC)²⁹⁶ is. A Kódex nemcsak a kalózkodásra, hanem az embercsempészetre és a lehalászásra is kiterjed, területi hatásköre az Ádeni-öböl és az Indiai-óceán nyugati része. A Kódex a fent említett ReCAAP-ra épít, megszövegezésében ezt jól tetten lehet érní, a ReCAAP-pal ellentétben azonban ennek nincs jogi kötőereje.²⁹⁷

A Kódexhez 2017-ben elfogadtak egy kiegészítést Jeddahban, a tiltott tengeri tevékenységekről, amely szélesíti a Dzsibuti Kódexben lefektetett hatásköröket. Ennek előzményeként 2016 végén a Biztonsági Tanács egy határozatban hívta fel Szomália figyelmét az átfogó, kalózkodás felszámolására irányuló szabályozás megalkotására. Emellett

²⁹² *Shiprider* intézménye, határon átnyúló rendészeti megállapodások.

²⁹³ Petrig-Geiß 27.

²⁹⁴ Részletesen I. V. fejezet.

²⁹⁵ *Ibid.*

²⁹⁶ The Code of Conduct concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden (29 January 2009).

²⁹⁷ Petrig-Geiß 49.

pedig arra, hogy gondoskodjon ezen szabályok kikényszeríthetőségéről valamint arról, hogy tegyék lehetővé, hogy a bíróságok képesek legyenek lefolytatni a tárgyalásokat és ítéletet hozni ezekben az ügyekben. Ez a határozat a nemzetközi közösséget is felhívta, hogy igyekezzenek megkönnyíteni az eljárások lefolytatását. A jeddahi kiegészítést, Szomália 14. államként írta alá és a régió azon államai, amelyeket a szomáliai kalózkodás érintett, legnagyobb részben szintén aláírták a kiegészítést²⁹⁸

A további határozatok közül említésre méltó a Biztonsági Tanács által 2017-ben elfogadott a 2383. számú határozat, amellyel kapcsolatban az orosz delegáció megjegyezte, hogy a regionális fókusz helyett globálissá kellene tenni a határozatban foglaltakat és a kalózkodás elleni harcot. Több, közös kezdeményezésre van szükség a kalózkodás leküzdése érdekében, ebbe beleértve a kalózkodás elleni eljárást is és, hogy még mindig a CGPCS a legsikeresebb platform. A határozatban leszögezték, hogy a kalózkodással azért is fontos leszámolni, mert az a terrorizmus és a fegyverkereskedelem motorja.²⁹⁹

III.4. Néhány gondolat a tengeren elkövetett terrorista cselekményekről az UNCLOS és a SUA-egyezményekkel összefüggésben

A kalózkodás UNCLOS-ban foglalt meghatározása kapcsán és a SUA-egyezmény létrejöttével elengedhetetlen, ahogyan arra a második fejezet is utalt, hogy a terrorizmusról is szót ejtsék. Felmerül a kérdés, hogy egymást részben lefedő vagy éppen ellenkezőleg, egymást kizáró fogalmakról van-e szó. Ennek eredője lényegében a kalózkodás fent említett modern definíciójának azon fordulata, amely szerint a kalózkodást magánérdekből, személyes céllal követik el.³⁰⁰ Mindez arra enged következtetni, hogy létezik közérdek vagy politikai motiváció. A jelenleg uralkodó álláspont szerint pedig az ilyen, elsősorban politikai indíttatású cselekmények, mint a terrorista támadások, nem minősülnek kalózkodásnak.³⁰¹ Úgy tűnik, mintha a személyes célzat követelménye szándékosan azért lenne a definíció része,

²⁹⁸ Jelenleg még Etiópia, Djibouti, Tanzánia, Comore-szigetek, Kenya, Maldív-szigetek, Madagaszkár, Mozambik, a Seychelles-szigetek, Jordánia, Jemen, Szaúd-Arábia és az Egyesült Arab Emírségek.

²⁹⁹ 'The fight against piracy required a more global format, with more common approaches to fight piracy, including prosecution of pirates. The most successful platform for that was the Contact Group to Fight Piracy off the Coast of Somalia. Piracy was an engine for terrorism and illegal weapons trafficking....' UNSC Res 2383 (7 November 2017) UN Doc/S/RES/2383 (2017), UN Meetings Coverage and Press Releases <<https://www.un.org/press/en/2017/sc13058.doc.htm>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 1.

³⁰⁰ UNCLOS 101. cikk.

³⁰¹ Guilfoyle, 'Piracy and Terrorism' 33., Maggie Garner, 'Piracy Prosecutions in National Courts' (2012) 10 Journal of International Criminal Justice vol.10, 814.

hogy a terrorista cselekményeket kizárja az UNLOS hatásköréből.³⁰² Ez azonban közel sem olyan egyértelmű állítás, mint amilyenek *prima facie* tűnik. A kérdés tisztázásához vizsgáljuk meg közelebbről a magánérdek jelentését, illetve azt, hogy hogyan került ez a kitétel kalózkodás fogalmába.

Már a XIX. századból találunk arra példát, hogy az adott cselekmény elkövetőjét a tengeren kalóznak, a szárazföldön pedig terroristának minősítették, még ha a jelentéstartalom távol is esett a maitól. Ez onnan eredt, hogy a XVII. században éppen a fosztogató privatérok tevékenysége során láthattunk példát arra, hogy egy uralkodó megbízta őket, hogy védjék meg a trónját egy másik uralkodótól.³⁰³ Régóta ott van tehát a politikai célzat, csak más kontextusban. Hasonlóan, az engedéllyel rendelkező latin-amerikai szabadságharcosok is garázdálkodtak a tengeren a XIX. században.³⁰⁴

A magánérdek mint kifejezés először 1892 táján jelent meg a szakirodalomban, de különösebb jelentőséggel nem bírt, lényegében az *animus furandi* szinonimájaként használták.³⁰⁵ Lauterpacht a fosztogatási szándékot túl megszorítónak értelmezte, amely nem foglalta magában olyan esetek szabályozását, amikor például a jogellenes, erőszakos cselekmény, amely a mai, modern definíció alapját is képezi, emberölés elkövetésével jár, de az említett fosztogatási célzat nélkül. Az akadémiai vitában azonban Lauterpacht véleményével ellentétben azon álláspont nyert, amelynek értelmében a *depredendi causa* a definíció részét képezi.³⁰⁶ Ennek a kitételnek azonban megvolt a maga, némileg változó és különböző kérdéseket felvető jelentéstartalma párhuzamosan a II. fejezetben ismertetett nemzetközi jogi szabályozás kialakulásával. Amikor a Nemzetek Szövetsége égisze alatt szabályozták a definíciót,³⁰⁷ a korra jellemző polgárháborús események miatt leginkább az merülhetett fel valós problémaként, hogy a felkelők tevékenysége kimeríti-e a kalózkodás fogalmát. A Matsuda-javaslat³⁰⁸ egyértelműen kimondja, hogy a motiváció a döntő tényező annak elbírálásában, hogy kalózokról vagy terroristákról van-e szó. Ezt a fordulatot a később született szabályozások mind átmentették. Ebből arra lehet következtetni, hogy két külön

³⁰² Samuel Pyeatt Menefee, 'Foreign Naval Intervention,' 357.

³⁰³ II. Jakab például ír privatérokot fogadott fel, hogy trónját megvédje lányától II. Máriától és férjétől III: Vilmostól.

Rubin, 'Revising the Law of „Piracy”, 134.

³⁰⁴ *Ibid.*

³⁰⁵ Joel P. Bishop, *New Commentaries on the Criminal Law* c. 1892-es munkájában jelent meg a kifejezés először. Ehhez lásd Guilfoyle, 'Piracy and Terrorism' 34.

³⁰⁶ *Ibid.* H Lauterpacht-féle *Oppenheim's International Law*-ban 1937-től találkozhatunk.

³⁰⁷ Lásd a Harvard Research Group és az ILC munkája, II. 2.

³⁰⁸ A javaslat 1.cikke értelmében a kizárólag politikai indíttatású támadások nem minősülnek kalózkodásnak. Lásd II. 2.

kategóriáról van szó, amelyek nem átjárhatók. A javaslatnak azonban volt egy olyan része,³⁰⁹ amelyben Matsuda kifejti, hogy azon felkelőket is kalózkodásnak kell tekinteni, akik a nyílt tengeren tulajdon vagy személyek elleni támadást követnek el. Ennek az érdekessége, hogy a felkelők politikai szereplők, akikről a nemzetközi jog is megemlékezik és cselekményeik megítélésénél nehéz a magánjellegű és a politikai motivációt elválasztani.³¹⁰

A Nemzetek Szövetsége tehát az akkori viszonyoknak megfelelően, tekintettel a kalózkodás elsősorban európai szemléletű szabályozástörténetére, szinte egyáltalán nem foglalkozott a terrorizmus kérdésével, a kalózkodást alapvetően a fegyveres konfliktusok jogához kötötte.

Meg kell azonban említeni, hogy már ekkortájt is feltűnt egyes jogtudósoknak, hogy a Matsuda-javaslat teret ad annak, hogy egyes, terrorista jellegű cselekményekre is kiterjedjen a definíció.³¹¹ Ebben az esetben a szigorúan politikai jellegű, egy kormány megdöntésére irányuló cselekményt ugyan valóban nem lehet kalózkodásnak tekinteni (bár a fentiekből kiderült, hogy a minősítés mégsem olyan egyértelmű a felkelők cselekményei esetén), de a terrorizmusnak nem is feltétlenül ez a célja. A társadalmi rend és a nemzetközi jogrend ellen irányul általános jelleggel, így előfordulhat, hogy az ilyen jellegű cselekmények mégiscsak a kalózkodás fogalmába illeszkehetnek.

A harvardi kutatócsoport maga is alapul vette a Matsuda-féle fogalmat. Ők sem a jogellenes erőszak tényére helyezték a hangsúlyt, hanem a motiváció vizsgálata maradt a megközelítés alapja, azt a fordulatot azonban már elhagyták, miszerint nem minősül kalózkodásnak, ha a tett mögött kizárólag politikai célzat van. A kutatócsoport a magánjellegű célt, mint fogalmi elemet, elsősorban arra használta, hogy elkülönítse a felkelőkre, hadviselőkre és általában, a fegyveres konfliktusok jogára vonatkozó kérdéseket. Megállapította, hogy az el nem ismert felkelők által elkövetett cselekmények³¹² nem minősülnek kalózkodásnak, hanem speciális eseteknek, amelyekben a sértett állam jogosult eljárni.³¹³ A definíció alapján hadihajók nem követhetnek el kalózkodást, az el nem ismert felkelők hajója pedig nem minősül annak, amíg őket hadviselő felekként el nem ismerik. A Matsuda-javaslathoz képest tehát az alapállás megváltozott: míg Matsuda szerint az el nem ismert felkelők tettei, amennyiben illeszkeznek a definícióba, alapvetően kalózkodásnak

³⁰⁹ Matsuda's Draft 1926, art 4.

³¹⁰ Guilfoyle 'Piracy and Terrorism' 38.

³¹¹ Pella az anarchista merényletekre gondolt.

³¹² Pl. forradalmár szervezet felfegyverzett hajókat vet be, hogy idegen kereskedelmi hajókat feltartóztassanak.

³¹³ Comments on Harvard Draft Convention (*AJIL*), vol. 26, no. 1, 1932, 798.

minősülnek, kivéve, ha kizárólag politikai célt kívánnak elérni, addig a harvardi kutatócsoport tagjai úgy vélekedtek, hogy ezek a cselekmények alapvetően nem merítik ki a kalózkodás tényállását, hacsak nem magánjellegű okból követik el.³¹⁴

Az ötvenes években a Nemzetközi Jogi Bizottság átvette a harvardi kutatócsoport által alkalmazott definíciót és különösebb indokolásba nem is bocsátkozott a 'magánjellegű érdek' kitétel kapcsán annak ellenére, hogy a kitéttel kapcsolatban jelentős vitát folytattak.³¹⁵ Ennek tárgya a magánjellegű érdek kapcsán leginkább az volt, hogy kizárják, hogy hadihajó el tud követni kalózkodást. Ezt egyrészt Lengyelország vetette fel, amikor Kína elfogott néhány lengyel hajót valamint a Szovjetunió javasolta a magánjellegű motiváció kitörlését a definícióból, amelyet azonban leszavaztak.³¹⁶ A nemzetközi közösség ebben az időben nem foglalkozott a terrorizmussal, más kontextusban értelmezték a magánérdeket.

Tekintettel a negyvenes évek végétől egyre szaporodó gépeltérítésekre, az ötvenes évek közepére előtérbe került, amire néhány jogtudós már évtizedekkel korábban emlékeztetett, hogy a kalózkodás definíciójának megállapításakor tekintettel kellett volna lenni a terrorista merényletekre is és célszerű lett volna ezeket a jelenségeket elkülöníteni, a terrorista cselekményeket külön nemzetközi egyezményekben szabályozva.³¹⁷ Erre az 1970-es hágai és az 1973-as montreali egyezmények kidolgozásától kezdve kerül majd sor. A kalózkodás és a tengeren elkövetett terrorista cselekmények viszonyát általában a *Santa María* és az *Achille Lauro* ügyeken keresztül szokás bemutatni, amelyek hatására megszületett a SUA-egyezmény.³¹⁸ Az egyik legismertebb modern eset a *USS Cole* megtámadásához kapcsolódik, az Egyesült Államok haditengerészetének kötelékébe tartozó hajót 2000-ben, tankolás közben támadták meg Jemenben. Két öngyilkos merénylő robbantott, amelyben tizenhét amerikai tiszt meghalt. Bár a cselekményre technikailag igaz, hogy egy szkiff megtámadott egy másik hajót, ez azonban már terrorizmusnak minősül, mert elsősorban politikai természetű bűncselekményről volt szó, amelyet valószínűleg az Al-Káida hajtott végre, a célpont pedig nem kereskedelmi hajó volt, az elkövetés helyszíne pedig egy kikötő, nem a nyílt tenger.

³¹⁴ Guilfoyle, 'Piracy and Terrorism', 42.

³¹⁵ Halberstam 280.

³¹⁶ Halberstam 281.

³¹⁷ Pella 169.

³¹⁸ Lásd II. 3.

A 2001-es terrortámadás után azonban a jogtudósok közötti vitában újra előkerült a téma. Néhányan ugyanis párhuzamot véltek találni a kalózok és a terroristák között olyan szempontból, hogy mindketten olyan nem állami aktorok, akiket nehéz egyértelműen kategorizálni és az állami fellépés mindkét helyzetben hasonló jogi akadályokba, illetve dilemmákba ütközik.³¹⁹ A kalózok és a terroristák egymással történő megfeleltetésére vonatkozó érvelésben, amelynek valós célja egyébként az univerzális joghatóság alkalmazása, érdekes, hogy, amennyiben a kalózkodást komplexen vizsgáljuk, tehát annak történeti alakulását is idevéve, valóban mindkettő jelenségnek van köze a háborúkra vonatkozó szabályozáshoz. Emellett, az értékelésük is egy adott helyzet függvénye, hiszen egy időben a kalózkodásnak az ellenséges, illetve békeidőben jogellenes tevékenységet neveztek, míg a háborúban a privater jogosan lépett fel az állam oldalán. Hasonlóan, ami az egyik oldalról terrorista cselekményként értékelt, a másik oldalról, mások szemszögéből szabadságharcnak tekintett akció. A kalózkodás pedig, ahogyan arra Guilfoyle is rámutat,³²⁰ valójában csak egy általános gyűjtőkategória, hiszen, amint azt az első fejezet is tárgyalja, a kalózkodásnak egymástól jól elkülöníthető típusai figyelhetők meg. Mindazonáltal, a terrorizmus elleni harcot legitimálja, ha mögé teszik a kalózkodást, amely mintegy történeti háttérként hivatott igazolni azt. Ha a terroristákat a kalózokkal azonosítjuk, az elfogáshoz kapcsolódó, általában joghatósági kérdéseket elegánsan meg lehet kerülni.³²¹ Fontos kihangsúlyozni, hogy a kalózkodás és a terrorizmus közt valóban megragadható a párhuzam. Történeti kontextusba helyezve, az akkori kalózokról volt először elmondható, hogy egy csoportnyi ember, egy sajátos közösség olyan tevékenységet folytat, amellyel eltávolítja magát a saját államuk védelmétől és joghatóságától és háborút hirdet a civilizáció ellen. Az eszközökben pedig a terroristákhoz hasonlóan nem válogattak: emberölés, rombolás, a kereskedelem ellehetetlenítése, rettegésben tartás.³²² A fentiekben kifejtett elhatárolás a két cselekmény között, az elérni kívánt cél szempontjából az említett cselekmények modern formájára már inkább alkalmazható. Ha a kalózkodás történeti fejlődését, egészen pontosan annak ókori és középkori formáját vesszük alapul, kiderül, hogy a kalózok és a terroristák összehasonlítása nem találomra vagy a releváns szabályozások kicsavarásával történik. A terroristák esetében sem mindig áll meg, hogy valamilyen konkrét politikai célt akarnak elérni, mint például az

³¹⁹ Eugen Kontorovich, 'A Guantánamo on the Sea: The Difficulty of Prosecuting Pirates and Terrorists', (2010) *California Law Review* vol 98, issue 1, 259.

³²⁰ Guilfoyle, 'Piracy and Terrorism', 36.

³²¹ Douglas R. Burgess, Jr., 'Hostis Humani Generi: Piracy, Terrorism and a New International Law' (2006), *University of Miami International & Comparative Law Review*, vol. 13, issue 2, 300.

³²² Burgess 308.

amerikai csapatok kivonását a Közel-Keletről.³²³ Sok esetben a cél, hogy nemzetközi figyelmet szerezzenek. A két jelenség között hasonlóság, hogy olyan egyénekről van szó, akik a nemzetállamok figyelmét felkeltették és az elkövetési magatartásukban is van párhuzam, hirtelen tűnnek fel, támadnak, majd eltűnnek. Mindkettő léte sajátos a joghatóság szempontjából, nem egy államhoz kötődnek, a tevékenységük nincs tekintettel az államhatárokra. Egyfajta nemzeteken kívüliség jelenik meg mindkét csoportnál és nem is egy, hanem az összes állam ellenségének minősülnek a magatartásuk alapján.³²⁴ A kalózkodás is egy időben az államok részéről alkalmazott politikai eszköz volt. Mindezek mellett, a kalózkodás az állam és nem állami szereplők között fennálló konfliktus egyedi formáját jelenti.³²⁵ A modernkori kalózkodás azonban már jobban elválik a terrorizmustól, ráadásul, a terrorizmusnak van kifejezetten a tengerre specializálódott változata ma már,³²⁶ amely szervezettebb, mint a szárazföldi társa, hiszen speciális eszközök és ismeretek szükségesek a végrehajtáshoz.³²⁷ A legnagyobb mértékű tengeri terrortámadás 2004-ben történt, Manilánál zajlott, a *Superferry 14* elleni merényletről van szó, amely 116 halálos áldozatot követelt. A taktikai terroristatámadások közül, amelyeknek célja lehet például egy ellenzéki vezető kiiktatása, kiemelendő az 1979-es *Shadow V* elleni támadás, amelyet az IRA hajtott végre.³²⁸ A terroristák, a kalózkokhoz hasonlóan gyakran ejtenek túszokat, mint a már említett *Achille Lauro* esetében. Sokszor olyan összefüggések is észrevehetőek bizonyos, nem jól funkcionáló államokban, hogy a halászoknak új hajót vagy pénzt kínálnak olyan esetekre, ha nem tudnak halászni, például egy bevezetett embargó miatt. Azaz, a logisztika és az anyagi háttér tekintetében összefonódások is megfigyelhetők. A stratégiai terrorizmus szintén előfordul a tengeren, hiszen célja többek között a gazdaság, a kereskedelem elleni támadás.³²⁹ A célpontok ilyenkor hajók, kikötők, szorosok, csatornák, a tengerfenéken fektetett kábelek, a

³²³ Burgess 309.

³²⁴ Burgess 310.

³²⁵ Burgess 316.

³²⁶ 'Maritime terrorism refers to the undertaking of terrorist acts and activities (1) within the maritime environment, (2) using or against vessels or fixed platform at sea or in port, or against anyone of their passengers or personnel, (3) against coastal facilities or settlements, including tourist resorts, port areas, and port town or cities.' L. Joshua Ho - Catherine Zara Raymond, 'The best of times, the worst of times' (2005) *Institute of Defence and Strategic Studies*, Singapore, 180-181.

³²⁷ Hugues Eudeline, 'Terrorism – A New Threat to the Control of the Sea' (2011), Maritime Challenges in the 21st Century Stockholm Sea Power Conference, 3-4 May 2011 Swedish National Defence College Conference.

³²⁸ *Ibid.*

³²⁹ *Ibid.*

tengeri kommunikáció eszközei és maga az iparág. Stratégiai értelemben fontos a terrorista szervezeteknek, hogy ellenőrzést szerezzenek a tengerek felett.³³⁰

A kalózkodásnak és terroristáknak tehát más céljaik vannak, de az összejátszás elkerülhetetlen számos esetben.

Úgy vélem, hogy bár a terroristák és a kalózkodás magatartása között igenis lehet párhuzamot vonni, a modern kalózkodás tekintetében a terrorizmus elleni háború paradigmáját már el kell vetnünk. Ennek ellenére született olyan javaslat, amely a terrorizmus fogalmát a kalózkodásra tekintettel alakítaná ki, sőt, közös meghatározást javasol, amely megszüntetné a dilemmát a politikai motiváció kapcsán.³³¹

Ahogy az ismeretes, a modernkori kalózkodás egy időben a Szomáliához köthető akciókkal került újra előtérbe. Azonban, éppen ennek felszámolása kapcsán állapítható meg, hogy a jelenséget végrehajtási szempontból közelítették meg, pusztán rendészeti feladatként kezelve azt³³² és sem a fegyveres konfliktusokra, sem a terrorizmus felszámolására vonatkozó szabályokat nem sikerült ráhúzni a helyzetre, bár volt néhány, elsősorban az Egyesült Államokból induló kísérlet a joghatóság kiterjesztésére azon az alapon, hogy az operatív intézkedések helyett a terrorizmus elleni háború szempontjából közelítsék meg a problémát.³³³

A kalózkodás valóban fegyveres csoportokba szerveződve tevékenykednek, de ezt a technikai tény nem lehet a fegyveres konfliktusok joga értelmében vett fegyveres csoportnak nevezni.³³⁴ Az is kétségtelen, hogy időről-időre sor kerül fegyveres erőszakra a kalózkodás és egyes államok haditengerészetei között, de ez szintén nem meríti ki azt az 'elhúzó

³³⁰ Sri Lankán például a tamil Tengeri Tigrisek kifejezetten a Tamil Ílam Felszabadító Tigriseinek (1984-2009) tengeri terrorista merényletekre specializálódott szárnya volt, amely a csúcson 6000 tengerészt alkalmazott. Emellett a dzsihadisták is rendelkeznek a tengerre szakosodott csoporttal, ennek eredménye volt az említett *USS Cole* megtámadása.

³³¹ Burgess 328-330.

³³² UK House of Commons Foreign Affairs Committee, 'Piracy off the Coast of Somalia', Examination of Witness, 2011. június 22.

<<https://publications.parliament.uk/pa/cm201012/cmselect/cmfaaff/1318/11062204.htm>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 1.

³³³ *Ibid.*

³³⁴ 'On the basis of the foregoing, we find that an armed conflict exists whenever there is a resort to armed force between States or protracted armed violence between governmental authorities and organized armed groups or between such groups within a State.' Prosecutor v. Tadić Appeals Chamber, 2 October 1995, Case no. IT-94-1-AR72, 70. par.

Kirs Eszter, A Nemzetközi Büntetőbíróság és a bűnszervezeti felelősségi koncepció halála, *Kül-Világ*, IX. évf., 2012/4., 88.

‘fegyveres erőszak’ kategóriát,³³⁵ amely alapján fegyveres konfliktusnak minősíthető a kalózkodás. Nem is említve a felek meghatározásának problematikáját, hogy ténylegesen kik között áll fenn a konfliktus, a kalózkodás részéről ugyanis nem szempont, hogy egy hajó mely állam lobogója alatt közlekedik, szórványosan megtámadnak egy-egy kereskedelmi hajót, amelynek a tulajdonosa, bérbevevője, rakománya, legénysége, az igénybevett biztosítótársasága szerinti államok eltérnek, ahogyan az államok érdekei is attól függően, hogy a támadások mennyire érintik őket.

A témát összegzendő, elmondható, hogy a kalózkodást és a terrorizmust, illetve ezek elkövetőit gyakran egybemossák, a jogtudomány berkein belül is különböző nézetek uralkodnak a két jelenség viszonyát illetően. A leginkább elterjedt nézet alapján azonban a kettő egymást kölcsönösen kizáró helyzet, az érveléshez pedig az ENSZ tengerjogi egyezményét veszik alapul és a kalózkodás definíciójában szereplő magánjellegű célra vezetik vissza. A fentiekből azonban kiderül, hogy valójában ez, az egyébként csak a XIX. század végén felbukkanó személyes célzat, a kor viszonyaihoz igazodva, azt a praktikus célt szolgálta, hogy a hadijog alá tartozó, tipikusan a nemzetközi jog által el nem ismert felkelők cselekményeitől elhatárolja a kalózkodást.

Guilfoyle hangsúlyozza, és ezzel szinte lehetetlen nem egyetérteni, hogy Lauterpacht javaslatát kellett volna abban az időben figyelembe venni és nem engedni a Privy Council nyomásának, amely más szempontok szerint értékelt és támogatta, hogy a magáncél fogalmi elemként kerüljön be a kalózkodás definíciójába. Lauterpacht modellje ugyanis egyértelmű és általa legalább valamelyest elkerülhető lett volna a későbbiekben kialakult definíciós zűrzavar.

Mindazonáltal, sem a SUA-egyezmény, sem a túszedés elleni egyezmény nem írja elő, hogy az általuk meghatározott bűncselekmények elkövetésének háttérében politikai motivációnak kell állnia. A kalózkodással vádolt elkövetőket tehát technikailag egy, a terrorizmus visszaszorítására szolgáló egyezmény alapján is felelősségre lehet vonni.

A különböző szerzők témával kapcsolatos munkáit olvasva feltűnik az az általános megközelítés, amit szinte axiómaként kezelnek a terrorizmus és a kalózkodás kapcsolatát tárgyalva, hogy a magánérdek ellenpontjaként a politikai motivációt veszik alapul. Ez pusztán nyelvtani értelmezéssel élve helyes is, hiszen valóban ki akarták zárni a politikai motivációval

³³⁵ Prosecutor v. Tadić, par 70.

elkövetett erőszakos cselekményeket ebből a fogalmi körből és maga a *travaux préparatoires* is tartalmazza ezt a dichotómiát. Ugyanakkor, a már fentiekben kifejtett módon, a forradalmi szervezetekre vonatkoztatták ezt a kitétel, akiket az állam nem ismert el hadviselőkként, valamint állami engedéllyel rendelkező hajókra, illetve olyan cselekményekre, amelyekért az állam felelősséget vállalt.³³⁶ A személyes célzat tartalmát, kialakulását a fentiekben vázolva felmerül, hogy helyesebb lenne ellenpontként olyan erőszakról beszélni, amely mögött az állam áll és ezt alkalmazni a kifejezett politikai motivációval elkövetett erőszak helyett. A magánjellegű cél fogalmi elemként ugyanis nem a kalózkok személyes, szubjektív motivációit igyekszik feltárni, hanem annak eldöntésében segít, hogy az adott erőszakos cselekményt állami engedéllyel hajtják-e végre, bármilyen módon betudható-e az államnak. Ha ezt a dichotómiát vesszük alapul, akkor lényegében minden olyan erőszak, amely nem indukál fellépést, szankciót az állam részéről, magánjellegűnek tekinthető. A *Castle John v. NV Mabeco*³³⁷ ügyben a Greenpeace azzal érvelt egy erősen szennyező holland hajó 'megtámadása' kapcsán, hogy ez nem lehet kalózkodás, hiszen a motiváció politikai alapú. A belga bíróság azonban arra jutott, hogy a kalózkodás vádjával szemben a politikai motiváció nem érv és úgy értelmezte a helyzetet, hogy azok a cselekmények, amelyeket nem hagyott jóvá semmilyen állam, kimerítik a magánérdek fogalmát, a támadásnak tehát nem politikai, hanem más, egyéni mozzanat lehet.³³⁸

Az egy időben Szomáliában elharapózó kalózkodás kapcsán néhány, elsősorban regionális jellegű szabályozás is született, amelyek segítettek pontosítani a kalózkodás tárgyában kialakult definíciókat és eljárási szabályokat. Szomália ebben az esetben azért érdekes példa, mert bár jelenleg van működő kormánya,³³⁹ és az állam funkcionálni látszik, a politikai helyzet még mindig zavaros, nehezen megítélhető, hogy az államban folyó eseményeket mennyire lehet belső fegyveres konfliktusnak minősíteni. Egy meghatározott mélységen túl nem lehet bizonyosan megállapítani a területen működő szervezetek, csoportok összefonódását, az állam területileg rendkívül széttagolt és ennek megfelelően tér el, hogy mely területen kik gyakorolják a tényleges hatalmat.³⁴⁰ Ezáltal, egy kalózkodással gyanúsított

³³⁶ Halberstam 290., Kraska 127.

³³⁷ *Castle John and Nederlandse Stichting Sirius v. NV. Mabeco and NV Parfin*, Belgium Court of Cassation (1986) 77 ILR 537

³³⁸ 'Counterpiracy under International Law' 13., Shearer 322.

³³⁹ Szomáliai szövetségi kormány (2012-ben ez váltotta az átmeneti szövetségi kormányt.)

³⁴⁰ 'In most cases, the leaders behind the piracy rings have remained anonymous.' 'High-level pirates have been caught and released because we don't know who they are [...]. We have been very bad at understanding the dynamics of the cartels, we have been very bad at following the money trails'. Stig Jarle Hansen, piracy researcher and head of the International Relations Program University of Life Sciences, Norway Cristina Silva,

személy az általa elkövetett erőszakot a fennálló politikai felfordulással kapcsolatba hozhatja. Az elkövető például a kormánnyal szembeni felkelők cselekményéhez kapcsolódik vagy politikai indíttatásúnak vallhatja tettét azon az alapon, hogy az illegális lehalászás ellen küzd vagy az ellen, hogy más államok szemétkerakónak használják az ottani vizeket, így viszont nem egyértelmű, hogy kimeríti-e a kalózkodás fogalmát.³⁴¹ A politikai indíttatású cselekmények elkövetésekor fontos megjegyezni, hogy végső soron nem az számít, mit állít magáról az elkövető, hanem a bíróság fogja eldönteni, hol húzódik a határ, ami alapján a politikai célt kimerítik.³⁴² Ha tehát abból indulunk ki, hogy magánjellegű marad minden olyan erőszak, amely nem igényel állami fellépést vagy nem köthető bármilyen módon az államhoz, akkor a gyanúsítottak által elkövetett cselekmény nagy valószínűséggel az UNCLOS szabályozása alá esik, így kalózkodásnak minősül. Ez pedig akár egyfajta paradigmaváltást is hozhat abban a tekintetben, ahogyan a kalózkodást és a terroristákat mereven és kategorikusan elkülönítjük egymástól, nem átjárható rendszerekben gondolkodva. Egyes szerzők már akkor hangot adtak hasonló véleménynek, amikor a SUA-egyezmény még csak formálódott és bár, a magán/politikai dichotómia még mindig tartja magát, többen javasolják a fenti értelmezési lehetőség alkalmazását.³⁴³ Megjegyzendő, hogy a maga sajátos szemszögéből a világ legnagyobb, hajótulajdonosokat tömörítő szövetsége, a BIMCO³⁴⁴ úgy véli, a tengeri hajózás biztonságát az szolgálná, ha egy általános kategóriát hoznának létre a tengeri bűncselekményekre. Ez aztán magában foglalná a rakomány eltulajdonítását, a tengeren történt drogcsempészetet és emberkereskedelmet valamint a tengeren elkövetett terrorista cselekményeket.³⁴⁵

'Despite declining number of pirate attacks, seas still far from safe.' (*Stars and Stripes*, 20 January 2013) <www.stripes.com/despite-declining-number-of-pirate-attacks-seas-still-far-from-safe-1.204651> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 1.

'I have no doubt that al-Shabab have infiltrated the Federal Government of Somalia as double agents', former spokesman for the Ministry of Internal Security Abdulaziz Ali Ibrahim. Amanda Sperber, 'Somalia Is a Country without an Army', (*Foreign Policy*, 7 August 2018) <<https://foreignpolicy.com/2018/08/07/somalia-is-a-country-without-an-army-al-shabab-terrorism-horn-africa-amisom/>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 1.

³⁴¹ Guilfoyle, 'Piracy and Terrorism', 52.

³⁴² Menefee, 'Foreign Naval Intervention', 357.

³⁴³ Halberstam, Guilfoyle, Petrig-Geiß, Menefee.

³⁴⁴ Baltic and International Maritime Council.

³⁴⁵ Kraska 13.

III.5. Összegzés

Egyes szerzők szerint a nemzetközi jog a kalózkodást elégségesen szabályozza,³⁴⁶ hiszen az UNCLOS leírja, mi a kalózkodás, ami pedig tizenkét tengeri mérföldön belül van, az fegyveres rablás és a parti állam felelőssége.

Más részről azonban felmerült, hogy az UNCLOS idevágó része elavult, és egységes egyezménybe kellene foglalni a kalózkodás problematikáját, egy új, részletesebb definícióval. Utóbbiba belefoglalva a felszámolására irányuló lehetséges jogi eszközöket és számolva a különféle jogi vonatkokkal, amelyek az elfogás és a felelősségre vonás körül felmerülhetnek, és ezzel áthidalni a jelenlegi szabályozásban felmerülő hézagokat. Az UNCLOS hiányossága azonban nem is a meghatározásban rejlik, hanem, hogy az eljárás és az átszállítás tekintetében nem mond semmit, ahogyan azt sem követeli meg, hogy az államok megfelelően alakítsák át a nemzeti jogukat.

Tekintettel azonban arra, hogy a kalózkodás különböző arculatot mutat attól függően, hogy hol hajtották végre, valamint figyelemmel a jelenség felbukkanásának és lezajlásának eltérő intenzitására, kérdéses, hogy érdemes-e új egyezményt alkotni. Indokoltabb lehet egyfajta közmegegyezés az államok között, hogy a meglévő egyezményeket és azok egyes fordulatait hogyan értelmezzék. Ehhez pedig elengedhetetlen az aktív egyeztetés, az akadémiai szféra bevonásával. Fontos egy olyan platform megteremtése, ahol az elmélet és a gyakorlat kölcsönösen hathat egymásra. Nemcsak arról van szó, hogy az eltérő államok érdekei is eltérőek, de a témában számos szféra érintett. A politikai érdekek ütközhetnek azok szempontjaival, akiknek a feladata a kalózkodás felszámolásának gyakorlati kivitelezése, akik számára tehát ez a jelenség egyszerűen rendészeti jelleggel bír. Ezt bonyolítja a magánszféra szerepvállalása, elsősorban a nagy hajózási és biztosítótársaságok sajátos megközelítése és mindezen szempontok mögött átfogó jelleggel ott a nemzetközi jog. A jogtudomány által kimunkált megoldási javaslatokat azonban nem egy hozzáadott nehezítő körülményként kell értelmezni, hanem közvetítőként, amely betöltheti a híd szerepét a különböző érdekek egyeztetése során. A Koreai Köztársaság kiváló példa arra, hogyan lehet összehozni a különböző feleket. Évente körülbelül négyszáz dél-koreai hajó halad Afrika szarvánál, ez az útvonal számukra kiemelkedően fontos, mivel nagy mennyiségben szállítanak nyersolajat és cseppfolyósított földgázt, nyilvánvalóan nem kívánják módosítani, hosszabbá tenni a megszokott útvonalat. Ezért a kormány és az állam haditengerészete szorosan együttműködik

³⁴⁶ Kraska 104.

a dél-koreai hajózási vállalatokkal, közös tréningeket tartanak, fontosnak tartva, hogy ezeknek a képzéseknek gyakorlati haszna is legyen. Hogy a lehető legéletszerűbb legyen, Szomália partjainál kalóztámadást szimulálnak és ott helyben lemodellezik, melyik szereplőnek hogyan kell fellépnie és hogyan tudnak helyesen kommunikálni egymással.³⁴⁷ Ezzel természetesen nem lehet az összes olyan helyzetre felkészülni, amely felmerülhet, a felelősségre vonás pedig egy külön probléma marad. Emellett, számos állam nem tud ilyen szimulációs gyakorlatot megszervezni, pedig ezzel számos eljárási nehézséget³⁴⁸ hatékonyan tudnak kiküszöbölni.

³⁴⁷ <<https://en.yna.co.kr/view/AEN20190314001400320?input=tw>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 1.

³⁴⁸ Ehhez l. *Ali Samatar és mások v. Franciaország* (App. no. 17110/10 and 17301/10) ECHR 361, 4. December 2014; *Hassan és mások v. Franciaország* (App. no. 46695/10 and 54588/10) ECHR 4. December 2014.

IV. A MAGÁNSZEKTOR KALÓZKODÁSSAL KAPCSOLATOS SZEREPÉRŐL A NEMZETKÖZI JOG TÜKRÉBEN

A kalózkodásról értekezve indokolt szót ejteni a magánszféra szerepéről, a kalózok elleni fellépés során ugyanis lépten-nyomon találkozhatunk nem állami szereplőkkel. Ezek elsősorban jogi személyek és főleg két területen kell velük számolni: egyrészt megemlítendőek azok, a zömében multi- és transznacionális vállalatok, amelyekre a kereskedelmi hajózás épül (hajózási társaságok, biztosítócégek), másrészt a katonai és biztonsági magánvállalatok, amelyeket általában az első kategóriába sorolt cégek bérelnek fel, tehát nem egy állam vagy nemzetközi szervezet áll az alkalmazásuk mögött. A magánszektor szerepéről a tengeren, ezen belül elsősorban a biztonságot garantáló jogi személyekről azért is fontos szót ejteni, mert ezen terület szabályozása, bár mára már sok tekintetben fejlődött, még mindig szürke zónát képez.³⁴⁹

IV.1. Multi- és transznacionális vállalatok: hajózási és biztosítási társaságok

A nemzetközi kereskedelmi hajózást gyakran multi- és transznacionális vállalatok bonyolítják, a tevékenységükkel a mai világban lehetetlen nem számolni, nemzetközi jogalanyiságuk azonban legfeljebb is csak korlátozottan nevezhető.³⁵⁰ A kalózkodást illetően is természetes tehát, hogy igyekeznek a számukra leghatékonyabb módon fellépni a kalózok ellen és tekintettel arra, hogy lokálisan nekik kell kezelni a hajójukat ért támadást, saját protokollt alakítottak ki. Ez azonban nehézséget okozhat, mert a gazdasági érdekeik által vezérelt vállalatok sajátosan értelmezik a kalózkodás fogalmát, amely a nemzetközi joggal nem feltétlenül vág egybe. Az ezeket a vállalatokat tömörítő szövetségek (INTERTANKO, INTERCARGO, BIMCO) kialakítottak saját irányelveket,³⁵¹ amelyek természetüket tekintve

³⁴⁹ Eniola Williams, 'Private Armed Guards in the Fight against Piracy' (2014) in Académie de droit international de La Haye (ed), *Crimes at Sea*, Brill | Nijhoff, Leiden, 348.

³⁵⁰ Kiss Amarilla, 'A nemzetközi jog különleges alanyai' (2019), *Internetes Jogtudományi Enciklopédia* <<https://ijoten.hu/szocikk/a-nemzetkozi-jog-kulonleges-alanyai#block-1194>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 1.

³⁵¹ 'Interim Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region', <https://www.gard.no/webdocs/BIMCO_GulfofGuinea.pdf> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 1. A

egyedülállónak számítanak, azonban ezeket az irányelveket az IMO által kiadott szabályokkal együtt szükséges értelmezni. Probléma elsősorban annak kapcsán merülhet fel, hogy a nagy hajózási vállalatok maguk alakítottak ki eljárásrendet a kalózkodás elleni védekezés, fellépés, a túsztárgyalás és a váltságdíj kifizetése terén. Ez azonban a nemzetközi jog által rögzített szabályoktól eltérő lehet, például a fegyveres kíséret telepítése és az erőszak alkalmazásának kérdésében, utóbbi vonatkozásában a nemzetközi jog egyébként sem ad egyértelmű irányutatást. A GUARDCON-szerződések,³⁵² amelyek a hajótulajdonosok és a biztonsági magánvállalatok közötti szerződést jelentik, tartalmazzák a tűzfegyverhasználatra vonatkozó irányutatást, amely azonban, ahogy az a későbbiekben kiderül, jellemzően eltér az egyes államok és az IMO álláspontjától is. Kiemelkedően fontos, hogy a magánszereplők a fegyveres kísérettel összefüggésben alkalmazott szerződesei, záradékai és egyéb előírásai a nemzetközi joggal összhangban legyenek. Gondot okozhat ugyanis például az erőszak alkalmazása terén, ha nem ugyanazt értik kalózkodás alatt és a magánszektor olyan esetekre is kiterjeszti az általa alkalmazott protokollt, amelyeket a nemzetközi jog nem minősít kalózkodásnak, és amelyekre nem a tengerjogi egyezmény vonatkozik. A fogalmi elhatárolás, amely nem mindig egyszerű, azért is fontos, mert míg a biztosítás számol a kalóztámadások kockázatával, addig például a terrorista cselekmények okozta kárt már nem fedezi a biztosítás.³⁵³ Az ilyen jellegű biztosításokat kínálókat összefogó nemzetközi szövetség maga is elismeri, hogy lehetnek fogalmi átfedések.³⁵⁴ Igyekeznek azonban ezeket a csomagokat a kalózkodás adott típusára szabni, a Guineai-öböl környéki kalózkodás esetében mást fedez a biztosítás, mint Afrika keleti partján. A háttérben azonban továbbra is fennáll az a problémafelvetés, ami magát a dolgot is átszövi: a kalózkodás alatt mást ért a nemzetközi jog, az egyes államok nemzeti joga, a kereskedelmi hajózás világa és mást értenek alatta a biztosítótársaságok.³⁵⁵ Nincs olyasfajta, *prima facie* logikusnak látszó megoldás, hogy például visszautalnak az ENSZ tengerjogi egyezményére. Sok állam, jogrendszerétől függetlenül, a piac diktálta körülményekre tekintettel vesz igénybe angol vagy amerikai biztosítási szerződéseket, amelyeket tengerre szabtak. Az Egyesült Királyság tengeri biztosításokról

BIMCO GUARDCON egy szerződéstípus, amelyet a tengeri védelemre szakosodott jogi személyekkel kötnek meg.

³⁵² A szerződésmintáért l. <<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/guardcon#>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 1.

³⁵³ Az elhatárolás nehézségeiről l. III. fejezet.

³⁵⁴ International Group of P&I Clubs <https://static.mycoracle.com/igpi_website/media/adminfiles/piracy-2013.pdf> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 1.

³⁵⁵ Passman 61.

szóló 1906-os rendelkezése³⁵⁶ a kalózkodást olyan támadásnak könyveli el, amelyet a partról hajtanak végre, és amelynek elkövetésében a hajón fellázadó utasok vagy személyzet is részt vesz. Természetesen, ma már ezt összhangban értelmezik a nemzetközi jogi definíció főbb elemeivel és a brit büntetőjoggal, azonban a gyakorlat nem teljesen konzekvens, hogy az egyes eseteknél mire támaszkodnak éppen.³⁵⁷ A kereskedelmi hajózás értelemszerűen nagyrészt az IMB definíciójára ad, amely azonban eléggé tág.³⁵⁸ A nagy biztosítók pedig szándékosan elkerülik a nemzeti büntetőjogot, mert a biztosítási szerződések fontos eleme, hogy az ésszerűen elvárható magatartásra építenek, ennek meghatározása azonban nehéz több, eltérő joghatóság találkozása esetén.³⁵⁹ Ráadásul, a biztosítók kalózkodásra szakosodása nem újkeletű, komoly történeti hagyományai vannak ezen terület fejlődésének is, akárcsak a kalózkodás nemzetközi jogi fogalmának. Ami a modern érát illeti, és a II. fejezetben is vázolt harvardi tervezetet, amely a kalózkodás nemzetközi jogi definíciójának közvetlen előképe, a New York-i Legfelsőbb Bíróság 1930-ban, a *Britannia Shipping Corporation v. Globe & Rutgers Fire Insurance Company* ügyben³⁶⁰ már rögzítette, hogy a biztosítási szerződésekben kalózkodás alatt olyan bűncselekmény értendő, amelyet nyílt tengeren követtek el.³⁶¹

A kalózkodást fedező biztosítás abból indul ki, hogy a nyílt tengeren, nem politikai célból elkövetett fosztogatásról van szó, amelyet a „mindenki ellen irányuló univerzális agresszió szellemében”³⁶² követnek el. Ezek nagyrészt az UNCLOS által előírt követelményekkel egybeesnek, azonban a biztosítási területen az eltérő esetek és sok esetben az esetjog alkalmazása miatt ezeket a feltételeket nem mindig következetes szigorral kéri számon. Talán ez lehet az oka, hogy az előírt követelmények ellenére is vonatkozik a biztosítás azokra az esetekre, amelyeket nem a nyílt tengeren követtek el. Mindemellett fennáll természetesen, hogy az előbb említett feltételek továbbra is ütközhetnek a belső jog meghatározásaival.

Az említett a jogi személyek, kereskedelmi szereplők felelnek a hajók biztonságos üzemeltetéséért, az alkalmazott legénység és katonai kíséret megfelelő kiképzéséért. Ahogyan az ő kötelességük az is, hogy utánajárjanak, hogy a lobogó joga szerinti állam engedélyezi-e a fegyverek és kíséret telepítését és beszerezze a lobogó joga szerinti állam hivatalos

³⁵⁶ The Maritime Security (Jersey) Order 1996, No. 2881 of 1996.

³⁵⁷ Passman 67.

³⁵⁸ L. III. fejezet.

³⁵⁹ Passman 72.

³⁶⁰ *Britannia Shipping Corp. v. Globe Rutgers F. Ins. Co.*, 138 Misc. 38, 244 N.Y.S. 720 (N.Y. Sup. Ct. 1930).

³⁶¹ Passman 83.

³⁶² Passman 85.

engedélyét.³⁶³ Ezt bonyolítják a biztosítótársaságok a kifejezetten a kalózkodásra szabott biztosítási záradékaikkal. Amennyiben egy hajó magas kockázati besorolású tranzit útvonalon halad, számos biztosító a fegyveres kíséret alkalmazását a biztosítási fedezet előfeltételül szabja vagy kedvezményeket ad, ha ilyen kíséretet alkalmaznak a hajót üzemeltetők.³⁶⁴ Mindemellett, számolni kell a hajó parancsnokának egyéni felelősségével,³⁶⁵ amely, ahogyan azt lentebb látni fogjuk, a fegyveres kíséret fedélzetre telepítésével változhat. Ezáltal azonban az igénybe vett biztosítás³⁶⁶ által szabott feltételeknek nem sikerül eleget tenni, amely a nemzetközi jogra építve általában előírja, hogy a hajó parancsnoka felel.³⁶⁷ Emellett ott a hajót tulajdonló jogi személyek felelőssége,³⁶⁸ a biztonsági magánvállalatok és az azok által alkalmazott kísérők felelőssége és ehhez adódik a nemzetközi jogi felelősség kérdése. Mindez sajátos és nem feltétlenül egyszerű egyveleget képez azon tekintetben, hogy egy kalóztámadás esetén, ki és hogyan felel egy olyan esetben, ha a fegyveres kísérők részéről erő alkalmazására sor kerül, fedezi-e a kárt és ezt az eshetőséget is a biztosítás.

IV.2. A katonai és biztonsági magánvállalatok szerepe a kalózkodás visszaszorításában

A jogi szabályozás sok esetben nem minősül elégségesnek, ezért jogon kívüli védelmi eszközöket is kénytelenek igénybe venni az érintettek. A magánszektor az államok által kötött ún. *shiprider* megállapodásokat megelőzően is igyekezett megtenni minden tőle telhetőt a kalózkodás elleni küzdelemben. Az említett tisztviselőket ugyanis részben pontosan azért kezdték el alkalmazni, hogy a magánszektorban egyre szélesebb körben elterjedő magán biztonsági cégeket és katonai magánvállalatokat visszaszorítsák. A Hormuzi-szorosban és az Ománi-öbölben történt incidensek³⁶⁹ hatására azonban a hajózási társaságok újra elkezdték a magán biztonsági cégek embereit alkalmazni a hajóikon. Ezen aktív védelmi eszköz

³⁶³ Williams 355.

³⁶⁴ Williams 357.

³⁶⁵ L. pl. *MV Tygra (Maersk Alabama)* eltérítése 2009-ben.

³⁶⁶ Általában sztenderden a hajókra szabott P&I (védelmi és kártalanítási) biztosítási csomagokról van szó.

³⁶⁷ 'The Swedish Club: International Marine Insurance, Piracy and Use of Armed Guards'.

<[https://www.swedishclub.com/upload/Loss_Prev_Docs/Piracy/PIRACY and USE OF ARMED GUARDS - General overview.pdf](https://www.swedishclub.com/upload/Loss_Prev_Docs/Piracy/PIRACY_and_USE_OF_ARMED_GUARDS_-_General_overview.pdf)> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 2.

³⁶⁸ Norvégia nemzeti szabályozása értelmében, ha a fegyveres kíséret túllépi a hatáskörét, a hajó tulajdonosa is eljárás alá vonható. Williams 375.

³⁶⁹ A Hormuzi-szoros közelében évek óta tart a feszültség Irán és az Egyesült Államok között, 2019 májusában azonban két szaúdi tankert ért támadás valamint az irániak júliusban lefoglaltak egy brit tankert, utóbbi arra válaszul, hogy a britek a Gibraltári-szorosban egy iráni hajót tartóztattak fel azzal, hogy az Európai Unió által kiszabott szankciók ellenére a szír kormánynak szállít kőolajat.

alkalmazásának részben az az oka, hogy hiába lépett fel, egyébként sikeresen, az EU NAVFOR vagy a NATO, ráadásul regionális összefogásokra is sor került, számos társaság ennek ellenére sem érezte biztonságban a hajóit, így az igény továbbra is fennállt a fegyveres kíséretre, maradtak tehát biztonsági rések.³⁷⁰ Arról pedig az I. fejezetben is szó esett, hogy vannak olyan államok, amelynek a parti őrsége és a haditengerészete képtelen a hozzátartozó tengerrészeket ellenőrzése alatt tartani. Összességében, egyedül az Egyesült Államok rendelkezik olyan flottával, ami erre képes lehet.³⁷¹ Megjegyzendő, hogy az EU NAVFOR-nak egy, az európai kontinens másfélszeresét kitevő területet kellene biztosítaniuk csak Szomália környékén, amely még 2012-ben az Európai Bizottság megbízásából kiterjedt Szomália parti tengerére is.³⁷²

Az ezen a területen vezető szereppel bíró szövetségek, kamarák³⁷³ sokáig határozottan elleneztek, hogy bármely szállítványozási cég fegyveres őrköt alkalmazzon, mivel tartottak az erőszak eszkalációjától. Ezért ezeket a cégeket maguk is súlyos szankciókkal sújtották, ráadásul, a hajó tulajdonosa és a biztosítótársaság a rendőrségi eljárást, illetve őrizetbevételt is kockáztatja ezzel. Most is azt tanácsolják a társaságoknak, hogy egyáltalán ne vegyenek igénybe biztonsági cégeket vagy katonai magánvállalatokat, de ha mindenképpen szükséges a segítség, akkor folyamodjanak nem felfegyverzett, ún. tanácsadók alkalmazásához. Jelenleg úgy tűnik, hogy mindezen javaslatoknak nem sok visszatartó ereje van és a fegyveres őrk alkalmazása továbbra is népszerű a nagyobb cégek körében, mivel a térségben még mindig lehet fegyveres kíséreléssel a fedélzeten hajózni és néhány kikötőben engedélyezett a fegyverrel történő belépés. A fegyveres kísérők alkalmazásáról azonban fontos tudni, hogy az kizárólag a kalózkodás elleni fellépés esetén tolerálható.³⁷⁴

Vannak tehát olyan vállalatok,³⁷⁵ amelyek kifejezetten a fegyveres kíséretre szakosodnak, de egyéb téren (pl. tanácsadás, kiképzés, monitorozás)³⁷⁶ is segíteni tudják a kereskedelmi hajók legénységét, utóbbi egyébként nem újdonság, a kalózkodás fellendülése

³⁷⁰ 'Counterpiracy under International Law' 17.

³⁷¹ Lattmann 70.

³⁷² <https://jeunes-ihedn.org/wp-content/uploads/2021/01/LJI_PIVOT-TO-EU_ATALANTE_112020.pdf>

Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 2.

³⁷³ Pl. International Chamber of Shipping.

³⁷⁴ A Hormuzi-szoros környékén lévő incidensek kapcsán más a tényállás, hiszen ott az iráni állam katonáival szemben alkalmazzák a fegyveres kíséretet, ami sérti a nemzetközi jogot.

³⁷⁵ A nagyságrendet jól szemlélteti az egyik legnagyobb brit cég, az Ambrey, amely hatszáz kíséreléssel dolgozik a Vörös-tenger és az Indiai-óceán térségében. <<https://gcaptain.com/seeking-to-avoid-escalation-ships-deploy-unarmed-guards-to-navigate-gulf/>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 2.

³⁷⁶ A zsoldosoktól nemcsak a szervezeti struktúra választja el őket, hanem az is, hogy egyéb, jellemzően tanácsadói feladatokra is igénybe lehet őket venni.

előtt is jellemző volt.³⁷⁷ A fegyveres kíséretnek két típusa létezik: egyrészt kísérőhajókat vetnek be, akit biztosítják a hajó útját vagy fegyveres kísérőket telepítenek a kereskedelmi hajó fedélzetére, így biztosítva helyben a hajót. Az előbbinek komoly hagyományai vannak a hajózás történelmében, minden korszakban előfordult, de elsősorban a privatérok felvirágzásának idejében számított jellemző megoldásnak.³⁷⁸ Megjegyzendő, hogy a kísérő szerepet betöltő hajó nem élvez mentességet, nem számít hadihajónak vagy állami szolgálatot teljesítő hajónak, ahogyan az ennek elismeréséhez szükséges felhatalmazással sem rendelkezik.³⁷⁹ Az Európai Unió Atalanta missziójának keretein belül egyébként ugyancsak alkalmaztak kíséretet (VPD),³⁸⁰ azonban ennek keretén belül felelős parancsnokság alatt szolgáló egyenruhás katonákról volt szó. Az ő feladatuk nemcsak a védelem, hanem az elrettentés és a kalózkodás általános felszámolása is. Utóbbi a VPD-k általános célja, akár külön kíséretként, akár a hajóra telepítve alkalmazzák őket. Tekintve azonban, hogy kereskedelmi hajót kísérnek, amely ettől nem minősül át hadihajóvá vagy állami szolgálatban lévő hajóvá, a tengerjogi egyezmény 107., 110., 111. cikkei nem alkalmazhatók ebben az esetben. A VPD alkalmazásához szükséges a megállapodás a kereskedelmi hajó lobogója szerinti állam és azon állam közt, amelyhez a kísérők tartoznak.³⁸¹ Leszögezhető tehát, hogy a VPD kizárólag az alapötletet tekintve mutat egyezést a magánjellegű biztonsági kísérekkel, jogi helyzetüket tekintve nem. Ez a megoldás a bizonyítéka, hogy az államok az erőszak alkalmazását kizárólagos állami jogosítványként szeretnék továbbra is megőrizni. Természetesen, a VPD-k alkalmazása is számos problémát vet fel, azonban a CGPCS megállapítása szerint is jóval kevesebb hátránya van, mint az egyes társaságok által igénybe vett katonai kíséretnek.³⁸² A VPD-k bevetését számos állam, Belgium, Olaszország, Franciaország, az Egyesült Államok és Hollandia is preferálja. Utóbbi egyébként előszeretettel alkalmazza ezt a megoldást, azonban a kíséret biztosításáért cserébe díjat számol fel az ezt igénybe vevőknek. Az Európai Unióban ez ellentétet szült, számos tagállam ugyanis úgy vélekedik, hogy egy állam kereskedelmi flottájának megvédése az állam alkotmányos kötelezettsége.³⁸³

³⁷⁷ Williams 344.

³⁷⁸ Williams 346., Douglas Guilfoyle, 'Somali Pirates as Agents of Change in International Law-making and Organisation' (2012), Cambridge Journal of International and Comparative Law (1) 3, 102.

³⁷⁹ UNCLOS 107. cikk.

³⁸⁰ Vessel Protection Detachments (VPDs).

³⁸¹ Williams 346.

³⁸² Williams 356.

³⁸³ Williams 370.

Ami a magánkíséretet illeti, mindkét típusa esetén ugyanazzal az előnnyel számolnak: nem kell kerülőútvonalakat találniuk, illetve egy sikeres támadás esetén a váltságdíjjal, a kiszabadítási kísérlettel, a túsztárgyalókkal való vesződség elől megmenekülnek a társaságok. Jellemzően azonban a kisebb csapat kereskedelmi hajóra telepítése költséghatékonyabb megoldás.

Ami a biztonsági vállalatokat illeti, azok sajátosan működnek. Ezek a cégek ugyanis néhol (pl. Malaka-szoros) szárazföldi bázist tartanak fenn, de némely esetben (Közel-Kelet) a tengerről, általában 25-26 tengeri mérföldtől, azaz közvetlenül a csatlakozó övezet külső határához közel egy hajón tartanak fenn bázist. A fegyverek átadása, a kísérők átszállása is itt történik és nem a kikötőkből, hiszen külön megállapodás híján a parti államok szuverenitását sérti, hogy területükön fegyveres alakulatok tartózkodjanak, kiváltképp, ha ezek jogi megítélése sem egyértelmű és inkább túrt, mint támogatott jelenségnek számítanak. Az őrző-védő cégek pedig igyekeznek kijátszani a parti államokat azzal, hogy voltaképpen úszó fegyverraktárokat tartanak fenn, amelyekre vonatkozóan a nemzetközi jogi szabályozás homályos, de az általános hozzáállás abba az irányba mozdult, miszerint mindez nem feltétlenül tilos, de számos engedélyt kell hozzá beszerezni.³⁸⁴

A magánvállalatok jelenléte azonban annyira meghatározó évek óta, hogy a jognak is számolnia kell velük, sok esetben ugyanis olyan technikai felszereltséggel bírnak, amely egy, a kalózkodás sújtotta térségben jellemzően ingatag állam haderején is túlmutat.

A pontosság kedvéért meg kell említeni, hogy a címben alkalmazott katonai és biztonsági magánvállalat kifejezés egy összefoglaló megnevezés, amely tágan értelmezendő. Szűk értelemben ugyanis el kell különíteni egymástól a biztonsági, őrző-védő funkciójú cégeket és a katonai magánvállalatokat.³⁸⁵ A kettő elméletileg jól elválasztható, hiszen az előbbieket klasszikus őrző-védő funkciót töltenek be, míg a katonai magánvállalatok feladatai több rétegűek, a szolgáltatás fokozatait tekintve lehet szó egyszerű katonai tanácsadásról, katonai támogatásról vagy katonai szolgáltatásról.³⁸⁶ Ez utóbbi azt jelenti, hogy a vállalatok olyan csapatokat bocsátanak valamely fél rendelkezésére, akik közvetlenül részt vesznek az

³⁸⁴ Williams 360.

³⁸⁵ Rita Abrahamsen, Michael C. Williams, 'Security Privatization and Global Security Assemblages' (2011) *Brown Journal of World Affairs*, vol.18, no. 1, 178, Peter W. Singer, *Corporate Warriors – The Rise of the Privatized Military Industry* (Cornell University Press, Ithaca 2003) 93.

³⁸⁶ Singer, *Corporate Warriors* 93., Zsebe Zsolt, 'A katonai magánvállalatok szabályozása a nemzetközi jogban', (Biztonságpolitika, 2014. május 19.) <<http://biztonsagpolitika.hu/elemzesek/a-katonai-maganvallalatok-szabalyozasa-a-nemzetkozi-jogban>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 2.

ellenségeskedésben azáltal, hogy valamely fél oldalán beavatkoznak. Általában ez jelenti a legtöbb problémát a nemzetközi jog számára, a státusuk meghatározása önmagában is nehéz,³⁸⁷ emellé azonban számolni kell azzal, hogy a kiszervezett katonák gyakran túllépik a hatáskörüket, megsértik súlyosan az emberi jogokat és a nemzetközi humanitárius jogot. A másik két kategória azonban kevésbé élesen választható el a biztonsági cégek munkájától, annál is inkább, mivel itt már nem feltétlenül hivatásos katonák alkalmazása merül fel, hanem civileké is.³⁸⁸ A kalózkodás esetén összességében természetesen felmerülhet a katonai magánvállalatok alkalmazása is, hiszen ez a harc a szárazföldön is folyik, összefüggést mutatva a terrorizmussal és tipikusan meggyengült államokat érint. Az elválasztás ezért, ahogyan az a fentiekből kiderül, csak elméletben egyszerű, ezek a biztonsági cégek ugyanis nem olyan klasszikus őrző-védő szerepet látnak el, mint amelyet a szó hétköznapi értelmében ismerünk a mindennapos szituációkból. Ha a katonai magánvállalatok felől közelítjük a tevékenységüket, akkor is kiderül, hogy nem passzív szolgáltatásról van szó, mert természetüket tekintve ők is katonai jellegű tevékenységet fejtenek ki. Ezért sokan e mögé az álca mögé bújnak, nem vállalva nyíltan, hogy a vállalkozásuk inkább egy katonai magánvállalatra emlékeztet.³⁸⁹ Klasszikusan gyenge államokban tevékenykednek, ahol túlkapas esetén a felelősségre vonásuk kevésbé valószínű. Ezeknek a vállalatoknak egyébként a kialakulása is a kalózkodáshoz köthető. A történetük a XIII. századig nyúlik vissza, amikor a kalózkok tevékenysége kezdett elharapózni Angliában. Ezután számos alkalommal vetettek be zsoldosokat, a modern időkben a katonai erők magánvállalatokhoz történő kiszervezésére a kilencvenes években az angolai és Sierra Leone-i polgárháborúk hívták fel a figyelmet.³⁹⁰

A hajózási társaságok elsősorban azokhoz a védelmet biztosító cégekhez fordulnak, amelyek kifejezetten a tengerekre, tengeri rendfenntartásra specializálódtak (PMSC).³⁹¹ Annak ellenére, hogy alkalmazásuk magában hordozza számos tisztázatlan jogi helyzet kialakulását és a túlkapas lehetőségét, jelenlétük tehát jogilag nem feltétlenül kívánatos, gyakorlatilag

³⁸⁷ Az idevágó szabályozás alapvető dokumentumai közé tartozik az 1949. augusztus 12-én kötött genfi egyezményeket kiegészítő és a nemzetközi fegyveres összeütközések áldozatainak védelméről szóló jegyzőkönyv (I. jegyzőkönyv), 47. cikk. Az 1977. július 3-án elfogadott (de csak 1985-ben hatályba lépett) *OAU Convention for the Elimination of the Mercenarism in Africa*, CM/817 (XXIX), UNGA Res 64/151 (18 December 2009) UN Doc A/RES/64/151. The *Montreux Document* on pertinent international legal obligations and good practices for States related to operations of private military and security companies during armed conflict (17 September 2008).

³⁸⁸ Singer 90.

³⁸⁹ Singer 73.

³⁹⁰ Chia Lehnardt, 'Private Military Companies' in Rüdiger Wolfrum (ed), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law* 8, (Oxford University Press, Oxford 2012) 467.

³⁹¹ Private Maritime Security Company.

mégis nehezen megkerülhetők, így sok esetben nemzetközi szervezetek, katonai missziók (pl. EU NAVFOR) is együttműködnek ezekkel a rendfenntartásra szakosodott cégekkel.

Ez a lehetőség tehát hatékony, de amellett, hogy jogilag aggályos, hiszen a katonai tevékenységek kiszervezése a nemzetközi jog alapelveit aláássák, drága is, így számos hajózási vállalat nem engedheti meg magának, hogy kísérőket alkalmazzanak, ráadásul, a kalózkodás problémáját önmagában nem oldja meg. Ahogyan a fentiekben is látható, ezek a cégek azért szakosodnak jellemzően a tengeri biztonság fenntartására, mert a kalózkodás az a bűncselekmény, amelynek elkövetése esetén engedélyük van fegyvert használni. Az fegyveres kíséret alkalmazása ellen tiltakozók legfőbb érvei közé tartozik, hogy a fegyveres erőszak hamar eszkalálódhat.³⁹² Emellett, a kalózok és a valóban békés halászok összekeverése meglehetősen egyszerű, valamint a fegyverhasználat külön veszélyforrást jelent, ha gyúlékony anyag a rakomány (pl. tankerek).³⁹³ A visszaéléseket tetézi, hogy a költséghatékonyságra törekedve sok esetben alkalmaznak olyan kísérőket, akik nem jól beszélnek angolul, nincs a harcban tapasztalatuk és a fegyverüket csak használni tudják, helyesen karbantartani már nem. A képzetlen fegyveres kísérők pedig hamar pánikba esnek és tüzet nyitnak, vagy éppen túl sokáig haboznak a megelőző csapással, ennek eredményeképpen viszont a halálos kimenetelű erőszakot már nem tudják elkerülni.³⁹⁴

Ahogyan arra a fentiekben már utaltam, ezen vállalatok jogi helyzete bizonytalan, az UNCLOS nem szabályozza közvetlenül a kérdést. Az egyezmény 21., 92. 94. cikkeiből azonban tudjuk, hogy a hajózás biztonságáért a parti államok, saját hajóik biztonságáért pedig emellett a lobogó joga szerinti állam felel, utóbbi dönti el, hogy felengedi-e a hajói fedélzetére a kíséretet.³⁹⁵ Az UNCLOS értelmében vizsgálható, hogy a hajó a támadáskor hol haladt. Nyílt tengeren a lobogó joga vonatkozik a fegyveres kíséretre, míg a parti tengeren már számolni kell a parti állam joghatóságával. Az más kérdés, hogy a gyakorlatban jellemzően nem avatkozik be a parti állam,³⁹⁶ ha olyan helyzetről van szó, amely a hajó fedélzetén tartózkodókat érinti kizárólag, a lobogó joga szerinti államra hagyják ezen ügyek intézését. Felmerülhet azonban, hogy a békés áthaladás joga ugyanolyan formában illeti-e meg ezeket a

³⁹² A gyakorlatban ezt a feltevés az *Avocet* megtámadásánál igazolódott 2011-ben, amikor a kísérők figyelmeztető lövések leadására kaptak utasítást, ők azonban kilőtték az összes tárat egy közeledő hajóra. Yvonne M. Dutton, 'Fighting Maritime Piracy with Private Armed Guards', (Oxford Research Group 11 July 2016).

<<https://www.oxfordresearchgroup.org.uk/blog/fighting-maritime-piracy-with-private-armed-guards>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 2.

³⁹³ Williams 376., 'Counter Piracy under International Law' 17.

³⁹⁴ Dutton, 'Fighting Maritime Piracy with Private Armed Guards'.

³⁹⁵ MSC.1/Circ.1443 (25 May 2012).

³⁹⁶ Ezt egyébként az UNCLOS 27. cikke is alátámasztja, amennyiben a parti tengeren áthaladó hajóról van szó.

hajókat, mint azokat, amelyek fedélzetén nincs fegyveres kíséret. Erre vonatkozóan az UNCLOS 19. cikke ad iránymutatást, amelyet az UNCLOS 21. cikkével relációban érdemes értelmezni, hiszen ez a cikk tartalmazza a békés áthaladásra vonatkozó előírásokat. A 19. cikk rögzíti, mikor tekintendő az idegen hajó áthaladása a parti állam békéjét, biztonságát sértőnek. A cikk 2. b) pontjának értelmében idetartozik a „bármilyen fegyverrel végzett bármely gyakorlat vagy gyakorlatozás”.³⁹⁷ Ennek alapján úgy vélem, a békés áthaladás megvalósul, az a tény, hogy egyébként fegyveres kísérők vannak a fedélzetén, nem változtat az áthaladás békés jellegén, amennyiben az idézett pontból indulunk ki. A parti állam nem tudja megakadályozni a tényt, hogy fegyver legyen a fedélzetén, ezért életszerűbb annak használatára fókuszálni, amely azonban a jogalkotó szándéka szerint valószínűleg nem esik egybe az önvédelem következtében történő fegyverhasználattal.

Az adott országnak parti államként egyébként joga van, hogy megtiltsa a kérdéses hajó kikötését, tehát van lehetősége fellépni a saját érdekében. Érdemes azonban kiemelni ugyanezen cikk a) és f) alpontját is. Az a) pont lényegileg az erőszak tilalmát rögzíti, azaz az áthaladás békés jellege sérül, amennyiben a parti állam szuverenitását erőszakkal fenyegeti egy idegen hajó. Mindehhez hozzávehető az f) pont, amely a békés áthaladás jellegének sérülésének tekinti bármely katonai eszköz fedélzetre vételét.³⁹⁸ Az utóbbi alpontokra tekintettel, az államoknak joga van olyan szabályt alkotni, amely nem engedi ezeket a hajókat a felségvizeire. Az említett 19. cikk 2. a) alpont kapcsán azonban azt is meg kell jegyezni, hogy az tulajdonképpen az ENSZ Alapokmány 2. cikk 4. pontjában rögzített erőszak tilalmának a fogalmát ismétli meg. Gyaníthatóan tehát ezt a cikket nem kereskedelmi hajókra, hanem állami szolgálatot teljesítő hajókra illetve hadihajókra szabták. Ez azonban merőben új helyzet, amellyel az egyezmény megalkotásakor nem számolhattak, ettől még eredményét tekintve helytállónak tűnik megállapítani, hogy ezt a cikket nem lehet kereskedelmi hajókra alkalmazni fegyveres kíséret telepítése esetén sem. A fegyveres kísérettel rendelkező kereskedelmi hajó nem ér fel azzal a fajta fenyegetéssel, amelyet egy hadihajó jelent.³⁹⁹ A fent említettek mellé kívánkozik a 19. cikk 2. g) pontja is, amelynek értelmében a parti tengeren nem történhet „árucikknek, valutának vagy személynek a parti állam vám-, pénzügyi, bevándorlási vagy egészségügyi törvényeivel és rendelkezéseivel ellentétes be- vagy kirakodása, illetve be- és kiszállása”. Ezért is alakult ki, ahogyan a fentiekben utaltam

³⁹⁷ 19. cikk 2. b).

³⁹⁸ 19. cikk a), f).

³⁹⁹ Anna Petrig, 'The Use of Force and Firearms by Private Maritime Security Companies against Suspected Pirates' (2013), *International & Comparative Law Quarterly* vol. 62, issue 3, 675.

rá, hogy a fegyveres kíséretet igyekeznek minél leleményesebb módon a kereskedelmi hajó fedélzetére juttatni. Amennyiben azonban ez a parti tengeren történik, a parti állam előírásait feltétlenül be kell tartani, különben a békés áthaladás megszegése megáll.⁴⁰⁰

A 19. cikk 2. 1) végül lehetőséget ad a parti államoknak arra, hogy maguk ítélik meg, mi sértheti a békés áthaladást.⁴⁰¹ Ez utóbbi azért érdekes, mert a Nemzetközi Hajózási Kamara kezdeményezte, hogy töröljék, azonban ez nem járt sikerrel. Ennek ellenére, ha értelmezésre kerül sor, feltételezhető, hogy ez a cikk nem azért maradt mégis meg, hogy az államok tetszőlegesen akadályozzák az átmenő forgalmat, hanem inkább az 1. bekezdéssel hozható összefüggésbe. Lehetséges, hogy a 2. cikkben felsoroltakat konkrétan nem valósítja meg az áthaladás, jellegében azonban veszélyeztetheti a parti állam nyugodt rendjét vagy biztonságát.⁴⁰²

A 21. cikk *in concreto* nem tartalmaz a fegyverekkel kapcsolatos előírást, annyit rögzít, hogy a parti állam a békés áthaladással összefüggésben, a nemzetközi jog szabályaival összhangban rendelkezéseket fogadhat el a hajózás biztonsága érdekében.⁴⁰³ Ez valójában azonban egyfajta korlátozást jelent, hiszen a cikk felsorolja, mely esetekben van erre lehetőség, a 21. cikk 2. bekezdése pedig előírja, hogy a parti állam által hozott rendelkezéseket „[A]z idegen hajók felépítése, szerkezete, személyzete, felszerelése tekintetében csak annyiban lehet alkalmazni, amennyiben azok az általánosan elfogadott nemzetközi szabályokat ... juttatják érvényre”. Ennek lényege, hogy az államok nemzeti szabályozása ne korlátozza a hajózás szabadságát, amely egy nemzetközi szabály. Itt azonban célszerű megemlíteni, hogy nemcsak a fegyverekről van szó, hanem ezen cikk alá értendő magának a hajónak a személyzete, illetve fegyveres kíséreléssel történő felszerelése. Érthető, hogy a parti állam lehetőségeit korlátozzák, hiszen az valóban a hajózás szabadságát sértené, ha olyan részletekre is kiterjedhetne a szabályozási hatásköre, hogy milyen személyzetet telepítenek a hajókra, amely ráadásul egy olyan tényező, amit nem lehet menet közben megváltoztatni. Ez azonban, véli Petrig, nem így van, ha biztonsági magánvállalatokról van szó.⁴⁰⁴ Ahogyan arra többször utaltam, a fegyverek és a kíséret telepítésének számos, találékony módja van. Menet közben is van rá lehetőség, ráadásul, itt a hajózás szabadsága és biztonsága nem is a klasszikus értelemben merül fel, ezért feltételezhető, hogy a parti államok

⁴⁰⁰ Petrig 677.

⁴⁰¹ 19. cikk 2. 1).

⁴⁰² 19. cikk 1., Petrig 677.

⁴⁰³ 21. cikk 1. a).

⁴⁰⁴ Petrig 278.

is szabadabban beleszólhatnak ebbe a kérdésbe, mint ahogy azt esetleg a 21. cikk 2. bekezdésének szó szerinti értelmezése sugallja. Ahogyan láthatjuk, egyes államok maguk is így értelmezik ezt és meglehetősen részletes szabályokat alkotnak a fegyveres kíséretre vonatkozólag.

Az egyezmény 27. cikke rögzíti, hogy a parti állam „parti tengerén áthaladó idegen hajó fedélzetén nem gyakorolhat büntető joghatóságot a hajó fedélzetén a hajó áthaladása alatt elkövetett bármely bűncselekménnyel összefüggésben valamely személy letartóztatása, illetve nyomozás lefolytatása tekintetében”. Kivételt képez ez alól, „ha a bűncselekmény következményei kiterjednek a parti államra” vagy „ha a bűncselekmény olyan jellegű, hogy megzavarja az ország nyugalalmát vagy a parti tenger rendjét”.⁴⁰⁵ Ha egy támadót az önvédelem jegyében lelőnek a fegyveres kísérők, az már elégséges ok lehet az előbb említett cikk alkalmazására.

A tengerjogi egyezmény idevágó passzusai láthatóan tág teret hagynak az értelmezésre és ugyanúgy találni olyan államot és szakértőt, aki támogatja a fegyveres kísérettel rendelkező hajók áthaladását, lévén a hajózás szabadságát biztosítani kell, mint akik azt állítják, hogy egy bizonyos mérték felett felfegyverzett hajó akár fenyegetést is jelenthet, és másként kell kezelni őket, mint a kíséret nélküli kereskedelmi hajókat.⁴⁰⁶ Mindezt bonyolíthatja, ha például önvédelmi cézzal itt kerül sor erő alkalmazására, tekintettel arra, hogy sok esetben a támadások az államok területi vizein történnek meg és olyan parti államok az érintettek, amelyeknek nincs megfelelő kapacitású parti őrsége vagy haditengerészete, a támadást azonban a kereskedelmi hajó igyekszik *ad hoc* visszaverni. Ezekre a helyzetekre azonban már nem a tengerjogi egyezmény vonatkozik, mivel a nemzetközi jog értelmében nem minősülnek kalózkodásnak. A fegyveres erő alkalmazásának körülményeiről és bizonyos államok nemzeti szabályozásairól a későbbiekben esik szó, amely segít megvilágítani ezt a dilemmát. Itt is hangsúlyozandó azonban annak fontossága, hogy a magán aktorok a nemzetközi joggal összhangban értelmezzék a kalózkodás fogalmát.

Ahogyan az lentebb látható, az egyes államoknak megvan a saját szabályozása arra az esetre, ha a hajók a fegyveres kísérőkkel a fedélzeten kikötnek, ezt próbálja az IMO nemzetközi ajánlásokkal segíteni. Az joghatóságok ütközése sok esetben jelent gondot, a jelenlegi tendenciák azonban a harmonizáció irányába hatnak.

⁴⁰⁵ 27. cikk 1. a) b).

⁴⁰⁶ Williams 362.

Ehelyütt tehát leginkább az eddig létrejött *soft law* jellegű sztenderdekről érdemes szót ejteni. A katonai-biztonsági vállalatoknak megvan ugyan a saját kidolgozott magatartási kódexe, ráadásul nemzetközi szakmai érdekképviselőjük is létezik,⁴⁰⁷ ez azonban nem biztosít megfelelő háttérrel. A vállalatoként eltérő szabályozások harmonizálására 2008-ban létrejött a montreux-i dokumentum,⁴⁰⁸ amelyet azonban kevés állam írt alá, nemzetközi jogi kötőereje gyakorlatilag nincs. A montreux-i dokumentum vagy akár a genfi jog idevágó szabályai azonban a kalózkodás esetében egyébként sem alkalmazhatók, hiszen nem fegyveres konfliktusról van szó. A katonai vállalatok a tevékenységüknek jelenleg önmaguk tudnak leghatékonyabban gátat szabni, ez azonban jogon kívüli folyamat, elsősorban az elrontott marketingstratégiával, az ügyfelek negatív tapasztalataival (pl. megbízhatatlanság, indokolatlan fegyverhasználat, károkozás mértéke) érik el, hogy egyre kevésbé vegyék őket igénybe, amíg végül tönkremennek.

Erre a problémára megoldást kínálhat, ha önálló nemzetközi jogi megállapodás születik a témában, vagy a montreux-i dokumentum hatáskörét szélesítik, bár úgy vélem, kérdéses, hogy mennyire lenne széleskörű ezek nemzetközi elismertsége a jelenlegi gyakorlat alapján. Ennek kapcsán megemlítendő, hogy 2009-ben, a svájci kormány kezdeményezésére megszületett a biztonsági magánvállalatok nemzetközi magatartási kódexe,⁴⁰⁹ amely a montreux-i dokumentumot hivatott kiegészíteni elsősorban az emberi jogok és a humanitárius jog betartására fókuszálva. A kódexet számos kritika érte, amelyek arra koncentrálnak, hogy a benne lévő szabályokon szigorítani kellene. Az Egyesült Királyság szerint, amely világviszonylatban kiemelkedő számú ilyen biztonsági vállalat székhelye,⁴¹⁰ célszerű volna nem a magánszektorra hagyni az olyan fegyverek bevetésének részleteiről szóló útmutatás jóváhagyását, amelyek halált is okozhatnak.⁴¹¹ Valójában azonban sem a montreux-i dokumentum, sem a kódex nem releváns a kalózkodás szempontjából, amely egy egészen speciális helyzet.

⁴⁰⁷ International Peace Operation Association (IPOA).

⁴⁰⁸ The Montreux Document on pertinent international legal obligations and good practices for States related to operations of private military and security companies during armed conflict 2008.

⁴⁰⁹ International Code of Conduct for Private Security Service Providers (ICoC), 57 államból több, mint 400 vállalat írta alá.

⁴¹⁰ A Security Association for the Maritime Industry (SAMI) 2011 óta biztonsági vállalatokat is meghív. Nemzetközi tagjainak majdnem 50%-a brit honosságú. Peter Cook, 'Piracy the curse of maritime transport Seminar on piracy and armed robbery at sea' (2012), European Commission, (Brussels, March 2012).

⁴¹¹ 'Counter Piracy under International Law' 21.

Egyes szerzőknél⁴¹² felmerül annak lehetősége, hogy modern áthallással a kalózlevelekre, az érintett államok adjanak hivatalos engedélyt az katonai-biztonsági magánvállalatok részére, amelyeknek tevékenységét a térségben elfogadják. Nemcsak az utóbbi érvel, hanem általában ezekkel a megoldási javaslatokkal kapcsolatban úgy gondolom, hogy ezek megvalósulására kevés az esély. Az IMO maga is megosztott a témában, bár az ilyen vállalatokhoz való hozzáállása fejlődésen ment keresztül. Az IMO alapvetően helyteleníti a tűzfegyverek alkalmazását személyi és vagyonvédelem céljából.⁴¹³ Egyre több állam, pl. Németország, az Egyesült Királyság és az Egyesült Államok kifejezetten pártolják az ilyen vállalatok alkalmazását, ennek megfelelően ezek az államok szabályozzák is a fegyveres kísérők alkalmazásának körülményeit. A teljesség kedvéért megjegyzendő, némileg hasonlóan a kalózlevelekhez, állami szabályozástól függően, valóban sok állam előír valamiféle engedélyeztetési eljárást, ezáltal hozzájárul a PMSC-k tevékenységéhez. Ellentétben azonban a szárazföldön tevékenykedő katonai magánvállalatokkal, őket nem államok, hanem magánszereplők, biztosítók és hajózási társaságok bérlik fel.

A hajóra tehát a lobogó szerinti állam joga alapján van lehetőség fegyveres kíséretet telepíteni, a Nemzetközi Hajózási Kamara (ICS)⁴¹⁴ és a Hajótulajdonosok Európai Szövetsége (ECSA)⁴¹⁵ erre vonatkozólag készített egy nyilvántartást, amely az államok szabályozási hátterét rögzíti.⁴¹⁶ Ebben hat ázsiai, négy közép-amerikai, tizenhét európai állam, valamint az Egyesült Államok, Kanada, a nyugat-afrikai Libéria és az Óceánia térségében található Marshall-szigetek gyakorlatát vették alapul.⁴¹⁷ Az egyes államok szabályozását elemezve és összevetve egymással, arra a következtetésre jutottam, hogy a közép-amerikai államok jellemzően nem tiltják, de nem is pártolják a fegyveres kíséret alkalmazását. Az ázsiai országokban a leghiányosabb a szabályozás, Kínában semmilyen jogszabály, ajánlás sem rendezi ezt a témát, ahogyan a nemzetközi szinten megszületett irányelvekre sem utal. Kína nem adott ki hivatalos nyilatkozatot arról, hogy kísérők vagy fegyverek birtoklása engedélyezett-e a fedélzeten. Az ázsiai országok közül azonban Hong-Kong egyértelműen

⁴¹² Williams 377.

⁴¹³ MSC/Circ.623, annex paragraph 40 (18 June 1993), MSC.1/Circ.1333, annex, paragraph 5 (26 June 2009).

⁴¹⁴ International Chamber of Shipping.

⁴¹⁵ European Community Shipowners' Associations.

⁴¹⁶ Internetaional Chamber of Shipping, 'Comparison of Flag State Laws on Armed Guards and Arms on Board' (2017) <<https://www.ics-shipping.org/publication/comparison-of-flag-state-laws-on-armed-guards-2017/>>

Utolsó megtekintés: 2022. január 15.

⁴¹⁷ A kisebb államokban az olcsó lobogók gyakorlata miatt sok hajót regisztrálnak, szabályozásukat ezért érdemes áttekinteni.

rögzíti, hogy a megfelelő képzés birtokában van lehetőség kísérők telepítésére, azonban a fegyverhasználat nem ajánlott, annak birtoklására szigorú feltételekkel, egyéni mérlegeléssel van lehetőség. India szabályozza talán legrészletesebben a kísérők helyzetét, előírja, hogy kísérők indiai lobogó alatt közlekedő hajón nem viselhetnek fegyvert, az idegen hajóknak pedig nagyon szigorú feltételeknek kell eleget tenniük⁴¹⁸. India kiköti továbbá, hogy indiai vizeken a biztonsági kíséret telepítését nem lehet elvégezni, nem szállhatnak át semmilyen más hajóra. Ehelyütt említendő még Japán, ahol jogszabályok vagy ajánlások nem fellelhetők, azonban nem marad szabályozás nélkül a kérdés. A kíséret alkalmazását a japán kormány egyénileg hagyja jóvá olyan módon, hogy a hajó üzemeltetőjének előre kérelmeznie kell a kíséret telepítését, amelyről az infrastruktúrával és szállítványozással foglalkozó minisztérium dönt. Kanada például minden alkalommal a lobogó szerinti állam illetékes hatóságaival tárgyalja meg, hogy engedélyezi-e a kíséretet. A Szezi-csatornán történő áthaladáshoz pedig a lobogó joga szerinti állam hivatalos formában fel kell keresse az áthaladás előtt az illetékes egyiptomi hatóságot és külön meg kell erősítenie levélben, hogy a fedélzeten tartózkodó kíséret nem használja a fegyverét.⁴¹⁹

Megemlítendő, hogy a szomáliai régióban tilos a parti államok vizein kíséretet alkalmazni vagy azokat telepíteni, ezt az előírást a hatóságok nyomatékosan be is tartatják.⁴²⁰ A Szomáliával összefüggésbe hozható kalózkodás esetén tehát már kialakult egy gyakorlat, amely a sok más megközelítésben alkalmazott megoldással meghozza a várt eredményt és redukálta a kalózkodást a térségben, míg a Guineai-öböl bizonyos tekintetben sokkal problémásabb térség. Ez pedig leginkább a jogi, biztonsági, közigazgatási és rendőri érdekek összetett jellegének köszönhető. A nigériai haditengerészet például bizonyos hajózási társaságoknak engedélyeket kínál, számos katonai magánvállalat ajánlja a nigériai biztonsági erők tagjainak bevetését kíséretként. Sajnálatos, hogy egyes államokban (például Srí Lanka, Dzsibuti) az engedélyeket üzletszerűen adják el az a biztonsági magánvállalatok részére, sőt fegyvereket is lízingbe adnak és ebből komoly bevételre tesznek szert.⁴²¹

Az európai államok általában rögzítik a szabályokat és jellemzően megengedően. Az egyes államok szabályozásai közt nincs nagy differencia. A legbizonytalanabb az egyébként nagy tengeri potenciállal rendelkező Portugália, amelynek Litvániához hasonlóan nincs hivatalos álláspontja, illetve Málta rögzíti úgy, hogy a fegyveres kíséret alkalmazását, a

⁴¹⁸ El kell vámolniuk, meghatározott paraméterek szerinti elzárt helyen kell őrizni a fegyvert etc.

⁴¹⁹ Williams 370.

⁴²⁰ Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region, 8.

⁴²¹ Petrig 680.

latin-amerikai államokhoz hasonlóan, nem ajánlja, de nem is tiltja. Leginkább Olaszország engedékeny, ám megjegyzendő, hogy Spanyolország szabályozása is ebbe az irányba mutat abban a tekintetben, hogy a nemzeti joga kiterjesztette az erő alkalmazását a támadás megelőzésének esetére is.⁴²²

A fentiekkel szemben, az északi államok (dánok, finnek) engedélyekhez kötik a fegyveres kíséret telepítésének lehetőségét. Lengyelország az USA-hoz hasonlóan összeköti szabályozását a tulajdon- és személyvédelemmel, szabályozását azonban erre a törvényre alapítja, nem alkotnak külön jogszabályt a fegyveres kíséretre vonatkozóan. A felfegyverzés tekintetében szigorúbb, mint az európai államok általában, úgy véli, annak nincs jogi alapja. A szabályozás külön kiemeli a nemzetközi jog szerepét Lengyelország biztonságának tengeren történő biztosításában. Ami a legrészletesebb szabályozásokat alkalmazandó államokat illeti, Franciaország és Belgium emelkedik ki. Előbbiben kifejezetten nagyszámú rendeletet alkottak a témában, pontosan szabályozzák, mi minősül kíséretnek, a kísérők számát, míg Belgiumban hasonlóan alaposan kidolgoztak értelmező rendelkezéseket, milyen kaliberű fegyvert lehet alkalmazni, milyen okmányokat kell benyújtani és jelenleg az Ádeni-öböl és az Indiai-óceán térségére korlátozza az ilyen kíséretek telepítését.⁴²³

A nemzetközi jogra *explicite* azok az államok utalnak, amelyekben egyébként is jellemző az olcsó lobogó gyakorlata (Libéria, Panama, Marshall-szigetek, Bermuda) és az, hogy magas kockázati besorolású vizeken hajóznak. Az államok szabályozásával kapcsolatban általánosan elmondható, hogy rendszerint óvatosan közelítik meg a témát és *patchwork* jelleggel fércelgetik a meglévő jogszabályokat.

Ami a már idézett nemzetközi szabályozást illeti, a fegyveres kísérők alkalmazásának széleskörű elterjedtsége okán 2015-ben újragondolta az IMO az eddigi álláspontját. A MSC.1-Circ.1333-Rev.1 sz. körlevél már arról beszél, hogy bizonyos körülmények között hallgatólagosan tudomásul veszik ezt a helyzetet, mert a kereskedelmi hajózásban a biztonsági személyzet telepítése bevett gyakorlattá vált, azaz nem ösztönzik erre a feleket, de nem is zárják ki ennek lehetőségét. Megemlítik azonban, hogy emiatt fokozottan kell figyelni a szuverenitást, a joghatóságot, a felelősséget és a békés áthaladás betartására és azt is megerősítik, hogy ez nem alternatíva más bevált gyakorlatokhoz képest.⁴²⁴ A szervezet ezzel

⁴²² José Manuel Sánchez Patrón, 'Piratería Marítima, Fuerza Armada y Seguridad Privada' (2012), Revista Electrónica de Estudios Internacionales 23, 10.

⁴²³ Internetaional Chamber of Shipping, 'Comparison of Flag State Laws on Armed Guards and Arms on Board' (2017).

⁴²⁴ MSC.1/Circ.1339 (September, 2011).

kapcsolatban adott ki belső ajánlásokat az államoknak,⁴²⁵ a hajók üzemeltetőinek⁴²⁶ és a biztonsági magánvállalatoknak⁴²⁷ is. Az utóbbi említést tesz arról, hogy az ENSZ tengerjogi egyezménye és a nemzetközi szokásjog értelmében a parti állam szuverenitása alá tartozik a parti tenger, azonban eddig nem létezett szabályozás vagy bármiféle sztenderd a tengeri biztonsági vállalatokra vonatkozóan.⁴²⁸ A kiadott útmutatás célja a kockázatkezelés, illetve az, hogy a hajózási társaságok megfelelő döntést tudjanak hozni, biztosan szeretnének-e biztonsági vállalatot igénybe venni. Szerkezetüket tekintve iránymutatást tartalmaz a biztonsági vállalat és a biztosítás kiválasztásával kapcsolatban, a biztonsági személyzet fedélzeten történő irányítását, a hierarchiába történő beillesztését valamint az erőszak alkalmazásának szabályait, különös tekintettel a lőfegyverek használatát illetően és ajánlja a rendszeres jelentéstételt. Az iránymutatások rögzítik továbbá, hogy a saját állampolgársága mellett a lobogó joga és a parti állam joga vonatkozhat a hajóra telepített fegyveres biztonságiakra, akiknek éppen olyan jogi felelőssége van, mint az állampolgároknak általában. Minden cselekményük a saját és mások védelmét szolgálhatja. Ezzel kapcsolatban először az Egyesült Államok rendelkezett 2009-ben. Az általuk kiadott iránymutatás⁴²⁹ alapján, amit aztán a nemzetközi ajánlások is átvettek, halált okozó erőszakot csak önvédelmi helyzetben és olyan esetben alkalmazhatnak, amikor alapos a gyanú, hogy halált vagy súlyos testi sérelmet okozó küszöbön álló veszélyről van szó. A nem halált okozó erő alkalmazására a testi épség védelme mellett a hajó és a rakomány védelme érdekében van lehetőség. A nemzetközi iránymutatások az adott helyzetben legkisebb mértékben szükséges erőszak alkalmazásával értenek csak egyet, illetve kiemelik, hogy az erőszak alkalmazása során érvényesüljön a fokozatosság elve, a tűzfegyver használatára csak *ultima ratio* jelleggel kerülhet sor.⁴³⁰ Utóbbival kapcsolatban megjegyzendő, hogy az Egyesült Királyság alsóházának külügyi bizottsága egy, a kalózkodással kapcsolatos jelentésben felvetette, hogy a fegyveres erőszak alkalmazása esetén megkövetelt fokozatosság tartalma nem világos, ráadásul a kalóztámadás áldozata nem várhatja meg, amíg a támadó okot ad az önvédelmi

⁴²⁵ MSC.1/Circ.1406/Rev.3 (June 2015).

⁴²⁶ MSC.1/Circ.1405/Rev.2 (May 2012).

⁴²⁷ MSC.1/Circ.1443 (25 May 2012).

⁴²⁸ MSC.1/Circ.1443 Annex, 1.1.

⁴²⁹ 'Guidance on Self-defence and Deefence of Others by U.S. Flagged Commercial Vessels Operating in High Risk Waters.', Port Security Advisory (18 June 2009), Self-Defense of Vessels of the United States, Coast Guard Notice (7 June 2011).

⁴³⁰ Petrig 682.

helyzetre.⁴³¹ A gyakorlatban sokszor körülményes annak megítélése, milyen erőt alkalmazzanak és a fokozatosság követelményének is nehéz eleget tenni. Megjegyzendő, hogy éppen a parti államok előírásait figyelembe véve, a kíséret gyakran olyan fegyverekkel dolgozik, amelynek lőtávolsága legfeljebb négyszáz méter, így sokszor a kudarc bele van kódolva a védekezésbe és a fokozatosság megvalósításába.⁴³²

Ehelyütt megemlítené még az élet tengeren megvalósuló biztonságát garantálni hivatott 1974-es londoni egyezmény (SOLAS),⁴³³ amely abban a szellemben íródott, hogy a hajó parancsnokáé a döntő szó a hajó és az azon utazók biztonsága tekintetében. Abban az esetben, ha fegyveres kíséret is van a hajón, ez változhat, a biztonsági magánvállalat kiköthet olyat a szerződésben, hogy ne a hajó kapitánya, hanem ők döntsenek az erőszak alkalmazásáról vagy az útvonal kiválasztásáról. Ebben az esetben a SOLAS-egyezmény sérülhet, a hajó kapitánya ugyanis nem élvez teljeskörű ellenőrzési jogot.⁴³⁴

Láthatóan az erőszak alkalmazása körül számos kérdés alakult ki, emellett azonban felmerül egy másik nehézség is. A kísérők sikeres bevetése után ugyanis kérdéses, mi történik az elkövetőkkel. A fegyveres kíséretnek nincs joga őrizetben tartani őket, az ENSZ tengerjogi egyezménye ugyanis csak az állami hajók általi üldözésről, elfogásról ír. A lényeg tehát, hogy a fegyveres kísérők a kalózkodás üldözése és elfogása kapcsán éppen úgy járnak el, mint az UNCLOS által a 111. cikk 5. pontjában említett hadihajók vagy állami szolgálatban lévő hajók, a végén pedig valamely államnak kell a nemzetközi felelősséget viselnie.

Az elkövetőket ilyenkor át kell adni az illetékes hatóságoknak, ennek menete, hogy a hajó kapitányának adják át az elfogott elkövetőket, aki ugyanazt a protokollt követi, mintha a fegyveres kíséret nem is lenne a hajón.⁴³⁵ Más kérdés és a következő fejezet éppen ezzel foglalkozik, hogy ilyenkor ki és milyen alapon járhat el. Az első dokumentált eset, amikor egy őrző-védő magánvállalkozás tagja lelőtt egy támadót, egy az Egyesült Arab Emírségek Panamában bejegyzett hajójának megtámadásakor történt Szomália partjainál 2010-ben.⁴³⁶ Itt az EU NAVFOR kötelékében egy spanyol hadihajó vette át az áldozatot és a gyanúsítottakat, akiket aztán elengedtek. Ez is bizonyítja, hogy az átadás nem olyan könnyű. Mindemellett, a

⁴³¹ Piracy off the coast of Somalia, Tenth Report of Session 2010–12, House of Commons Foreign Affairs Committee, HC 1318 5.

⁴³² Petrig 683.

⁴³³ International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) (adopted: 1 November 1974, Entered into force: 25 May 1980).

⁴³⁴ https://www.swedishclub.com/upload/Loss_Prev_Docs/Piracy/PIRACY_and_USE_OF_ARMED_GUARDS_-_General_overview.pdf

⁴³⁵ Williams 365.

⁴³⁶ *MVAlmezaan*, 2010.

legtöbb esetre nem is az UNCLOS-t, hanem a SUA-egyezményt kell alkalmazzuk, amelynek a 8. cikke azonban úgy fogalmaz, hogy a hajó parancsnoka eldöntheti, átadja-e valamelyik részes állam hatóságainak a gyanúsítottat. Ha az átadás mellett dönt, az adott állam nem tagadhatja meg az átvételt.⁴³⁷

Jelen fejezetben az kap hangsúlyt, hogy a fegyveres kíséretnek az esetleges eljárási bonyodalmak miatt ugyanúgy tilos elfogni, majd elengedni az elkövetőket, illetve az alapvető emberi jogi és humanitárius nemzetközi jogi szabályokat a fegyveres kísérőknek is be kell tartania.

A fent említettek mellett az iránymutatások célkitűzése az is, hogy arra ösztönözze az államokat, hogy alakítsanak ki a nemzeti jogukban minimális sztxenderdeket ezeket a vállalatokat illetően.⁴³⁸ Hangsúlyozni kell azonban, hogy ezek az útmutatások jogilag nem bírnak kötelező erővel és a tengerjogi egyezménnyel összhangban kell értelmezni őket.

Az IMO az ajánlások mellett egyébként más szervezetekkel is együttműködött a témában: az IMO kérésére a Nemzetközi Szabványügyi Szervezet (ISO)⁴³⁹ és a Vám Világszervezet (WCO)⁴⁴⁰ is adott ki belső iránymutatásokat. Vannak olyan államok, mint például a Marshall-szigetek, ahol sok cég regisztrálja hajóját az olcsó lobogók gyakorlata miatt, amely előírja, hogy csak olyan fegyveres kíséretet lehet alkalmazni, amely a 2015-ös ISO sztxenderdeknek megfelel és megkapja a hivatalos minősítést. Megjegyzendő, hogy mások, pl. Szingapúr a hajók tulajdonosainak szabad kezet adnak a kíséret alkalmazását illetően.

Ahogy az látható, az IMO álláspontja enyhült, de összességében egyelőre nem várható, hogy a biztonsági magánvállalatokat intézményesítené. Azok inkább a megtúrt kategóriába tartoznak, az IMO ugyanis arra ösztönzi a feleket, mind az államokat, mind a hajózási társaságokat, hogy más gyakorlatot, illetve *shipridereket* vegyenek igénybe, de nem kötelező útmutatókkal igyekeznek minimum sztxenderdeket felállítani. Úgy vélem, hogy attól,

⁴³⁷ SUA 8. cikk 1-3.

⁴³⁸ 'Counter Piracy under International Law' 18.

⁴³⁹ Ships and marine technology — Guidelines for Private Maritime Security Companies providing privately contracted armed security personnel (PCASP) on board ships (and pro forma contract) ISO 28007-1:2015.

⁴⁴⁰ A WCO egy kérdőívet adott ki a biztonsági magánvállalatok által használni kívánt, a fedélzetre felvitt tűzfegyverek és lőszer elvámolása kapcsán, ezt eddig 17 állam töltötte ki. A részletekért l. <<http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/activities-and-programmes/~media/WCO/Public/Global/PDF/Topics/Facilitation/Activities%20and%20Programmes/Firearms/Replies%20to%20the%20Questionnaires.ashx>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 2.

hogy az IMO kénytelen tudomásul venni ezen vállalatok létezését és arra törekedni, hogy felügyelete alatt tartsa az eseményeket, a jelenséghez való hozzáállása nem változott. A körlevelekben érzékelhető enyhébb tónus nem a hivatalos álláspont megváltozásának jele, éppen ellenkezőleg. Ennél fogva, ahogyan arra utaltam, kevésbé látom valószínűnek egy univerzális szerződéses keretrendszer kidolgozását, hiszen az az IMO jelenlegi politikájával ellentétes. A Tengerészeti Szervezet pedig okkal képviseli ezt az álláspontot, hiszen rengeteg, szinte feloldhatatlan jogi probléma merülne fel. Ebben a kérdésben azonban a végső megoldást az ENSZ egyezménytervezete hozhatja el, amely a katonai és biztonsági magánvállalatok szabályozásával, felügyeletével és monitorozásával foglalkozik.⁴⁴¹ Az egyezménytervezetet elsősorban nem a kalózkodás, hanem a többek között a kalózkodás kapcsán is észlelhető aggasztó tendencia hívta életre, amely alapján egyre jellemzőbb, hogy a kormányzati funkciókat egyes államok kiszervezik.⁴⁴² A kiszervezés jelen esetben tipikusan a rendőri intézkedésekre, például a letartóztatás, fogvatartás, kihallgatás jogára vonatkozik.⁴⁴³

A tervezet preambuluma előírja, hogy az ENSZ Közgyűlésének a nemzetközi jog alapelveit rögzítő 1970. évi 2625. sz. és az agresszió definíciójával foglalkozó 3314. sz. határozatával⁴⁴⁴ összhangban kell értelmezni. A felelősség tekintetében kimondja a tervezet, hogy az államok felelősek a joghatóságuk alá tartozó biztonsági magánvállalatok tevékenységéért függetlenül attól, hogy leszerződtek-e az adott állammal.⁴⁴⁵ A joghatóságot a hagyományos kapcsolóelvekre alapozza, megnevezve a területiség, az aktív, passzív személyi elvet és kiemelve az univerzális joghatóság lehetőségét.⁴⁴⁶

Maga a tervezet alapos, hat részre tagolódik, amelyből kiemelendő, hogy az általános irányelvek rendelkeznek az erőszak alkalmazásának részleteiről, kiemelve, hogy az emberi jogokat és a humanitárius nemzetközi jogot a biztonsági vállalatoknak is be kell tartaniuk.⁴⁴⁷ Külön fejezet foglalkozik azzal, hogy az államoknak milyen szabályozási és felügyeleti kötelezettsége keletkezik⁴⁴⁸ valamint az elkövetők megbüntetése és az áldozatok kártalanítása tekintetében az államot terhelő felelősség mibenlétéről és mértékéről⁴⁴⁹ is rendelkezik a

⁴⁴¹ Draft International Convention on the Regulation, Oversight and Monitoring Of Private Military and Security Companies, 13 July 2009.

⁴⁴² Williams 351.

⁴⁴³ Alexander Kees, 'Regulation of Private Military Companies'(2011), Goettingen Journal of International Law vol.3, no.1, 211.

⁴⁴⁴ UN Doc GA/RES/2625 (1970), UN Doc GA/RES/3314 (1974).

⁴⁴⁵ 4. cikk (2).

⁴⁴⁶ 22. cikk (1), (2).

⁴⁴⁷ 5. cikk (1).

⁴⁴⁸ III. rész.

⁴⁴⁹ IV. rész.

tervezet. A tervezet továbbá kitér a nemzetközi szervezetek és a nem állami szereplők kötelezettségeire⁴⁵⁰ és a nemzetközi felügyeletre⁴⁵¹ is. Utóbbit egy nemzetközi bizottság látná el az ENSZ Főtitkárának ellenőrzése alatt, jelentéstételi kötelezettséggel,⁴⁵² saját békéltetési⁴⁵³ mechanizmussal. A tervezet értelmében az államoknak a tervezet előírásait megvalósítandó, a nemzeti jogukban is meg kell teremteni a szükséges jogi háttérrel és felállítani egy olyan hivatalt, amely a haza és nemzetközi jogi előírásoknak a potenciális megsértését ellenőrzi, begyűjti és kicseréli az információt más állam hasonló hivatalával.⁴⁵⁴ Az államok kötelesek a nemzetközi jog releváns szabályait megsértő katonai vagy biztonsági vállalatokkal szemben fellépni, a jogsértés jelentése mellett bevonni az engedélyüket és az elkövetőket felelősségre vonni.⁴⁵⁵ Mindent összevetve, a tervezet alapvetően számos korlátozást tartalmaz az elmúlt évek gyakorlatahoz képest, ezért kérdés, hogy az államok mennyire fogadják el azt.⁴⁵⁶

IV.3. Összegzés

Összességében elmondható, hogy a kalózkodás terén a magánszektorban megkerülhetetlen szerepe van. A magánszektoron belül elsősorban a kereskedelmi szereplőkről (hajótulajdonosok, biztosítók) és a fegyveres kíséretéről szükséges szót ejteni, illetve arról, hogy tevékenységük mennyire áll összhangban a nemzetközi joggal. Utóbbi azért fontos, mert ez jellemzően alulszabályozott terület, az említett szereplők pedig nem számítanak a nemzetközi jog alanyainak, létüket, tevékenységüket a nemzetközi jog korlátozottan tudja figyelembe venni.

A fejezet bemutatja a kereskedelmi aktorok szerepét a folyamatban és igyekszik rámutatni, mely pontokon ütközhet az, ahogyan az államok, nemzetközi szervezetek és a privát aktorok kezelik a kalózkodást. Elhatárolja a katonai magánvállalatok különböző típusait, ismerteti a nemzetközi és a teljesség igénye nélkül, az egyes államok nemzeti szabályozásait a témában, kiemelve azokat a pontokat, ahol ellentmondás vagy szabályozási következetlenség figyelhető meg.

⁴⁵⁰ V. rész.

⁴⁵¹ VI. rész.

⁴⁵² 32-33. cikk.

⁴⁵³ 38-39. cikk.

⁴⁵⁴ 13. cikk (1) b).

⁴⁵⁵ 13. cikk (5), (6).

⁴⁵⁶ Kees 211.

A fejezetben törekedtem arra, hogy a legfontosabb kérdéseket körbejárjam, úgymint a fegyveres kíséret alkalmazásának egyik alapvető dilemmáját, hogy egyáltalán jogszerűen telepíthető-e a hajó fedélzetére. Kérdéses, hogy ehhez milyen engedélyek szükségesek és az érdekelt felektől beszerezték-e azokat illetve, tájékoztatták-e őket. Amennyiben a kísérők részéről erőszak alkalmazására kerül sor, az milyen feltételekkel engedhető meg és ki felel ennek következtében. Célom volt továbbá annak értelmezése, hogy a fegyveres kíséret jelensége hogyan illeszkedik a klasszikus nemzetközi jogi fogalmakhoz (pl. erőszak tilalma, felelősség). Bármennyire is bevált módszer ugyanis fegyveres kísérőket igénybe venni, mérlegelni szükséges a hátrányokat, úgymint a megemelkedett költségeket, az erőszak eszkalációjának veszélyét, a felelősségre vonás hiányát mind a kalózok, mind a fegyveres kíséret irányába. Utóbbiak esetében fennáll a kockázat, hogy bizonyos bűncselekmények elkövetése a nyílt tengeren sosem kerül napvilágra. Gond továbbá, hogy a hajó áthaladási helyétől függően, a nemzetközi irányelvek ellenére, számos, sokszor eltérő szabály van hatályban és ez halmozottan igaz a békés áthaladás esetén.⁴⁵⁷ Az UNCLOS idevágó előírásait igyekeztem elemezni, ezek azonban tág teret hagynak az értelmezésre.

Annak ellenére, hogy úgy találtam, komoly hiányosságok még mindig akadnak, úgy tűnik, hogy a nemzetközi közösség is felkarolta a témát és igyekszik definiálni a fegyveres kísérethez való viszonyát.

A kereskedelmi hajózás általában véve egy olyan iparág, ahol nagy a verseny, és amely folyamatos gazdasági problémákkal küzd. Néhány társaság számára gondot jelent, ha a legénység nem hajlandó a munkáját teljesíteni, amíg fegyveres kíséretet nem biztosítanak számukra. A *Marida Marguerite* nevű hajón szolgáló két mérnök emiatt például 2012-ben beperelte a *Heidmar* és a *Marida Tankers* vállalatokat⁴⁵⁸ az Egyesült Államokban, mert hajójukat a kalózok megtámadták, a legénységet pedig hónapokon keresztül fogva tartották. Azzal vádolták a társaságokat, hogy azok megsértették az 1920-as tengeri kereskedelmi hajózásról szóló amerikai törvényt, mert hajójukat a kalózok megtámadták, a legénységet pedig hónapokon keresztül fogva tartották.

⁴⁵⁷ Petrig 674.

⁴⁵⁸ Bahri Chirag et al v. MT Marida Marguerite Schiffahrts et al, No. 3:2012cv00879 - Document 81 (US District Court, D. Conn. 2013).

V. A KALÓZKODÁS ELKÖVETŐINEK ELFOGÁSA ÉS FELELŐSSÉGRE VONÁSUK A NEMZETKÖZI JOG TÜKRÉBEN

A kalózkodással kapcsolatos legfontosabb kérdések közé tartoznak az elkövetők elfogása és a felelősségre vonásuk. Ezek azok a területek, ahol a legtöbb probléma merül fel. Kérdéses, mit lehet kezdeni az elfogott elkövetőkkel, hiszen a fedélzeten nem lehet tárgyalást lefolytatni, az elfogó állam területére szállítás és az eljárás lefolytatása sok államnak nem megfelelő, sokszor tartanak az elkövetők által benyújtott menedékkérelmektől, az eljárás költségeitől és a bizonyítás nehézségeitől. Az elkövető saját államába pedig némely esetben emberi jogi megfontolásokból, illetve tartva a nem megfelelő tárgyalástól, nem célszerű a visszaszállításuk. Ezért történik meg gyakran, hogy számos eset dokumentálás nélkül marad és egyszerűen elengedik az elkövetőket.⁴⁵⁹

A következőkben tehát az elkövetőkkel szembeni fellépéssel kapcsolatban felmerülő kérdéseket elemezem. Az első alfejezetben kifejezetten az üldözéssel kapcsolatos kérdések merülnek fel, majd a következő pontban ennek gyakorlatiasabb vetületeit is megvizsgálom, úgymint az őrizetbe vétel, nyomozás, bizonyítás. Ezek után pedig, mintegy az eljárás menetét időrendben követve, megvizsgálom röviden az elkövetők szállítása, majd a bírósági eljárás körüli nehézségeket.

V.1. Az üldözés és elfogás által felvetett jogi dilemmák

Az elfogásról és az üldözésről a III. fejezetben már volt szó, ahol az UNCLOS 105. és 111. cikkét értelmeztem. Ezeket a cikkeket ehelyütt újra elő kell venni és más szempontból is megvizsgálni, például, hogy milyen alapon van joga az államoknak az üldözéshez és elfogáshoz, illetve hogy ezek milyen járulékos kérdéseket vetnek fel. Úgy vélem, két témát érdemes tüzetesebben megvizsgálni: milyen feltételekkel lehet erőszakot alkalmazni és, hogy az üldözés, elfogás háttérében milyen jogi felhatalmazás áll.

⁴⁵⁹ Shearer 325.

V.1.1. Az erőszak alkalmazásának kérdése

Ahogy arról röviden a magánszektorról szóló fejezetben is esett szó, az erőszak alkalmazására csak szükséges esetben kerülhet sor az arányosság követelményének betartásával. Az adott fejezetben a nem állami szereplők kalózkodás ellen alkalmazott erőszakos magatartásáról volt szó. Miközben a korábbiakban már ismertettem a Biztonsági Tanács határozatait,⁴⁶⁰ amelyek lehetőséget nyújtanak többek közt a Szomália által ellenőrzött és konkrétan a szuverenitása alá tartozó területeken történő nemzetközi fellépésre és a kalózkodás visszaszorítására törekvő műveletekre, ezekre valójában a nemzetközi szerződések, illetve a nemzetközi szokásjog is feljogosítanak. Ennek a kérdésnek a tisztázásában nagy jelentősége van a *M/V Saiga* ügynek, amelyben a Nemzetközi Tengerjogi Bíróság (ITLOS) megállapította, hogy az erőszak alkalmazása elkerülendő, amíg erre lehetőség van. Amennyiben az elkerülhetetlen, ahogyan az általános nemzetközi jog is előírja, a szükségesség és arányosság feltételeit figyelembe kell venni.⁴⁶¹ A döntést arra alapozta az ITLOS, hogy az UNCLOS konkrét előírást nem tartalmaz az erőszak alkalmazását illetően, azt azonban előírja, hogy a nemzetközi jog szabályait kell alkalmazni az egyezményen kívül.⁴⁶²

Ezen a ponton fontos tisztázni a dolgozatban többször szóba kerülő erőszak és önvédelem kifejezések természetét. A klasszikus értelemben vett erőszak tilalmát a nemzetközi jogban az ENSZ Alapokmány 2. cikk (4) tartalmazza, kivételt alóla az államnak az Alapokmány 51. cikkében taglalt önvédelemhez való joga jelent valamint a Biztonsági Tanács felhatalmazása. Jelen esetben azonban ezt nem lehet felhívni, hiszen ez a *ius ad bellum* kérdésköre. Az erőszak tilalma, amely számos történelmi esemény hatására, hosszú időn át formálódott, végül azért került az Alapokmányba 1945-ben, hogy az államok ne kezdhessenek fegyveres konfliktust egy másik állammal szemben.⁴⁶³ Nem terjed ki azokra az esetekre, amelyek során olyan csoportok fenyegetik vagy támadják az állam területi épségét,

⁴⁶⁰ L. III.3. fejezet.

⁴⁶¹ *The M/V 'Saiga' (No.2)* (Saint Vincent and The Grenadines v. Guinea) [1999] ITLOS Rep.1999, 10., art 155.

⁴⁶² L. UNCLOS Preambulum.

⁴⁶³ Kajtár Gábor, *A nem állami szereplők elleni önvédelem a nemzetközi jogban* (ELTE Eötvös Kiadó, Budapest 2015) 45., Oliver Dörr, 'Use of Force, Prohibition of' in Rüdiger Wolfrum (ed), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law* (Oxford, Oxford University Press, 2012) 608-609., Yoram Dinstein, 'Piracy vs. International Armed Conflict' in Lilian del Castillo (ed) *Law of the Sea, From Grotius to the International Tribunal for the Law of the Sea* (BRILL, Leiden 2015) 426., L. még Anthony Clark Arend –Robert J. Beck, *International law and the use of force* (Routledge, London and New York 1993)., Ian Brownlie, *International Law and the Use of Force by States* (Clarendon Press, Oxford 1968).

politikai függetlenségét, amelyek tevékenysége nem betudható valamely államnak.⁴⁶⁴ A kalózkodás egyfajta szervezett bűnözés, amelyben egyének, kisebb csoportok egyéni nyereségvágyból cselekszenek. Bizonyos értelemben egyes államok érdekeit (pl. kereskedelem) persze fenyegethetik, de ez egyrészt nem betudható az elkövetők államának, másrészt pedig nem tekinthetők a 2. cikk (4) értelmében vett támadásnak, fenyegetésnek sem. A jellemző forgatókönyv az, hogy egy adott lobogó alatt közlekedő kereskedelmi hajót (amelyen a legénység is eltérő állampolgárságú, a hajó tulajdonosa is eltérő honosságú) egy éppen, tipikusan EU vagy NATO művelet keretében ott járőröző hajó szabadít ki vagy a fedélzeten lévő PMSC-k segítségét veszi igénybe a kereskedelmi hajó. Ráadásul, az elkövetés helye, legalábbis az UNCLOS alapján, a nyílt tenger. Ha a parti tenger mentén történik hasonló, az államok előzetesen megegyeznek, hogy az adott, idegen állam hadihajója felléphessen az ott portyázó elkövetőkkel szemben. A megállapodás alapvető, hiszen véletlenül sem arról van szó, hogy egy állam hadihajója, egy másik állam területén fogatosít állami erőszakot, itt ugyanis rendészeti célú erőszakra van szó. A kalózkodás elleni harc természetesen számos fegyveres akciót magában foglal technikailag, részben egyéni szerveződések, részben az államok részéről azért, hogy felszámoljanak egy, a hajózás szabadságát módszeresen veszélyeztető bűncselekményt valamint, hogy saját és egymás érdekeit, állampolgárait védjék. Ezért, tekintettel arra, hogy a 2. cikk (4) erre a területre nem terjed ki, felmerülhet a kérdés, hogy az ezen államok által üldözéskor alkalmazott erőszakra hogyan tekintünk.⁴⁶⁵ Ehhez is ugyanaz a kiindulópont, mint szinte minden, a kalózkodással kapcsolatos okfejtés esetén: a kalózkodás az emberiség közös ellenségei, ezért nyílt tengeren mindenkinek joga van megállítani a gyanús hajókat és üldözni a kalózkodást.⁴⁶⁶ Az itt alkalmazott erőszak lényegileg az UNCLOS és a szokásjog által biztosított *pouvoir de police en haute mer* keretében megy végbe.⁴⁶⁷ A fellépés nem az állam által alkalmazott, az ENSZ Alapokmány körébe vonható állami, katonai erőszak, hanem egyfajta rendészeti céllal alkalmazott erőszakra van szó, amely a nemzetközi jogban megengedett.⁴⁶⁸ Ez kivételt jelent, amelyre szükség van, hiszen a fegyveres erő elemei nélkül nem lehetne kikényszeríteni nyílt

⁴⁶⁴ Kajtár 45., Dörr 612., L. még Michael N. Schmitt, 'Counter-Terrorism and the Use of Force in International Law' (2002) The Marshall Center Papers, no. 5.

⁴⁶⁵ Alexander Proelss, 'Piracy and the Use of Force' in Panos Koutrakos –Achilles Skordas (eds) *The Law and Practice of Piracy at Sea* (Hart Publishing, Oxford 2015) 54.

⁴⁶⁶ Ezért is válik szükségessé a következő alfejezetben közelebbről is megvizsgálni ezt a kitélt. Milyen feltételekkel tekinthetjük ezt referenciapontnak.

⁴⁶⁷ Dinstein 423., François rapportőr állt elő a koncepció részleteivel az ILC számára 1950-ben.

⁴⁶⁸ Treves, 'The Law of Sea' 412.

tengeren a hajózás szabadságát. A fenti *Saiga*-ügy is megerősíti ezt.⁴⁶⁹ Ennek megfelelően az önvédelem sem a klasszikus, fegyveres támadásra adott válaszként van jelen, ahogyan az Alapokmány 51. cikke tartalmazza. Igaz, hogy a fegyveres támadásra nincs definíció, de sem a minőségi, sem a mennyiségi tényezőket figyelembe nem valósítanak meg ilyet a kalózkok cselekményei.⁴⁷⁰ A rendészeti tevékenyget ellátók önvédelmi helyzetére van előírás, a *Basic Principles on the Use of Force and Firearms by Law Enforcement Officials*⁴⁷¹ vonatkozik rájuk, amely rögzíti, hogy milyen feltételek beállta esetén hogyan használhatnak tűzfegyvert.⁴⁷² Az UNCLOS értelmében üldöző csak állami hajó lehet, ezért ezek a szabályok rájuk vonatkoznak. A PMSC-k vonatkozásában, ahogyan az az előző fejezetből kiderült, az IMO által létrehozott útmutatások irányadók valamint azon állam joga, amelynek lobogója alatt az a hajó közlekedik, amelynek a fedélzetén kíséret van. Ebben az esetben a PMSC keretében tevékenykedőkre az egyéni, adott állam büntetőjoga által szabályozott önvédelem lehetősége vonatkozik, ez államonként eltérő.

Ahogyan erre már a korábbiakban kitértem,⁴⁷³ azért merülhet fel elméletben a klasszikus erőszak tilalma, illetve az önvédelem kérdése egyetlen rövid gondolat erejéig, mert a kalózkodás egy fogalmi csúsztatás áldozata lett, előszeretettel hasonlítják ugyanis a terrorizmushoz. Ahogyan a 2000-es években felerősödött a kalózkodás, nem sokkal a szeptember 11-i terrortámadások után, már nemcsak a terrorizmus, de a kalózkodás elleni háborúról is szó esett hasonló kontextusban.⁴⁷⁴ A Biztonsági Tanács III. fejezetben kiemelt határozatai felhatalmazást adnak a kalózkodással történő leszámolásra, mindehhez pedig bármilyen megfelelő eszköz megengedett,⁴⁷⁵ azaz magában rejti az erőszak lehetőségét is. Az újabb határozatok pedig jellemzően ezt a meghatalmazást hosszabbítgatták.⁴⁷⁶ Az említett határozatok az ENSZ Alapokmányának VII. fejezetére visszautalnak, amely mintha azt sugallaná, hogy a kalózkodás az erőszak tilalmát sértő tevékenység.⁴⁷⁷ Az, hogy kalózkodás

⁴⁶⁹ Dörr 616.

⁴⁷⁰ Kajtár 73., Christopher Greenwood, 'Self-defence' in Rüdiger Wolfrum (ed), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law* 8 (Oxford, Oxford University Press, 2012), 105., L. még Yoram Dinstein, *War, Aggression and Self-Defence* (Cambridge University Press, Cambridge 2001).

⁴⁷¹ *Basic Principles on the Use of Force and Firearms by Law Enforcement Officials*, Eighth United Nations Congress on the Prevention of Crime and the Treatment of Offenders, Havana, Cuba, 27 August to 7 September 1990.

⁴⁷² *Basic Principles* Art. 9.

⁴⁷³ III. fejezet

⁴⁷⁴ Proelss 55.

⁴⁷⁵ '[A]ll necessary measures that are appropriate' S/Res/1846 (2008) para 10., de a III. fejezetben említett Biztonsági Tanácsi határozatok szinte mindegyikében fellelhető ez a fordulat.

⁴⁷⁶ L. III.3. fejezet.

⁴⁷⁷ Proelss 58.

elleni háború ilyen értelemben létezne, sokkal inkább egy politikai narratíva, ebből még nem következik az önvédelem joga és nem alkalmazható hasonló okfejtés, mint a terroristák esetén. A kalóztevékenység vonatkozásában a Biztonsági Tanács határozatai írnak erő alkalmazásáról, de ezek a kalózkodás tengeren történő visszaszorításának céljával jöttek létre, a nemzetközi jog általános szabályaira utalnak vissza. Ezek a határozatok deklaratív jellegűek és nem lehet arra következtetni, hogy kifejezetten felhatalmazást adnak az ENSZ Alapokmány 39. és 42. cikkének alkalmazhatóságára és konstitutív jellegük lenne.⁴⁷⁸ Ez utóbbit egyébként maguk a határozatok le is szögezik, a határozatok által nem jön létre új nemzetközi jog.⁴⁷⁹ Az államok pedig sosem hivatkoztak az önvédelem jogára a kalózokkal szemben. Ennek értelmében tehát a klasszikus értelemben véve ismert erőszak tilalma nem jön számításba.⁴⁸⁰ A terroristák elleni fellépés jogszerűségét tehát gyakran igyekeznek a kalózkodás analógiájával igazolni, ez azonban fordítva már nem igaz. A kalózkodás elleni fellépést megindokolandó, a terroristák elleni fellépést nem említik, sőt, kifejezetten felhívják a Biztonság Tanács határozatai a figyelmet, hogy ez csak egy lokális probléma, nem sérti a nemzetközi békét és biztonságot. Mindebből látszik, hogy az aktuális probléma jogi megoldása nagyban függ az államok érdekeitől. Az államok szempontjából kalózok és a terroristák közt sokszor egyszerűen annyi a különbség, hogy ki mekkora fenyegetést jelent a nemzetközi biztonságra nézve. A terroristák és a kalózok ugyanis csak elméletben választhatók szét,⁴⁸¹ valójában azonban a szerveződés maga, a struktúra, a motiváció hasonló, az államok reakciója az általuk jelentett fenyegetésre az, ami által különbséget tudunk a kétfajta nem állami szereplő közt tenni.⁴⁸² Jelenleg azonban nincs olyan bizonyítható eset, amely pl. egy kalózokból álló bűnszervezet tevékenységét betudja egy államnak, ahogyan a kalózok cselekményei is, ugyan okoznak károkat, de egy bizonyos fenyegetettségi mértéket nem merítenek ki.

A fegyveres erő alkalmazása tengeren a hajózás szabadságának védelme érdekében mindig bevett gyakorlatnak számított. A Guyana és Suriname közti határvitában⁴⁸³ is kiderült, hogy tengeren végrehajtás céljából előfordulhat erőszak alkalmazása, amely azonban rendészeti célú és nem az állam által alkalmazott katonai erőszak, amely a 2. cikk (4)

⁴⁷⁸ Proelss 60.

⁴⁷⁹ L. III.3.1. fejezet.

⁴⁸⁰ Proelss 63.

⁴⁸¹ L. III.4. fejezet.

⁴⁸² Proelss 36.

⁴⁸³ *Maritime boundary delimitation* (Guyana v. Suriname) [2004] PCA Rep. vol. XXX, 1-144., 3.

alkalmazásának körébe tartozik.⁴⁸⁴ Mindemellett, ebben az ügyben kimondták, hogy a Webster-formula által kimunkált feltételek a rendfenntartó céllal alkalmazott erőszak esetén is fennállnak, azaz az alkalmazott erőszaknak azonnalinak, szükségesnek kell lennie, amely nem hagy lehetőséget más eszközök igénybevételére és nem hagy időt a megfontolásra.⁴⁸⁵ Az említett ügy mellett a SUA-egyezményhez fűzött kiegészítő jegyzőkönyv ugyanezt megerősíti.⁴⁸⁶ Az említett eset azonban kifejezetten megkülönbözteti azt az erőszakot, amelyet a kalózkodás visszaszorítása céljából a fennálló szabályok végrehajtása érdekében alkalmaznak nem állami szereplőkkel szemben. Lényegileg, ez a másik egyetlen jogszerű lehetőség az állami erő alkalmazására, ha az nem az önvédelem jogával van megtámogatva. Ebben az esetben az erő alkalmazására a fokozatosság figyelembevételével van lehetőség. Fontos tehát tisztázni, hogy míg valóban sor kerülhet állami hajók részéről fegyveres erő alkalmazására, ez sem a *ius ad bellum*, sem a *ius in bello* kategóriájába nem illik.⁴⁸⁷ A tengeri műveletek során bevetett erő minősítése nem az egyenruhától, hanem a művelet céljától függ.⁴⁸⁸ Ebben az esetben pedig az erő alkalmazásának minimális, még éppen ahhoz szükséges mértéke megengedett, amely segítségével az elfogás, őrizetbevétel hatékonyan végbe mehet.

Az erőszak tisztázása mellett azonban szót kell ejteni arról, hogy a Biztonsági Tanács említett határozatai kiemelik a kalózokkal szemben az emberi jogok betartása mellett a humanitárius jog betartását is.⁴⁸⁹ Kérdés, hogy miért került ez bele a határozatokba és mire vonatkozik mindez. Le kell szögezni, hogy a kalózok nem gyakorolnak ellenőrzést egy adott terület felett, nem alkotnak katonai hierarchia alapján szervezett csoportot, itt nincs nyoma a fegyveres csoportokra jellemző ellenségeskedésnek. A támadások sem másik állam ellen irányulnak, azok oka az egyéni nyereségvágy. Ezért itt nem valósul meg olyan fegyveres konfliktus, sem államok között, sem államon belül, sem a kalózok mint szervezett fegyveres csoport és egy adott lobogóhoz tartozó állam között, amely indokolná a klasszikus nemzetközi

⁴⁸⁴ Proelss 63.

⁴⁸⁵ Daniel Webster, 'Letter to Henry Stephen Fox's', in K.E. Shewmaker (ed) *The Papers of Daniel Webster: Diplomatic Papers* (Dartmouth College Press, vol. 1. 1841-1843 (1983)) 62.

⁴⁸⁶ SUA Protocol 2005, 8bis.

⁴⁸⁷ Douglas Guilfoyle, 'The Use of Force against Pirates' in Marc Weller (ed) *The Oxford Handbook of the Use of Force in International Law* (Oxford University Press, Oxford 2015) 1063.

⁴⁸⁸ Craig H. Allen, 'Limits on the Use of Force in Maritime Operations in Support of WMD Counter-Proliferation Initiatives' (2006) 81 *International Law Studies* 77, 82., Guilfoyle 'The Use of Force against Pirates' 1063.

⁴⁸⁹ L. pl. S/RES/1851, para 6.

humanitárius jog felhívását a kalózkodás elleni műveletek tekintetében.⁴⁹⁰ A Biztonsági Tanács határozatai ezt a fordulatot olyan, a fentiekben bemutatott határozatokban említik, amelyek Szomáliához köthetők, a határozatok ezen részéből általános következtetést nem lehet levonni, ezzel együtt is úgy vélem, hogy a határozatok értelmezését zavarosabbá teszi. Amely miatt belekerülhetett a határozatokba és ahol egyáltalán szóba kerülhet a humanitárius jog alkalmazása, az kifejezetten a szomáliai szárazföldön és parti tengeren tanúsított műveletek esete.⁴⁹¹ Úgy vélem, hogy ez csak egyfajta biztosítékként került be, tekintettel arra, ahogy az már többször szóba került, hogy a határozatok csak Szomáliára vonatkoztak, annak beleegyezésével. Az államok ugyanis még a látszatát is igyekeznek elkerülni annak, hogy a *ius in bello* rezsím alkalmazható lenne, hiszen ennek értelmében az elkövetőknek számos jogosítványt kellene garantálni. A kalózkodás általában kereskedelmi hajókat támadnak, amely egy állam érdekeit sértheti ugyan, de ez mértékét tekintve távol áll olyan esetektől, ahol kifejezetten hadihajókat támadnak, vagy olyan incidensre kerül sor, ahol számottevő a halálos áldozatok száma. A kalózkodás hiába jól szervezettek vagy nemzetközi jellegű a tevékenységük, ettől még nem jön létre fegyveres konfliktus klasszikus értelemben, a kalózkodás pedig nem lesznek harcoló alakulatok.⁴⁹² A III. fejezetben elemzett rend szerint, sem az elkövetés módja, az elkövetők, az elkövetés oka és célja nem indukálja a humanitárius jog alkalmazását. Amíg ez így marad és a kalózkodás profilja nem változik, az államok a terrorizmussal ellentétben nem fognak úgy tekinteni rá, mint amelyre a rendszertől eltérő jogi rezsímet lehet alkalmazni.⁴⁹³

A kalózkodás esetében az üldözést hadihajók végzik, katonai egységeket vezérelnek ki visszaszorításukra, akik fegyveres műveleteket végeznek. Ez megtevesztő lehet, főleg, ha idevesszük az egyesek által a terrorizmussal vont párhuzamot⁴⁹⁴ és a Biztonsági Tanács határozatainak szövegezését. Összemosódhat, hogy az UNCLOS vagy a fegyveres konfliktusok joga az irányadó.⁴⁹⁵ Emiatt volt lényeges annak tisztázása, milyen szabályok uralma alá tartoznak a kalózkodás tevékenységét felszámoló műveletek. Ennek eredményeképpen megállapítható, hogy itt az állam rendszertől eltérő szerepben van jelen, az ENSZ tengerjogi egyezménye irányadó, nem lehet felhívni sem a 2. cikk (4)-t, sem a nemzetközi

⁴⁹⁰ Guilfoyle 1074.

⁴⁹¹ A kormánnyal (a határozatok megalkotása idején átmeneti kormánya volt Szomáliának) esetleg szembeszálló felkelők tekintetében lehet államon belüli fegyveres konfliktusról beszélni.

⁴⁹² Dinstein 424.

⁴⁹³ Proelss 36.

⁴⁹⁴ III. fejezet.

⁴⁹⁵ Dinstein 434.

humanitárius jogot. Az államok jelen esetben egy jogosultság, a szabad hajózás kikényszerítése érdekében alkalmaznak erőszakot, amire a nemzetközi jog értelmében van lehetőség.⁴⁹⁶

V.1.2. Az eljárást megalapozó joghatóságról

A modern kalózkodásra jellemző, hogy ma már az elkövetők sem következetesen a parti állam állampolgáraiból kerülnek ki, sokkal összetettebb a helyzet. Az Egyesült Államok és Nigéria haditengerészetének a Guineai-öblöt érintő közös műveletében⁴⁹⁷ például görög és amerikai állampolgárokat is elfogtak egy, a *Nigerian Maritime Administration and Safety Agency* –hez tartozó hajón. A gyanúsítottak nem rendelkeztek nigériai vízummal, az országba illegálisan léptek, a nyílt tengeren történő áthaladáshoz szükséges engedélyt pedig arra nem jogosult hatóság állította ki.⁴⁹⁸ Szükséges tehát szót ejteni a joghatóságról, hiszen, mint ahogyan arra több ízben utaltam, a kalózkodás maga egy speciális joghatósági helyzet vagy még inkább, egy joghatósági kivétel.⁴⁹⁹

A kérdést kifejtendő, az államok által gyakorolt extraterritoriális joghatóságának alapjait kell megvizsgálni. Ahogyan a II. fejezetből kiderül, a nemzetközi közösség a kalózkodást szinte az első olyan cselekményként tartja számon, amely esetén lehetővé tette az államoknak, hogy ezt gyakorolják, amelynek azonban ugyancsak a nemzetközi jog jelöli ki a határait. Erről értekezve azonban máris különbséget kell tenni kalózkodás és fegyveres rablás közt. Jóllehet, sokak szemében az egyetlen különbség a földrajzi tényezőben rejlik, a cselekmények vonatkozásában felmerülő joghatóságot ezáltal két eltérő jogi dokumentum alapozza meg. Mindkét esetben igaz, hogy mind az ENSZ tengerjogi egyezményének definíciója,⁵⁰⁰ mind a SUA, amelynek 3. cikkét ezért nem is lehet meghatározásnak nevezni, úgy épülnek fel, hogy kijelölik a földrajzi határokat és a személyi hatályt. Mindazonáltal, az előző fejezetből⁵⁰¹ az is kiderült, hogy számos állam joghatósága merül fel egy ilyen incidens kapcsán, amelyeket a nemzetközi jog koordinál és alkalmasint korlátoz is.

⁴⁹⁶ Treves, 'The Law of the Sea' 414.

⁴⁹⁷ Operation Junction Rain, az African Maritime Law Enforcement Partnership (AMLEP) keretében az Egyesült Államok haditengerészete számos afrikai állammal (Nigéria, Szenegál, Togo, Zöld-foki Köztársaság) együttműködik, a műveletet az Egyesült Államok irányítja nápolyi központtal.

⁴⁹⁸ <<https://thenationonline.net/navy-arrests-10-suspected-pirates/>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 2.

⁴⁹⁹ Kontorovich, 'The Piracy Analogy', 190.

⁵⁰⁰ UNCLOS 101. cikk.

⁵⁰¹ IV. fejezet

A kalózkodással szembeni fellépést az UNCLOS 105. cikkére alapozzuk. Számos szerző ezt a cikket idézi, amikor a kalózkodás és az univerzális joghatóság kapcsolata szóba kerül. A cikk második mondata azonban az elfogást végző államok bíróságokra bízta az eljárást. Ezt azonban sokan éppen az univerzalitás korlátozásaként fogják fel. Ahogyan az a történeti áttekintésből kiderül,⁵⁰² a kalózkodás modern fogalma megalkotásának folyamatában számos olyan vélemény fogalmazódott meg, amelyek utaltak arra, hogy a kalózkodással elsősorban az egyes államok nemzeti jogának van dolga, de az előkészületi anyagok nem döntik el egyértelműen a kérdést, inkább teret adtak a vitának. A klasszikus büntetőjogi kapcsolóelveket elviekben lehetne alkalmazni (területi elv, aktív és passzív személyi elv, védelmi elv), azonban nem biztos, hogy könnyen, ezért a korábbi fejezetek tükrében úgy vélem, a következőkben érdemes néhány szót külön is ejteni az univerzális joghatóságról.

V.1.2.1. A kalózkodás és az univerzális joghatóság kapcsolatáról röviden

Ahogyan arra a dolgozat bevezetésében is utaltam, a kalózkodás áthatja a modern nemzetközi jogot. Többször felmerült a dolgozatban, hogy a kalózkodásról állapították meg először, hogy olyan cselekményről van szó, amelyet a nemzetközi jog minden állam által büntethetőnek ismert el,⁵⁰³ és amely ezáltal megalapozza az univerzális joghatóságot.⁵⁰⁴ A kalózkodás voltaképpen az univerzális joghatóság prototípusa,⁵⁰⁵ ezért a külföldi szakirodalom gyakran emlegeti és alkalmazza a kalózkodást mint analógiát. Hagyományosan úgy tartjuk számon, hogy az ENSZ tengerjogi egyezményének 105. és 110. cikkének (1) pontjában az univerzális joghatóság köszön vissza, ezért is érdemes ennek eredetét megvizsgálni.⁵⁰⁶

A joghatósági kérdések tárgyalásának két szempontja van, a jogalkotói és végrehajtói. Bizonyos körökben a bírót is elkülönítik.⁵⁰⁷ A jogalkotói lényege, hogy az állam egy jogalkotási, felhatalmazó aktus folyamánként érvényesítheti büntetőjogi joghatóságát, azaz kriminalizálhat egy adott magatartást, míg a második esetben ezt a bíróságokon, rendfenntartó

⁵⁰² Vö. II. fejezet, különös tekintettel a Harvardi Kutatócsoport munkájára és azt követő kodifikációkra.

⁵⁰³ Diane F. Orentlicher, 'A nemzeti bíróságok és bíráik szerepe a nemzetközi humanitárius jog alkalmazásában' (2001), *Fundamentum*, 4. szám, 7., Ádány 71.

⁵⁰⁴ Shearer 320.

⁵⁰⁵ Yoram Dinstein, 'The Universality Principle and the War Crime' (1998) *International Law Studies*, vol. 71, 19.

⁵⁰⁶ Shearer 322.

⁵⁰⁷ Varga Réka, *Challenges of Domestic Prosecution of War Crimes with Special Attention to Criminal Justice Guarantees* (Pázmány Press, Budapest 2014), 60., Ilias Bantekas, 'Criminal Jurisdiction of States under International Law' in Rüdiger Wolfrum (ed), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law* 8 (Oxford, Oxford University Press, 2012), 866.

szerveken keresztül teheti meg, vagyis a letartóztatás, tárgyalás, büntetés kiszabása kapcsán van relevanciája.⁵⁰⁸ Az univerzális joghatóság jogalkotói típusú, azonban az eljárási joghatóság potenciálisan a jogalkotóinak a tényleges alkalmazását jelenti.⁵⁰⁹ Az univerzális joghatóság megalapozója az, ha a bűncselekmény kegyetlen, az emberiséget megrázó jellegű vagy, ha az elkövetés helye kívülesik az államok joghatóságán.⁵¹⁰ Lehet szerződéses alapja, ahogyan az a *Kongó v. Belgium* ügyben⁵¹¹ is kitűnt, és lehet a szokásjogra alapozni, ehhez az *opinio iuris* megléte döntő.⁵¹² A kalózkodás tekintetében mind a szerződés, mind a szokásjog alapján megáll az univerzális joghatóság. Ismeretes, hogy arra vezetjük vissza mindezt, hogy az elkövetők az egész emberiség ellenségei, ami eredetileg Cicerohoz köthető,⁵¹³ jóval később, a *Lotus*-ügyben hozott ítélet alátámasztotta ezt és kimondta, hogy a kalózkodás *sui generis* bűncselekmény.⁵¹⁴ Az első dokumentált ügy, ahol a bíróság az eljáró állam joghatóságát nem a klasszikus büntető kapcsolóelvekre alapozta, hanem kimondta az államok univerzális jogát a kalózkodás elleni eljárásra, tekintettel arra, hogy a nemzetek joga elleni büntetés, amelynek felszámolásában az egész emberiség érdekelt, az 1705-ös *Green*-ügy⁵¹⁵ volt.

Az univerzális joghatóság természetének meghatározása szempontjából kiemelkedő a *Kongó v. Belgium* ügy, amelyben a fentieket megerősítették, kimondva, hogy a nemzetközi szokásjog által ismert egyetlen valódi eset, amely univerzális joghatóságot alapoz meg, a kalózkodás.⁵¹⁶ Azt is kiderült azonban, hogy sok a bizonytalanság az univerzális joghatóság körül, hiszen nincs általánosan elfogadott definíciója.⁵¹⁷ Az univerzális joghatóságot általában negatívan közelítjük meg,⁵¹⁸ azaz abból indulunk ki, hogy akkor vesszük igénybe, amikor az egyéb, büntetőjogi kapcsolóelveket nem lehet.⁵¹⁹ A *Kongó v. Belgium* ügyben eljáró bírák rögzítik, hogy elsősorban a saját területén gyakorol joghatóságot az állam, a nemzetközi

⁵⁰⁸ Roger O’Keefe, ‘Universal Jurisdiction: Clarifying the Basic Concept’ (2004) *Journal of International Criminal Justice*, vol.2, issue 3, 737.

⁵⁰⁹ *Ibid.*

⁵¹⁰ Bantekas 866.

⁵¹¹ *Arrest Warrant of 11 April 2000, Congo, (The Democratic Republic of the Congo v Belgium)* [2002] ICJ Rep 3.

⁵¹² Bantekas 868.

⁵¹³ II. fejezet.

⁵¹⁴ *The Case of the S.S. Lotus (France v. Turkey)* [1927] PCIJ 248-250.

⁵¹⁵ *The Tryal of Captain Thomas Green and his Crew, (1705)* Heirs and Successors of Andrew Anderson, Edinburgh (High Court of Admiralty of Scotland).

⁵¹⁶ *Arrest Warrant of 11 April 2000, Congo, (The Democratic Republic of the Congo v Belgium)* [2002] ICJ Rep 3, Separate Opinion of President Guillaume 42.

⁵¹⁷ O’Keefe 744.

⁵¹⁸ Varga 54.

⁵¹⁹ O’Keefe 746.

jogban akkor van lehetőség az extraterritoriális joghatóság alkalmazására, ha az elkövető vagy az áldozat állampolgársága alapján köthető az eljárni kívánó államhoz vagy az állam biztonsága kerül veszélybe. Emellett nevesíti, hogy a kalózkodás esetén alkalmazhatja a joghatóságát az állam vagy olyan esetekben, amelyekben nemzetközi egyezmény biztosítja számára az univerzális joghatóságot, ha az elkövető a területén van.⁵²⁰ Az eljárási oldal értelemszerűen megköveteli a területiséget vagy, ha idegen állam területén cselekszik, az adott állam beleegyezését,⁵²¹ a kalózkodást ehhez képest azonban az elkövetés helyszíne különlegessé⁵²² teszi. A fentiekén túli esetekben azonban a nemzetközi jog az univerzális joghatóságot nem fogadja el.⁵²³ A szakirodalom különbséget tesz abban a tekintetben, hogy megköveteljük-e, hogy az eljárni kívánó államban legyen a vádlott őrizetben vagy sem.⁵²⁴ Az univerzális joghatóság alapvetően ugyan jogalkotási jellegű, eljárási szempontból nézőpont kérdése, hogy az állami gyakorlat megköveteli a gyanúsított helyben tartózkodását vagy a távollétében is eljárhat, ez azonban nem érinti magát a jogalkotói univerzális joghatóságot. A gyakorlatban egyébként nincs is példa 'igazi' univerzális joghatóságra, mert kiderül, hogy az adott állam mégiscsak megköveteli a kapcsolatot valamilyen formában.⁵²⁵ A kalózkodás esetét tekinthetjük az igazi univerzalitás példájaként, azonban eljárási oldalról már előkerül az eljáró állammal való kapcsolat kérdése. Az univerzális joghatóság ebben az esetben lehetővé tette, tekintettel, hogy *locus delicti* speciális, hogy a kalózkodás egy mindenki által üldözendő bűncselekmény legyen a nemzetközi jog értelmében. Emiatt valóban az univerzalitás igazi megtestesítőjének tekinthető. Ahogyan arra a második rész rávilágít, sok állam a belső jogban utal rá, hogy az univerzális joghatóságra alapozza az eljárás lehetőségét, a kalózkodás elfogását. Ami azonban ezután következik, azt általában az adott állam büntetőjoga határozza meg. Jellemzően nem az elkövető távollétében járnak el, hanem azt a fajta nexust megkívánják, hogy az illető a területükön legyen őrizetben. Így az extraterritoriális események és az univerzális joghatóságon alapuló fellépés után, végül egyfajta területiséget teremtenek a bírósági eljárásnak azzal, hogy az elkövetőt elszállítják.⁵²⁶ A somáliai kalózkodás tekintetében kinevezett különleges főtanácsadó arra biztatta az államokat, hogy eljárásaikat

⁵²⁰ Arrest Warrant, President Guillaume 44.

⁵²¹ Karinne Coombes, 'Universal Jurisdiction: A Means to End Impunity or a Threat to Friendly International Relations?' (2011) *George Washington International Law Review* 43, 424.

⁵²² Julia Geneuss, 'Fostering a Better Understanding of Universal Jurisdiction' (2009) *Journal of International Criminal Justice* 7, 952.

⁵²³ Arrest Warrant, President Guillaume 44.

⁵²⁴ Az univerzalitás elvének van tehát egy abszolút és egy korlátozott értelmezése. O'Keefe 750.

⁵²⁵ O'Keefe 755.

⁵²⁶ O'Keefe 754.

alapozzák minél többen az univerzális joghatóságra, azt is megjegyzi azonban, hogy ez az UNCLOS értelmében opcionális.⁵²⁷ A SUA vezeti be a kalózkodáshoz hasonló cselekmények esetére az *aut dedere, aut judicare* elvet, amely azonban előfordul, hogy csak jobb esetben érvényesül, hiszen sokszor éppen azért, hogy ne kelljen eljárni, elengedik az elkövetőket. Ha alkalmazzák ezt az elvet, akkor is arról van szó, hogy az univerzális joghatóságot mintha egyfajta hiányállapotnak tekintenék az államok,⁵²⁸ ahol nincs mód arra, hogy az elkövetőt pl. a saját állampolgársága szerinti államban vonjuk felelősségre. A fentiekből az is kiderül, miért olyan nehéz az univerzális joghatóság alkalmazására nézvést az állami gyakorlat elemzése és abból következtetést levonni az univerzális joghatósághoz kapcsolódó *opinio iuris* vonatkozásában. Az államok gyakorlata ugyanis pragmatikus, abban nem az univerzális joghatósághoz fűződő hozzáállás érhető tetten, hanem az a gyakorlati szempont, hogy a bizonyítékok beszerzése nehézkes és az eljárásokkal túlterhelik a nemzeti bíróságokat.⁵²⁹

A fentiek mellett abban, hogy a kalózkodást összekötik az univerzális joghatósággal, kiemelkedő szerepe van az *Eichmann*-ügynek,⁵³⁰ azonban már 1946-ban, a nürnbergi Nemzetközi Katonai Törvényszék előtti érvelésben is előkerült, ahol *explicite* kimondták, hogy az univerzális joghatóság és a kalózkodás párhuzamba állítható.⁵³¹ Ez azt a célt szolgálta, hogy a tárgyalásokat azok legitim mivoltában megerősítse egy olyan helyzetben, amikor a hagyományos joghatósági kapcsolóelveket nem lehetett igénybe venni. Ezáltal támasztotta alá azt az érvelést, hogy a kalózkodáshoz való viszonyulásunk mintegy előképe a háborús bűntettekért való felelősségre vonásnak.⁵³² Az *Eichmann*-ügyben azonban az ítélet 13. és 15. cikkében, visszautalva a kalózkodásra vonatkozó szabályozás történeti fejlődésére, egészen hosszan fejti ki, hogyan köthető a kalózkodás az univerzális joghatósághoz. Később, a volt jugoszláv területeken elkövetett bűncselekmények nemzetközi törvényszék (ICTY) is támaszkodott erre.⁵³³ A nemzeti bírásokodásban is szerepet kapott a kalózkodásra épített analógia. Ennek egyik, a nemzetközi jog szempontjából is meghatározó példája a *Filártiga v.*

⁵²⁷ James L. Kateka, 'Combating Piracy and Armed Robbery Off the Somali Coast and the Gulf of Guinea' in Lilian del Castillo (ed) *Law of the Sea, From Grotius to the International Tribunal for the Law of the Sea* (BRILL, Leiden 2015) 466.

⁵²⁸ O'Keefe 745.

⁵²⁹ Arrest Warrant, dissenting opinion of Judge ad hoc Van den Wyngaert at para. 56 in O'Keefe 760.

⁵³⁰ *Judgment in the Trial of Adolf Eichmann*, (1961) Criminal Case No. 40/61 (District Court of Jerusalem) para 13-15.

⁵³¹ Mark Chadwick, *Piracy and the Origins of Universal Jurisdiction: On Stranger Tides?* (BRILL, Leiden 2019), 11.

⁵³² *Ibid.*

⁵³³ Kontorovich, 'The Piracy Analogy', 185., Samuel Shnyder, 'Universal Jurisdiction Over "Operation of a Pirate Ship": The Legality of the Evolving Piracy Definition in Regional Prosecutions' (2012-2013), *North Carolina Journal of International Law & Commercial Regulation*, vol.38, 486.

Peña-Irala ügy⁵³⁴. Ebben az ügyben a paraguayi Filártiga család fiatalokú gyermekét valószínűleg édesapja politikai nézetei miatt halálra kínozta egy szintén paraguayi rendőrtiszt (Peña). Később, az áldozat nővére és az elkövető is az Egyesült Államokba távozott. Filártiga, értesülvén Peñáról, aki illegálisan tartózkodott az Egyesült Államokban, az ottani hatóságokhoz fordult. Az eljárást az univerzális joghatóságra alapozták és kimondták, hogy az elkövető kvázi kalózzá vált, az emberiség közös ellenségévé.⁵³⁵ Az analógia alapja, hogy a kalózok az egész emberiség számára üldözendő cselekményeket hajtanak végre. Ahhoz, hogy az egész emberiség ellenségének tituláljuk a kalózokat, sokat hozzátesz az akkori tengerjogi szabályozás. A *hostes humani generis* nem elsősorban a bűncselekmény súlyosságát hivatott tükrözni. Az ókorban még megállhatta a helyét a gondolat, hiszen Cicero korában a Földközi-tenger térsége volt a kiindulópontja számos fontos eseménynek, a kalózkodásnak is, amely, ha elkövetését tekintve modernizálódott is, de jellegét tekintve éppen olyan bosszantó lehetett, mint manapság, azonban már az ókorban sem tekintettek rá feltétlenül kegyetlen, az emberiséget alapjaiban megrendítő bűncselekményként.⁵³⁶ Az emberiség közös ellensége kifejezés mögött sokkal inkább egy egyszerű joghatósági probléma bújik meg. A nyílt tenger vonatkozásában ugyanis hagyományosan fő szabály, hogy csak két azonos lobogó alatt közlekedő hajó tudja egymást feltartóztatni. Kivételt kellett képezni a kalózhajók miatt, amelyek általában lobogó nélkül vagy hamis lobogó alatt közlekedtek. Kialakult így az a nézet, hogy a kalózok a jogon kívüli elkövetők, akiket bárki üldözhet, ráadásul az állama szerinti védelemre nem lesz többé jogosult.⁵³⁷ Vattel például egyenesen úgy fogalmazott, hogy a kalózokat bárki, akinek a kezei közé kerülnek először, akasztófára küldheti.⁵³⁸ Vattel azonban ezt nem a bírósági eljárás vonatkozásában írta, ő maga sokkal inkább elvetette az univerzális joghatóság lehetőségét, mondván, azon állam jogosult csak eljárni, akinek érintettsége van az ügyben.⁵³⁹ Az ellenség kifejezést először szűken, kifejezetten katonai értelemben használták, az később terjedt ki a rablókra. Van tehát olyan értelmezés, amely szerint ennek nem jogi kerete volt és senki nem is várta a kalóztól, hogy a szó jogi értelmében az emberiség ellenségei legyenek.⁵⁴⁰ Mindezt ráadásul árnyalja a kép, hogy

⁵³⁴ Dolly M. E. *FILARTIGA and Joel Filartiga v. Americo Norberto PENA-IRALA* (1980) 630 F.2d 876, No. 191, Docket 79-6090. (United States Court of Appeals).

⁵³⁵ '[T]he torturer has become like the pirate and slave trader before him *hostis humani generis*, an enemy of all mankind.', *FILARTIGA* 54.

⁵³⁶ II. fejezet.

⁵³⁷ Shearer 321., Kritsiotis 309.

⁵³⁸ Emer de Vattel, *The Law of Nations* (2008 edition, Liberty Fund, Indianapolis 2008), 221.

⁵³⁹ Kontorovich, 'The Piracy Analogy', 232.

⁵⁴⁰ 'The Piracy Analogy', 235., Tuerk 18.

egymás mellett létezhetett a kalózkodás, amelyet univerzálisan elítéltek és a privater tevékenység, amely más megítélés alá esett, pedig morálisan ugyanolyan elfogadhatatlan magatartásról van szó.⁵⁴¹

A 2001-ben, az univerzális joghatóság kapcsán kidolgozott princetoni elvek értelmében az univerzális joghatóságot az elkövetett cselekmény természete alapozza meg,⁵⁴² ahogyan azt is kifejti, hogy komoly, nemzetközi jogi értelemben vett bűncselekmények esetén lehet felhívni.⁵⁴³ A történeti kontextusból tehát kiderült, hogy bár a kalózkodás komoly bűncselekménynek számított, de nem ez volt a legborzasztóbb bűncselekmény már az ókorban sem. Ennek ellenére, a princetoni elvek a kalózkodást első helyen sorolják ezen bűncselekmények közé, a genocídiummal vagy a háborús bűncselekményekkel együtt.⁵⁴⁴ Ezen a ponton megjegyzendő, hogy a cselekmény minősítése félreértésre adhat okot, ugyanis, ha az emberiség ellen irányulna, az valóban kimeríthetné a nemzetközi bűncselekmény kategóriát. A kalózkodás esetén a nemzetközi jognak dolga van a kalózkodás szabályozásával, azonban az nem nemzetközi bűncselekmény. Ezt egyébként a Harvardi Kutatócsoport tervezete is alátámasztja.⁵⁴⁵ Ahogyan arra többször is utaltam, ellentétben például a népirtással, amely valóban nemzetközi büntett,⁵⁴⁶ a kalózkodás egy speciális helyzet a *locus delicti* szempontjából. Azt, hogy milyen határokon belül lehet eljárni, a nemzetközi jog jelöli ki. A kalózkodás és a fegyveres rablás is kimeríti a nemzetközi jog sérelmét, de az államoknak sok esetben saját nemzeti szabályozása van, és az eljárásukat is erre a nemzeti jogra alapozzák. Az univerzális joghatóság lehetővé teszi számukra, hogy a nyílt tengeren elkapják az elkövetőket és kiadás hiányában, a saját államukban, a nemzeti jogszabályukra alapozva járjanak el velük szemben. A Biztonsági Tanács 1897. sz. határozata maga is emlékeztet, hogy a kalózkodás, tengeren elkövetett fegyveres rablás és az ezekhez kapcsolódó eljárás szabályozása az egyes államok nemzeti joga alapján a nemzetközi joggal összhangban áll.⁵⁴⁷ Azzal kapcsolatban, hogy mennyire is számítanak az emberiség ellenségének, a Lieber-kódex úgy fogalmaz, hogy a fegyveres portyázók, a háborúban fellázadók nem kaphatnak hadifogoly státuszt, ők ugyanis nem minősülnek közellenségnek klasszikus értelemben véve,

⁵⁴¹ Kontorovich, 'The Piracy Analogy', 211.

⁵⁴² Princeton University Program in Law and Public Affairs, *The Princeton Principles on Universal Jurisdiction* 28 (2001), 1.1.

⁵⁴³ Princeton Principles 1.2.

⁵⁴⁴ Princeton Principles 2.1.

⁵⁴⁵ L. II. fejezet.

⁵⁴⁶ L. Convention on the Prevention and Punishment of the Crime of Genocide (9 December 1948), art I.

⁵⁴⁷ UN Doc S/RES/1851, 8.

ezért velük úgy kell bánni, mint a rablókkal és kalózzokkal.⁵⁴⁸ Ennek azonban némileg ellentmondani látszik a *Pinochet III*-ítélet, amely kifejti, hogy a széleskörben, az állami előírás részeként alkalmazott kínzás, kegyetlen bánásmód a kalózkodáshoz, a háborús bűncselekményekhez és a béke elleni bűncselekményekhez hasonlóan az univerzális joghatóságot megalapozó nemzetközi bűncselekmény.⁵⁴⁹ Kérdés természetesen, hogy az ítélet mennyire figyel oda a szóhasználatra és tesz-e distinkciót a nemzetközi bűncselekmények és a nemzetközi jogot sértő bűncselekmények között. A kalózkodást köztörvényes bűncselekményekhez (rablás, túszedés) lehet hasonlítani, ha hasonló cselekmények szárazföldi elkövetésben gondolkodunk. Emellett, eredendően az univerzális joghatóság valójában egy lehetőséget jelentett, egyfajta garanciát, hogy a kalózokat valaki felelősségre vonja, tettük nem marad büntetlen. Az államok pedig jellemzően nem különösebben tiltakoztak, nem értékelték szuverenitásuk megsértéséért, ha a kalózkodáson kapott állampolgáraikat egy másik állam felelősségre vonja.⁵⁵⁰

Az univerzális joghatóság tehát megadja a lehetőséget az államoknak, hogy eljárhatnak, pedig nincs közvetlen érintettségük az ügyben, ami a kalózkodás esetében adott, másrészt pedig ott az ok, ami alapján ezt az adott állam megteheti. Utóbbi tükröz egy plusz jelentésréteget, amely egyfajta értéktöbblettel látta el azt azzal, hogy az emberiség érdekében történik a fellépés súlyos emberi jogszétségek esetén. A kalózkodás ellen történő fellépés tekintetében hiányzik a magasztos cél, az, hogy az emberiség nevében lép fel az állam, amelyet az Eichmann-ügyben láthattunk. Itt ez semleges az értéktartalmát nézve, a nemzetközi közösség érdekében jár el a fellépő állam azért, hogy a közösség tagjainak erre ne legyen gondja és őket ne károsítsa meg a kalózkodás. Ha a saját állama nem tudja vagy nem akarja felelősségre vonni az elkövetőket,⁵⁵¹ akkor legyen rá lehetőség más részről, de ahogyan említettem fentebb, ebben az esetben elkapják a támadókat és átszállítják a saját államukba, azaz nem *in absentia* indítanak eljárást. Az univerzális joghatóság alapjának tekintett, az emberiséget megrázó, szörnyű mivoltával kapcsolatban azonban érdekes lehet megemlíteni a *Furlong*-ügyet.⁵⁵² Ez volt az első amerikai eset, amelyben az univerzális joghatóság kifejezést

⁵⁴⁸ General Orders No. 100, Lieber Code (24 April 1863) art 82.

⁵⁴⁹ *Bartle and the Commissioner of Police for the Metropolis and Others, Ex Parte Pinochet; R v. Evans and Another and the Commissioner of Police for the Metropolis and Others, Ex Parte Pinochet, R v. [1999] UKHL 17* (24th March, 1999).

⁵⁵⁰ Orentlicher 15.

⁵⁵¹ Dinstein, 'The Universality Principle and the War Crime' 23.

⁵⁵² *United States v. Furlong* (1820), 18 U.S. 5 Wheat. 184. Az angol hajón végrehajtott kalóztámadás eredményeként meghalt egy angol állampolgárságú áldozat és az elkövetőt bűnösnek mondták ki. A kalózhajó, amelynek sikerült elmenekülnie, amerikai volt, az emberölést megvalósító elkövető azonban ír.

megemlítik és talán az egyetlen eset a világon, amelyben az eljáró bíróság a kalózkodás és más bűncselekmények természetét összehasonlítja abból a szempontból, hogy azok mennyire megrázók. A bíróság következtetése rendhagyó, megállapítja ugyanis, hogy a bűncselekmény rendkívül szörnyű mivolta kizárja az univerzális joghatóság alkalmazását. A kalózkodás éppen azért elismerhető univerzálisan, mert nem a legszörnyűbb cselekmények közt tartjuk számon, azaz a tett szörnyű természete nem szükséges az univerzális joghatóság megállapításához.⁵⁵³ A megállapítás mindenképpen érdekes azzal együtt, hogy egy 1820-as ügyről van szó, az univerzális joghatóság fogalmában az elkövetett tettek szörnyűsége pedig a II. világháború után kapott hangsúlyt, a kilencvenes években pedig kifejezetten jellemző volt ez az érvelés.

A kalózok esetében tehát az eljárás univerzális joghatóságra történő alapozását a történelmi okok adják meg, az, hogy mindig egyfajta törvényen kívülinek minősültek, illetve az elkövetés helye, de nem a tett megrázó mivolta. Azt azonban meg kell említeni, hogy vannak olyan szerzők,⁵⁵⁴ akik annak érdekében, hogy bizonyos bűncselekmények (pl. terrorizmus) elkövetőit büntetni lehessen univerzális joghatóság alapján,⁵⁵⁵ mindenképpen azt a vonalat igyekeznek erősíteni, hogy ezen elkövetők és a kalózok között alkalmazható párhuzam. Amennyiben a kalózok mögötti univerzalitásról egyértelműen bebizonyosodik, hogy azért áll meg, mert kívülállók voltak, mert nem volt rájuk nézve állami szankció, az az érvelést tekintve aláássa nemcsak a terroristák, de a náci háborús bűnösök felelősségre vonását is. A gyakorlatban a kilencvenes évek vége és 2009 között, amikor a támadások kezdtek újra megszorodni, a jelentett esetek mindössze 1.5%-ban merült fel az univerzális joghatóság alkalmazása.⁵⁵⁶ A szómáliai kalózkodás aktivizálódása hozott változást, ekkor már nagyobb mértékben hivatkoztak univerzális joghatóságra, amelynek nagy része Kenyához kapcsolódik. Az európai államok erősen korlátozottan járnak el, Németország erre vonatkozóan egyértelműsítette az álláspontját: nem kíván a világ rendőrségeként fellépni, csak olyan esetekben, amelyhez valamilyen egyértelmű érdeke fűzi.⁵⁵⁷ A Seychelles-szigeteken például éppen az univerzális joghatóságra alapozva hoztak létre egy, az ENSZ által

⁵⁵³ Kontorovich, 'The Piracy Analogy', 237.

⁵⁵⁴ Kontorovich, 'Guantanamo on sea', 244.

⁵⁵⁵ Vö. III.4. fejezet.

⁵⁵⁶ Ez 17 alkalom a jelentett 1158 incidensből és jellemzően az USA (2 alkalommal) valamint európai országok jártak el. Az incidensek jellemzően Ázsiában történtek. L. Eugene Kontorovich-Steven Art, An Empirical Examination of Universal Jurisdiction for Piracy (2010), American Journal of International Law, vol. 104, 444-445.

⁵⁵⁷ Kontorovich-Art 451., L. VI. fejezet a német gyakorlattal kapcsolatosan.

támogatott központot, amelynek feladata, hogy eljárjon az idegen államok által elfogott kalózkodók ellen. Ez egyébként egy sajátos eljárási típusként vonult be a köztudatba (Seychelles-i eljárási modell), amelynek a hatásait külön elemezték, hogy érdemes-e általános jelleggel bevetni.⁵⁵⁸

Összességében, az univerzális joghatóság fontos, mert lehetővé teszi, hogy senki ne meneküljön meg a felelősségre vonástól, azonban elméleti kérdéseket feszeget és gyakorlati nehézségeket okoz egy olyan helyzet, ahol nem kimutatható a közvetlen kapcsolat az eljáró állammal. Az utóbbi években az olyan széles körben eljáró államok, mint Belgium, Spanyolország vagy az Egyesült Királyság is szűkítették az egyébként az univerzális joghatóságra széles körben alapozó⁵⁵⁹ nemzeti szabályozáson és megkívánják az említett kapcsolat fennállását az eljáró állammal. Az univerzális joghatóság létét valamelyest relativizálja a Nemzetközi Büntetőbíróság létrehozása, azonban Statútumát többen nem ratifikálták, tehát az univerzális joghatóság létjogosultsága még mindig fennáll. A téma a kalózkodás szemszögéből azért is bír jelentőséggel, mert az univerzális joghatóság modern fogalmát valamint azt, hogy az univerzális joghatóságnak komoly történeti gyökerei vannak, a kalózkodással próbálják igazolni. Amennyiben pedig ez a kalózkodásra épített analógia megdőlni kezd, kiderül az univerzális joghatóság törékeny természete.⁵⁶⁰ Ha a kalózkodásra úgy tekintünk, mint amely aláássa a nemzetközi közösség biztonságérzetét, tönkretéve az államok alapvető nemzetközi érdekeit valamint univerzális erkölcsi elveket, megsértve az emberiség alapvető érdekeit és alapelveit, a kalózkodásról megállapítható, hogy a fenti gondolat első felének megfeleltethető, a második részének azonban nem. Kiderül, hogy a kalózkodásra vonatkoztatott különleges joghatóság mögött az áll, hogy nemzetközi érdekű cselekményről van szó, valamennyi tengeri állam érdekeire fenyegetést jelent a kalózkodás, hiszen támadást jelent a 'tenger nemzetközi országútjain zajló kereskedelem és utazás'⁵⁶¹ ellen. Azonban éppen ezért a kalózkodás, ami ráadásul meghivatkozva kellő történelmi megalapozottságot is nyújt, könnyebben beállítható egyfajta referenciapontnak, amelyhez mindenki visszanyúlhat.⁵⁶² Ezért a figyelem nem is magára a kalózkodás tényállására koncentrál, hanem arra, hogy hogyan lettek üldözendők minden állam számára, hiszen ez adhatja az alapot arra, hogy

⁵⁵⁸ 'Piracy in the Gulf of Guinea: Learning from the Seychellois prosecution model' <<https://www.unodc.org/westandcentralafrica/en/seychelles-maritime-crime.html>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 2.

⁵⁵⁹ Amnesty International, *Universal Jurisdiction a Preliminary Survey of Legislation around the World* (2012).

⁵⁶⁰ Kontorovich, 'The Piracy Analogy', 228.

⁵⁶¹ Orentlicher 7.

⁵⁶² Kontorovich, 'The Piracy Analogy', 207.

komoly nemzetközi bűncselekmények esetén is el lehessen járni.⁵⁶³ A kalózkodás analógiáját így meghagyták a maga összetett mivoltában, ahogy a fenti esetekből látható, inkább görgették maguk előtt a korábbi ügyekben alkalmazott érvelést, a tudományos kör pedig a mai napig megosztott a témával kapcsolatban. Jogalkotói szempontból ez arra a praktikus okra vezethető vissza, hogy a klasszikus kapcsolóelvek alkalmazása nehézkes lenne,⁵⁶⁴ azonban az elkövetők mégis feleljenek tettükért. Ha ez a pragmatikus gondolkodás az univerzális joghatóság alapja, már nem egyértelmű, hogy a súlyos, nemzetközi bűncselekmények esetén alkalmazhatjuk-e támpontként.⁵⁶⁵ Eljárási szempontból a kalózkodás elfogása teremti meg a joghatóságot, tehát az univerzális joghatóság általános tárgyalásakor felmerülő *in absentia*val kapcsolatos vitában nem ad iránymutatást.⁵⁶⁶

V.1.2.2. A tengeren elkövetett fegyveres rablás és a joghatóság megalapozása

Ahogy az UNCLOS definíciója, úgy a SUA 3. cikkéhez sem rögzít nemzetközi bűncselekményt. A kalózkodáshoz hasonlóan a tengeren elkövetett fegyveres rablással kapcsolatos eljárások is az államok nemzeti jogára alapoznak.⁵⁶⁷

Az egyezmény a klasszikus, büntető joghatóságát megalapozó kapcsolóelvekre támaszkodik. Az aktív személyi elv említése logikus, azonban olyan esetben nem alkalmazható, ha az érintett állam nem tagja az egyezménynek. Mind az ázsiai, mind az afrikai típusú kalózkodásnál gyakori ez a helyzet. A területi elv és a lobogó jogának alkalmazására sokszor sor kerül. Utóbbival kapcsolatosan megjegyzendő, hogy azt kiterjesztően értelmezik, azaz a lobogó joga a támadáshoz köthető szárazföldi cselekményekre is kiterjed. Ehelyütt is előkerül az olcsó lobogók gyakorlata, amely negatívan hat a felelősségre vonásra. A passzív személyi elv alkalmazása is lehetséges, az Egyesült Államok hagyományosan gyakran érvel ezzel, azonban ezen kapcsolóelvnek a használata még mindig ellentmondásos. A SUA a védelmi elv alkalmazását sem zárja ki,⁵⁶⁸ a védendő érték lehet a hajózás szabadsága, az állam kereskedelmi érdekeinek védelme, kérdés, hogy ezeket tekinthetjük-e úgy, hogy az állam ezeknek mint alapvető érdekének védelmében lép fel.

⁵⁶³ Antonio Cassese, *The Oxford Companion to International Criminal Justice* (Oxford University Press, Oxford 2009) 456.

⁵⁶⁴ Varga 61.

⁵⁶⁵ *Ibid.*

⁵⁶⁶ *Ibid.*

⁵⁶⁷ Vö. III.2.1. fejezet.

⁵⁶⁸ SUA art 6 (5)

Ahogy a fosztogató, privater tevékenység más jogi helyzetnek minősült annak idején, pedig természetét tekintve egybeesett a kalózkodással, úgy ma a tengeren elkövetett fegyveres rablás jelenti a kalózkodással egybeeső tevékenységet, azonban más az elkövetés helye, amely megváltoztatja a tett minősítését. Ebből kifolyólag, a fentiekben elemzett univerzális joghatóságot a tengeren elkövetett fegyveres rablás esetén általánosságban nem lehet alkalmazni.⁵⁶⁹ Az egyes államok között kötött megállapodások és a Biztonsági Tanács által meghozott határozatok értelmében azonban harmadik államok sok esetben mégis eljárhatnak az adott állam területi hatáskörén belül.

V.2. Az őrizetbe vétel és a nyomozás során felmerülő nehézségek

A joghatóságot érintő megfontolások mellett szót kell ejteni a nyomozás lefolytatása során adódó konkrét problémákról, hiszen ennek a szakasznak kiemelt szerepe van az eredményes felelősségre vonásban. A fedélzet átkutatása, nyomok rögzítése és a szemtanúk, áldozatok vallomása mind hozzájárul az eljárás sikerességéhez.⁵⁷⁰ Mindamelllett, ha a megfelelő bizonyítékok rendelkezésre állnak, olyan információkhoz juthatunk (például arról, hogy az elkövetők milyen típusú és mennyiségű fegyverrel, illetve egyéb technológiával rendelkeznek), amelyek birtokában még hatékonyabbá tehetjük a megelőzést, illetve védekezést az ilyen típusú támadásokkal szemben.⁵⁷¹ A *locus delicti* ebben az esetben sajátos, hiszen a nyomok begyűjtése tengeren nem egyszerű feladat, amit egyéb körülmények tovább nehezítenek, mivel azonban ez alapozza meg az eljárás lehetőségét a gyakorlatban, ezért tartom fontosnak szót ejteni arról, hogy mindez milyen nehézségek elé állítja a nyomozásban résztvevőket.

Henri Fouche és Jacques Meyer készítettek egy felmérést, amelyben a nyomozásban részt vevő különböző szereplőktől azt kérdezték, hogy ha kalóztámadás esetén kell eljárniuk, melyek azok a tényezők, amelyek a legnagyobb kihívást jelentik számukra, amikor a

⁵⁶⁹ Zlata Drnas de Clément, 'Piratería en el mar y los derechos humanos de las víctimas de piratería' in J. Urbina J. – T. Ponte-Iglesias (ed) *Protección de intereses colectivos en el Derecho del Mar y Cooperación Internacional* (Iustel, Madrid 2012) 16.

⁵⁷⁰ PB Weston, CA Lushbaugh, *Criminal investigation: basic perspectives*, Pearson/Prentice Hall, Upper Saddle River, 2006 cited in Henri Fouche, Jacques Meyer, 'Investigating sea piracy: crime scene challenges', in WMU Journal of Maritime Affairs, Vol.11, issue 1, 37.

⁵⁷¹ E.g. Petros Liacouras, 'Intelligence Gathering on the High Seas', in A. Strati, Maria Gavouneli & N. Skourtos (eds) *Unresolved Issues and New Challenges to the Law of the Sea, Publications on Ocean Development*, (M. Nijhoff Publishers, Leiden, 2006), 126.

gyakorlatban dolgoznak.⁵⁷² Arra a következtetésre jutottak, hogy a gondok már a helyszínre érkezéskor elkezdődnek, nem egyszerű ugyanis egy nyomozócsoporthoz a szükséges felszereléssel együtt a fedélzetre juttatni. Ami a meglévő modern technológiát illeti, azt korlátozottan tudják csak kihasználni, hiszen a bűncselekmény helyszíne speciális, a rendelkezésre álló hely rendkívül kevés, ráadásul komoly tervezést igényel, hogy pontosan milyen eszközöket vigyenek magukkal, mert utólag már körülményes beszerezni a hiányzó felszerelést.⁵⁷³

A lehetséges technikai problémákon túl az emberi tényezőt is figyelembe kell venni, előfordul ugyanis, hogy egy támadás után a legénység tovább hajózik a következő kikötőbe, tehát nem lehet őket azonnal kihallgatni.⁵⁷⁴ Amikor sor kerül a kihallgatásra, a szemtanúknak, akik sok esetben maguk az áldozatok, a fedélzeten kell maradniuk, amíg kikérdezik őket, ami fokozottan megterhelő lehet számukra, különösen, ha nyelvi nehézségekkel küzdenek. Azonban az is előfordul a gyakorlatban, hogy már lejárt a szolgálatuk és új legénység van a fedélzeten, ebben az esetben a korábbi, a támadást elszenvedő legénység felkutatása okoz nehézséget, főleg abban, az egyébként gyakori helyzetben, ha a legénység tagjai különböző állampolgárságúak.⁵⁷⁵ Gyakran megesik továbbá, hogy az áldozatul esett legénységet hónapokon át tartják fogva, tehát a helyszín szennyezetté válik, mire a nyomok felkutatására és rögzítésére kerülne sor. Mivel a hajón sincs sok hely, külön veszélyt jelent, hogy a meglévő bizonyítékok is könnyen megsérülhetnek vagy megsemmisülhetnek, akár a nyomozás során is, amelyhez hozzájárulhatnak a speciális időjárási körülmények (pl. a pára, az erős szél), illetve a helyszín egyéb jellegzetességei (megközelíthetőség, a hajó állandó mozgása).⁵⁷⁶

Mindemellett, a joghatóság körüli kérdések, az ügyintézés során jelentkező nehézségek szintén hátráltathatják a nyomozást. Amikor ugyanis egy kalóz incidens történik, számos, különböző szereplőt kell bevonni annak kivizsgálásába: a legénységet, illetve azokat, akik a leggyorsabban érkeztek a helyszínre (jellemzően a katonai erők), a rendőrséget (parti őrséget), nyomozókat, a hajó tulajdonosait, a biztosító társaságot és az ügyészséget. A nyomozás során kifejezetten fontos tényező az idő, hogy gyorsan lehessen reagálni, hiszen ez alapozza meg a felelősségre vonást. Így azonban komoly félreértések támadnak az ügyben

⁵⁷² Henri Fouche, Jacques Meyer, 'Investigating sea piracy: crime scene challenges' (2012), WMU Journal of Maritime Affairs, vol.11, issue 1.

⁵⁷³ Fouche-Meyer 44.

⁵⁷⁴ 'Counterpiracy under International Law', 43.

⁵⁷⁵ 'Counterpiracy under International Law', 45.

⁵⁷⁶ 'Counterpiracy under International Law', 43.

eljáró, illetve bevont szereplők között, amelynek oka elsősorban abban keresendő, hogy a cselekmény speciális mivolta miatt nem tisztázódtak pontosan a hatásköri kérdések, amely komolyan gátat vethet a nyomozás hatékony lefolytatásának.⁵⁷⁷

A nemzetközi közösség felismerte, hogy az egyes államok részéről mindez komoly erőfeszítést kíván, így szükséges az államok közti együttműködés.⁵⁷⁸ Ennek következtében kísérletet tettek arra, hogy pontosítsák a bizonyítékok begyűjtésének módszereit. Megegyeztek továbbá, hogy az INTERPOL-nak egyfajta kapocs szerepet tulajdonítanak, amely ellátja információval az államok rendőrségét, a katonaságot valamint a vád képviselőivel megbízott ügyészeket, illetve igyekszik a köztük lévő kommunikációt biztosítani. Hasonlóan, a SUA-egyezmény szintén hangsúlyozza a nyomozás során történő együttműködést, illetve előírja az államok közti kölcsönös segítségnyújtást.⁵⁷⁹ Az IMO szintén részletesen kezdett foglalkozni a kérdéssel a 2009-ben kiadott eljárási szabályzatában,⁵⁸⁰ amelyben meghatározza, kik minősülnek nyomozónak és a képzsükre vonatkozóan speciális előírásokat rögzít. Utóbbiakat nemcsak a cselekmény elkövetésének sajátos helyszínére tekintettel, hanem az előírások többek között arra is kitérnek, hogy hogyan kell a kimerült, illetve megpróbáltatásnak kitett személyeket kihallgatni.⁵⁸¹ A szabályzat nem feledkezik meg továbbá azokról sem, akik általában az állam szárazföldi területéről kalózkodást terveznek, szerveznek, anyagilag finanszírozzák vagy bármilyen más módon elősegítik a cselekmény megvalósulását. Ahogyan azokról sem, akik rendszerint csempészettel és korrupcióval is alaposan gyanúsíthatóak, ezt egyebekben egy későbbi, a

⁵⁷⁷ 'Counterpiracy under International Law', 46.

⁵⁷⁸ Az EU vonatkozásában lásd a Tanács 2010/766/KKBP határozata (2010. december 7.) a Szomália partjainál folytatott kalóztámadásoktól és fegyveres rablásoktól való elrettentéshez, azok megelőzéséhez és visszaszorításához való hozzájárulás céljából folytatott európai uniós katonai műveletről szóló 2008/851/KKBP együttes fellépés módosításáról:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:327:0049:0050:EN:PDF>

Utolsó

megtekintés: 2021. augusztus 2.

Ez a határozat Szomáliára vonatkozik, érdemes lehet azonban a nemzetközi adatszolgáltatásra és az INTERPOL koordináló szerepére vonatkozókat irányadónak tekinteni a más régiókban történő támadásokra is.

A Biztonsági Tanács szintén hozott határozatot az INTERPOL kalózkodás terén betöltött szerepével kapcsolatban, lásd: UNSC Res 1950 (23 November 2010), UN Doc S/RES/1950 (2010) és UNSC Res 1976 (11 April 2011), UN Doc S/RES/1976 (2011).

⁵⁷⁹ 'States Parties shall afford one another the greatest measure of assistance in connection with criminal proceedings...including assistance in obtaining evidence at their disposal necessary for the proceedings.' 2005. évi Jegyzőkönyv a Tengeri hajózás biztonsága elleni jogellenes cselekmények megakadályozásáról szóló egyezményhez (elfogadva: 2005. október 14.), 11. cikk, amely az eredeti, SUA-egyezmény 12. cikke helyébe lépett.

⁵⁸⁰ IMO Code of Practice, 2009.

⁵⁸¹ IMO Code of Practice, 6.

2011. évi 2020. számú ENSZ Biztonsági Tanácsi határozat is hangsúlyozza.⁵⁸² Mindemellett, az IMO igyekszik a kommunikációt megteremteni az érintett államok között,⁵⁸³ előírja a helyszínre elsőként érkezők kötelezettségeit,⁵⁸⁴ és részletes információkat tartalmaz a kihallgatások lefolytatásával kapcsolatban is.⁵⁸⁵ Felhívja a nyomozók figyelmét, hogy legyenek elővigyázatosak, hiszen az eljárást lefolytató állam joga eltérő lehet a saját államukban alkalmazandó szabályoktól. Nyomatékosítja továbbá, hogy a cselekmény elkövetésétől számítva évek is eltelhetnek a tárgyalásig, tehát a bizonyítékoknak viszonylag hosszú időn keresztül kell kielégítő állapotban maradniuk.

Ezen felül az INTERPOL is segítséget nyújt felszerelés és olyan tréningek formájában, amelyek kifejezetten a nyílt tengeren történő bizonyítékok begyűjtésére specializálódnak.⁵⁸⁶ Ezek az intézkedések azért is bírnak kiemelkedő fontossággal, mert a segítségükkel egyre közelebb jutunk ahhoz, hogy a támadások valódi kitervelőit is el lehessen kapni, illetve azokat, akik a háttérben dolgoztak vagy onnan finanszírozták a cselekményt, ez ugyanis néhány évvel ezelőtt még szinte lehetetlennek tűnt. Ennek érdekében az INTERPOL az EU NAVFOR, az USA haditengerészete és a Seychelles-szigetek támogatásával egy átfogó adatbázist⁵⁸⁷ indított, nemzetközi szervezetekkel kezdett együttműködni valamint támogatja a különböző ágazatokon átívelő együttműködések (NGO-kal és különböző vállalatokkal).⁵⁸⁸

Ki kell emelni továbbá az UNODC szerepét, amely speciális mobil készülékekkel segíti az államokat a nyomozásban. Így például a Seychelles-szigeteket is ellátta egy, a nyomok rögzítéséhez, bizonyítékok begyűjtéséhez szükséges eszközökből álló jelentős csomaggal, ami nem egy esetben konkrétan hozzájárult ahhoz, hogy eredményes eljárást tudtak lefolytatni Spanyolországban, Hollandiában, Belgiumban, Németországban és az Egyesült Államokban azáltal, hogy be tudták gyűjteni és el tudták szállítani a szükséges bizonyítékokat. Ezzel kapcsolatosan fontos megjegyezni, hogy most már létezik egy, az ujjlenyomatokat tároló adatbázis is. Ez azért lényeges, mert előfordult olyan eset, ahol a vádlottakat csak ennek

⁵⁸² UNSC Res 2020 (22 November 2011), UN Doc S/RES/2020 (2011).

⁵⁸³ IMO Code of Practice, 5., 7.

⁵⁸⁴ *Ibid.*

⁵⁸⁵ IMO Code of Practice, 9.

⁵⁸⁶ <<https://www.interpol.int/Crimes/Maritime-crime/Building-coalitions>> Utolsó megtekintés: 2021. december 25.

⁵⁸⁷ Global Database, <<https://www.interpol.int/en/News-and-Events/News/2011/INTERPOL-European-Commission-funded-project-to-assist-East-African-police-fight-maritime-piracy>> Utolsó megtekintés: 2021. december 25.

⁵⁸⁸ *Cross-sector partnerships*, Pl. ENSZ, Europai Unió, Afrikai Unió, de együttműködik például az IMO-val és az Eurojust-tal is

<<https://www.interpol.int/Crimes/Maritime-crime/Building-coalitions>> Utolsó megtekintés: 2021. december 25.

alján ítélték el, más bizonyíték nem állt rendelkezésre, bizonyítani lehetett továbbá, hogy ezt megelőző támadásokat is ők követték el.⁵⁸⁹

Megjegyezendő azonban, hogy Ázsiában már évek óta működnek a különböző adatbázisok, illetve információs központok (elsősorban Szingapúrban, Malajziában). Az egyetlen megfontolás az igénybevételükkel kapcsolatosan, hogy az adatok lekérése, illetve felhasználása összeegyeztethető kell, hogy legyen a nyomozást lefolytató állam jogszabályaival.⁵⁹⁰

A fent említettek mutatják, a nemzetközi együttműködés eredményeképpen számos ígéretes kezdeményezés született. Úgy vélem, célszerű lenne azonban még jobban bevonni a tengeri hajózással, illetve szállítmányozással foglalkozó iparágat ebbe a folyamatba.⁵⁹¹ Hatékonyabbá kell tenni nemcsak az államok, hanem a közvetlen szereplők, mint például a nyomozók, parti őrség, a tengerészeti hatóságok és a felelősségre vonás, végrehajtás során érintett szervek közti kommunikációt.

Ahogy az eddig leírtakból is kiderül, számos, részben jogi, részben politikai természetű tényező befolyásolja hátrányosan az eljárás kimenetelét, amelyek nem könnyítik meg az eljáró bírák dolgát sem.

Habár Szomália esete egyedülálló, azért bír általános fontossággal a kalózkodás tekintetében, mert ez az első alkalom, hogy a nemzetközi közösség komoly lépéseket tett a jelenség visszaszorítására. A kalózkodás ugyanis egy sajátos természetű, változékony jelenség. Jellemzője, hogy ha egy térségben visszaszorul, felerősödik máshol, tehát valamilyen formában és mértékig mindig jelen van, ezért lehet érdemes megfontolás tárgyává tenni, hogy az adott régió jellegzetességeit figyelembe véve a kidolgozott és működő stratégiákat bárhol alkalmazni tudjuk. Természetesen eltérő megoldások lehetnek szükségesek a Guineai-öböl menti államokban, mint a Távols-Keleten, de Szomália kapcsán a nemzetközi közösség számos kihívással szembesült, így megteremtődött egy olyan közös kiindulási alap, amelyet bármely térségben fel tudunk használni.

⁵⁸⁹ 'Counterpiracy under International Law', 46.

⁵⁹⁰ 'The usage of private databases has to be compatible with the laws governing the investigation.', IMO Code of Practice, 10.

⁵⁹¹ Fouche-Meyer 48.

V.3. Az elkövetők átszállítása az eljárás lefolytatásának céljából

A kalózkodásról szóló joganyag nem tartalmaz olyan irányú kötelezettséget, hogy az elkövetőket ki kell adni vagy felelősségre kell vonni. Az UNCLOS 105. és 101. cikkei ezt csak feltételesen tartalmazzák. Ahogyan arra a III. fejezetben utaltam,⁵⁹² A SUA-egyezményben viszont szerepel az *aut dedere-aut iudicare* kaluzula,⁵⁹³ amely nagy valószínűséggel azonban a terrorista cselekmények megbüntetésével hozható összefüggésbe.

A kalózkodás kapcsán gyakori, hogy nem az üldöző állam vonja felelősségre az elkövetőt. Ebben az esetben azonban a gyanúsítottat el kell juttatni az eljárást lefolytató államba. Ennek egyik módja a fentiekben említett *aut dedere-aut iudicare* elvből fakadóan a kiadatás. Erről ugyan az UNCLOS nem szól, a SUA-egyezményre támaszkodhatunk. Jellemzően nem sok állam kéri a kiadást, a gyakorlatban sokszor inkább a régió államaira hagyják az eljárást. Ebben az esetben nem kiadatásról van szó, hanem olyan átadásról, átszállításról, amely mögött van megállapodás, de ez eseti jellegű, szövegük nem is teljes mértékben hozzáférhető, a nemzetközi jog általános jelleggel nem szól róla. Szemben a kiadatással, ahol a kérvényező állam kezdeményezi az államok közt megkötött kiadási egyezményekre alapozva. Ezt követően a megkeresett állam megvizsgálja a kiadatás lehetőségét, annak körülményeit és azt, hogy nem áll-e fenn azt akadályozó tényező (emberi jogok sérelme, politikai bűncselekmény). A kalózkodás esetében azonban nem ez a bevett gyakorlat, jellemzően valamely állam elfogja és egy harmadik államot kér meg, hogy vegye át tőle az őrizetbe vett gyanúsítottat. A kalózok esetében alkalmazott eljárás tehát nem felel meg azon szabályoknak, amelyek a kiadatásnál előírásnak számítanak. Az, hogy az átszállítás mögött nincs egy széleskörű nemzetközi jogi protokoll, azt is jelenti, hogy nincsenek olyan jogaik, mint a kiadatás esetén vagy gyakorlatilag képtelenség élni bármilyen joggal. A gyanúsítottat nem hallgatják meg, nincs lehetősége védelmet fogadni.⁵⁹⁴ Úgy vélem, hogy bár valóban nincsenek olyan garanciák, mint kiadatás esetén és az ellenőrzés is nehézkes leet, hiszen nem minden megállapodás szövege nyílt, azonban, ahogyan azt az emberi jogi fejezetnél látjuk, már az átszállításkor is biztosítani kell a minimális emberi jogi garanciákat számára, eltérő államok eltérő stratégiákat alakítottak ki ezek biztosítására.⁵⁹⁵

⁵⁹² Vö. III.2.1. fejezet.

⁵⁹³ SUA art 7, 10 (1).

⁵⁹⁴ Petrig-Geiß 203.

⁵⁹⁵ L. V. 5.

A SUA-egyezmény 8. cikk (1) és (3) pontja előírja, hogy a hajó parancsnoka bármely más részes állam hatóságainak átadhatja azokat, akiket a SUA 3. cikkében említett cselekmények elkövetésével vádolnak. A fogadó állam pedig csak abban az esetben utasíthatja ezt el, ha a SUA-egyezmény nem alkalmazható az alapul szolgáló cselekmény esetén. Az átszállítás elutasításához hivatalos nyilatkozatot kell tennie az államnak, amelyben feltünteti az indokokat is.⁵⁹⁶

Az átszállítással kapcsolatban, mielőtt még annak részletes körülményeiről szó esne, alapvető kérdés, hogy ki teheti azt meg. Ez főleg a SUA 2. cikkével összhangban értelmezve válik kérdésessé, hiszen az említett cikk kimondja, hogy az egyezmény nem vonatkozik hadihajókra, ahogyan olyan állami szolgálatban lévő hajókra sem, amelyeket rendészeti célokra használnak, vagy közvetve kiegészítik a haditengerészet tevékenységét.⁵⁹⁷ Az értelmezés tekintetében eltérő nézetek uralkodnak. Egyes szerzők, mint Guilfoyle, ezt nem értelmezik megszorítóan, úgy vélik, az egyezmény 2. cikke ki akarta zárni azokat a támadásokat, amelyek katonai célpont ellen irányulnak. Azonban ez nem azt jelenti, hogy az átszállítást egy üldöző hadihajó parancsnoka ne kivitelezhetné,⁵⁹⁸ a 8. cikk pedig valóban nem konkretizálja, milyen hajókról van szó.⁵⁹⁹ Petrig és Geiß azonban szorosán értelmezi a 2. cikket, véleményük szerint az átszállítást csak magántulajdonban álló, célpontnak számító hajók végezhetik.⁶⁰⁰ Erre a 2005-ben létrehozott SUA-jegyzőkönyv 8. cikke enged következtetni, amely előírja, hogy a felelősségre vonáshoz szükséges intézkedéseket hadihajó vagy állami szolgálatban álló hajó is végrehajthatja a SUA-egyezmény 2. cikkében foglaltak ellenére is.⁶⁰¹

A kalózkodás esetén az átadásnak a célja, hogy egy másik, jellemzően regionális állam joghatóságát állítsák be a hatékony felelősségre vonás érdekében, technikailag ennek megvalósulási módja az, hogy a gyanúsított egyik állam őrizetéből a másik állam őrizetébe kerül. Ennek több formája is létezik. Lehet szó alkalmi jelleggel, fizikai értelemben vett

⁵⁹⁶ SUA art 8 (3).

⁵⁹⁷ SUA art 2 (1) a) b).

⁵⁹⁸ Douglas Guilfoyle, 'Counter-Piracy Law Enforcement and Human Rights' (2010), *International and Comparative Law Quarterly*, vol. 59, issue 1, 149.

⁵⁹⁹ A 8. cikk általában a részes államok hajóiról és azok parancsnokáról beszél.

⁶⁰⁰ Petrig-Geiß 189.

⁶⁰¹ SUA Protocol 2005, art 8*bis*.

átadásról, de van már ennek intézményesített formája is, mint a Kenya és az Európai Unió közt kötött egyetértési megállapodás.⁶⁰²

A fentiekből már kiderült,⁶⁰³ hogy a bizonyítékok beszerzése számos nehézségbe ütközik. Az átadás ennek megkönnyítését szolgálja, emellett pedig a felelősségre vonást igyekszik elősegíteni. Az átszállításra vonatkozó szabályok attól függenek, ki fogta el az elkövetőt.

Kenya annak idején úgy kötötte meg a megállapodásokat, hogy nem tömegesen, hanem külön-külön, esetenként veszi át gyanúsítottakat⁶⁰⁴, amire van lehetőség a nemzetközi jog alapján, bár az UNCLOS-t megvizsgálva az eredmény nem ennyire egyértelmű. Kenya, Mauritiuszal és a Seychelles-szigetekkel együtt azon államok közé tartozik, amely átvesz elkövetőket, velük az Európai Unió állapodott meg erről.⁶⁰⁵ Madagaszkáron például létrehozták a *Regional Maritime Information Fusion Centre-t (RMIFC)*, amelynek keretein belül az UNODC ellenőrzése alatt megalkották a *Piracy Prosecution Readiness Plan-t* az EU NAVFOR-ral társulva. Ennek célja a regionális kapacitásfejlesztés, amelytől azt várták, hogy a felelősségre vonás és a tárgyalások száma nőjön.⁶⁰⁶ Az Európai Unió ezekben nem konkretizálja ezeket az eljárásokat, az valószínűsíthető, hogy ilyenkor az uniós és az elfogó állam beleegyezésére is szükség van az átadáshoz. Ahol előkerül az állam egyéni döntése, ott az adott állam nemzeti joga irányadó. Ezért meglehetősen eltérő képet mutatnak az átadások a különösebb jogi háttérrel nem megtámogatott fizikai átadástól egészen a kiadatáshoz hasonlatos képet mutató eljárásokig, ahol egy, erre a feladatra kijelölt bírá a technológia eszközeit felhasználva (pl. interneten összehívott videókonferencián) eldönti, kit lehet átadni.⁶⁰⁷ Mindezek mögé téve a nemzetközi jogi szabályozást, azt találjuk, hogy az ENSZ tengerjogi egyezménye nem engedi az átadást harmadik államnak vagy legalábbis nem számol azzal a lehetőséggel, hogy az elfogó állam bíróságai mellett más is eljárjon.⁶⁰⁸ Mindez

⁶⁰² *Ibid.*

⁶⁰³ L. V.2. fejezet.

⁶⁰⁴ Lattmann, 74.

⁶⁰⁵ Council Joint Action 2008/851/CFSP of 10 November 2008, Council Decision 2011/640/CFSP of 12 July 2011 on the Agreement between the European Union and the Republic of Mauritius on the conditions of transfer of suspected pirates and associated seized property from the European Union-led naval force to the Republic of Mauritius and on the conditions of suspected pirates after transfer. Exchange of Letters between the European Union and the Republic of Seychelles on the Conditions and Modalities for the Transfer of Suspected Pirates and Armed Robbers from EU NAVFOR to the Republic of Seychelles and for their Treatment after such Transfer.

⁶⁰⁶ UNSC Res 2442 (6 November 2018), UN Doc S/RES/2442 (2018).

⁶⁰⁷ Petrig-Geiß 196.

⁶⁰⁸ UNCLOS 105. cikk.

azért érdekes, mert a Biztonsági Tanács korábbiakban említett határozatai⁶⁰⁹ kifejezetten ösztönzik az államokat az átadásra. A tengerjogi egyezményt lehet megszorítóan értelmezni, de a 105. cikk valószínűleg nem számolt a lehetőséggel 1982-ben, ez nem jelenti, hogy tiltaná az átadást. Mint számtalanszor, ha a kalózkodás szóba kerül, most szem szabad elfeledkezni a tengeren elkövetett fegyveres rablásról, amelyet az a SUA-egyezmény szabályoz. Ez nem tiltja az átadás lehetőségét, sőt, kifejezetten felhívja erre az államokat, habár a SUA-egyezményben nem átadásról van szó, hanem annak egyszerűbb, kevésbé szabályozott megnyilvánulási formájáról.⁶¹⁰

Ami az európai gyakorlatot illeti, a fentiekben általam említett megállapodások alapja az a Tanács által elfogadott közös fellépés, amely az EU NAVFOR Atalanta műveletét létrehozta.⁶¹¹ Ennek 12. cikke rögzíti, hogy az UNCLOS 105. cikkével összhangban a kalózkodás és fegyveres rablás elkövetőit át kell szállítani.⁶¹² Az átadásra abban az esetben van lehetőség, ha a nemzetközi jog releváns szabályaira tekintettel született megállapodás az államok között, amely lehetővé teszi a harmadik állam joghatóságának beállítását.⁶¹³ Az átadás jelen esetben kiterjed olyan helyzetre is, amikor az üldöző hajótól fizikailag átveszik a gyanúsítottat és ugyanazon állam szárazföldi területére szállítja egymásik hajó a felelősségre vonás céljából. Azonban nem kizárólag ez okozhat problémát, hiszen sok esetben maguk a megállapodások is felvetnek kérdéseket. Az egyik első megállapodás, ahogyan arról a korábbiakban már többször esett szó, Kenyával kötött. Ezek a megállapodások gyakran az UNCLOS által rögzített kalózkodás fogalmára alapoznak,⁶¹⁴ miközben szinte minden megvalósulási szakaszt büntetni rendel az UNCLOS-szal ellentétben. A megállapodás két megállapításra enged következtetni: egyrészt szűk az értelmezési keresztmetszet, hiszen csak a kalóztámadásokat említi a levélváltás, a SUA-egyezményt nem. A másik oldalról viszont túl tág értelmezési lehetőségnek is teret enged a megállapodás, amikor a pusztán szándék, egyébként aligha bizonyítható, megléte miatt is átadást ír elő.⁶¹⁵ A dokumentum gyakorlati értelmezése azonban más, hiszen a fegyveres rablás esetén is végrehajtják az átadást, a pusztán

⁶⁰⁹ L. III. fejezet, 1816. sz, 1846. sz. és 1897. sz. határozatok.

⁶¹⁰ SUA art 7, 8, 10.

⁶¹¹ Exchange of letters is concluded in the framework of the Council Joint Action 2008/851/CFSP (10 November 2008) on an European Union military operation to contribute to the deterrence, prevention and repression of acts of piracy and armed robbery off the Somali coast.

⁶¹² Council Joint Action 2008/851/CFSP 12. cikk (1), a közös fellépés Szomáliára vonatkozik.

⁶¹³ Council Joint Action 2008/851/CFSP 12. cikk (2).

⁶¹⁴ Exchange of letters is concluded in the framework of the Council Joint Action 2008/851/CFSP art 1(g)

⁶¹⁵ Petrig-Geiß 203.

szándék megléte mellett, éppen az említett bizonyíthatósági nehézségekből kiindulva, nem feltétlenül alkalmaznak átadást.

A megállapodások hangsúlyt fektetnek a gyanúsítottak alapvető emberi jogainak betartására és a halálbüntetés kiszabásának tilalmára. Ezek betartása kapcsán folyamatosan tartja a kapcsolatot az Európai Unióval és az EUNAVFOR-ral.

Az olyan államok, mint Kenya természetesen nem önkéntes alapon vállalják a feladatot, hanem az ENSZ, az EU és egyes államok finanszírozásért cserébe. Ez általában valamiféle kapacitásbővítést, infrastruktúrafejlesztést jelent az igazságügy, a végrehajtás területén (új bírósági épületek, börtönök, több bíró, képzésfejlesztés). Ebből adódóan azonban számos konfliktus is kialakult Kenya és az Európai Unió valamint az ENSZ között, Kenya úgy vélekedett, a támogatás ellenére sem éri már meg a regionális felelősségre vonás fő szereplőjévé válni.⁶¹⁶

Ezeknek a megállapodásoknak van egy meghatározott szerkezete, amire azok tartalmát felfűzik, esetenként mégis nagyon eltérők lehetnek. Erre jó példa a Seychelles-szigetekkel kötött megállapodás, utóbbi ugyanis nem fogad minden gyanúsítottat, csak azokat, akiknek a cselekményét a saját érdekszféráját érintőnek véli,⁶¹⁷ azaz, ahol felfedezhetünk valamilyen büntethetőséget megalapozó kapcsolóelvet. A gyanúsítottak emberi jogainak betartását is másként közelíti meg, ugyanis kevesebb dokumentációt követel meg, de más, főként emberi jogi szervezetnek felhatalmazást ad, hogy a börtönöket meglátogathassák, valamint részletesen szabályozza az egyéb jogosultságokat.⁶¹⁸ Az Afrika szarvánál folyó kalózkodással kapcsolatosan egy részletekbe menő, kifejezetten ügyészeknek kidolgozott kézikönyvet adtak ki, amely előírja, hogy ha a seychelles-szigeteki hatóságoknak, az erre a célra kinevezett ügyvédnek kell lejelenteni, hány embert szállítanak és megadni a tudható adataikat.⁶¹⁹ Ez a kézikönyv az UNODC 2012-ben kiadott, az elítélt személyek átadásáról szóló kézikönyv

⁶¹⁶ L. II. rész.

⁶¹⁷ '[T]o transfer suspected pirates and armed robbers captured in the course of its operations in the exclusive economic zone, territorial sea, archipelagic waters and internal waters of the Republic of Seychelles. This authorization is extended to the protection of Seychelles flagged vessels and Seychellois Citizens on a non-Seychelles flagged vessel beyond the limit aforementioned and in other circumstances on the high seas at the discretion of the Republic of the Seychelles.'

Exchange of Letters between the European Union and the Republic of Seychelles, 37.

⁶¹⁸ Exchange of Letters between the European Union and the Republic of Seychelles, 38., para 4.

⁶¹⁹ Shenaz Muzaffer, *Piracy in the Indian Ocean and the Horn of Africa, Manual for Prosecutors* (Foreign and Commonwealth Office, UK, December 2014) 66.

alapvetéseit követi.⁶²⁰ Ennek oka, hogy az UNODC maga is átfogó programot dolgozott ki a kalózkodás visszaszorítására.⁶²¹ Ami a Seychelles-szigetekre vonatkozó kézikönyvet illeti, az rögzíti, hogy ha a hajó parancsnoka az átadás mellett döntött, a Külügyminisztérium felé hivatalos kérést kell megfogalmaznia.⁶²² AZ EU-val történő megállapodás mellett a kézikönyv is kifejezetten tartalmazza, hogy a Seychelles-szigeteknek a hivatalos megkeresés ellenére sem kötelessége fogadni a gyanúsítottakat. Erről a kormány fog dönteni.⁶²³ Az ügyészeknek ajánlják, hogy az átadáskor legyenek jelen és menjenek fel a fedélzetre. A hadihajóknak javasolják, hogy a letartóztatáskor lássák el egy számmal a gyanúsítottat,⁶²⁴ amely alapján azonosíthatók. A gyanúsítottak ezután meghatározott rend szerint, egyesével hagyják el a hajót, utána egy seychelles-szigeteki rendőr letartóztatásba vesz őket, tolmács segítségével tájékoztatva őket a jogaikról. Ezután a rendőrség központi épületébe kerülnek, ahol orvosi vizsgálatnak vetik alá a gyanúsítottakat.⁶²⁵ Ilyenkor a hadihajó még néhány napig a kikötőben tartózkodik, ha az ügyésznek szüksége van még dokumentumokra vagy bizonyítékokra.⁶²⁶ A seychelles-szigeteki transzfer másik jellegzetessége, hogy csak nagykorú gyanúsítottat fogadnak.

Az átadás kapcsán megjegyzendő, hogy nem keverendő annak általános nemzetközi jogi megközelítésével, amelynek alapja, hogy az elkövetőt már elítélték és kimerítette a rendelkezésre álló jogorvoslati lehetőségeket.⁶²⁷ Célszerű, ha az elkövetők a saját államukban tudják letölteni büntetésüket, erre azonban a kalózkodás esetén, sokszor a szűkös kapacitás és az ellenőrizhetetlenség miatt nem mindig van lehetőség. A példaként említett Seychelles-szigetek a büntetés letöltésének folytatása céljából is fogad nagykorú elkövetőket Szomáliából.

A következőkben az átadás utáni lépcsőt, a felelősségre vonás következő állomását, a bíróság elé állítást, annak lehetséges útjait ismertetem.

⁶²⁰ *Handbook on the International Transfer of Sentenced Persons*, (United Nations Office on Drugs and Crime, Criminal Justice Series, Vienna, 2012).

⁶²¹ Counter-Piracy Programme, Support for the Trial and Related Treatment of Piracy Suspects (2011), issue 6 <https://www.unodc.org/documents/Piracy/UNODC_Brochure_Issue_6_WV.pdf> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 2.

⁶²² Muzaffer, 68., para 15.15.

⁶²³ Muzaffer 69., para 15.16.

⁶²⁴ SP1, SP2 (Suspected Pirate) Muzaffer, 71., para 15.23.

⁶²⁵ Muzaffer 71., para 15.24.

⁶²⁶ Muzaffer, 71., para 15.25.

⁶²⁷ *Pre-trial és Post-trial transfer*.

V.4. A bíróság elé állítás lehetséges módjai

A kalózkodás visszaszorításának egyik fontos eleme az elkövetők bíróság elé állítása. Ennek konkretizálása érdekében a Biztonsági Tanács felkérte az ENSZ Főtitkárt,⁶²⁸ hogy elemezze, milyen összetételű bíróság a leghatékonyabb a kívánt cél elérése érdekében. Megszületett a 394. sz. jelentés a szomáliai kalózkodás kapcsán,⁶²⁹ amely azért is rendhagyó, mert a szomáliai események előtt alig volt kalózkodással kapcsolatos eljárás, amelyet a nemzetközi jogra alapoztak.⁶³⁰ Az államok közül Oroszország javasolta először egy nemzetközi bírói fórum létrehozását, amely a kalózokra specializálna, azonban az Egyesült Királyság és az Egyesült Államok ellenezte a tervet, azonban az ENSZ felkarolta magát az ötletet,⁶³¹ hogy jobban kialakított fórum elé kellene vinni az elkövetőket.

A jelentés hét lehetőséget taglal. Ezek helyi, regionális és nemzetközi jellegű variációkat is tartalmaznak, elemezve a tisztán nemzetközi bírói megoldást és a hibrid törvényszékek előnyeit és hátrányait. A javaslatok között érvényesül a fokozatosság elve és általában jól összefoglalja, milyen előnyökkel és hátrányokkal kell számolni, amikor nemzetközi elemmel rendelkező felelősségre vonásra kerül sor. Amely az alábbi javaslatokban közös, hogy kell egy állam, amely székhelyet ad az adott megoldásnak és, hogy ezen megoldások kiértékelésére, működtetésére hozták létre a korábban már szóba hozott GGPCS-t. A közös alap mellett azonban nyitva hagytak kérdéseket, így például azt is, hogy a tetten ért gyanúsítottakat vonják-e felelősségre vagy azokat is, akik a szárazföldről finanszírozzák, kitervelik a bűncselekményt.⁶³²

A javaslatok kialakításánál figyelembe kell venni a joghatóság kérdését. Az alapvetés, amelynek tükröződnie kell az adott állam nemzeti jogában, az ENSZ tengerjogi egyezményének 101. cikke, amely a kalózkodást meghatározza. Adódik azonban a kérdés, hogy kiterjed-e a joghatóság a parti tengeren elkövetett, tengeri rablásnak aposztrofált

⁶²⁸ UNSG Rep 394 (26 July 2010) UN Doc S/2010/394. 'Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia, including, in particular, options for creating special domestic chambers possibly with international components, a regional tribunal or an international tribunal and corresponding imprisonment arrangements, taking into account the work of the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia, the existing practice in establishing international and mixed tribunals, and the time and resources necessary to achieve and sustain substantive results'.

⁶²⁹ UN Doc S/2010/394

⁶³⁰ Eugene Kontorovich, 'The Penalties for Piracy: An Empirical Study of National Prosecution of International Crime' (2012) Northwestern University School of Law Scholarly Commons, Faculty Working Papers, 213.

⁶³¹ Bento 443.

⁶³² S/2010/394, 19., V.A.

cselekményekre is,⁶³³ és ha igen, akkor mely államok partjainál elkövetett incidens esetén jár el az adott bíróság.⁶³⁴ Emellett felmerül, hogy komplementer joghatóságot alkalmazzanak-e.⁶³⁵ Fontos kérdés továbbá, hogy a bíróság kötve legyen-e ahhoz, hogy minden gyanúsítottat átvegyen vagy meg tudja válogatni, aktuális kapacitásának ismeretében, hogy mely transzfereket fogadja.⁶³⁶

Egy új bírói fórum létrehozásakor meg kell állapítani azt is, milyen időtartamra kapjon a bíróság mandátumot és eljárhat-e fiatalok ügyében. Ebben a tekintetben lehet követendő modell a Sierra Leone-i különleges bíróság, amely 15 év alattiak ügyében nem jár el. Itt azonban jellemzően felmerülő probléma a gyakorlati oldalon, hogy az elkövetőknek általában nincsenek papírjaik és nehezen lehet utánajárni, valójában hány évesek.⁶³⁷ Ha bebizonyosodik, hogy fiatalok az elkövető, amelyre gyakran van példa (van olyan eset, ahol a kilenc elkövetőből hét az), a régióban eljáró bíróságok (pl. Kenya vagy a Sychelles-szigetek) erre mértékletesen vannak tekintettel. A büntetési tételben néha jelentkezik, de például nem kapnak külön képviselőt, nem tudják átültetni a gyakorlatba azt, a saját jogrendszerük által előírt követelményt, hogy az életkorra tekintettel kell lenni.⁶³⁸ Az ottani gyermekvédelmi rendszer passzív a kérdésben, ennek eredményeképpen nem sikerül elérni, hogy segítség a társadalomba történő visszavezetést. Ennek sokszor nem is a bíróság az oka, hanem, hogy gyakorlatilag nincs hová visszavezetni őket vagy perspektívát nyújtani, főleg nem egy idegen államban. Ehhez társul, hogy a másik ország ezt a saját, erre fordítható (pl. bírói, gyermekvédelmi) kapacitásának elherdálásaként éli meg.⁶³⁹

Ebben a helyzetben, a fentiek mellett, mindenképpen érdemes a földrajzi adottságokkal, a távolsággal számolni a transzfer miatt. A regionális megoldás logikusnak tűnik, de vannak olyan helyzetek, ahol ez sem egyértelmű, hiszem a partoktól 1200 tengeri mérföldre⁶⁴⁰ is követtek már el többször kalózkodást.

⁶³³ L. III. fejezet..

⁶³⁴ UN S/2010/394, 20., V.A., para 39.

⁶³⁵ UN S/2010/394, 20., V.A., para 40.

⁶³⁶ UN S/2010/394, 21., V.A., para 45.

⁶³⁷ UN S/2010/394, 21., V.A., para 46., Gyakran nincs is születési anyakönyv és röntgenekkel, fogászati vizsgálattal kell megállapítani az életkort. Danielle Fritz, 'Child Pirates from Somalia: A Call for the International Community to Support the Further Development of Juvenile Justice Systems in Puntland and Somaliland' Case Western Reserve Journal of International Law (2012) vol.44, issue 3, 907.

⁶³⁸ Fritz 898-901.

⁶³⁹ Fritz 907.

⁶⁴⁰ S/2010/394, 21., V.A., para 42.

A fenti kérdések eldöntése mellett vannak bizonyos tényezők, amelyek alapvetően befolyásolják, milyen típusú mechanizmust érdemes bevezetni. Ezek a felállításra szánt idő és a költségek. Ami az előbbit illeti, fontos, hogy viszonylag gyorsan aktiválható legyen a bíróság, amelyre a két *ad hoc* törvényszék, az ICTR és ICTY jó példa.⁶⁴¹ Ezek azonban nem nevezhetők költséghatékonyak, hiszen közel hússzorosa került kialakításuk összehasonlítva pl. a Kelet-Timorban létrehozott Különleges Bírói Tanácsokkal.⁶⁴² Minden, amit egy állam joghatósága alatt lehet működtetni és legfeljebb hibrid megoldás, költséghatékonyabbnak számít. Emellett természetesen figyelembe kell venni magát a bűncselekményt. Hiszen nemzetközi törvényszékek inkább valók a fentiekben is említett, az univerzális joghatóságot valóban megalapozó büntettek, mint pl. a népirtás. A kalózkodás esetén viszonylag gyorsan, egyen eljárás keretében is el lehet járni,⁶⁴³ a gond inkább az elkövetők nagy számával és a bizonyítási nehézségekkel van. Ami a költséghatékonyaság irányába tolja el az elképzeléseket, hogy bár a kalózok által elkövetett cselekmények a gazdaságra komolyan kihatnak, abban egy adott régió esetén korlátozott számú állam érintett, nem az egész nemzetközi közösséget megrázó eseményről van szó, vagyis sok állam joggal kéri ki magának, hogy egy ilyen bíróság felállításának költségeihez hozzájáruljon. Ezt egyébként a CGPCS azzal kívánja kompenzálni, hogy az államok mellett a versenyszféra, a hajózási ipar fontos szereplői is vegyenek részt a megfelelő bírói mechanizmus felállításában az anyagiak tekintetében, hiszen ők a leginkább érdekeltek ebben.

A megoldási javaslatok a fentiek figyelembevételével következők: 1. A régió egy államában a helyi bíróság eljárása, amelyet az ENSZ kapacitásbővítéssel megtámogat. 2. Helyi (szómáliai) bíróság, amely harmadik államban székel, az ENSZ részvételével vagy anélkül. 3. Különleges törvényszék létrehozása a régióban, valamely állam joghatóságán belül, az ENSZ közreműködése nélkül. 4. A harmadik megoldáshoz hasonló törvényszék, de az ENSZ részvételével. 5. A régió államai között kötött multilaterális egyezményen alapuló regionális törvényszék létrehozása az ENSZ közreműködésével. 6. Nemzetközi törvényszék létrehozása, amelynek alapja egy regionális állam és az ENSZ közötti megállapodás. 7. Nemzetközi törvényszék, amely az ENSZ Alapokmány VII. fejezetére alapozva jön létre.

A fenti javaslatok lényegében két irányvonalat tükröznek: vagy egy állam joghatóságán belül, annak jogrendszerére alapozva folytatják le az eljárást vagy nemzetközi

⁶⁴¹ S/2010/394, 22., para 47.

⁶⁴² S/2010/394, 22., para 48.

⁶⁴³ S/2010/394, 23., para 50.

elemet is tartalmazó bíróságra bízzák azt, amely már nem egy állam joghatóságán belül jár el. Utóbbi esetben megkülönböztetnek regionális megoldási javaslatot, amely a regionális államok között kötött nemzetközi megállapodáson alapul, az ENSZ és bizonyos régiós államok közti megállapodáson alapuló, az ENSZ közreműködésével létrejövő speciális törvényszéket és az Alapokmány VII. fejezetén alapuló, teljes egészében nemzetközi törvényszékre alapozó megoldást.

A jelentésben csak említés szintjén kapott helyet,⁶⁴⁴ de 8. pontként megemlítendő, hogy már működő nemzetközi bírói fórumok joghatóságát is ki lehetne terjeszteni. Akadémiai berkekben a kutatók ezt a lehetőséget is felvetették,⁶⁴⁵ amellyel az ENSZ által a kalózkodás felelősségére vonása érdekében kinevezett különmegbízott⁶⁴⁶ is számolt. Akármelyik megoldást is vesszük alapul, ideértve azokat is, amelyek kifejezetten ENSZ közreműködés nélkül megvalósítandók, meg kell említeni, hogy hosszabb távon még ezekben az esetekben sem lehet kikerülni az ENSZ háttérmunkáját. A bírósági ítélet után végre is kell hajtani azt, a tanúknak védelmet kell biztosítani, fontos, hogy az ítéleteket felül lehessen vizsgálni és olyan praktikus kérdések is felmerülnek, mint pl. az anyagok, bizonyítékok tárolása, archiválása.⁶⁴⁷ Ez pedig aligha megy az ENSZ bizonyos mértékű segítségével nélkül.

Jelenleg az *1. számú* megoldás működik, az ENSZ Fejlesztési Programjának (UNDP), Kábítószer-ellenőrzési és Bűnmegelőzési Hivatalának (UNODC) és a Tengerészeti Szervezetnek az aktív támogatásával.⁶⁴⁸ A támogatás jogi reformokban, a börtönviszonyok javításában és egyéb kapacitásbővítésben (bírói infrastruktúra fejlesztése, rendőrség és jogászok képzése) merül ki azért, hogy a nemzetközi sztenderdeknek megfeleljen.⁶⁴⁹

Ahogy arra korábban utaltam, Kenya 2009-ben megállapodást kötött számos állammal, köztük az Egyesült Államokkal, Kínával, Kanadával, magával az Európai Unióval, illetve külön Dániával és az Egyesült Királysággal,⁶⁵⁰ hogy a foglyul ejtett gyanúsítottakat Kenyába átszállítva, az ottani hatóságok folytassák le az eljárást. Az első eljárásra Kenyában

⁶⁴⁴ S/2010/394, 5.

⁶⁴⁵ Yvonne M. Dutton, 'Bringing Pirates to Justice: A Case for Including Piracy within the Jurisdiction of the International Criminal Court' (2011), *Chicago Journal of International Law*, vol. 11, 197-241.

⁶⁴⁶ <<https://news.un.org/en/story/2010/08/348832-ban-taps-veteran-french-politician-special-adviser-piracy-somali-coast>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 2.

⁶⁴⁷ S/2010/394, 24., para 54.

⁶⁴⁸ S/2010/394, 16., IV. B.

⁶⁴⁹ S/2010/394, 17., IV. B.

⁶⁵⁰ Exchange of Letters between the European Union and the Government of Kenya.

valójában már a szerződések megkötése előtt, 2006-ban került sor egy indiai tanker megtámadása kapcsán, amelyet az *U.S.S. Churchill* megghiúsított.⁶⁵¹

Annak fejében, hogy Kenya átveszi a foglyokat, a szerződő államok arra tettek ígéretet, hogy megteremtik a feltételeket, amelyek ehhez szükségesek, amivel Kenya általánosságban is jól járhat. Ez a kapacitásnövelés magában foglalta számos modern börtön felhúzását, a bírák és egyéb igazságszolgáltatásban dolgozó további képzését. Ez azonban a várt céllal ellentétben belpolitikai feszültséget okozott, részben a félelem miatt, hogy előzönlik a kalózkodással gyanúsítottak, illetve a különböző államok haditengerészei Kenyát, mintegy lerakódó helynek használva az államot, részben pedig Szomáliából így is sok menekült érkezett már Kenyába, amely egyesek szerint komolyan fenyegetheti az állam biztonságát.⁶⁵² Az előbbi félelem nem teljesen alaptalan, mert minden kapacitásfejlesztés ellenére a börtönök nemcsak tele voltak, de komoly feszültség adódott abból, hogy az egyéb bűncselekményeket elkövető kenyai rabokat viszont nagyon szegényes körülmények között tartják. Az eljárásnak a kritikus pontja tehát még mindig a végrehajtás. A börtönökben jellemzően hiányoznak a megfelelő higiéniai körülmények, miközben a kalózkodás vádjával elítéltek a modern börtönökben kaptak helyet, ahol nemcsak az infrastruktúra fejlett, de képzésekkel biztosítják, hogy az elítélt megtanuljon írni-olvasni vagy elsajátítsa az alapvető matematikai, idegen nyelvi ismereteket. Mindezt tetézte, hogy sok esetben az átlagos kenyai börtönökben dolgozó végrehajtó személyzet maga is sokkal rosszabb feltételek mellett kénytelen dolgozni, mint a kalózkodás miatt elítéltek.⁶⁵³ Nem véletlen, hogy amint kiderült, a gyakorlatban számos feszültséget kelt a megállapodás, Kenya felmondta ezeket.⁶⁵⁴ Helyette azonban bejelentkeztek más államok, mint Mauritius vagy a Seychelles-szigetek, amelyek vállalták, hogy lefolytatják az eljárást, illetve végrehajtják az ítéletet. Emellett, néhány alkalommal pedig európai államok próbálták a saját államukban felelősségre vonni az elkövetőket, erre leginkább akkor került sor, ha az államukhoz köthető hajókat támadták meg az elkövetők.⁶⁵⁵

Ezzel kapcsolatban azonban fontos megjegyezni, hogy bár az átszállítást és a bíróság elé állítást a praktikum vezérli, a kialakult gyakorlat alapján Kenyában rövidebb letöltendő szabadságvesztést kapnak az elkövetők, átlagosan kilenc évet, mint a Seychelles-szigeteken,

⁶⁵¹ Kontorovich, 'Guantanamo on sea', 255.

⁶⁵² Lattmann 73.

⁶⁵³ UNODC Report, a nemzetközi sztenderd alapja: UNGA Res 70/175 (30 Aug 1955) UN Doc GA/RES/70/175.

⁶⁵⁴ Lattmann 74.

⁶⁵⁵ Kontorovich, 'The Penalties for Piracy' 218.

ahol ez átlagosan tizenöt év felett van. Problematikus, hogy ennek az átadást lebonyolító államok is tudatában vannak. Ez hiába technikai kérdés és a kapacitás határozza meg, hová szállítják az elkövetőket, ebben a formában ez mégis túlmutat a szükségleteken és, a már korábban is említett módon, egyfajta *forum shoppingot* valósít meg, az elfogó állam pedig áttételesen eldöntheti, milyen büntetést kapjon az elkövető.⁶⁵⁶ Jelenleg a kalózkodás miatt kiszabott büntetési tétel átlaga a világon tizenhat év, ezt az Egyesült Államokban gyakran alkalmazott életfogytiglan tolja el, ha ezt leszámítjuk, a büntetési tételek középértéke 12, 6 év. Ezen belül tehát jelentős eltérések figyelhetők meg, például a kenyai büntetési tételek közel fele olyan hosszúak, mint a Seychelles-szigeteken.⁶⁵⁷ A felső korlát mindkét államban 30 év, de ezt jellemzően nem vetik ki.⁶⁵⁸

A másik kritikus pont a visszatelepítés, amely akkor jön szóba, ha nincs elég bizonyíték vagy felmentik a gyanúsítottat. Ilyenkor az eljáró államok előírják a visszatelepítést és szeretnének megbizonyosodni, hogy valóban visszaviszik a gyanúsítottat és nem az eljáró állam költségén.⁶⁵⁹

A fentiekben említett nehézségek ellenére, az eddigi eljárásokat elemezve kiderül, hogy azok lefolytatása relatíve gyors (12-18 hónap) és költséghatékony, mert nem kell hozzá egy új bírósági mechanizmust bevezetni.⁶⁶⁰

A jelentés ugyan nem foglal állást és nem kardoskodik egyik megoldás mellett sem, sőt az összes lehetséges modellt tárgyilagosan elemzik az előnyök és hátrányok szempontjából, azonban utal rá, hogy a regionális megoldások célszerűek és arra, hogy ez a modell már működik is a gyakorlatban.⁶⁶¹

Ami a *második* megoldást illeti, ezt lényegileg a *Lockerbie*-modell,⁶⁶² amelyet a CGPCS vetett fel és nem szerepelt a Biztonsági Tanács határozatában eredetileg.

⁶⁵⁶ Kontorovich, 'The Penalties for Piracy' 215.

⁶⁵⁷ Kontorovich, 'The Penalties for Piracy' 221.

⁶⁵⁸ Kontorovich, 'The Penalties for Piracy' 224., l. még a 2014-es statisztika az eljáró államokról és kiszabott büntetésekről: <<https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/indian-ocean-division.html>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 2.

⁶⁵⁹ S/2010/394, 18., IV.C.

⁶⁶⁰ S/2010/394, 25., V. B. para 56.

⁶⁶¹ S/2010/394, 25., V. B. para 55.

⁶⁶² Utalva ezzel a *Lockerbie*-ügy kapcsán Hollandiában székelő skót bíróságra.

A két érintett állam közti megállapodáson alapul és előnye, hogy az elkövetők és az eljárás szempontjából biztonságos, helyi környezetet teremt, hiszen szomáliai lenne a joghatóság. A kihívást ugyanez jelenti, mert a maga a bíróság szomáliai joghatóság alatt működne, miközben a környező infrastruktúra, börtönök egy másik állam joghatósága alá tartoznak. Mindemellett, a kalózkodásra vonatkozóan a szomáliai jogszabályok, ahogy az ítélezés is, hiányosak lehetnek.⁶⁶³

A *harmadik* lehetőség egy régiós állam joghatósága alá tenne egy különleges törvényszéket. Ez viszonylag költséghatékony, előnye, hogy adott egy, a kalózkodás ellen eljárni tudó állam joghatósága, miközben a földrajzi távolság sem számottevő, azonban az adott állam forrásait elvonhatja.⁶⁶⁴ A szomáliai eseményekre lefordítva, továbbra is Kenyában lehet gondolkodni, ez azt jelentheti, hogy az első megoldást bővítik és egy nemzetközi bíraskodás elemeit is tartalmazó törvényszéket hoznak létre. A kérdés, hogy van-e erre igény, amikor jelenleg a kalózkodás visszaszorulóban van, bár az ilyen típusú bűnözés hektikus természete miatt valószínűleg egy újabb válság elég ahhoz, hogy aktiválódjon a kalózkodás a térségben.

A *negyedik* javaslat akkor megfontolandó, ha van annyi eljárás, amely indokolja ezt a struktúrát és az ENSZ által választott bírakat. Hasonló előnyökkel és hátrányokkal bír, mint az előző, hiszen a földrajzi közelség adott, már létező nemzeti eljárásrendre lehet ráépíteni ezt a törvényszéket. A 3. javaslatnál azonban némileg költségesebb megoldás, ráadásul az ENSZ által kijelölt nemzetközi bírák beillesztése az adott állam eljárási rendjébe körülményesebb.⁶⁶⁵ A tárgyalást általában egyesbírá vezeti, kérdés, ebbe hogyan lehet beilleszteni a nemzetközi bírakat úgy, hogy a hazaiakat se mellőzzék.⁶⁶⁶

Az *ötödik* esetben a nemzetközi bírák lennének többségben, ugyanakkor ötvözné a regionális megoldás előnyeit. Ebben az esetben azonban egy új törvényszéket kellene

⁶⁶³ S/2010/394, 27., paras 62-63.

⁶⁶⁴ S/2010/394, 3., Option 3.

⁶⁶⁵ S/2010/394, 4., Option 4.

⁶⁶⁶ S/2010/394, 30., para 75.

létrehozni, amely időigényes, költséges és a helyi bíróságoktól kapacitást vonhat el.⁶⁶⁷ A létrehozáshoz a Biztonsági Tanács határozatára is szükség lenne, amellyel felkérjük az ENSZ Főtitkárát, hogy az érintett államoknál működjön közre a törvényszék alapjául szolgáló egyezmény létrehozásában.⁶⁶⁸ Az egyezményben meg kellene állapítani az eljáró bíróság joghatóságának földrajzi kereteit és, ehhez kapcsolódóan, hogy az UNCLOS értelmében vett kalózkodás vagy fegyveres rablás esetén is eljárhatnak-e. Ez már egy új bírói mechanizmust jelent, amely nem egy létező joghatóság alatt jön létre, ezért a már több ízben említett bírósági kapacitásbővítésnek itt nem venni hasznát.⁶⁶⁹

Ami a *hatodik* lehetőséget illeti, itt egyesülnek a 3., 4. és 5. javaslatok előnyei és hátrányai. Ennek alapjául modellként a Sierra Leone-i és a libanoni különleges törvényszék szolgálna.⁶⁷⁰ Ez is járhatna kapacitásbővítéssel, amely a bíróság székhelyeül szolgáló államnak előnyös, ahogyan megtartanák az elkövetés helye és a felelősségre vonás között is a lehető legkisebb földrajzi távolságot is. Azonban az új törvényszék felállítása idő- és költségigényes, joghatóságát meg kell határozni, ehhez számos új előírásra szükség lehet.⁶⁷¹

A jelentés által *utolsóként* elemzett megoldás már teljes mértékben nemzetközi bírakra alapozna, a földrajzi közelség pedig nem biztos, hogy érvényesülne. Előnye, hogy csak a kalózkodásra összpontosítana és a megfelelő kapacitást az ENSZ biztosítaná, azonban ez egy költséges megoldás.⁶⁷² A Biztonsági Tanácsnak az Alapokmány VII. fejezetére tekintettel nyilatkoznia kell, hogy a kalózkodást és a parti tengeren elkövetett fegyveres rablást mennyiben ítéli a nemzetközi békével és biztonsággal összeegyeztethetetlennek.⁶⁷³ Kérdéses a tárgyi joghatóság is. A kalózkodás definíciója egyértelmű, azt az UNCLOS világosan tartalmazza, nem esik szó azonban a SUA által alkalmazott fogalomról és a kalózkodás és a parti tengeren elkövetett fegyveres rablás megszervezéséről és finanszírozásáról.⁶⁷⁴ Szükséges annak letisztázása, hogy milyen szintű elkövetői magatartás esetén jár el, ami annak fényében

⁶⁶⁷ S/2010/394, 4., Option 4

⁶⁶⁸ S/2010/394, 32., para 81.

⁶⁶⁹ S/2010/394, 32., para 83.

⁶⁷⁰ S/2010/394, 33., para 90.

⁶⁷¹ S/2010/394, 5., Option 6.

⁶⁷² S/2010/394, 5., Option 7.

⁶⁷³ S/2010/394, 35., para 97.

⁶⁷⁴ S/2010/394, 36., para 99.

érdekes kérdés, hogy minden előző javaslatához képest nagyobb emberi és anyagi erőforrás állna rendelkezésre.⁶⁷⁵ Azonban kevésbé költséghatékony megoldás, nemcsak azért, mert új bírói mechanizmust vezet be, és ehhez bizonyos előfeltételek meglététől nem lehet eltekinteni, hanem mert a Biztonsági Tanács által létrehozott szervként, minden költség, a bérek az ENSZ által megszabott mércéhez kell, hogy igazodjon. Mindemellett, a források tekintetében a Közgyűlés hivatott dönteni és tárgyalni az érintett államokkal, amely időigényes folyamat.⁶⁷⁶ Ahogyan az az előzőekben is felmerült, szükséges ráadásul meghatározni az időkeretet, ameddig a törvényszék működne.

Mindenekelőtt azonban fontos megemlíteni, hogy az ICTY/ICTR-hoz hasonló *ad hoc* törvényszéket a Biztonsági Tanács határozatára kell alapítani, amely pedig az Alapokmány VII. fejezetén alapul. A somáliai események kapcsán a III. fejezetben említett határozatok⁶⁷⁷ elismerik ugyan, hogy a kalózkodás és a parti vizeken elkövetett rablás közvetett módon hozzájárul, hogy a somáliai helyzet a nemzetközi békét és biztonságot veszélyeztesse, de rögzítik azt is, hogy a kalózkodás nem meríti ki azt a mértéket, amely alapján önmagában a nemzetközi békét és biztonságot fenyegetné.⁶⁷⁸ Az Alapokmány VII. fejezetén alapuló határozat meghozatala tehát aligha valószínűsíthető.

A másik probléma, hogy az ICTY és az ICTR azért jöttek létre, hogy a volt Jugoszláviához, illetve Ruandához köthető bűntetteket kivizsgálják, ezzel hozzájárulva a népirtások utáni béke helyreállításához, annak mintegy a jogi eszközeként, számos más, jogon kívüli megoldás alkalmazása mellett.⁶⁷⁹ A bűntettek köre magában foglalja az 1949-es genfi egyezmények, a humanitárius nemzetközi jog megsértését, népirtást, emberiség elleni bűncselekményeket. Ezzel azonban a kalózkodás cselekménye, illetve az erre alapítandó törvényszék célja nem összehasonlítható, ezért sem alapítható a kalózkodásra az ICTY/ICTR-hoz hasonló törvényszék. Egy, az ICTY/ICTR jellegű *ad hoc* törvényszék kialakításának a nemzetközi közeg sem feltétlenül kedvez. Az utóbbi három évtizedben a nemzetközi bíróságok és törvényszékek száma jelentősen nőtt, amelynek több tényezővel együtt az egyik

⁶⁷⁵ S/2010/394, 36., para 100.

⁶⁷⁶ S/2010/394, 36., para 101.

⁶⁷⁷ L. III.3.

⁶⁷⁸ S/RES/1846 2.

⁶⁷⁹ Kirs Eszter, 'A nemzetközi büntetőjogi felelősségre vonás és a békéltetés közötti határvonalak az átmeneti igazságszolgáltatás rendszerében' in Kirs Eszter (szerk.) *Egységesezés és szétagolódás a nemzetközi büntetőjogban*. (Studia Iuris Gentium Miskolcensis, Tom. IV, Bíbor Kiadó, Miskolc, 2009) 77-90.

eredménye, hogy az ENSZ is elkezdett a nemzetközi jog fragmentációjával foglalkozni.⁶⁸⁰ Másrészt pedig az államok a nemzetközi törvényszékek felállításába, működésébe elkezdtek belefáradni, kialakítva egy olyan környezetet, amely már nem feltétlenül pártolja ilyen törvényszékek felállítását.⁶⁸¹

A kalózkodásra specializálódott nemzetközi törvényszék létrehozását elsősorban Hollandia, Oroszország és Németország ajánlotta az államok figyelmébe.⁶⁸² A fentiekre tekintettel, a jelentés szinte minden esetben említi, hogy a már működő példához hasonlóan a régióban célszerű elhelyezni egy ilyen törvényszéket. A kérdést azonban ma már tágabb értelemben is fel lehet tenni, hiszen a szomáliai kalózkodás, ugyan időlegesen, de háttérbe szorult, jelenleg Nyugat-Afrika és Ázsia a leginkább érintett régió. A jelentés jó támpontot ad, azonban így már jóval komplexebb annak megválaszolása, hogy milyen törvényszéket lenne célszerű felállítani és milyen székhellyel, ha ez megfontolandó megoldás egyáltalán. Felmerül, hogy vajon felelősségre lehet-e vonni a föld bármely pontján felbukkanó elkövetőket vagy egyáltalán érdemes-e. Ez természetesen földrajzilag nehézséget okoz, a támadásoknak pedig egyedi jellege van, kérdéses, hogy kizárólag a tényállás alapján el lehet-e járni vagy a mögötte álló állam vagy régió problémái szervesen hozzátartoznak a bűncselekmény megítéléséhez. Kétséges továbbá, hogy a költséghatékonyt ezzel biztosítani lehet. Ehhez kapcsolódóan azonban egy érdekes ötlet is született, felmerült, hogy az *ad hoc* törvényszéket fizikai értelemben egy hajóra kellene telepíteni, mert az mozgásában nincs korlátozva és folyamatosan cirkálni tud, ezzel kivédenék azt a gondot, hogy sokan a saját területükön nem kívánják a kalózkodás elkövetőit felelősségre vonni és túl lehet lépni olyan gondokon, amit a fogvatartás, a visszazsuppolás tilalma vagy a menekültekérelmek jelentenek.⁶⁸³

Egy *újabb pontként* azonban beilleszthető lenne annak elméleti lehetősége, hogy már meglévő nemzetközi bíróság jár el az elkövetőkkel szemben. Ennek oka egyrészt a nemzeti

⁶⁸⁰ Martti Koskeniemi, 'Fragmentation of International Law: Difficulties Arising from the Diversification and Expansion of International Law', Report of the Study Group of the International Law Commission Report of the Study Group of the International Law Commission (Geneva, 2006), A/CN.4/L.682.

⁶⁸¹ Roger P. Alford, *The Proliferation of International Courts and Tribunals: International Adjudication in Ascendance* Proceedings of the Annual Meeting (American Society of International Law) Vol. 94 (5-8 April, 2000), Cambridge University Press. 160.

⁶⁸² Petrig-Geiß 179.

⁶⁸³ Barry Hart Dubner, Karen Greene, 'On the Creation of a New Legal Regime to Try Sea Pirates' (2010) *Journal of Maritime Law & Commerce*, vol. 41, no.3, 463.

bíróságok esetében fellépő forráshiány, a nemzeti igazságügyi rendszer, a bírák túlterheltsége, másrészt az egyéb bíróságok esetén a tisztességes eljárással kapcsolatban fennálló aggályok. Emellett, a nemzetközi bíróságok szintjén az eljárási szabályok egységesek.⁶⁸⁴ Az érvek között szerepel, hogy sokkal költségesebb ez a megoldás, mint például a kenyai eljárások. Mindazonáltal, azt is felhozzák a nemzetközi bírói fórumok előnyeként, hogy ebben olyan bírák ülnek, akik a nemzetközi jogot általában és konkrétan a tengerjogot magas szinten művelik, van ebben tapasztalatuk.⁶⁸⁵ A nemzeti joghatóság alatt lezajló eljárások esetén ráadásul az is nehézséget okozhat, hogy ha a jogrendszerük erre nem kész, azon az eljárások megkezdése előtt módosításokat kell végrehajtani, hogy a joghatóság kiterjedhessen az elkövetőkre, ahogyan pl. Tanzánia esetében is történt.⁶⁸⁶

Ebben az esetben elsősorban a Nemzetközi Büntetőbíróság (ICC), a Tengerjogi Bíróság (ITLOS), esetleg az Afrikai Igazságügyi és Emberi Jogi Bíróság jöhet számításba.

Ami az ICC eljárását illeti, az elgondolás támogatói szerint politikai befolyástól mentes szervezetre kell bízni az elkövetők felelősségre vonását, hiszen, bár a támadások nem betudhatók egy adott államnak, az mégis tud profitálni ebből. Miközben az ICC a tisztességes eljárást garantálni tudja és a büntetések kiszabásában is következetesnek bizonyulna.⁶⁸⁷ Az is bebizonyosodott, hogy az ICC jelenléte pozitív hatással van a nemzeti eljárásokra, mintegy felpörgeti azokat.⁶⁸⁸

Az ICC már létező megoldás, az elkövetők felelősségre vonása nem jár egy új bírói fórum felállításával. Ennek a megoldásnak gyakran a hátrányaként emlegetik a földrajzi távolságot. Az alapító, 1998-as Római Statútum azonban rögzíti, hogy „[a] Bíróság máshol is ülésezhet, ha azt kívánatosnak tartja”.⁶⁸⁹ A Statútum emellett lefekteti, hogy az ICC eljárhat, „ha az Állam nem hajlandó vagy nem képes a nyomozás vagy a büntetőeljárás megfelelő lefolytatására”.⁶⁹⁰

⁶⁸⁴ Dutton, 'Bringing Pirates to Justice', 224.

⁶⁸⁵ Dutton, 'Bringing Pirates to Justice', 228.

⁶⁸⁶ Dutton, 'Bringing Pirates to Justice', 229.

⁶⁸⁷ Dutton, 'Bringing Pirates to Justice', 230.

⁶⁸⁸ Elizabeth Evenso, Balkees Jarrah, Elise Keppler, Juan Pappier, Param-Preet Singh, 'The ICC's Impact on National Justice: Can the ICC Prosecutor Catalyze Domestic Cases?' (6 December 2018), EJIL: Talk! <<https://www.ejiltalk.org/the-iccs-impact-on-national-justice-can-the-icc-prosecutor-catalyze-domestic-cases/>>

Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 2.

⁶⁸⁹ A Nemzetközi Büntetőbíróság Római Statútuma 1998, 3 cikk 3.

⁶⁹⁰ Római Statútum 17. cikk 1. a).

A Statútum azonban is azt is rögzíti, hogy a „világ békéjét, biztonságát és jólétét fenyegető”,⁶⁹¹ „a legsúlyosabb nemzetközi büntetteket elkövető személyek fölött gyakorol joghatóságot”.⁶⁹² A Statútum 5. cikk (1) pedig rögzíti a Bíróság tárgyi joghatóságát. A kalózkodás azonban, ahogyan azt az univerzális joghatóság alatt kifejtettem, minden, a történelemben és a nemzetközi jog fejlődésében betöltött vitathatatlanul fontos szerepe ellenére, nem tartozik ezen súlyú bűncselekmények közé. Mindazonáltal megemlíteném, hogy egyes nézőpontok szerint⁶⁹³ az a tény, hogy az ICC kalózkodás esetén is eljárna, nem csökkentené a Bíróság jelentőségét. Ez talán így van, de a kalózkodás akkor is kilóg abból a logikai sorból, amelyet az ICC tárgyi joghatóságaként ismerünk jelenleg. Gondot jelent továbbá, hogy az eljárások a cselekmény kitervelőit, akik valóban profitálnak a bűncselekményekből, nem büntetik, bár lehetséges, hogy pont ezek az eljárások az ICC előtt utat nyithatnának a háttérben állók felelősségre vonásához, akik vízre sosem szállnak. Azt azonban a teljesség kedvéért fontos megemlíteni, hogy a *travaux préparatoires* vizsgálatából kitűnik, hogy az 1994-es ILC-tervezet⁶⁹⁴ több bűncselekményt is említ és a SUA-egyezményre is hivatkozik.⁶⁹⁵ Felmerült, hogy a terrorizmust és a drogkereskedelmet vonják az ICC tárgyi joghatóságába, ezáltal helye lehet a kalózkodásnak és a SUA által rögzített fegyveres rablásnak is.⁶⁹⁶

Mindemellett, a kommentár kifejezetten leírja, hogy a Nemzetközi Jogi Bizottság úgy döntött, a kalózkodást és az UNCLOS-t nem foglalja bele a tervezetbe, lévén, hogy nem nemzetközi bűncselekmény.⁶⁹⁷

Technikailag, a Római Statútum módosítására lenne szükség ahhoz, hogy a kalózkodást felvegyék újabb pontként, azonban a Felülvizsgálati Konferencián, Kampalában nem fogadtak el a Büntetőbíróság Statútumához kiegészítést a kalózkodás kapcsán.⁶⁹⁸ Megemlíteném, hogy technikailag nem kizárólag a Statútum tárgyi joghatóságának bővítésével lehet módosítást eszközölni. Ennek valóban kevés az esélye, hiszen konszenzus hiányában a részes államok kétharmadának támogatása kell hozzá és emellett a hétnyolcaduk

⁶⁹¹ Római Statútum Preambulum.

⁶⁹² Római Statútum 1. cikk.

⁶⁹³ Dutton, 'Bringing Pirates to Justice', 234.

⁶⁹⁴ Draft Statute for an International Criminal Court with commentaries, ILC Rep. (1994) ,Yearbook of the International Law Commission, vol. II, Part Two.

⁶⁹⁵ Draft Statute for an International Criminal Court with commentaries Annex 8.

⁶⁹⁶ Dutton, 'Bringing Pirates to Justice', 238.

⁶⁹⁷ Statute for an International Criminal Court with commentaries, art 20. e), Annex, Commentary e).

⁶⁹⁸ UN S/2010/394 5., Option 7.

megegerősítő okmánya is szükséges.⁶⁹⁹ Emellett azonban van más megoldás is, egy kiegészítést kellene tenni a Statútumhoz fakultatív jegyzőkönyv formájában, amely az azt elfogadó felek irányában lenne hatályos. Ezáltal megvalósulhatna, hogy az ICC keretében, attól azonban mégis elkülönülve felelősségre vonják az elkövetőket.⁷⁰⁰ Azonban ez nem egyszerű feladat még így sem, hiszen a kalózkodás nem mindenhol megy szomáliai mintára, némely esetben egybeeshet terrorszervezetek működésével is. Mellesleg, ugyan nem feltétlenül jelenti az eljárás akadályát, de semmiképp sem előremutató, hogy a kalózkodással érintett régiók legtöbb állama nem tagja a Római Statútumnak.⁷⁰¹

A *Tengerjogi Bíróság* látszólag logikus választásnak tűnhet, hiszen az ENSZ tengerjogi egyezménye alapján jár el, azonban még annyira sem valószínűsíthető az eljárása, mint az ICC-nek. Az ITLOS ugyanis államok közötti vitákban jár el, általában nem feladata az egyéni felelősség megállapítása. Előfordulhat, de ritkán, hogy egyéni kérelemre jár el.⁷⁰² Az is igaz, hogy a statútuma értelmében⁷⁰³ bárhol ülészhet és ott egy speciális felállítás (3 bíróból álló *ad hoc* tanács) keretében eljárhat.⁷⁰⁴

Mindemellett, ehhez az UNCLOS-t kellene módosítani, amelyet az államok aligha támogatnának.⁷⁰⁵ Felmerült emellett annak lehetősége, hogy egy adott régióra nézve a Biztonsági Tanács hatalmazná fel az ITLOS-t, hogy eljárhassanak.⁷⁰⁶ Ezeknek az alapja, hogy a Bíróság más országok (pl. Kenya) infrastruktúráját használná. Kérdés, hogy ez miért lenne praktikusabb, mint a jelenlegi eljárások.

Az Afrikai Igazságügyi és Emberi Jogi Bíróság eljárása a kalózkodás kapcsán egyrészt afrikai ügyekre koncentrálna, nem lenne univerzális. A másik probléma, hogy a Bíróság Az Emberek és a Népek Jogainak Afrikai Chartájára alapoz és nem az egyéni büntető felelősség

⁶⁹⁹ Római Statútum 121. cikk.

⁷⁰⁰ Dutton, 'Bringing Pirates to Justice', 233.

⁷⁰¹ <https://asp.icc-cpi.int/en_menus/asp/states%20parties/pages/the%20states%20parties%20to%20the%20rome%20statute.aspx>

Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 2.

⁷⁰² Az államok mellett tehát ritkán eljárhat magánszemélyek esetén is. Statute of the International Tribunal for the Law of the Sea (Annex VI UNCLOS), art 20.

⁷⁰³ Statute of the International Tribunal for the Law of the Sea, art 1 (3).

⁷⁰⁴ Statute of the International Tribunal for the Law of the Sea, art 36.

⁷⁰⁵ Petrig-Geiß 183.

⁷⁰⁶ Craig Thedwallm 'Choosing the Right Yardarm: Establishing an International Court for Piracy' (2009-2010), Georgetown Journal of International Law, vol. 41, 520.

kérdésében foglal állást. Fontos megemlíteni, hogy 2014-ben az Afrikai Unió elfogadott egy kiegészítést (Malabo Jegyzőkönyv) a Charta egyik kiegészítő jegyzőkönyvéhez, amely az Afrikai Igazságügyi és Emberi Jogi Bíróságot létrehozta. A Malabo Jegyzőkönyv célja egy afrikai büntetőbíróság létrehozása, amely nemzetközi és transznacionális bűncselekmények esetén lenne jogosult eljárni. A malaboi kiegészítő jegyzőkönyv 28A cikke tizennégy bűncselekményt sorol fel, amelyeket a tárgyi joghatóságába kíván emelni, köztük a kalózkodást és az ahhoz szorosan kapcsolódó olyan bűncselekményeket, mint a zsoldosok, terrorizmus, pénzmosás. A 28F cikk a kalózkodást teljes egészében az UNCLOS 101. cikkére alapozza.⁷⁰⁷

Ennek az ambiciózus elképzelésnek a megvalósítása egyelőre várat magára. Jelenleg tizenöt állam írta alá a jegyzőkönyvet, de semelyik állam nem ratifikálta azt.⁷⁰⁸ A dolgot a témájából fakadóan nem hivatott ennek a bíróságnak a tárgyi joghatóságával mélyrehatóbban foglalkozni, azonban fontos megemlíteni, hogy az említett kiegészítő jegyzőkönyv elfogadása kapcsán észlelhető hezitálás többek között annak is köszönhető, hogy a nevezett bűncselekmények összeválogatása sajátos és könnyen lehet, hogy megítélésük más-más eljárási formát kíván. Fentebb, az univerzális joghatóság alatt már utaltam arra, hogy a népiirtás, háborús bűntettek a nemzetközi büntetőjogban egyértelműen körülhatároltak, ezek olyan cselekmények, amelyekért a felelősségre vonás az ICC keretein belül nemzetközi szinten történik az eddigi gyakorlat alapján. A korrupció vagy a pénzmosás azonban lehet, hogy transznacionális elemmel bírhat, de nem feltétlenül. A gyakorlatban inkább a nemzeti bíróságok előtti eljárás⁷⁰⁹ lehet indokolt. A terrorizmus vagy a kalózkodás pedig a kettő említett kategória között foglal helyet véleményem szerint.

⁷⁰⁷ Protocol on Amendments to the Protocol on the Statute of the African Court of Justice and Human Rights, art 28A, 28F.

⁷⁰⁸ Protocol on Amendments to the Protocol on the Statute of the African Court of Justice and Human Rights - Status List.

<<https://au.int/sites/default/files/treaties/36398-sl-PROTOCOL%20ON%20AMENDMENTS%20TO%20THE%20PROTOCOL%20ON%20THE%20STATUTE%20OF%20THE%20AFRICAN%20COURT%20OF%20JUSTICE%20AND%20HUMAN%20RIGHTS.pdf>>

Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 2.

⁷⁰⁹ Maham Mahdi, 'Africa's international crimes court is still a pipe dream', Institute for Security Studies, 15 October 2019 <https://issafrika.org/iss-today/africas-international-crimes-court-is-still-a-pipe-dream?utm_source=BenchmarkEmail&utm_campaign=ISS_Today&utm_medium=email> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 2.

Összességében, ha a jelentés szerinti megoldási javaslatokat vizsgáljuk, mindenképpen szükséges a tárgyi, személyi joghatóság pontos meghatározása, ahogyan annak megállapítása is, hogy a bíróság székhelye hol legyen. Vizsgálandó továbbá, hogy egy ilyen törvényszéknek kiegészítő joghatósággal bírjon vagy más, a kalózkodás ügyében eljárni kívánó bírósággal szemben elsőbbséggel bírjon.⁷¹⁰ Mindazonáltal, ahogyan arra a nemzetközi közösség is utal, jelen körülmények között úgy tűnik, az eljárások egy adott állam joghatása alatt is hatékonyan lefolytathatók, háttérben a nemzetközi közösség támogatásával.⁷¹¹ Fontos megjegyezni, ahogyan arra a jelenleg alkalmazott megoldás elemzésénél már utaltam, hogy a büntetés kiszabás körül problémák adódhatnak. A túl alacsony büntetés nem tölti be az elrettentő funkciót, miközben a túl szigorú büntetés nem arányos,⁷¹² összevetve a kalózkodást olyan nemzetközi bűncselekmények elkövetésével, mint például a népirtás. Azonban a büntetési tételek sok esetben vetekednek a nemzetközi bűncselekmények elkövetéséért kiszabott büntetéssel, miközben sok esetben, ellentétben például a népirtással, csak a bűncselekményt ténylegesen végrehajtó, legalacsonyabb szintű elkövetőket állítják bíróság elé.⁷¹³

A jelenlegi eljárásokat a helyi büntetés kiszabási szabályok határozzák meg, mint az elkövető életkora, a bűnisméltés fennállása, a bűncselekmény megvalósulási szakasza és az elkövetett erőszak mértéke.⁷¹⁴ Ezzel kapcsolatosan érdekes, ahogyan azt már kifejtettem, hogy a Biztonsági Tanács határozatai kizárják a VII. fejezetre hivatkozást, azonban az ítéletekből egyértelműen kitűnik, hogy nem a klasszikus, belső jogi értelemben rablás tényállásának megfelelő büntetést kapnak az elkövetők, hanem súlyosabbat, mivel a bíróságok magukévá tették azt az álláspontot, hogy a kalózkodás a nemzetközi biztonságot fenyegeti.⁷¹⁵ A Seychelles-szigetek a *Gloria*-ügyben fejtette ki, hogy a kalózkodás bomlasztja a nemzetközi jogot és a fennálló rendet és az emberiség ellen elkövetett jogsértésről beszél.⁷¹⁶

Mindemellett, az európai államok jellemzően kisebb büntetési tételt alkalmaznak, Olaszországban ez átlagosan 14 év (kivéve a kapitányt, aki súlyosabb büntetésre számíthat),

⁷¹⁰ Petrig-Geiß 184.

⁷¹¹ *Ibid.*

⁷¹² Kontorovich, 'The Penalties for Piracy' 226.

⁷¹³ *Ibid.*

⁷¹⁴ Kontorovich, 'The Penalties for Piracy' 224.

⁷¹⁵ Kontorovich, 'The Penalties for Piracy' 225.

⁷¹⁶ *The Republic v. Abdugar Ahmed & Five Others* (2011) No.21 (The Supreme Court of Seychelles), 2.

Hollandiában 12 év. Utóbbi egyébként maga is úgy tekint a kalózkodásra, amely a hajózás szabadságára nézve komoly fenyegetést jelent.⁷¹⁷

A jelenleg működő megoldással kapcsolatban megállapítható, hogy nincsenek nemzetközi sztkenderdek a büntetéskiszabás terén. Ez sok problémát okoz a jelenleg eljáró régiós államoknak, hiszen a büntetés meghatározásakor nemcsak horizontálisan, más államokra tekintettel kell azt kialakítani, hanem elsősorban a saját államán belül, a hazai büntető jog rendszerében kell arányos büntetést kialakítani a külföldi elkövetőkkel szemben, amely, minden előnye ellenére, már-már elviselhetetlen feszültséget is okozhat. A megoldás azonban mindenképpen abba az irányba mutat, hogy muszáj lesz figyelembe venni a többi állam párhuzamos gyakorlatát és egymáshoz közelíteni az eljárásokat, a kiszabott büntetéseket.⁷¹⁸ Arról azonban nem szabad megfeledkezni, hogy ezen támadások mögött mindig egy rosszul funkcionáló állam van, régióként egyedi jelleget mutathatnak a támadások, azoknak eltérő előidézője lehet. Elsősorban a háttérország rendbetétele fogja tehát a kalózkodást mint tünetet csökkenteni.

A büntetéskiszabás eltérései, az itt felmerülő problémák már előrevetítik a következő alfejezetet, amelyek az emberi jogi aggályokkal foglalkozik.

V.5. Emberi jogi aggályok a kalózok elleni küzdelemben

Az eddig ismertetett alfejezetek időrendben tükrözik az utat, amely az üldözéstől a tárgyalásig és a bebörtönzésig vezet. Ezen állomások mindegyikén felmerülhet a gyanúsítottak emberi jogainak sérelme. Ezen belül az emberi jogok extraterritoriális alkalmazása szintén előkerül, hiszen gyakran más állam rendfenntartó szervei fogják üldözőbe venni és elkapni a gyanúsítottakat és a bíróság elé állítás sem a saját államban történik. A helyzetet nehezíti, hogy az üldöző hadihajók azonban elsősorban arra vannak berendezkedve, hogy a humanitárius jog és nem az emberi jog előírásai alapján kezeljék az őrizetbe vett személyeket.⁷¹⁹ A témának több vetülete van, hiszen nemcsak az elkövetők, de akár az áldozatok emberi jogai is felmerülhetnek. Jelen esetben az előbbivel szükséges foglalkozni, az államok ugyanis éppen az elkövető emberi jogainak sérelmének félelme miatt, illetve attól

⁷¹⁷ Kontorovich, 'The Penalties for Piracy' 224.

⁷¹⁸ Kontorovich, 'The Penalties for Piracy' 229.

⁷¹⁹ Kenneth Manusama, 'Prosecuting Pirates in the Netherlands: the Case of the *MS Samanyolu*' (2010), *Military Law and Law of War Review*, vol. 49, 153.

tartva, hogy az államot és eljáró szerveit elmarasztalják vagy, hogy be kell fogadni az elkövetőket, döntenek úgy, hogy elengedik őket. Az emberi jogi kérdésekről a legtöbbet az Emberi Jogok Európai Bíróságának (EJEB) gyakorlatából tudhatunk meg, amely a maximális védelmet igyekszik biztosítani az egyéneknek.⁷²⁰ Ehhez az Emberi Jogok Európai Egyezménye kapcsolódik, azonban szóba jön emellett az 1984-es kínzás elleni egyezmény⁷²¹, a menekültekről szóló 1951-es genfi egyezmény⁷²² és a Polgári és Politikai Jogok Nemzetközi Egyezségokmánya⁷²³ is. A Kenyával kötött megállapodáshoz kapcsolódó levélváltás például maga is hivatkozik a főbb egyezményekre.⁷²⁴

A tengeren történő fogvatartás vonatkozásában az EJEB esetjogában a *Medvedyev* és a *Rigoupoulos* ügyek⁷²⁵ megkerülhetetlenek, gyakorlatilag ezen két eset köré épül mindaz, amit az elkövetők emberi jogainak érvényesíthetőségével kapcsolatban tudunk.⁷²⁶ Ebben a két esetben ugyan drogcsempészet volt az ügyek alapja, a kalózkodás miatt a tengeren fogvatartott személyekre is az itt megállapítottakat alkalmazzuk. Ezek az ügyek az EJEE 5. cikk (1) és (3)⁷²⁷ alkalmazásával kapcsolatban vetettek fel kérdéseket, a felperesek ugyanis úgy vélték, hogy az 5. cikket megsértve fosztották meg őket a szabadságuktól. A *Medvedyev*-ügyben a Nagytanács megállapította, hogy diplomáciai úton is lehet engedélyt kérni, hogy megállítsák a hajót.⁷²⁸ Az engedélynek azonban olyannak kell lennie, hogy teljesítse az előreláthatóság feltételét, tehát azt, hogy a legénység előre tudja, hogy valamely állam (jelen esetben francia) joghatósága alá lesz vetve a cselekményük, amelynek következtében a

⁷²⁰ Treves 'Law of the Sea' 409., Barry Hart Dubner –Brian Otho, 'The Human Rights of Sea Pirates: Will the European Court of Human Rights Decisions Get More Killed?' (2016) Washington University Global Studies Law Review, vol.15, no2, 229.

⁷²¹ Convention Against Torture and Other Cruel, Inhuman or Degrading Treatment or Punishment, 1984 (Adopted by General Assembly 10 December 1984).

⁷²² 1951 –es genfi egyezmény a menekültek helyzetére vonatkozóan (1951. július 28.).

⁷²³ Polgári és Politikai Jogok Nemzetközi Egyezségokmánya, 1966. (1966. december 16.).

⁷²⁴ Exchange of Letters between the European Union and the Government of Kenya, 2.

⁷²⁵ A *Medvedyev*-ügyben a franciák egy kambodzsai hajót állítottak meg Kambodzsa beleegezésével. Francia kikötőbe kísérték a gyanús hajót, ennek eredményeképpen az út 13 napig tartott. *Medvedyev and Others v. France* (2010) (Application no. 3394/03) ECHR 29 March 2010, 51 EHRR 39. A *Rigopoulos*-ügyben a spanyolok egy panamai zászló alatt közlekedő hajót állítottak meg az Atlanti-óceánon, nyílt tengeren és a Kanári-szigetek egy kikötőjébe kísérték. Az út 16 napig tartott. *Rigopoulos v. Spain* (1999) (Application no. 37388/97) ECHR 12 January 1999, EHRR 1999-11.

⁷²⁶ Stefano Piedimonte Bodini, 'Fighting Maritime Piracy under the European Convention on Human Rights' (2011) *The European Journal of International Law* Vol. 22 no. 3, 830., Treves, 'Law of the Sea' 409., Dubner – Otho 230.

⁷²⁷ Emberi Jogok Európai Egyezménye (Róma, 1950) 5. cikk (1) a szabadságtól való megfosztás tilalma és a kivételek, 5. cikk (3) a letartóztatott vagy őrizetbe vett személyek haladéktalan bíróság elé állításáról.

⁷²⁸ Franciaországnak itt nem volt más választása, mert Kambodzsa, a lobogó joga szerinti állam az idevágó egyezményeknek (ENSZ tengerjogi egyezménye és az 1961-es ENSZ egyezmény a kábítószeres és pszichotrop anyagok tiltott forgalmazása ellen) nem volt részese. L. még Douglas Guilfoyle, 'ECHR Rights at Sea: *Medvedyev and others v. France*', *EJIL Talk!* (19 April 2010) <<https://www.ejiltalk.org/echr-rights-at-sea-medvedyev-and-others-v-france/>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 2.

szóban forgó állam őrizetbe veheti a gyanúsítottakat. A Bíróság ezek után úgy találta, hogy a franciák részéről a letartóztatás indokolatlan volt, különös tekintettel arra, hogy nem tudtak érintkezésbe lépni sem családdal vagy ügyvéddel, az őrizetbetelt pedig semmilyen bírói szerv nem ellenőrizte. A Bíróság erre tekintettel kimondta, hogy az 5. cikk (1) és (3) bekezdéseket hajók feltartóztatása, tengeri műveletek esetén a lehető legszorosabban kell értelmezni.⁷²⁹ A diplomáciai engedélyen alapuló *ad hoc* feltartóztatás sérti EJEE 5. cikk (1) bekezdést.⁷³⁰ A másik probléma az 5. cikk (3) bekezdéssel kapcsolatban merül fel, amely megköveteli, hogy a gyanúsítottakat haladéktalanul valamely bírói fórum elé kell állítani. A *Rigopoulos*-ügyben azt állapította meg a Bíróság, hogy ennek a követelménynek nem felel meg a tizenhat napos fogvatartási idő, de elismerte, hogy fennállhatnak kivételes körülmények. Jelen esetben úgy határoztak, hogy a fennálló távolság miatt fizikailag volt lehetetlen hamarabb bíróság elé állítani az elkövetőket.⁷³¹ Franciaországot elérve azonban, azonnal bíróság elé kerültek az elkövetők. Minden egyéb, a földrajzi távolságtól eltérő érv elfogadhatatlan, a Bíróság szerint az a letartóztatást foganatosító állam hibájának tudható be.⁷³² A *Medvedyev*-ügyben a kérdéses időtartam negyven napot ölelt fel. A Bíróság az érvelést tekintve a *Rigopoulos*-ügyet vette alapul és megállapította, hogy nem teljesült az azonnaliság követelménye és a fennálló körülményeket egyedileg megvizsgálva, nem volt indokolt negyven napig fogvatartani a gyanúsítottakat. A *Rigopoulos*-üggyel ellentétben azonban a Bíróság kimondta, hogy az 5. cikk (3) sérelme nem üti meg azt a mércét, amellyel a 6 cikk, vagyis a tisztességes tárgyaláshoz való jog sérülne. Ezért a kereset a rotterdami kerületi bíróság részéről befogadható, az azonban jelezte, hogy az egyezmény betartásáért nem a hollandokat terheli a felelősség, hanem minden, az átadást megelőző lépésért és az ezek által felvetett jogsérelemért Dánia felel.⁷³³ Az adott állam fogvatartással kapcsolatos nemzeti szabályozása sok esetben konkrét időtartamot is rögzít. szigorúbban határozza meg a fogvatartás követelményeit, ezért született már olyan döntés,⁷³⁴ amelyben az EJEB hatnapi fogvatartásról döntve arra jutott, hogy a Franciaország kártérítéssel tartozik néhány szomáliai kalóznak. A fenti ügyek kapcsán megemlítendő, hogy konkrétan kalózkodás esetén lehetséges volna hamarabb is bíróság elé állítani az elkövetőt. Franciaország ugyanis Dzsubutiban a legnagyobb, az állam területén kívüli állandó katonai bázist üzemelteti, amely más európai

⁷²⁹ Guilfoyle, 'ECHR Rights at Sea'.

⁷³⁰ *Ibid.*

⁷³¹ *Rigopoulos v. Spain* (1999) 9.

⁷³² *Manusama* 160.

⁷³³ *Manusama* 161.

⁷³⁴ L. következő fejezet, Franciaország gyakorlata, *Ali Samatar*-ügy.

államokat is fogad, amikor azok kalózkodás elleni műveleteket fogantatosítanak. Így, ha szükséges, erről a bázisról légi úton át lehet szállítani az elkövetőket vagy, ha akut helyzet állna fenn, elviekben megvalósítható forgatókönyv lenne a tárgyalás ottani lefolytatása, egy helyben eljáró bírával.⁷³⁵ A fent említett ügyek ugyanakkor egyszerűek, mert két fél áll egymással szemben, azonban egy kalózkodáshoz kapcsolódó incidensben más felek, pl. az áldozatok, a hajó tulajdonosa is felbukkanhatnak⁷³⁶ sérelmeikkel (pl. a Maersk Alabama).

Az Emberi Jogok Európai Egyezményére tekintettel, a fent említettek mellett egy akció során nemcsak az 5. cikk sérelme állhat fenn, de az EJEE 2. cikke (élethez való jog) is sérülhet. A Bíróság a *McCann*-ügyben⁷³⁷ alapozta meg egy, a terrorizmus felszámolása kapcsán gyengén előkészített akcióval kapcsolatosan, hogy milyen körülmények közt lehet halálos erőszakot alkalmazni, de ez nagyvonalakban a kalózkodás esetén is irányadó. Az élethez való jog kérdése nemcsak az elkövetők ellen fogantatosított műveletek, de a kalózkodásra némely régióban jellemző túszedés kapcsán is felmerülhet. Emellett, a 3. cikk (kínzás tilalma) sérelme is megjelenhet és, egy ilyen műveletben talán kevésbé tűnik fontosnak, de elméletileg előfordulhat a 8. cikk sérelme is, amely a magánéletet védi.⁷³⁸

Az üldözés során alkalmazandó emberi jogok tekintetében alapvető annak megállapítása, hogy a terület feletti tényleges ellenőrzés kié, ennek megállapításával ugyanis elérhető az EJEE extraterritoriális alkalmazása.⁷³⁹ A kalózkodással kapcsolatos ügyeket megelőzve, a tényleges ellenőrzés kérdése már korábban is felmerült a *Bankovic*-ügyben,⁷⁴⁰ ezt az érvelést később, éppen a *Medvedyev*-ügy kapcsán erősítette meg a Bíróság. A *Medvedyev*-ügyben a Bíróság kimondta, hogy Franciaország feltartóztatta a kérdéses hajót és átszállva átvette a tényleges ellenőrzést. A *Bankovic*-ügyben a légtér tekintetében a délszláv válság alatt a területet ellenőrizni kívánó NATO kapcsán született strasbourgi döntés, egy szerb tv állomás bombázása kapcsán, amelyben több civil életét vesztette. Az EJEB

⁷³⁵ Bodini 834., Az átszállítás során, az emberi jogok betartására irányulóan néhány európai állam igyekezett kialakítani gyakorlatot. Az olaszok pl. az EUNAVFOR kötelékében szolgáló olyan hajójukra szállítják a gyanúsítottakat, ahol videón keresztül bekapcsolják az olasz bírát, míg a hollandok a hajó fedélzetére telepítenek a védelmet ellátó jogászt is a rendvédelmi tiszt mellé, Guilfoyle 'Counter-Piracy Law Enforcement and Human Rights' 164.

⁷³⁶ Bodini 835.

⁷³⁷ *McCann and Others v. The United Kingdom* (Application no. 18984/91) ECHR 27 September 1995.

⁷³⁸ Utóbbi egyébként a hajók átkutatása, videófelvételek kapcsán lehet fontos, ha pl. az elkövetők egy jachtot támadnak meg, amelyen magánszemélyek és nem képzett tengerészek tartózkodnak. Bodini 835.

⁷³⁹ Guilfoyle, 'Counter-Piracy Law Enforcement and Human Rights' 154., Sofia Galani, 'The Human Rights and Maritime Law Implications of a Piracy Ransom Ban for International Shipping' (2017) *Maritime Safety and Security Journal*, issue 3, 38.

⁷⁴⁰ *Bankovic és mások v. Belgium és 16 Szerződő Állam* (2001) (Application no. 52207/99) ECHR 9 December 2001, 44 EHRR.

megállapította, hogy a légtérből nem lehet tényleges ellenőrzést gyakorolni az államterület, vagyis Jugoszlávia felett,⁷⁴¹ vagyis nem fognak a bombázást végrehajtó államok joghatósága alá tartozni a panaszosok. A tényleges ellenőrzést át lehet venni,⁷⁴² a hajók esetén a helyzet azért stabilabb, mint a repülőknél, hiszen blokádot is fel lehet állítani velük, ezért lőtávolságon belül az effektív kontrollnak itt nincs akadálya, bár kevésbé biztos, mint a szárazföldi műveleteknél. A kalózkodás esetében a NATO és az EU NAVFOR jelenléte miatt ráadásul egészen nagy területek felett is lehet tényleges ellenőrzést gyakorolni, igaz, hogy ki ki egy kérdéses régióért felelős. Másfelől azonban, az üldözés már azon irányba tett lépés, hogy a menekülő hajó legénysége felett átvegye a személyi ellenőrzést, amely legkésőbb az elfogáskor létre is jön, ezzel pedig a gyanúsítottak emberi jogai is felmerülnek. Érdeemes azonban megnézni, hogy lehetséges-e, hogy a gyanúsítottak a hajó fedélzetére lépésétől kezdve beszélhetünk az emberi jogainak alkalmazásáról? Az Emberi Jogok Európai Bírósága úgy tűnik, kiterjesztően értelmezi ezt az elvet,⁷⁴³ és maga is úgy véli, hogy a gyanúsítottak feletti ellenőrzés megvalósulhat a hajó fedélzetére történő átszállással.

A gyanúsítottak fogvatartása egy másik állam hajójának (hadí vagy állami szolgálat) fedélzetén történik, ami azt jelenti, hogy a lobogó joga lesz az irányadó az emberi jogok alkalmazásának tekintetében is. Két gyakorlat alakult ki, az Egyesült Királyság ugyanis Olaszországgal ellentétben nem a saját fedélzetére szállítja át a gyanúsítottakat, hanem jellemzően az egyik ártalmatlanná tett hajó fedélzetén hagyják őket. De a tényleges ellenőrzés szempontjából ez nem releváns.⁷⁴⁴ A joghatóság alapja lehet konkrétan a lobogó joga, de ahogy az a vitatott döntéssel záruló *Lotus*-ügyből⁷⁴⁵ kiderült, az úszó államterületet, a kvázi területi elvet is fel lehetett használni, ebben az esetben most ugyanarra az eredményre jutunk. Mindazonáltal, az emberi jogok extraterritoriális alkalmazásához ez még nem feltétlenül elég. Itt a legénység által ténylegesen alkalmazott ellenőrzés teremti meg a szükséges alapot.

A kalózkodás esetén a másik tipikus probléma, amely az elfogással kapcsolatosan felmerülhet, hogy ki felel, ha az ENSZ vagy az EU égisze alatt nemzetközi misszió próbálja visszatartani az elkövetőket.⁷⁴⁶ Az EJEB *Behrami* és *Saramati* esetekben megállapította, hogy az ENSZ Alapokmány VII. fejezete alapján eljáró fegyveres erők tettei az ENSZ-nek tudhatók

⁷⁴¹ *Bankovic* SE5.

⁷⁴² Bodini 844.

⁷⁴³ *L. Isaak és mások v. Turkey* (2008) (Application no. 44587/98) ECHR 24 June 2008, para 115.

⁷⁴⁴ Guilfoyle, 'Counter-Piracy Law Enforcement and Human Rights' 155.

⁷⁴⁵ *The Case of the S.S. Lotus* (France v. Turkey) [1927], I. V.1.2.

⁷⁴⁶ Bodini 845.

be, hiszen nem a saját államukat képviselve járnak el a régióban, hanem egy adott misszió (UNMIK) keretein belül.⁷⁴⁷ Ez az államok számára is kellő lökést jelent abban a tekintetben, hogy így a kalózkodás visszaszorításának keretében végrehajtott műveleteket az érdekelt nemzetközi szervezetnek lehet tulajdonítani. Fontos megemlíteni ehelyütt, hogy a Bíróság ezen döntését számos kritika érte, mert nem a szervezet gyakorolja a tényleges ellenőrzést.⁷⁴⁸ A tényleges, műveleti ellenőrzés pedig lényegesebb, mint az, hogy ki áll a műveleti lánc végén, ki adja a jogi felhatalmazást végső soron.⁷⁴⁹ A Nemzetközi Jogi Bizottság egyébként maga is javította a szóhasználatát a nemzetközi szervezetekkel kapcsolatos felelősségtervezetben és ma már műveleti ellenőrzésről beszél,⁷⁵⁰ ami közelebb áll a tényleges ellenőrzéshez, ez azonban azt is jelenti, hogy az emberi jogok betartásáért az államok felelnek. Azonban a kalózkodás esetén egyébként is jellemző, hogy az államok megőrzik a kivezényelt flottájuk feletti hatáskört, hiába nemzetközi a művelet. Ez alól az Európai Unió sem képez kivételt, de az Atalanta misszió jogi háttere sajátos.⁷⁵¹ Ott is jellemző azonban, hogy a transzfer vonatkozásában nem hozhat döntést az Atalanta műveleti parancsnoka,⁷⁵² szükség van az elfogó hajó államának jóváhagyására is. Az EU nem tagja az UNCLOS-nak, ahogyan egyelőre az EJEE-nek sem, utóbbi bekövetkezte árnyalná a kérdést az EU tekintetében.

Ami a transzfer fázisát illeti, szintén előkerül, hogy a nemzetközi jog nem tiltja a joghatóság megváltoztatását átadás vagy átszállítás által, az nem minősül kiadatásnak, tehát diplomáciai engedély vagy *ad hoc* megállapodás birtokában is lehetséges,⁷⁵³ de bizonyos alapvető emberi jogi garanciákat biztosítani kell.⁷⁵⁴ Sok esetben ezek a megállapodások nem is tartalmaznak részletesebb információkat, nem szabályozzák aprólékosan az átadást.⁷⁵⁵ Biztosítani kell például, hogy a transzfer előtt valamilyen (nem feltétlenül bírói) eljárás

⁷⁴⁷ *Behrami and Behrami v. France* (Application no. 71412/01) and *Saramati v. France, Germany & Norway* (Application no. 78166/01) ECHR 31 May 2007, 45 EHRR SE10.

⁷⁴⁸ Draft articles on the responsibility of international organizations (2011), art. 7.

⁷⁴⁹ Guilfoyle, 'Counter-Piracy Law Enforcement and Human Rights' 157.

⁷⁵⁰ 2009-ben történt a módosítás, amely lecserélte az 'ultimate control'-t 'operational control'-ra, amely így kevésbé félreérthető és nem azt feltételezi, hogy az ellenőrzésben elég bármilyen szerep, hanem a ténylegességhez tartalmilag jobban közelítő jelzőről van szó. Ehhez l. ILC, 'Draft articles on Responsibility of International Organizations' (2011) UN Doc A/66/10

⁷⁵¹ Az Európai Unió jogi sajátosságaiból fakadóan, abból adódóan, hogy van közös kül-és biztonságpolitika, hogy az Atalanta háttéréül szolgáló megállapodásokat az Unió írta alá és nem az egyes államok.

⁷⁵² 2020. dec. 17-től Eugenio Díaz del Río ellentengernagy, A Politikai és Biztonsági Bizottság (KKBP) 2021/87 határozata (2021. január 26.) L 30/4.

⁷⁵³ Ez kiderült a Medvedyev-ügyből is. Douglas Guilfoyle, 'Counter-Piracy Law Enforcement and Human Rights' (2010) *The International and Comparative Law Quarterly*, Vol.59, No.1, 152.

⁷⁵⁴ Exchange of Letters (Kenya)

⁷⁵⁵ *Ibid.*

keretében ellenőrizhető legyen az átszállításról hozott döntés, álljon rendelkezésre valamiféle jogorvoslat. Sok államban azonban nem nyújtanak ilyesfajta garanciákat. A fentiekben említett kétoldalú megállapodások (pl. Kenyával, Tanzániával) azonban kikötik, hogy a gyanúsítottak nem lesznek halálbüntetésnek, kínzásnak, megalázó bánásmódnak és kapnak alapvető ellátást.⁷⁵⁶ A gyakorlatban azonban kiderül, hogy ezek a garanciák nem érvényesülnek és semmiféle konkrét biztosítékot nem jelent egy ilyen speciális megállapodás. Ezért is lenne fontos az utólagos ellenőrzés, de általában, ha már sor kerül az átszállításra vagy a büntetés kiszabására, már senki nem monitorozza, hogy az illető ki van-e téve kegyetlen, megalázó bánásmódnak.⁷⁵⁷

Az EJEE értelmében⁷⁵⁸ és a hivatkozott megállapodások alapján felmerül a tisztességes tárgyaláshoz való jog kérdése. Ennek legfontosabb, ebben a helyzetben releváns elemei, hogy a gyanúsítottat tájékoztassák részletesen olyan nyelven, amelyet megért,⁷⁵⁹ hogy védekezhessen személyesen vagy az általa választott védő segítségével, esetleg hivatalból rendeljenek ki számára ügyvédet.⁷⁶⁰ A védelem és a megfelelő tájékoztatás az őrizetbevétel alatt nem biztos, hogy fennállhat, a már említett kivételes körülmények megléte miatt. Azon regionális államok által lefolytatott tárgyalások esetében, amelyekkel született megállapodás, nem jellemző, hogy sérülne a 6. cikk, hiszen egy viszonylag kimunkált rendszerről van szó, amelynek része a regionális államok igazságügyi rendszerének fejlesztése, ezért van kirendelt védő, tolmács, a bírák pedig egyre képzetebbek ezekben az ügyekben.⁷⁶¹ Ez azonban nem áll meg a regionális államok börtönviszonyaira. A Kínzás Elleni Bizottság rögzítette, hogy komoly hiányosságok állnak fenn ezen a téren, a Kínzás elleni egyezmény sérül és minden megállapodás ellenére, független bizottságként bejutni és ellenőrizni ezeket a viszonyokat sem volt egyszerű.⁷⁶²

Annak ellenére, hogy számos példát látunk arra, hogy európai államok és az Egyesült Államok is lefolytatnak eljárást a kalózzokkal szemben, jellemzően azért ódzkodnak ettől a megoldástól és szívesebben bízzák az adott régió államaira az eljárást. Ennek két oka van:

⁷⁵⁶ Council Decision 2009/293/CFSP art 3.

⁷⁵⁷ A Kínzás Elleni Bizottság tett kísérletet ezen a téren, l. 'Concluding observations of the Committee against Torture' (2009) CAT/C/KEN/CO/1, amelyben felhívta a hiányosságokra a figyelmet, az államok azonban utólag már nem ellenőrzik, ha túljutnak az átszállításon.

⁷⁵⁸ EJEE 6. cikk.

⁷⁵⁹ EJEE 6. cikk 3. a)

⁷⁶⁰ EJEE 6. cikk 3. c)

⁷⁶¹ Guilfoyle, 'Counter-Piracy Law Enforcement and Human Rights' 167.

⁷⁶² Concluding observations of the Committee against Torture (2009) CAT/C/KEN/CO/1 C. (Principal subjects of concern).

egyrészt sok esetben a gyanúsítottak emberi jogait nem tudják megfelelően betartani, ami nem feltétlenül szándékos, hiszen tengeren, egy adott feladattal megbízott, mozgásban lévő hadihajón tudják csak őrizetben tartani a gyanúsítottakat. Ez óhatatlanul a szigorú európai vagy amerikai szabályok megsértéséhez vezethet és volt arra példa, hogy az Emberi Jogok Európai Bírósága elmarasztalt egy államot.⁷⁶³ A másik ok pedig a fejlett államok félelme a menekültkérelmek benyújtásától. Az európai államok eljárása nem valósít meg sok esetben elrettentést, hiszen még így is viszonylag fiatalon szabadulhatnak az elkövetők, ráadásul, sokan kifejezetten örülnek a nyugati államok nyújtotta börtönkörülmenyeknek, a saját hazájukban ugyanis az otthonukban sincs televízió vagy akár megfelelő mosdó. Számos olyan esetről tudunk,⁷⁶⁴ ahol az elítéltek arról számoltak be, hogy börtönbe kerülésük a legjobb, ami eddig történt velük és biztosan nem mennének vissza Szomáliába. Az elkövetőknek olyan háttere van, amelyre tekintettel sokszor el kell magyarázni számukra, hogy nem kell halálbüntetéssel vagy csonkítással szembenézniük vagy attól tartaniuk, hogy olyan terrorista szervezetek, mint al-Shabaab milíciái utolériék őket.⁷⁶⁵ Nem véletlen, hogy az európai és amerikai eljárások elméletben vonzhatják a menekültkérelmek beadását. Ezek az államok pedig tartanak attól, hogy az eljárás lefolytatása után, letöltve a büntetésüket, nehéz lesz már visszaszállítani az elkövetőket a saját államukba.⁷⁶⁶

A transzfer során nyújtandó emberi jogi garanciákról és a menekültkérelmekről értekezve, a nemzetközi jog oldaláról mindenképpen megemlítendő az 1951-es genfi egyezményben először meghatározott visszazsuppolás tilalma, amelynek lényege, hogy az állam nem küldheti vissza a menekültet oda, ahol az élete, szabadsága veszélyben van faji vagy vallási okokból, a nemzeti hovatartozása miatt vagy, mert bizonyos társadalmi csoporthoz tartozik, vagy bizonyos politikai véleményt vall.⁷⁶⁷ Ezt azonban összhangban kell értelmezni azzal a kitételrel, hogy a menekültként történő befogadásra akkor van lehetőség, ha nem követett el súlyos, nem politikai jellegű bűncselekményt.⁷⁶⁸ Kérdés, hogy az átadás során menekültkérelmet beadó elkövetőkre vonatkozik-e a *non-refoulement* elve. A már idézett 1951-es genfi egyezmény feltételeinek nem feleltethetők meg, mert a kalózkodást elkövetők

⁷⁶³ L. francia gyakorlatot fent és a VI. fejezetben.

⁷⁶⁴ Kontorovich 'The Penalties for Piracy' 227.

⁷⁶⁵ Beate Lakotta, 'German Justice Thru the Eyes of a Somali Pirate' Der Spiegel (7 April 2011) <<https://www.spiegel.de/international/world/torture-execution-german-justice-through-the-eyes-of-a-somali-pirate-a-755340.html>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 2.

⁷⁶⁶ Tullio Treves, 'Human Rights and the Law of the Sea' (2010) Berkeley Journal of International Law, vol. 28, no.1, 13.

⁷⁶⁷ 1951-es genfi egyezmény a menekültek helyzetére vonatkozóan (1951. július 28.), 33. cikk.

⁷⁶⁸ 1951-es genfi egyezmény 1. cikk F (b).

nem valamiféle üldöztetéstől való félelmükben hagyják el az államukat, hanem azért, hogy bűncselekményt kövessenek el.⁷⁶⁹ A kalózkodás súlyos bűncselekmény, az említett 1. cikk miatt tehát úgy tűnik, az esetükben nem kell a visszazsuppolás tilalmát alkalmazni, hiszen nem kell attól tartani, hogy a származásuk, vallásuk etc. miatt a saját hazájukban üldöztetésnek lennének kitéve. Egy állam ráadásul nem köteles azoknak menedékkérelmét befogadnia, akik az állam biztonságára vagy a lakosságra nézve veszélyt jelenthetnek, mert erőszakos bűncselekményeket követtek el.⁷⁷⁰ Ezt azonban a szükségesség és arányosság követelményeivel összhangban kell értelmezni.⁷⁷¹ Az, hogy a gyanúsított állama instabil vagy nem megfelelőek a körülmények, nem kellő indok, főleg annak fényében, hogy a kalóztevékenységet folytatók maguk is hozzájárulnak az államuk helyzetéhez, a terrorista vagy egyéb bűnszervezetkhez való viszonyuk pedig tisztázatlan, de nem kizárható.⁷⁷² Az azonban megjegyzendő, hogy önmagában nem elegendő az az érvelés, hogy abban az államban, ahová visszatérne a gyanúsított, általában rossz az emberi jogok helyzete, ettől még az EJEE 3. cikkét nem lehet alkalmazni.⁷⁷³ Az államok ezért nagyrészt úgy értelmezik az említett pontot, hogy az ne legyen alkalmazható akkor sem, ha olyan elkövetőkről van szó, akik már letöltötték a büntetésüket.⁷⁷⁴ Az Emberi Jogok Európai Bírósága egyébként a *Soering*-ügy kapcsán mutatott rá arra, hogy az Emberi Jogok Európai Egyezményének 3. cikkére⁷⁷⁵ alapozva nem lehet az illetőt visszaadni annak az országnak, ahol kegyetlen, méltóságát sértő bánásmódnak van kitéve.⁷⁷⁶ Az *A.R.J. v. Australia* ügy kapcsán pedig az Emberi Jogok Bizottsága is kifejtette, hogy a Polgári és Politikai Jogok Nemzetközi Egyezségokmányának sérelmét⁷⁷⁷ valósítja meg az a részes állam, amely olyan állam joghatósága alá helyez valakit, amellyel kegyetlen, megalázó bánásmódnak vagy kínzásnak teszi ki az illetőt, de a fent említett körülményeket itt is figyelembe kell venni.⁷⁷⁸

⁷⁶⁹ Guilfoyle, 'Counter-Piracy Law Enforcement and Human Rights' 153.

⁷⁷⁰ 1951-es genfi egyezmény 33. cikk (2).

⁷⁷¹ Yvonne M. Dutton, 'Pirates and Impunity: Is the Threat of Asylum Claims a Reason to Allow Pirates to Escape Justice?' (2010-2011) *Fordham International Law Journal*, vol. 34, 257. és 277.

⁷⁷² Dutton, 'Pirates and Impunity' 272.

⁷⁷³ Dutton, 'Pirates and Impunity', 268.

⁷⁷⁴ Dutton, 'Pirates and Impunity' 276.

⁷⁷⁵ Emberi Jogok Európai Egyezménye, 3. cikk: „Senkit sem lehet kínzásnak, vagy embertelen, megalázó bánásmódnak vagy büntetésnek alávetni.”

⁷⁷⁶ *Soering v. The United Kingdom* (1989) (Application no. 14038/88) ECHR 7 July 1989, 11 EHRR 439., para 91 (1).

⁷⁷⁷ Polgári és Politikai Jogok Nemzetközi Egyezségokmánya (1966), 7.cikk.

⁷⁷⁸ *A.R.J. v. Australia* (1997) UN Human Rights Committee (HRC) CCPR/C/60/D/692/1996, Annex. Views under article 5, paragraph 4, of the Optional Protocol, para. 3.3. L. még Counterpiracy under International Law, 50.

A menekültekre vonatkozó szabályozás mellett más nemzetközi jogi dokumentumok is rögzítenek hasonlót, például az 1984-es kínzás és kegyetlen bánásmód betiltásáról szóló egyezmény előírja, hogy „egyetlen részes állam sem köteles kiutasítani, hazatoloncolni vagy kiadni valakit egy másik olyan államnak, ahol nyomós okoknál fogva tartani lehet attól a veszélytől, hogy az illető személyt megkínózzák”.⁷⁷⁹ Ehhez pedig kiegészítésképpen hozzáteszi, hogy a nyomós ok fennállásának eldöntésére „az illetékes hatóságoknak figyelembe kell venniük az ügyre vonatkozó minden szempontot, ideértve... azt is, hogy az érintett államban rendszeresen, súlyosan, nyilvánvalóan vagy tömeges méretekben megsértik az emberi jogokat”.⁷⁸⁰ Amíg a menekültekről szóló egyezmény nem tűnik alkalmazhatónak, addig a kínzás, kegyetlen bánásmód elleni egyezmény nem kizárólag menekülőkre alkalmazható, illetve nem tartalmaz utalást korábban elkövetett bűncselekményekre. Emellett, az ezen egyezmény betartását ellenőrző bizottság⁷⁸¹ *explicite* kifejtette, hogy a visszazsuppolás tilalma kiterjed a részes államok őrizetében tartott elkövetőkre.⁷⁸² Azt is leszögezi azonban, hogy ez a nyomós ok megalapozott kell legyen, a pusztá félelem nem elégséges. A kínzás kockázata előrelátható, tényleges és személyes alapon nyugvó kell, hogy legyen.⁷⁸³

A fentieket kiegészítendő, a gyakorlatban nem klasszikus menedékkérőkről van szó, hanem olyan elkövetőkről, akiket elítéltek, büntetésüket töltik az adott, jellemzően európai államban vagy az Egyesült Államokban. Ők keresnek arra lehetőséget, hogy az adott államban maradhassanak és a visszazsuppolástól megmeneküljenek. Ahogyan a fentiekben szóba került, a jogszabályok adnak lehetőséget olyan értelmezésre, amellyel az államok még ebben az esetben sem kötelesek befogadni az elkövetőket. Mindez kizárólag a nemzetközi jogra alapítva, nem elfeledkezve az egyes államok saját idegenjogi szabályozásáról. Az államok gyakran úgy állapodnak meg egymással, hogy diplomáciai garanciát kérnek, hogy az odaszállított gyanúsítottat nem teszik ki kínzásnak vagy megalázó bánásmódnak. Ezáltal nem szükséges a *non-refoulement* elvvel bajlódniuk. Ha az elkövető államában rendszeresen

⁷⁷⁹ 1984-es kínzás és más kegyetlen, embertelen vagy megalázó büntetések vagy bánásmódok elleni egyezmény UNGA Res 39/46 (10 December 1984) 3. cikk (1)..

Megjegyzés a magyar fordításhoz: az idézet a hivatalos, 1988. évi 3. tvr. általi fordításból származik. Az eredeti angol szöveget figyelembe véve úgy vélem, az idézett cikk nem lehetőséget, hanem kötelezettséget fogalmaz meg, így annak a 'nem utasíthatja ki', 'nem toloncolhatja ki' értelmezését látom helyesnek és így alkalmazom a továbbiakban.

⁷⁸⁰ 1984-es kínzás elleni egyezmény 3. cikk (2).

⁷⁸¹ Committee Against Torture (CAT).

⁷⁸² Conclusions and recommendations of the Committee against Torture (25 July 2006) CAT/C/USA/CO/2 art 20

⁷⁸³ General comment, No. 4 (2017) on the implementation of article 3 of the Convention in the context of article 22, CAT/C/GC/4 (4 September 2018), II / 11.

megsértik a kínzás tilalmára vonatkozó szabályokat, akkor a szomszédos államok valamelyikébe⁷⁸⁴ szállítják, amelyben kedvezőbb a helyzet a jog uralmát tekintve.⁷⁸⁵ Utóbbi esetben azonban konkrét garanciákat kell kialakítani és a célállamnak biztosítani kell, hogy a garanciák betartását ellenőrizni lehessen.⁷⁸⁶

Összeségében, a kalózkodással gyanúsítottak nem jogosultak a nemzetközi jog értelmében menekültstátuszt kérni, ahogyan jellemzően a visszazsuppolást sem tudják elkerülni. Arányaiban nagyon ritkán fordul elő,⁷⁸⁷ hogy a gyanúsítottak egyedi módon bizonyítani tudják, hogy kínzásnak, megalázó bánásmódnak lennének kitéve saját hazájukban. Ráadásul, olyan bűncselekményt követtek el, amely nem teszi lehetővé, hogy sikeresen pályázzanak menekült státuszra.

A kalózkodásról értekezve, az elkövetők emberi jogainak ismertetése fontos, mert az ezek betartása körüli bonyodalmak jelentik a fő indokot, amiért az államok hezitálnak eljárást indítani az elkövetőkkel szemben. Többek között éppen az emberi jogi megfontolások indokolták az előző, a bíróság elé állítás lehetőségeit elemző fejezet szükségességét is. Az államokat kötik az emberi jogok, ez alól nem kivétel, ha az állam egy nemzetközi szervezet általi műveletben járt el. Betartásuk tekintetében tehát az EJEB gyakorlata lehet a leginkább irányadó. Megjegyzendő azonban, hogy az IMB kritikusan szemléli az EJEB által lefolytatott eljárásokat, attól tart ugyanis, hogy azok csak bátorítják a kalózokat.⁷⁸⁸ Problémás pontként azonosíthatók a kiszervezett eljárások, ahol a regionális államoknak (pl. Kenya) szintén garantálniuk kell az emberi jogok betartását, a pl. az Európai Unióval és az Egyesült Királysággal megkötött megállapodások értelmében, bizonyos szintig az európai sztenderdekhez is igazodva.

⁷⁸⁴ Amellyel született megállapodás.

⁷⁸⁵ Dutton, 'Pirates and Impunity', 292.

⁷⁸⁶ *Ibid.*

⁷⁸⁷ Kivételként említhető a *H.M.H.I. v. Australia*, ahol a Kínzás Elleni Bizottság elfogadta az érvelést, hogy kínzásnak lenne kitéve a saját államában az elkövető. UN Committee Against Torture (1 May 2002), CAT/C/28/D/177/2001.

⁷⁸⁸ Dubner –Othero 225.

II. RÉSZ

VI. AZ ÉRINTETT ÁLLAMOK GYAKORLATA A KALÓZKODÁS SZABÁLYOZÁSÁT ÉS AZ ELKÖVETŐK BÍRÓSÁG ELÉ ÁLLÍTÁSÁT ILLETŐEN

Ahogy az a nemzetközi jogi szabályozás ismertetéséből kiderül, még ha van is helye kritikának, a nemzetközi jog előírja az alapvető szabályozási kereteket a kalózkodás kapcsán. A kalózkodás elkövetőit azonban jellemzően nemzeti bíróságok vonják felelősségre, erre vonatkozóan nem létezik olyan átfogó egyezmény, amely kifejezetten felhívja az államokat a kalózkodás kriminalizálásának konkrétumaira vagy valamiféle sorvezetőt adna ehhez. Ennek megfelelően, vannak államok, amelyek a klasszikus büntető kapcsolóelvekre alapoznak, mint a területi vagy a személyi elv. Léteznek államok, amelyek ezt a kapcsolatot az elkövető és az állam között nem kívánják meg, de vannak olyan államok is, amelyek annak ellenére szabályozzák a parti tengeren történő, kalózkodáshoz hasonló támadásokat is, hogy a nemzetközi jog maga ezt nem teszi.⁷⁸⁹ Az egyes államoknak tehát saját nemzeti joga sokszor eltérően vagy éppen sehogyan sem szabályozza a kérdést. Az is előfordul, hogy az adott állam aláírja a vonatkozó nemzetközi jogi egyezményeket, de azokat nem hirdeti ki vagy teszi közzé.

Ahhoz, hogy a kalózkodás visszaszorítása, az elkövetők felelősségre vonása valóban hatékony és egyáltalán működőképes legyen, szükséges, hogy az államok a nemzetközi joggal összhangban, a saját jogrendszerükbe illeszkedően határozzák meg a kalózkodás tényállását és a hozzá kapcsolódó eljárást. Sok esetben ugyanis még a saját jogrendszerük sem tud mit kezdeni, ha kalózkodás miatt kell eljárni, ezért fordulhat elő, hogy a támadókat, ha el is fogják, elengedik felelősségre vonás nélkül. Ezt a Biztonsági Tanács a 2010-es 1918. sz. és 1950. sz. határozatában is megerősíti, valamint felhívja az államokat, hogy a saját nemzeti jogukban kriminalizálják a kalózkodást, illetve folytassák le a megfelelő eljárást.⁷⁹⁰

⁷⁸⁹ Ashley Roach, 'Agora: Piracy Prosecutions. Countering Piracy off Somalia: International Law and International Institutions' (2010) *American Journal of International Law*, vol. 104, 414.

⁷⁹⁰ UN Doc S/RES/1918, UN Doc S/RES/1950.

Mindemellett, fontos megemlíteni, hogy 1998-ban létrejött a Nemzetközi Tengerészeti Bizottság kalózkodással foglalkozó munkacsoportja,⁷⁹¹ amely 2001-ben Szingapúrban elfogadott egy modellként szolgáló szabályozást (*Model Law for Acts of Piracy and Maritime Violence*). Ennek előzménye volt a SUA-egyezmény működésbe lépése, de közvetlen kiváltó oka a 9/11-es támadások voltak.⁷⁹² Vancouverben, 2004-ben a Bizottság újra megvizsgálta annak lehetőségét, hogy egy modellként szolgáló nemzeti szabályozást alkot, amely bemutatja, ideálisan hogyan kellene fellépni tengeren elkövetett bűncselekmények esetében.⁷⁹³ Ennek érdekében különböző minta eseteket vázoltak fel, amelyekkel a Bizottság foglalkozott.⁷⁹⁴ Az IMO ekkor azt javasolta, hogy egy ilyen modell kidolgozása helyett az IMO Jogi Bizottságával együttműködve próbáljanak olyan gyakorlatot kimunkálni, amely a nemzetközi szokásjog részévé válhat.⁷⁹⁵ Egy újabb felülvizsgálat következett azonban 2005 és 2007 között, amelynek eredményeképpen kibővítették a 2001-es iránymutatásokat. A cél, hogy csökkentsék annak esélyét, hogy a belső jogot nem jól alkalmazzák, ezáltal szükségtelenül kriminalizálnak bizonyos cselekményeket és indokolatlanul magas büntetéseket szabnak ki elkövetőkre.⁷⁹⁶ Az iránymutatás rögzíti az alapfogalmakat, az értelmező rendelkezésekben helyet kap, hogy a kalózkodás fogalmát az ENSZ tengerjogi egyezményével összhangban kell értelmezni.⁷⁹⁷ A második rész⁷⁹⁸ a joghatósággal és az eljárás szabályaival foglalkozik a nemzetközi joggal összhangban. A korábban már ismertetett módon, a joghatósági kapcsoló elvek és az elkövetés helyének függvényében járhat el az adott állam. Az eljárás lefolytatása lehetséges az elkövető távollétében is, de az emberi jogok betartására felhívja a figyelmet.⁷⁹⁹ A harmadik cikk röviden megemlíti a kiadatás kérdését,⁸⁰⁰ míg a negyedik a kiszabható büntetésekre fókuszál, amelyeket az alapján kategorizál, hogy életét veszttette-e valaki a támadásban, illetve milyen károk keletkeztek a hajóban, rakományban vagy egyéb tulajdonban. Ennek függvényében kiszabható szabadságvesztés,

⁷⁹¹ Comité Maritime International (CMI), The Joint International Working Group on Uniformity of Law Concerning Acts of Piracy and Maritime Violence. A CMI egy 1897-ben, Antwerpenben létrehozott NGO, amely szorosan együttműködik az IMO Jogi Bizottságával.

⁷⁹² Questionnaire on Implementation of the Model National Law on Acts of Piracy and Maritime Violence (May 2005) by President of the CMI.

⁷⁹³ IMO Legal Committee, Maritime criminal acts – draft guidelines for national legislation submitted by the Comité Maritime International (15 August 2007) IMO Doc/LEG 93/12/1 para 3.

⁷⁹⁴ Questionnaire on Implementation – Vancouver Conference 2004, Working Paper for the Committee on Maritime Security Re Criminal Offences Committed on Foreign Flagged Ships, A)-G).

⁷⁹⁵ IMO Doc/LEG 93/12/1 para 4.

⁷⁹⁶ IMO Doc/LEG 93/12/1 para 8.

⁷⁹⁷ IMO Doc/LEG 93/12/1 Annex, Draft guidelines – Title on Maritime Criminal Acts, Art I.

⁷⁹⁸ Art II.

⁷⁹⁹ Art II (9-10).

⁸⁰⁰ Art III.

elkobzás vagy helyreállítás, esetleg pénzbüntetés, de az eltérő nemzeti büntetőjogok sajátos karakterének is érvényt hagy.⁸⁰¹ Az utolsó rész pedig az incidensek jelentésével foglalkozik, részletesen kitérve, kinek milyen csatornán kell azt jelenteni.⁸⁰²

A sikeres felelősségre vonáshoz azonban nemcsak a kalózkodás bűncselekményként történő meghatározása szükséges, hanem a fegyveres rablás helyes kriminalizálása, az állam joghatóságának megteremtése ezekre az ügyekre nézvést és olyan eljárási jogszabályok megalkotása, különösen a bizonyítási eljárás terén, amelyek a felelősségre vonást megteremtik. Általában célszerű egy adott államon belül egyúttal mérlegelni a terrorizmus, csempészet, egyéb transznacionális bűncselekmények elkövetőinek felelősségre vonását is. Felmerül a kérdés, hogy ezen elkövetők más bíróság elé álljanak-e, vagy a kalózkodás elkövetőivel együtt ugyanazon bíróság vonja-e őket felelősségre. Ez az adott állam egyéni helyzetétől, jogi kultúrájától függ.⁸⁰³ Az eljárások lefolytatásának egyik lényeges akadálya tehát a nemzeti jogszabályokban keresendő, egyrészt a hazai szabályozás hiányosságaiban, másrészt a jogrendszerek különbözőségében,⁸⁰⁴ hogy az államok rendre nem teszik magukévá a nemzetközi szabályozást. A Biztonsági Tanács 1918. számú határozata nemcsak arra emlékeztet, hogy az államok nagyrészt nem vagy nem megfelelően kriminalizálják a kalózkodást, hanem, hogy sem a forrás, sem a politikai akarat nincs meg a kalózkodás visszaszorításához.⁸⁰⁵ Az akadályozó tényezők között említendő még a bizonyítékok beszerzésének nehézkessége, illetve az, hogy nem találunk a tárgyalásnak megfelelő helyszínt. Nem véletlen, hogy többször felmerült egy, a kalózkodásra specializálódott törvényszék létrehozása, de ahogyan az kiderült, ez nem praktikus, inkább az államok közti együttműködések tűnnek kivitelezhetőnek. Jelenleg, ahogy az a fentiekben leírtakból kiderül, az univerzális joghatóságra alapozva az államoknak két lehetősége van az elkövetők bíróság elé állítását illetően: egy részük a saját, nemzeti bíróságaira bízza az ügyet, míg mások külön egyezményeket kötnek a bűnvádi eljárás lefolytatásáról egy harmadik féllel. Ami az eljárás univerzális joghatóságra történő alapítását illeti, az államok a legtöbb esetben úgy vélik, az

⁸⁰¹ Art IV (3-5).

⁸⁰² Art V.

⁸⁰³ UN Doc/S/RES/1918 III. C), 14.

⁸⁰⁴ Orentlicher 8.

⁸⁰⁵ UN Doc/S/RES/1918.

univerzális joghatóság nemzeti bíróságok általi alkalmazása több hátránnyal jár, mint amennyi előnnyel kecsegtet.⁸⁰⁶

Egy adott államban a bíróságok felépítése, az eljárás, kikényszerítés mind úgy van kialakítva, hogy leghatékonyabban az adott állam területi határain belül működjenek. Mivel a legtöbb esetben nem állnak rendelkezésre a megfelelő források, nincs kellő tapasztalat, szakmai hozzáértés és a jogi szabályozás is homályos a kalózkodás kapcsán, az eljárás rendkívül nehézkes.⁸⁰⁷ 2011 februárjában például Madagaszkár egy, a Comore-szigetek zászlaja alatt közlekedő hajóra csapott le, amit a kalózkodók bázisként használtak a támadások megindítására. A két állam nem tudta eldönteni, kinek hol kellene felelősségre vonnia a gyanúsítottakat, illetve hogy milyen vád alapján állítsák őket bíróság elé abban az esetben, ha kalózkodás miatt nem lehetséges őket felelősségre vonni, az eltérített hajó legénysége személyi szabadságának korlátozásáért, illegális fogva tartásért vagy azért, mert nem tudják a személyazonosságukat igazolni.⁸⁰⁸

A következőkben, a teljesség igénye nélkül azon államok szabályozási gyakorlatát kívánom röviden bemutatni, amelyek a kalózkodás által a leginkább érintettek és ezért a gyakorlatban az idevágó szabályokat is alkalmazni kényszerülnek. A fejezet célja a fellelhető hazai szabályozás és annak a releváns nemzetközi jogi szabályozáshoz való relációjának ismertetése. Jellemzően azokra az államokra összpontosítok, ahol eddig is zajlottak felelősségre vonások és nem pusztán szórványosan. Emellett azonban megemlíteném, hogy a kalózkodást Afrikában jellemzően az elkövetés helye, illetve az elkövető állampolgársága szerinti állammal szomszédos államokban vonják felelősségre. A dolgozat első része a nemzetközi jogi szabályozást ismertette. Ebben a részben az egyes államok és régiók kalózkodáshoz való hozzáállását mutatom be, a fellelhető források függvényében. Az első rész szerkezetét alapul véve, azt nagyrészt visszatükrözve, három területre összpontosít a VI. fejezet. Az első a kalózkodás tényállása, hogyan határozzák meg az államok, mennyire veszik figyelembe a nemzetközi jogi fogalmat. A másik kérdés, amely átvezet az eljáráshoz, hogy

⁸⁰⁶ Ez az ambivalens hozzáállás az államok részéről általánosnak mondható, nemcsak a kalózkodás kapcsán merül fel tartózkodás az univerzális joghatóság alkalmazását illetően, hanem a nemzetközi humanitárius jogokat sértő cselekmények tekintetében is. I. Orentlicher, 15.

⁸⁰⁷ Bento 411.

⁸⁰⁸ Madagaszkár utoljára a XIX. században lépett fel kalózkodás miatt, így számos problémát okozott a vonatkozó szabályok tisztázása valamint, hogy ezen szabályokat lehet-e idegenekkel szemben alkalmazni. L. Hannah McNeish, 'Madagascar Captures Somali Pirate "Mother ship", Now what?' (2011) Christian Science Monitor <<http://www.csmonitor.com/World/Africa/2011/0301/Madagascar-captures-Somali-pirate-mother-ship.-Now-what>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 11.

vajon az adott államban bevett gyakorlat-e a PMSC-k alkalmazása. A harmadik pont pedig a bírói eljárásra, az eddig felmerült legfontosabb incidensekre és azok tanulságaira koncentrál.

Az európai államok bemutatását egy kitekintéssel kezdem az Európai Unióra. Ennek oka, hogy az említett államok az EU-val összhangban kell, hogy eljárjanak, mindegyikük részt vesz az Atalanta misszióban. Fontosnak tartottam a háttér felvázolását, hogyan vállal az Európai Unió is aktívan részt a kalózkodás visszaszorításában. Szerteágazó és bőséges eszköztárat vet be az EU, ezeket az erőfeszítéseket igyekeztem összeszedni és szintetizálni, röviden átláthatóvá tenni. A csoportosítás szempontja, hogy melyek azok az eszközök, amelyeket az Unió közös kül- és biztonságpolitikájának (KKBP) keretében és melyek azok, amelyeket azon kívül alkalmaz. Úgy vélem, hogy az európai államok erőfeszítéseinek ez keretet ad, és ebben a kontextusban válik teljes mértékben értelmezhetővé az európai regionális gyakorlat.

VI.1. Az Európai Unió és tagállamai

VI.1.1. Az Európai Unió

A biztonságos hajózás az Európai Unió számára prioritássá vált, hiszen kereskedelmünk nagyban támaszkodik a tengeri szállítmányozásra.

Az Európai Unió a kalózkodás fogalma kapcsán a nemzetközi jogra hagyatkozik. Mivel a tengerjogi egyezmény több szempontból korlátozott definíciót ad meg, ezért az Unió a már korábban említett BT határozatokra is támaszkodik.⁸⁰⁹

Az Európai Uniónak a kalózkodás visszaszorítását célzó, Kelet-Afrikában végzett műveleteit átfogóan mutatom be abból a szempontból, hogy hogyan tud fellépni, milyen eszköztárat tud bevetni az Unió. Elsőként az EU közös kül- és biztonságpolitikájának keretében végzett műveleteiről érdemes szót ejteni. Az ennek keretében létrejött műveletek és az általuk alkalmazott eljárás háttérében álló jogi szabályozás többrétű, attól függ, hogy nyílt tengeren, Szomália parti tengerén vagy szárazföldön kell eljárni. A több forráson nyugvó eltérő eljárásoknak, főleg az emberi jogok területén, a hátrányai is megfigyelhetők.

⁸⁰⁹ III.3.

Az Európai Unióról szóló szerződés (EUSz.) 42. cikke rögzíti, hogy a KKBP része a katonai műveletek alkalmazása, az ENSZ Alapokmányával összhangban, ha azt a nemzetközi helyzet megkívánja.⁸¹⁰ Az EU NAVFOR különösen a tengerjogi egyezmény 100. cikkére alapoz, amely együttműködési kötelezettséget ír elő. A katonai missziók végrehajtásáról az EUSz. 44. cikke rendelkezik.⁸¹¹

Ahogy arról áttételesen már esett szó, az Európai Unió a kalózkodás elleni fellépés érdekében létrehozta az EU NAVFOR Atalanta nevű műveletét 2008-ban, amely azért is szolgálhat általános érvényű tanulságokkal, mert az EU első tengeri missziója. A létrehozása a Tanács 2008/851/KKBP együttes fellépésén alapul.⁸¹² Az Atalanta arra hivatott, hogy a humanitárius szállítmányokat kísérik és a kalózkodást megakadályozzák az Ádeni-öböl térségében. Bár kezdetben szimbolikusnak tekintették a működését, mára intézményesült, ami a kalózkodás elfogását illeti, az EU-n kívüli tagállamok is csatlakoztak hozzá.⁸¹³ A misszió irányításában a Politikai és Biztonsági Bizottság játszik fontos szerepet, amely „figyelemmel kíséri a nemzetközi helyzet alakulását a közös kül- és biztonságpolitika alá tartozó területeken”.⁸¹⁴ Közvetlenül az EU műveleti parancsnok alá tartozik a misszió és az EU Katonai Bizottsága felügyeli a megfelelő végrehajtást,⁸¹⁵ a műveleti parancsnok egyfajta összekötő az „az ENSZ Főtitkárságának érintett részlegei, a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet és az Élelmezési Világprogram felé”.⁸¹⁶

⁸¹⁰ Az Európai Unióról szóló szerződés egységes szerkezetbe foglalt változata, Hivatalos Lap C 326., 2012. október 26., 42. cikk (1).

⁸¹¹ „[A] misszióban részt venni szándékozó, és az annak ellátásához szükséges képességekkel rendelkező tagállamok egy csoportját is megbízhatja. Ezek a tagállamok az Unió külügyi és biztonságpolitikai főképviseelőjének részvétele mellett egymás között megállapodnak a misszió végrehajtásának részleteiről.

(2) „A misszióban részt vevő tagállamok saját kezdeményezésükre vagy valamely másik tagállam kérésére rendszeresen tájékoztatják a Tanácsot annak alakulásáról. Ha a misszió végrehajtása jelentős következményekkel jár...a részt vevő tagállamok erről haladéktalanul értesítik a Tanácsot. Ezekben az esetekben a Tanács elfogadja a szükséges határozatokat.” EUSz. 44. cikk.

⁸¹² Tanács 2008/851/KKBP együttes fellépése, a Szomália partjainál folytatott kalóztámadásoktól és fegyveres rablásoktól való elrettentéshez, azok megelőzéséhez és visszaszorításához való hozzájárulás céljából folytatott európai uniós katonai műveletről, 2008. november 10. Ezt a Tanács 2020/2188. sz. határozata 2022 decemberéig hosszabbította meg, de már másodlagosan bekerül a kábítószerkereskedelem és a kizárólagos gazdasági övezetben zajló illegális halászat ellenőrzése is.

⁸¹³ Pl. Norvégia, Ukrajna. Jan Klabbers, 'Piracy in Global Law and Global Governance' in Panos Koutrakos – Achilles Skordas (eds) *The Law and Practice of Piracy at Sea* (Hart Publishing, Oxford 2015) 339.

⁸¹⁴ EUSz. 38. cikk, 2008/851/KKBP 6. cikk

⁸¹⁵ 2008/851/KKBP 7. cikk.

⁸¹⁶ 2008/851/KKBP 9. cikk.

A Biztonsági Tanács 1897. sz. határozatának megfelelően az EU NAVFOR területi hatásköre kiterjedt Szomália partjaira, parti tengerére és a szomszédos államok körüli tengeri területekre is, összesen kb. kétmillió tengeri négyzetmérföldet felölelve.⁸¹⁷

Ebben a műveletben a legtöbb uniós állam részt vesz, kivételt képez többek közt Dánia, amelynek ugyan meggyűlt a baja a kalózzokkal, de az EU katonai jellegű műveleteiből kimaradt. A nem uniós államok közül azonban többen is szerepet vállalnak, pl. Szerbia vagy Ukrajna. Az első EU-n kívüli állam Norvégia volt, amely már 2009-ben csatlakozott a misszióhoz. Ezen államok ugyanolyan jogokat élveznek, mint a tagállamok. Az együttműködési megállapodásoknak az EUSz. 37. cikkével összhangban kell állniuk. Ebben az esetben az adott állam joghatósága áll fenn továbbra is a legénység felett, a hozzájuk kapcsolódó felelősséget az állam viseli, azonban a taktikai, műveleti irányítást átadják az EU műveleti parancsnokának.⁸¹⁸ Megemlítendő, hogy a kiszolgálás terén Magyarország is aktívan közreműködik.⁸¹⁹

Az EU megállapodott az általa segített térség államaival is. Ennek értelmében az adott állam területén (szárazföldi, ellenőrzése alá tartozó tenger, légtér) az uniós misszió tagjainak be kell tartaniuk az adott parti állam szabályait, maguknál kell tartaniuk az útlevelüket és katonai azonosító kártyájukat, az EU zászlaját (vagy hasonlóan egyértelmű megkülönböztető jelzést) hordaniuk kell. A parti állam pedig biztosítja szabad mozgásukat és felhatalmazást ad számukra, hogy katonai célból fegyvert használjanak vagy katonai járművet.⁸²⁰ Ezért a misszió tagjai és a járművek sérthetetlenek, eljárásjogi mentesség illeti meg őket, amelyről az EU intézményei vagy a küldő állam lemondhat. Az EU NAVFOR nem felelős a misszióval összefüggésben civil vagy kormányzati tulajdonban okozott károkért.⁸²¹

A tagállamok ügyészei is együttműködnek az Eurojust keretében annak érdekében, hogy a bizonyítékokat begyűjtsék és a kalózkodás szervezőit, finanszírozóit is felelősségre lehessen vonni.⁸²²

⁸¹⁷ Ricardo Gosalbo-Bono, Sonja Boelaert, 'The European Union's Comprehensive Approach to Combating Piracy at Sea' in Panos Koutrakos –Achilles Skordas (eds) *The Law and Practice of Piracy at Sea* (Hart Publishing, Oxford 2015) 91.

⁸¹⁸ Gosalbo-Bono, Boelaert 134.

⁸¹⁹ <<https://eunavfor.eu/news/multinational-movement-co-operation-pays-dividends/>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 11.

⁸²⁰ *Ibid.*

⁸²¹ *Ibid.*

⁸²² Gosalbo-Bono, Boelaert 101.

Az EU NAVFOR Atalanta mellett még egy katonai műveletet hozott létre az EU, ez az *EU Training Mission for Somalia (EUTM Somalia)*.⁸²³ Ez a misszió a Biztonsági Tanács két, 1872. és 1897. sz. határozatára alapoz,⁸²⁴ és többek között az al-Shabaab elleni harcot támogatja. Az EUTM keretein belül birtokukba került információkról az EU folyamatosan tájékoztatja az Egyesült Nemzetek Szervezetét és az Afrikai Uniót is. Mindemellett, úgy alakították ki az EUTM-t, hogy harmadik állam is csatlakozni tudjon.

Az EU-nak a két katonai művelet mellett egy polgári, elsősorban kapacitásbővítéssel foglalkozó szárazföldi missziója is van a régióban (*EUCAP Somalia*).⁸²⁵ Az EUCAP Szomália mellett kiterjedt Kenyára, Tanzániára, a Seychelles-szigetekre és Dzsibutira is, 2016 óta stratégiai okokból azonban kizárólag Szomáliára koncentrál. Ennek feladata elsősorban a biztonság megerősítése a tengeren (pl. hatékony parti őrség szervezésével, a nemzeti szabályozás modernizálásával, a jog uralmának megteremtésével). Az EUCAP hidat jelent a kalózkodás visszaszorítása érdekében kifejtett katonai és polgári erőfeszítések közt. A missziót az EU Stabilitási Eszköze finanszírozta. A fentiekben említett katonai missziókat egészíti ki és ezáltal lesz teljes az EU KKBP keretében megvalósított kalózkodás elleni intézkedések köre.⁸²⁶

Az Európai Unió a KKBP keretein belül számos programot indított el, illetve lett részese számos kezdeményezésnek. Együttműködik a CGPCS-vel, stratégiai partnerséget alakított ki az IMO-val és az UNODC-vel. Az EU Atalanta missziója a többi nemzetközi művelettel együttműködött, kezdeményezte az MSCHOA létrehozását és a CTF-fel, a NATO-val, Japánnal, Koreával és Kínával együtt létrehozta az ajánlott tranzitútvonalakat.

Ami a privát fegyveres kíséretet illeti, az Európai Unió Bírósága kimondta, hogy alkalmazásuk kérdése a belső piac jogába tartozik. A Tanács, annak érdekében, hogy a tagállamok nemzeti hatóságai együttműködjenek, elfogadott egy ajánlást,⁸²⁷ ez azonban röviden és meglehetősen általánosan az együttműködés és a jó gyakorlatok kialakításának szükségességére hívja fel a figyelmet. Az ajánlás szövegéből arra lehet következtetni, hogy a

⁸²³ <<https://www.eutm-somalia.eu>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 11.

⁸²⁴ UNSC Res 1872 (26 May 2009) UN Doc S/RES/1872, UN Doc S/RES/1897.

⁸²⁵ EU Civilian Mission on Regional Maritime Capacity Building in the Horn of Africa, eredetileg EUCAP Nestor. <<https://www.eucap-som.eu>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 10.

⁸²⁶ Gosalbo-Bono, Boelaert 136., Molnár 79.

⁸²⁷ Council Recommendation 2002/C 153/01 (13 June 2002) regarding cooperation between the competent national authorities of Member States responsible for the private security sector.

magán kíséret alkalmazását a tagállamokra bízta az Unió, abban kiegészítő jelleggel vesz részt.

Az Európai Unió tagállamai egyben az Európa Tanács tagjai is, csatlakoztak az Emberi Jogok Európai Egyezményéhez, így az Emberi Jogok Európai Bírósága eljárhat a kérdéses esetekben. Az ezzel kapcsolatos esetjogot már fentebb kifejtettem és az egyes államok esetén szintén előkerül még ez a kérdés.⁸²⁸

A Tanács 2008/851/KKBP együttes fellépésének 12. cikke rögzíti továbbá, hogy Szomália hozzájárulása és a tengerjogi egyezmény 105. cikke alapján átadják az elkövetőket „azon tagállam, vagy a műveletben részt vevő harmadik állam illetékes hatóságainak, amelynek a lobogója alatt a foglyokat ejtő hajó közlekedik, vagy ha ez az állam joghatóságát nem kívánja gyakorolni, annak a tagállamnak vagy harmadik államnak, amely joghatóságát az említett személyeken vagy eszközökön gyakorolni kívánja”.⁸²⁹ A második bekezdés pedig rögzíti, hogy az átadás csak olyan irányban történhet, akikkel született előzetes emberi jogi megállapodás annak érdekében, hogy senki ne részesüljön megalázó bánásmódban és ne lehessen halálbüntetéssel sújtani.⁸³⁰ Az emberi jogi kritériumok alapja az EUSz. 2. és 6. cikke valamint a 21. cikk (2). Utóbbi az EU külső műveleteire is vonatkozik, azaz a misszióknak a demokráciát és emberi jogokat támogatnia kell, valamint a nemzetközi jog alapelveivel összhangban kell állnia.⁸³¹

Ahogy arra már az erről szóló fejezetben is utaltam,⁸³² az Európai Unió számos állammal kötött átszállítási megállapodást. Ezek a megállapodások az UNCLOS definícióját veszik alapul. Ennek megfelelően a parti tengeren elkövetett kalózkodás nem tartozik ide. Az átszállítás alá pedig nemcsak az elkövetők esnek, hanem bárki, aki gyanúsított az elkövetésben vagy annak megkísérlésében.⁸³³ Kenya például pedig nem szállíthatja őket tovább, csak ha írásban megegyezik előtte az EU-val. Az Uniót tájékoztatni kell, hol tartják fogva az elkövetőket.⁸³⁴ Ezen megállapodások érdekessége, hogy nyílt dokumentumok,⁸³⁵ ellentétben az egyes államok (pl. USA, Kanada, Kína) által kötött megállapodásokkal,

⁸²⁸ V.5.

⁸²⁹ 2008/851/KKBP 12. cikk (1).

⁸³⁰ 2008/851/KKBP 12. cikk (2).

⁸³¹ EUSz. 21. cikk.

⁸³² V.3.

⁸³³ Gosalbo-Bono, Boelaert 120.

⁸³⁴ *Ibid.*

⁸³⁵ Exchange of Letters between the European Union and Kenya, I. V.3.

amelyek esetén nem lehet tudni, hogy az eljáró államok, mint pl. Kenya pontosan milyen feltételekkel járnak el, illetve eljárásuk tekintetében milyen korlátokban egyeztek meg. Azonban azt is meg kell említeni, hogy az Európai Unió által kötött megállapodások betartása sem zökkenőmentes. Kenya például 2010-ben már egyszer bejelentette az együttműködés végét. Ezt részlegesen visszaállították, ami azt jelenti, hogy Kenya egyedi elbírálás alapján vesz át ügyeket. Ahogyan arra utaltam a korábbiakban, ezzel ellentétben, a Seychelles-szigetekkel történő együttműködésnél kívánalom, hogy az incidens kötődjék a Seychelles-szigetekhez.⁸³⁶

Az Európai Unió, ha nem veszi át egy harmadik állam a gyanúsítottakat, hanem az Unión belül folyik az eljárás, nem küldi vissza az elkövetőket, ha a hazájukban kínzásnak, megalázó bánásmódnak lennének kitéve, azonban nem nyújt menekültstátuszt olyan személyeknek, akik súlyos bűncselekményt követtek el.⁸³⁷ Az idevágó irányelv értelmében,⁸³⁸ amely a nyújtható védelem minimális keretét adja meg, az Európai Unió megtagadhatja a menekültként való elismerést, ha „alaposan feltehető, hogy veszélyt jelent a tartózkodási helye szerinti tagállam biztonságára” és „különösen súlyos bűncselekményért való jogerős elítéléséből fakadóan veszélyt jelent az érintett tagállam társadalmára”.⁸³⁹ Ennek értelmében a kalóztevékenységet elkövető nem jogosult a menekültstátuszra, így az abból fakadó kedvezményekre sem, többek között a három évre kiállítható tartózkodási engedélyre⁸⁴⁰ sem. Ebben az esetben kiegészítő védelemre sem lehet igényt tartani, hiszen kizáró ok, ha valaki súlyos vagy olyan bűncselekményt követ el, amely „veszélyt jelent a tartózkodási helye szerinti tagállam társadalmára vagy biztonságára”⁸⁴¹ és ha valaki ebben részes félként, felbujtóként közreműködik.⁸⁴² Ennélfogva azonban a kiegészítő védelemmel járó egyéves tartózkodási engedélyre sem tarthatnak igényt.⁸⁴³

Ami az egyes uniós államok fellépését illeti, egyes államok önállóan is alapítanak joghatóságot és hajlandóak néhány esetben lefolytatni a büntetőeljárást, idetartozik

⁸³⁶ V.3.

⁸³⁷ Az 1951-es genfi egyezmény 1. cikk F pontjára alapozva hozta létre az EU a 2011/95/EU irányelvet a harmadik országbeli állampolgárok és hontalan személyek nemzetközi védelemre jogosultként való elismerésére, az egységes menekült- vagy kiegészítő védelmet biztosító jogállásra, valamint a nyújtott védelem tartalmára vonatkozó szabályokról.

⁸³⁸ 2011/95/EU irányelv 14. cikk.

⁸³⁹ 2011/95/EU irányelv 14. cikk (4) a)-b), (5).

⁸⁴⁰ 2011/95/EU irányelv 24. cikk.

⁸⁴¹ 2011/95/EU irányelv 17. cikk (1) b) és d).

⁸⁴² 2011/95/EU irányelv 17. cikk (2).

⁸⁴³ 2011/95/EU irányelv 24. cikk (2).

Franciaország, Olaszország, Spanyolország, Hollandia és Belgium is. Eközben mások, mint Németország⁸⁴⁴ inkább más államokat bíznak meg az eljárás lefolytatásával, azt csak végső esetben vállalják.

Az Európai Unió, a fentiekén túl, a KKBP keretén kívül is eljárhat a kalózkodás visszaszorítása érdekében. Ebben az esetben más lesz a hatáskörmegosztás az Unió intézményei, illetve az Unió és a tagállamok között, eltérő lehet a döntéshozatal menete. Ami ennek keretében születik, az az EU általános költségvetését terheli. Érdekes, hogy a kalózkodás elleni harcnak vannak olyan elemei, amelyek rávilágítanak a hatáskörmegosztási problémákra az Unió intézményei közt. Az Európai Parlament például az Európai Unió Bíróságával (EUB) megvizsgálta az EU által Mauritiuszal kötött átszállítási megállapodást. A Parlament azt állította, hogy ezek a szerződések rendőri és bírói együttműködést is tartalmaznak, azaz nem kizárólag a KKBP alá tartozik a megállapodás. Ennek jelentősége abban áll, hogy ebben az esetben kizárólag a Parlament beleegyezésével lehet ilyen aktusokat meghozni. A megfelelő jogalap megtalálását és az emiatt kialakuló hatásköri konfliktust az erdővédelmi rendeletek ügye⁸⁴⁵ próbálta rendezni, de még mindig kialakul konfliktus az EU intézményei között. Külön nehézséget jelent annak meghatározása, hogy hol húzódik a határ az KKBP keretén belül és azon kívül hozott szabályok közt, erre jó példa a terrorizmus elleni harc és annak támogatása.⁸⁴⁶

A KKBP keretein kívül humanitárius segélyekkel, a kormányzás fejlesztésével, jobb oktatással kísérelnek meg fellépni a kalózkodás ellen. Az EU fejlesztéspolitikájának része Szomália fejlesztése. Cél Szomália demokratizálódása a civil társadalom megerősítésén keresztül. Ezen kívül a jog uralmának erősítése, a bírák függetlenségének biztosítása, az emberi jogok védelme. Elsősorban egy nemzetközi és regionális keretrendszer létrehozása van tervben, amely ezeket elősegíti.⁸⁴⁷ Emellett az UNDP-vel és az UNODC-vel is együttműködik az Unió a kalózkodás elkövetőivel szemben lefolytatott eljárás hatékonysága kapcsán.⁸⁴⁸ Emellett, a szegénység felszámolása céljából az EU létrehozta a Cotonoui Megállapodást,⁸⁴⁹ amelyet ugyan Szomália nem ratifikált, de teljes hozzáférése van. A legnagyobb támogatás

⁸⁴⁴ Gosalbo-Bono, Boelaert 115.

⁸⁴⁵ C-164/97 és C-165/97 Parlament v Tanács (Erdővédelmi rendeletek).

⁸⁴⁶ Gosalbo-Bono, Boelaert 161.

⁸⁴⁷ European Commission, 'Somalia: Joint Strategy Paper - for the period 2008-2013'.

⁸⁴⁸ Gosalbo-Bono, Boelaert 149.

⁸⁴⁹ Cotonui Megállapodás, 2000/483/EK partnerségi megállapodás – az AKCS-országok és az EU között.

azonban, amely az Európai Unió oldaláról érkezett, a humanitárius segély, amelynek alapja az EU általános büdzséje és az Európai Fejlesztési Alap.

A Tanács Afrika szarva és a Guineai-öböl kapcsán regionális stratégiát is elfogadott, ami jól mutatja, hogy Szomáliáról átkerült a hangsúly Nyugat-Afrikára. Előbbi eredménye az Afrika szarva rezilienciájának javítását szolgáló kezdeményezés (SHADE, 2012) és az Afrika szarvára, valamint Jemenre vonatkozó terrorizmus elleni cselekvési terv (2013).⁸⁵⁰ Mivel a Guineai-öböl térségében fokozódott az instabilitás, ezért szükséges volt egy idevágó cselekvési terv kialakítása, amely, Szomáliával ellentétben külön kiemeli a tengeri kalózkodást és fegyveres rablást.⁸⁵¹ A hajózás biztonsága alapvetés a nemzetközi jogban, azonban a Guineai-öböl energiabiztonsági szempontból is kiemelten fontossá vált az Európai Unió számára, így több szempontból is lényeges, hogy az ottani rend helyreálljon. Az EU nagyban Oroszország szénhidrogén forrásaira támaszkodik, azonban a Guineai-öböl alternatív forrásként szolgálhat.⁸⁵² Az uniós stratégiának a célja, hogy egységes legyen a fenyegetés mértékének felismerése, a régió államai szilárd intézményrendszert építsenek ki, a gazdaság fejlesztése és a meglévő együttműködések erősítése.⁸⁵³ Egy fontos különbség van abban az eszközrendszerben, amelyet az EU alkalmaz az itteni kalózkodással szemben, a Guineai-öbölben nem vetik be az EU NAVFOR-t.⁸⁵⁴ Azonban először ebben a régióban alkalmazza az EU az összehangolt tengeri jelenlét intézményét. Ehhez a tagállamok önkéntes alapon járulnak hozzá, nemzeti parancsnokság alatt maradnak a hajók, de az információk megosztása, elemzése a regionális államokat is idevéve, nemzetközi együttműködés keretében valósul meg. Ez egy aránylag új koncepció, amely kiegészítené a katonai együttműködést. A lényege, hogy a különböző, kiemelt kockázatú útvonalakon a tagállamok haditengerészeti jelenlétét összehangolja.⁸⁵⁵ Az EU, tengerpolitikájának részeként 2021 januárjában elfogadta, hogy próbajellel elindítja a programot,⁸⁵⁶ amely az információcserével elősegíti az Unió

⁸⁵⁰ <<https://www.consilium.europa.eu/hu/policies/eu-africa/>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 12.

⁸⁵¹ EU strategy for the Gulf of Guinea, Foreign Affairs Council meeting Brussels, 17 March 2014 és az ezt támogató EU Gulf of Guinea Action Plan.

⁸⁵² Eric Pichon –Marian Pietsch 'Piracy in the Gulf of Guinea - EU and international action' (March 2020) European Parliamentary Research Service, 3.

⁸⁵³ Pichon –Pietsch 4.

⁸⁵⁴ *Ibid.*

⁸⁵⁵ <https://safety4sea.com/eu-considers-maritime-security-concept-in-gulf-of-guinea/?_cf_chl_jschl_tk__=pmd_b753862f13564d54a1b6f37286ed1495f1a0cb60-1627373240-0-gqNtZGzNAg2jcnBszQh6> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 12.

⁸⁵⁶ Council Conclusions launching the pilot case of the Coordinated Maritime Presences concept in the Gulf of Guinea, no. 5387/21 of 25 January 2021.

tengerbiztonsági céljának, az integrált tengerfelügyeletnek a megvalósulását. Emellett számos programja van még az EU-nak a régióban.⁸⁵⁷

Az Európai Unió tehát átfogóan lépett fel a kalózkodással szemben és igyekezett minden lehetséges eszközzel visszaszorítani ezt a jelenséget. Ami a KKBP keretén belüli fellépést illeti, ennek következtében jelentősen visszaesett a támadások száma, habár, ahogy a katonai jelenlét megszűnik, egy idő múlva újra fellángolhat a jelenség. Az EU a KKBP-n kívül is számos programot indított, amivel általánosan segítette a jog uralmának érvényesülését. Az Unió Szomália legnagyobb anyagi támogatója lett szinte minden területen (pl. élelmiszerbiztonság, halászat, hajózás biztonsága, a jog uralma, infrastruktúrafejlesztés). Az Atalanta összességében sikeres program, ráadásul kevesebb halálos áldozattal jár a fellépése, mint az egyes államok által vezetett műveletek esetén. Fontos megjegyezni, hogy a kalózkodás visszaszorítására vonatkozó szabályok a tagállamokat kötik, nem az Európai Uniót *per se*, ahogyan az Atalanta is tagállami hadihajókkal rendelkezik.

A következőkben ismertetem, hogy néhány, jelentős uniós tagállam hogyan szabályozza a kalózkodás kérdését.

VI.1.2. *Franciaország*

Franciaországot nemcsak a gazdasági és katonai jelentősége alapján kell kiemelnünk, hanem mert egy, a kalózkodásnak kitett területen, az Indiai-óceán nyugati részén található Réunion és Mayotte révén,⁸⁵⁸ illetve kisebb szigeteivel (Bassas da India, Europa, Glorieuse, Juan de Nova, Tromelin) maga is egy érintett régióhoz tartozik.

A. *A kalózkodás meghatározása*

A francia szabályozás eredetileg önálló tényállásként csak a hajók fosztogatásáról rendelkezik, a büntetési tételt húsz évben maximalizálva (kiegészítve a jogellenes fogva tartás, illetve a bűnszervezetben elkövetés minősített eseteivel), kifejezetten a kalózkodásra vonatkozó szabályokat viszont nem tartalmaz. A francia büntető törvénykönyv azonban rögzíti, hogy a francia jog alkalmazható a parti tengeren kívül elkövetett hasonló jellegű

⁸⁵⁷ Support to West Africa Integrated Maritime Security (SWAIMS), West and Central Africa Port Security (WeCAPS), Support Programme to the Maritime Security Strategy in Central Africa (PASSMAR) etc. 1. <https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/52490/eu-maritime-security-factsheet-gulf-guinea_en> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 12.

⁸⁵⁸ Randrianantenaina 42.

cselekményekre, a nemzetközi egyezményekkel összhangban,⁸⁵⁹ ezzel tulajdonképpen az UNCLOS alkalmazhatóságát lehetővé téve. 1994-ben hoztak egy törvényt a kalózkodás elleni harc jegyében, amely szabályozza a rendészeti hatásköröket a tengeren,⁸⁶⁰ amelyet a 2011-ben született 2011-13-as törvény módosított.

Franciaország tagja a releváns nemzetközi egyezményeknek és a kalózkodás esetén figyelembe veszik az UNCLOS definícióját. Megjegyzendő, hogy a jogalkotó egy, az Igazságügyi Minisztérium által kiadott körlevélben⁸⁶¹ a biztonság kedvéért rögzíti, hogy a tengerjogi egyezmény 101. Cikk a) ii pontját ('egyik állam joghatósága alá sem tartozó helyen található hajó') a kizárólagos gazdasági övezetben ért támadásokra is kiterjeszti, azaz a joghatóságát itt is megállapítja, jóllehet, ez az övezet közlekedés szempontjából már egyébként is nyílt tengernek minősül. Rögzíti továbbá, hogy amennyiben a parti tenger területén követik el a bűncselekményt, úgy a Biztonsági Tanács 1816.sz. határozata alapján tekintik jogosnak a fellépést a fegyveres elkövetőkkel szemben.⁸⁶²

B. Biztonsági magánvállalatok alkalmazása a kalózkodás visszaszorításában

Franciaország 2014-ig tiltotta a magánvállalatok alkalmazását kereskedelmi hajók fedélzetén. Ekkor született meg a törvény,⁸⁶³ amely megteremti a PMSC-k helyét a francia jogrendben. A franciák nem engedélyezik a PMSC-k számára, hogy VPD formájában kísérik a kereskedelmi hajót, helyette előírás, hogy az említett hajó fedélzetén kell utazniuk.⁸⁶⁴ Emellett, csak francia lobogó alatt közlekedő teherszállító hajókra és olyan személyszállító hajóra lehet a magánvállalatok alkalmazottait telepíteni, amelyen csak a legényég utazik. A francia szabályozás a földrajzi hatályt is korlátozza, a magánvállalatokat igénybevenni ugyanis csak Nyugat-Afrikában, a Vörös-tengeren, valamint az Indiai-óceán azon részén lehet, amely egybevághat azzal a területtel, amelyet az Atalanta misszió egyébként is ellenőriz.⁸⁶⁵ A magánvállalatok tevékenysége engedélyköteles, amelyet az állam csak fél éves időtartamra szokott kiállítani először. A spanyolokkal ellentétben a franciák különbséget tesznek a tengeri

⁸⁵⁹ 'La loi pénale française est applicable aux infractions commises au-delà de la mer territoriale, dès lors que les conventions internationales et la loi le prévoient.' Code pénal no 96-151 1996 art 113-12 <<https://www.legifrance.gouv.fr>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 12.

⁸⁶⁰ Loi 94-589 du 15 juillet 1994 relative à l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer.

⁸⁶¹ Circulaire du 13 juillet 2011, Ministère de la Justice et des Libertés.

⁸⁶² Az 1816.sz. határozat Szomáliára illetve az Ádeni-öbölben elkövetett támadásokra vonatkozik, így az ottani esetleges francia fellépésről lehet csak szó.

⁸⁶³ Loi 2014-742 du 1er juillet 2014, relative aux activités privées de protection des navires.

⁸⁶⁴ Philippe Grimaud, "'Pirates, but not of the Caribbean': The French Private Ship Protection Act'(2016) Maritime Safety and Security Law Journal 2/2016, 24.

⁸⁶⁵ Grimaud 25.

és a szárazföldön tevékenykedő magánvállalatok közt. Ez egyrészt az alkalmazottak irányába érvényesülő magasabb személyi, szakmai követelényekben érhető tetten, másrészt pedig a tengeren szolgálók először csak átmenetileg, egy próbaidőszakra kapnak engedélyt.⁸⁶⁶ A hajót legalább három embernek kell biztosítania (más államokban, l. Spanyolország, ez legalább négy fő), felszerelésükre, megkülönböztető jelzéseikre részletes szabályokat ír elő a francia jogalkotó.

A magánvállalatokat az állam bármikor ellenőrizheti, akár a védelemben részesített hajó fedélzetén, rajtaütésszerűen és eljárást indíthat.⁸⁶⁷ A IV. fejezetben már esett szó arról, hogy a hajó kapitánya visel minden felelősséget, ebbe beletartozik a magánvállalat védelmi stratégiája és annak kivitelezése az út folyamán.

A franciák ugyan engedélyezik a magánvállalatok alkalmazását, de szigorú a követelményrendszer és számos biztosítékot kérnek. Ennek oka, hogy a franciák szerint a kalózkodás felszámolásában elsődleges szerepe továbbra is a térségben járőröző, elsősorban az EU NAVFOR kötelékében a térséget monitorozó hadihajóknak van.

C. Az eljárás jellegzetességei

Ami a joghatóságot illeti, Franciaország csak a szükséges esetben és szubszidiárius jelleggel állítja saját bírósága elé a gyanúsítottakat, elsősorban a lobogó jogára alapozva, illetve az aktív-passzív személyi elvre.⁸⁶⁸ Ügyészi engedéllyel a kalózkodást elkövető hajó elpusztítható, megakadályozandó, hogy ismét kalózkodás céljára használják fel azt.⁸⁶⁹ Ahogyan az a nyomozással kapcsolatos nehézségeket taglaló részből is kiderül, a franciák esetében is igen körülményes vizsgálatra számíthat a hajó kapitánya, legénysége, amennyiben letartóztatásra kerül sor, illetve fedélzetükön fogvatartják a gyanúsítottakat. A hatóságoknak és az illetékes vizsgálóbírónak ugyanis kötelessége részletesen megvizsgálni a fogvatartás körülményeit. Többek között ez sem ösztönzi az államokat aktív szerepvállalásra, ráadásul már az Emberi Jogok Európai Bíróságának (EJEB) gyakorlatában is sor került arra 2014-ben, hogy kilenc- illetve hétezer eurós kártérítést ítéljen meg a gyanúsítottaknak ilyen ügyben, egyébként éppen Franciaország esetében.⁸⁷⁰ Az *Ali Samatar és mások v. Franciaország*, illetve a *Hassan és mások v. Franciaország* ügyekben négy, illetve hat napig tartották

⁸⁶⁶ Grimaud 29.

⁸⁶⁷ Grimaud 31.

⁸⁶⁸ Randrianantenaina 44.

⁸⁶⁹ *Ibid.*

⁸⁷⁰ *Ali Samatar and Others v. France and Hassan and Others v. France* ECHR 361 (2014).

fogságban a hadihajó fedélzetén a gyanúsítottakat, mielőtt Franciaországban megindult volna ellenük az eljárás. Ennek jogszerűségét egyébként megállapította az EJEB, hiszen ilyen kivételes helyzetben ez elkerülhetetlen. A Bíróság azonban úgy vélte, hogy az, hogy Franciaországban további negyvennyolc órán át fogva tartották őket, mielőtt bíróság elé kerültek, már sérti az Emberi Jogok Európai Egyezményének 5. cikk (1) bekezdését, mert nem biztosítja a gyanúsítottak személyes szabadságát. Sérti továbbá a (3) bekezdést, amelynek értelmében a „letartóztatott vagy őrizetbe vett minden személyt haladéktalanul bíró, vagy a törvény által bírói hatáskörrel felruházott más tisztségviselő elé kell állítani és a letartóztatott vagy őrizetbe vett személynek joga van arra, hogy ésszerű időhatáron belül tárgyalást tartsanak ügyében vagy a tárgyalásig szabadlábba helyezték.”⁸⁷¹

A francia szabályozás értelmében az elfogás után a gyanúsítottak átmennek egy egészségügyi ellenőrzésen majd őrizetben tarthatók negyvennyolc órán keresztül, amely, a körülmények és a gyanúsított egészségi állapotától függően, egyszer meghosszabbítható a lejárattól számítva százhusz órával.⁸⁷² Az eljárást azután lehet megkezdeni, hogy a gyanúsítottak francia földre léptek. Franciaországban az elsőfokú bíróság rendelkezik hatáskörrel ilyen esetekben attól függően, hogy az atlanti, a Manche-i vagy az északi-tengeri prefektórást illetékes-e az ügyben.

Összességében elmondható, hogy a francia jogalkotó egyértelműen rögzíti a joghatósággal és eljárással kapcsolatos szabályokat és kifejezetten részletes vizsgálatot ír elő a letartóztatás, fogva tartás körülményeit illetően, amely a gyanúsítottak emberi jogainak betartását célozza. Némi hiányosság a tényállásban fedezhető fel, hiszen 2011-ben a törvénykönyvet a szómáliai esetek hatására módosították elsősorban, azonban más típusú támadások esetében ez nem biztos, hogy alkalmazható teljes egészében.⁸⁷³

A fent említett esetek folyamánya, hogy a francia közigazgatási bíróság rámutatott, hogy vannak olyan elszigetelt helyszínek, ahol nehézségekbe ütközik a rendőrségi feladatok ellátása, holott ilyen helyszíneken is meg kell teremteni ennek lehetőségét. Ennek eredményeképpen 2019. május 7-én megszületett az a rendelet, amely módosítja az 1994-es törvényt. Ez ugyanis kiterjed minden, a hajózás biztonsága ellen elkövetett bűncselekményre,

⁸⁷¹ EJEE 5.(3).

⁸⁷² Code de la défense 2016. augusztus 16., V. könyv II.cím 'Opérations en mer'. (2017. július 1-től lépett hatályba a törvénykönyv legújabb módosítása, ez azonban nem érinti a tengeri műveletekre vonatkozó szabályokat.) <<https://www.legifrance.gouv.fr>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 12.

⁸⁷³ Randrianantenaina 46.

legyen az kalózkodás, a hajó fedélzetén tartózkodó személy elkövetett erőszakos cselekmény, terrorizmus, a biológiai, nukleáris vagy kettős felhasználású termékek terjesztését elősegítő cselekmény. A fenti esetekre tekintettel külön kiemelendő, hogy a rendelet alapján a Francia Haditengerészet parancsnokai szükség esetén helyettesíthetik a rendőri hatóságokat a területi vizeken.⁸⁷⁴ A hatáskör gyakorlása azonban szubszidiárius jellegű, csak akkor van mód rá, ha az illetékes hatóságok nem tudnak eljárni.⁸⁷⁵ Meg kell említeni, hogy az ítéletek ellen a tengerészeti szervezetek is tiltakoztak. Nemcsak a már korábban érvként felhozott rendhagyónak számító körülmények miatt, amelyekre tekintettel számos praktikus probléma merül fel, ami szárazföldön nem okozna gondot, hanem mert a Bíróságnak a döntés hosszú távon gyakorolt hatásaira is gondolnia kell. Egy ilyen típusú döntés ugyanis végképp elveheti az államok kedvét attól, hogy tevékenyen lépjenek fel és felelősségre vonják az elkövetőket.

A korábbiakban többször felmerültek azok a megállapodások, amelyeket európai államok, az EU vagy az Egyesült Államok kötött régiós államokkal, pl. Kenyával. Hatékonyak tűnő megoldásról van szó, mégis kérdés, hogy ez követendő modell-e a nemzetközi közösség számára. Több állam a strasbourgi keretrendszerrel a háta mögött átszállíthatja-e a gyanúsítottakat, hogy aztán Kenya folytassa le az eljárást. Ahogyan az a francia állami gyakorlatból kiderül, volt, hogy visszafelé sült el ez a fegyver, hiszen az Emberi Jogok Európai Bírósága elismerve ugyan, hogy nem lehet a fogvatartás jogos mivoltáról dönteni a tengeren történő elfogást követő huszonnégy órán belül, mégis elmarasztaló ítéletet hozott.⁸⁷⁶ Ezzel pedig éppen arra ösztönzik az államokat, hogy emberi jogi szempontból nem az európai mércének megfelelő államoknak adják ki az elkövetőket.

VI.1.3. Németország

Németországot azért fontos kiemelni, mert itt zajlott az első kalózkodással kapcsolatos nyomozási eljárás Európában, a 2009-es *MS Victoria* ügyében. Az első bírósági eljárásra 2013-ban került sor, amikor egy Szomáliából Norvégiába dokumentumok nélkül utazót

⁸⁷⁴ Ordonnance no. 2019-414 du 7 mai 2019 modifiant la loi no. 94-589 du 15 juillet 1994 relative à la lutte contre la piraterie et aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer, JORF no. 0107 du 8 mai 2019, texte n° 3.

⁸⁷⁵ Nem összekeverendő a *shiprider* intézményével, jelen esetben ugyanis arról van szó, hogy a hadihajók parancsnokának hatáskörét terjesztik ki.

⁸⁷⁶ *Ali Samatar és mások v. Franciaország; Hassan és mások v. Franciaország.*

Münchenben feltartóztattak, mert az ujjlenyomata megegyezett a *Marida Marguerite* tanker eltérítése kapcsán a hajón talált ujjlenyomatokkal.⁸⁷⁷

A. *A kalózkodás meghatározása*

A német büntetőjog nem ismeri a kalózkodás fogalmát, azt külön tényállásként nem határozza meg. Az eljárások alapja a német büntető törvénykönyv (*Strafgesetzbuch*) 316. cikke, amely a tengeri közlekedés elleni támadásokat büntetni rendeli és minimum öt éves szabadságvesztésben határozza meg a büntetési tételt.⁸⁷⁸ Ezt egészítik ki gyakorlatban a kényszerítés tényállásával, de kalózkodásról konkrétan nem esik szó.⁸⁷⁹ A német jog, bár Németország tagja az 1988-as SUA egyezmények, a hozzá kapcsolódó kiegészítő jegyzőkönyvnek és az UNCLOS-nak, nem tartalmaz utalást a kalózkodással kapcsolatos nemzetközi jogra.

B. *Biztonsági magánvállalatok alkalmazása a kalózkodás visszaszorításában*

A definíciós kérdések mellett az is megemlítendő, hogy a németek a kereskedelmi törvényre (*Gewerbeordnung*) alapozva⁸⁸⁰ gyakran alkalmaznak biztonsági magánvállalatokat a hajókon, amelyeknek kötelessége beszerezni a megfelelő engedélyeket.⁸⁸¹ A németek 2012-ben alkották meg az engedélyeztetési eljárást, ez 2013-ban lépett hatályba. Bármilyen zászló alatt közledő hajóra le lehet őket szerződtetni, de külön jelentési kötelezettség áll fenn, ha német lobogójú hajóra alkalmazzák őket.⁸⁸² Ezeknek a társaságoknak kötelessége jelenteni, az IMO szabályozással⁸⁸³ összhangban, hogy történt-e incidens, használtak-e fegyvert.⁸⁸⁴ Kötelességük továbbá biztosítani, hogy a megfelelő létszámú, biztonságot garantáló személy legyen a fedélzeten (min. négy személy), hogy a társaság jogászai a nap huszonnégy órájában elérhetők legyenek és ismertetni, hogy egy incidens esetén milyen eljárási rendet követnek.

⁸⁷⁷ Maritime Piracy Judicial Monitor, No.2 (April 2015), EUROJUST Report 2/L/2015 80.

⁸⁷⁸ *Strafgesetzbuch* (1998) angol fordítás: <https://www.gesetze-im-internet.de/englisch_stgb/englisch_stgb.html#p2961> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 13., section 316c, Attacks on air and maritime traffic.

⁸⁷⁹ *Strafgesetzbuch* section 239a, Abduction for purpose of extortion.

⁸⁸⁰ *Gewerbeordnung* (1999), section 39a.

⁸⁸¹ Jelenleg két társaság kapott engedélyt. Az engedélyeztetési eljárás részleteiért l. <https://www.bafa.de/EN/Foreign_Trade/Maritime_Security/maritime_security_node.html> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 13.

⁸⁸² Bürgin, Annina –Schneider, Patricia, 'Regulation of Maritime Private Security Companies in Germany and Spain' (2015) *Ocean Development & International Law*, vol. 46, 125.

⁸⁸³ L. IV. fejezet.

⁸⁸⁴ Doris König –Tim René Salomon, 'Fighting Piracy –The German Perspective' in Panos Koutrakos –Achilles Skordas (eds) *The Law and Practice of Piracy at Sea* (Hart Publishing, Oxford 2015) 244.

Biztosítaniuk kell továbbá, hogy betartják a fokozatosság elvét, amikor erőszak alkalmazására kerül sor. Egy incidens esetén először a levegőbe lőhetnek, majd a vízre adhatnak le figyelmeztető lövést. Ezután célzottan lövik a hajótestet és, ha ez sem vezet eredményre, magát az elkövetőt támadhatják.⁸⁸⁵ Az nem világos, hogy mikor kerülhet erre sor, annyi bizonyos, hogy szükséghelyzetben önvédelmi jelleggel lehet szó erőszak alkalmazásáról, de az, hogy mikortól minősítik szükséghelyzetnek az erő alkalmazását, nem tisztázott.⁸⁸⁶ A német előírások szerint, szemben más államokkal, mint pl. Belgium, ahol automata fegyvereket is be lehet vetni, Németország csak a félautomata fegyverek alkalmazását engedélyezi.⁸⁸⁷ Nem engedélyezi a hagyományosan háborúban bevethető hadászati fegyvereket. A fegyverekkel kapcsolatos szigorú előírás azért fontos, mert ezek vagy a lövedékek elvesztése, ellopása, ezek jogellenes felhasználása, akár csak a jelentési kötelezettség elmulasztása szankciót von maga után. Emellett, a hadászati fegyverek bevetését a klasszikus önvédelmi helyzetre, a reguláris erőknek tartja fenn. A német gyakorlat előnye, hogy már más, európai államok szabályozását is hajlandók elismerni.⁸⁸⁸ Ami jelenleg gondot okoz, az a Guineai-öböl menti államok, mint pl. Nigéra, amely megtiltotta, hogy a parti tengerén fegyveres csapatokat telepítsenek a fedélzetre, kivéve, ha azok nigériaiak, azonban ott nem vonatkozik rájuk olyan szigorú feltételrendszer, mint Németországban.⁸⁸⁹

C. Az eljárás jellegzetességei

Németországban a *Grundgesetz*⁸⁹⁰ megadja a szükséges törvényi felhatalmazást, hogy az állam részt vegyen olyan, a kalózkodás ellen irányuló műveletekben, mint pl. az Atalanta vagy a NATO-műveletek. Élesen elhatárolódnak azonban a katonai erők és a rendészeti szervek, a szabályok értelmében pedig a kalózkodás ellen csak a rendőri hatóságok járhatnak el. Ezt azonban a német területi vizeken kívül már nem alkalmazzák, mert ellehetetlenítené a részvételt a kalózkodás elleni nemzetközi műveletekben. Nemzetközi oldalról pedig a közös műveletek nem tesznek különbséget a haditengerészet és a parti őrség, rendőrség között.⁸⁹¹ Az Alaptörvény azt is rögzíti, hogy az elkövetőt az elfogást követő napon bíróság elé kell

⁸⁸⁵ Bürgin–Schneider 133.

⁸⁸⁶ *Ibid.*

⁸⁸⁷ A War Weapons Control Act (Kriegswaffenkontrollgesetz) alapján. L. König–Solomon 245.

⁸⁸⁸ Bürgin–Schneider 135.

⁸⁸⁹ König–Solomon 247.

⁸⁹⁰ Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (1949) art 24, art 87a, angol fordítás: <https://www.gesetze-im-internet.de/englisch_gg/englisch_gg.html#p0136> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 13.

⁸⁹¹ König–Solomon 232.

állítani.⁸⁹² Ez azonban egy olyan kikötés, amelyet, ha egyéb szempontokat nem mérlegelve, feltétel nélkül betartanak, az ellehetetleníti Németország aktív részvételét az említett közös műveletekben.⁸⁹³ Emellett, a német alkotmányjog a visszazsuppolással kapcsolatos garanciákat is megfogalmaz. A Kölni Közigazgatási Bíróság egy ízben kimondta, hogy a Kenyába irányuló transzferek nem jogszerűek, mert Kenyában az őrizetbevétel feltételei nem felelnek meg azoknak a nemzetközi elvárásoknak, amelyeket a német Alaptörvény előír. A német jog értelmében már az átszállítás is alkotmányjogi aggályokat vet fel.⁸⁹⁴ A somáliai eljárásokkal kapcsolatban német részről főleg emberi jogi aggályok merültek fel.⁸⁹⁵

Az egyes német büntetőeljárások kapcsán megállapítható, hogy ezek jellemzően elhúzódnak, ami részben annak köszönhető, hogy a gyanúsítottak gyakran kihasználják, hogy nehezen megállapítható az életkoruk,⁸⁹⁶ másrészt pedig minden gyanúsítottnak külön védője van, így próbálják rávenni őket, hogy egymás ellen tanúskodjanak engedmények fejében, azonban ez időigényes. (Akikről pl. megállapítható volt, hogy fiatalok, az előzetes fogvatartás idejét letöltve, szabadon járhattak iskolába Németországban.⁸⁹⁷) Mindazonáltal felmerülhet, ahogyan arról az V. fejezetben már esett szó, hogy a túlzott alaposág mellett a gyakorlat hiánya miatt is húzódnak ezek az ügyek. A belső jog szempontjából vizsgálva is joggal merül fel a kérdés, hogy érdemes-e olyan fórumokat létrehozni, amelyek kifejezetten erre szakosodtak, hogy így gyorsabban elbírálják az ügyeket. Ha megvizsgáljuk a regionális (pl. Kenya, Tanzánia, Seychelles-szigetek) eljárásokat, azok alapvetően másként zajlanak. Ezek az eljárások azonban kivételesek, sokszor kénytelenek lezárni az ügyet tárgyalás nélkül, mert nincs elég bizonyíték vagy, mert az átszállítási egyezmények értelmében más állam jár el.

Mindemellett, Németországban a minisztériumok képviselőiből álló csoport dönt arról, hogy az adott ügyben Németország érdekelt-e, esetleg sérültek-e német érdekek. Ez nem kizárólagos előfeltétele az eljárás elindításának, de mindenképpen egy politikai előszűrőt

⁸⁹² Grundgesetz, art 104 (3).

⁸⁹³ König –Solomon 235.

⁸⁹⁴ Az ATALANTA keretein belül a német 'Rheinland-Pfalz' fregatt kapta el és szállította Kenyába a gyanúsítottakat az Európai Unió által Kenyával kötött megállapodás alapján. L. V. fejezet az átszállítási megállapodásokról. Az eredeti ítéletért (Verwaltungsgericht Köln, 25 K 4280/09): <http://www.justiz.nrw.de/nrwe/ovgs/vg_koeln/j2011/25_K_4280_09urteil20111111.html> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 13.

⁸⁹⁵ *Ibid.*

⁸⁹⁶ Gyakran maguk sem tudják, sokszor annyit mondanak azt életkort firtató kérdésre, hogy az esős évszakban születtek. Christiane Ahlborn, 'Adjudicating Somali Piracy –German Courts in a Double Bind', (3 January 2013), <<http://www.sharesproject.nl/adjudicating-somali-piracy-cases-german-courts-in-a-double-bind/>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 13.

⁸⁹⁷ König –Solomon 236.

jelent.⁸⁹⁸ Jó példa erre a *2010. április 5-i akció (MV Taipan)*⁸⁹⁹ ügye, a kalózkodók által megtámadott hajót a holland haditengerészet szabadította ki, a gyanúsítottakat Hollandiába vitték, mivel azonban a megtámadott hajó német zászló alatt hajózott, Németország politikai nyomás alá került, hogy ők járjanak el. Ebből kiderül, hogy Németország nem keresi aktívan a lehetőséget, hogy eljárjon.⁹⁰⁰ Ami a *Taipan* ügyben történt eljárást illeti, az EJEB gyakorlata által kimunkált és a korábbiakban már említett szükségesség és előreláthatóság feltételeit nem valósította meg a német bíróság eljárása, hiszen amikor elkapták az elkövetőket, arra nem számíthattak, hogy a német bíróság fog eljárni.⁹⁰¹ A *Taipan* ügyben, az olasz *Montecristo*hoz hasonlóan, tizennyolc év alatti elkövetők ügyében is meg kellett nyilvánulnia a bíróságnak, amely annyira részletesen értékelte az életkorral és annak bizonyításával kapcsolatos körülményeket, hogy a többi európai állam számára is mintaként szolgált.⁹⁰²

Összességében, Németország sem legalizálja és teszi kötelezővé a biztonsági magánvállalatok alkalmazását, azonban szabályozza a kérdést. Ami pedig az eljárást illeti, az eljáró hazai bíróságok szinte el sem tudják kerülni, hogy az irányadó emberi jogi szabályokat ne sértsék meg. A *Taipan*-ügyben például az elkövetők nagy része fellebbezést nyújtott be, kifogásolva a bíróság eljárását.⁹⁰³ Látható tehát, hogy a kalózkodás az egyik legfejlettebb állam jogrendszerét is próbára teszi.

VI.1.4. *Hollandia*

A dolgozat I. részében már több helyütt utaltam a holland gyakorlatra.⁹⁰⁴ Hollandiának a hajózás történetében betöltött szerepe közismert. Hollandia azonban ma is kiemelkedik, többek között az Európában lefolytatott eljárások számát tekintve. A 2008 és 2012 közötti időszakban európai szinten a legtöbb felelősségre vonási eljárást ők folytatták le, amellyel az Egyesült Államokat is megelőzték.⁹⁰⁵ Aktivitása azonban a más államoknak pl. az elfogás

⁸⁹⁸ König –Solomon 237.

⁸⁹⁹ *MV Taipan*, LJN: BM6780 (Rechtbank Amsterdam, Internationale Rechtshulpkamer, 4 June 2010), *MV Taipan* case 2012, Landgericht Hamburg, Judgement of 19 October 2012, l. még Christiane Ahlborn, 'Adjudicating Somali Piracy –German Courts in a Double Bind'.

⁹⁰⁰ König –Solomon 237.

⁹⁰¹ Ahlborn, 'Adjudicating Somali Piracy –German Courts in a Double Bind'.

⁹⁰² Maritime Piracy Judicial Monitor, no.1 (September 2013), EUROJUST Report, 85.

⁹⁰³ Ahlborn, 'Adjudicating Somali Piracy –German Courts in a Double Bind'.

⁹⁰⁴ L. pl. II., IV.2., V.5. fejezet.

⁹⁰⁵ Maritime Piracy Judicial Monitor, no.1, 88.

terén nyújtott segítségével is megmutatkozik,⁹⁰⁶ Hollandia ugyanis az összes releváns katonai együttműködésben részt vesz, a németekkel együttműködve ők hozták létre az első nyomozási együttműködést Európában.

A. *A kalózkodás meghatározása*

Hollandia 1996-ban ratifikálta az UNCLOS-t, de az összes releváns egyezménynek (pl. a tússzedés elleni egyezmény, a terrorizmus finanszírozása elleni egyezmény) is tagja, a SUA egyezményt már az UNCLOS előtt, 1992-ben ratifikálta. A hollandok azonban, történeti hagyományaikra tekintettel, már korábban, a XIX. században megszületett büntető törvénykönyvükre bízták a szabályozást, amelynek XXIX. részében kapott helyet a kalózkodás, a repüléshez, hajózáshoz kapcsolódó súlyos bűncselekmények között.⁹⁰⁷ A törvény azonban már az általános rendelkezések közt, a 4. szakaszban megállapítja az univerzális joghatóság alkalmazásának lehetőségét.⁹⁰⁸ Ezen kívül természetesen Hollandia a klasszikus extraterritoriális kapcsoló elveket is alkalmazza.⁹⁰⁹ A kalózkodás fogalmának összhangját a tengerjogi egyezménnyel megkövetelik a hollandok. A SUA egyezményhez történő 1992-es csatlakozás miatt pedig módosították a büntető törvénykönyvet, hogy a SUA által tételesen felsorolt cselekményeket beilleszthessék a holland jogrendbe és büntetni tudják elkövetésüket.⁹¹⁰

A tényállást a 381. szakasz tartalmazza, amely több, az UNCLOS 101. cikke által is meghatározott elemet tartalmaz, pl. nyílt tenger, két hajó követelménye. Azonban nem utal a motivációra (nyereségvágy) és összefoglalóan az erőszakos cselekményeket említi elkövetési magatartásként. A holland szabályozás egyébként részletes, külön rendelkezik azokról, akik a kalózkodás céljára hajót építenek vagy ilyen hajót bére adnak, biztosítanak.⁹¹¹ Ugyanebben a fejezetben a 415a és 415b szakaszokban a jogalkotó a terrorista szándékkal elkövetett bűncselekményekre is gondolt. Kihagyta tehát a magánjellegű motivációt a kalózkodás fogalmából, itt mégis szétválasztja azon, a hajózás biztonságát fenyegető cselekményektől, amelyeket más jellegű, politikai motiváció hajt. Emellett, a 2019-es *Merchant Shipping*

⁹⁰⁶ L. Németország, Spanyolország etc.

⁹⁰⁷ Criminal Code of the Kingdom of Netherlands (1881, amended 2012), Book II, Part XXIX.

⁹⁰⁸ Book I, Part I, Section 4, 5°.

⁹⁰⁹ Sections 3-5.

⁹¹⁰ Milena Sterio, 'Incorporating International Law to Establish Jurisdiction over Piracy Offenses' in Michael P. Scharf –Michael A. Newton –Milena Sterio (eds) *Prosecuting Maritime Piracy: Domestic Solutions to International Crimes* (Cambridge University Press, Cambridge 2015) 80.

⁹¹¹ Sections 383-384.

Protection Act is rögzíti a kalózkodást az általános rendelkezések között.⁹¹² Ez a fogalom nem mond ellent a büntető törvénykönyv által kriminalizált tényállásnak, de egyértelműbben tükröződik az UNCLOS szóhasználata, megemlíti a fosztogatást és azt, hogy csak magánjellegű érdekből követhető el a kalózkodás és kizárólag civil hajók ellen.⁹¹³ A holland büntetőjogi szabályozáshoz hasonlóan a kísérleti szakaszt is büntetni rendeli.⁹¹⁴

B. Biztonsági magánvállalatok alkalmazása a kalózkodás visszaszorításában

A kalózkodás visszaszorítását illetően Hollandiában a katonai VPD-k bevetése hagyományosan jelen van, újdonság, hogy emellett a PMSC-k alkalmazását is megszavazta a holland Minisztertanács, amely 2022. január 1-jétől lépett hatályba.⁹¹⁵ Ezek bevetése a többi államhoz képest sajátos, szubszidiárius jelleggel van jelen, és nem kizárólag egy adott hajó tulajdonosán múlik, hogy bevethetik-e őket, erre összetett eljárási garanciák vannak. Az említett *Merchant Shipping Protection Act* részletesen felvázolja, milyen engedélyeztetési eljárás kell keresztülmennie ezeknek a társaságoknak, hogyan lehet őket telepíteni, milyen fegyvert használhatnak, ahogyan a státuszukat is rendezzi a törvény.⁹¹⁶ A szabályozás kimerítő részletességgel igyekszik minden lehetséges körülményt figyelembe venni.

C. Az eljárás jellegzetességei

Hollandia az univerzális joghatóságra alapozva jár el a kalózkodás és a SUA által említett cselekmények esetében is. Ha ez számottevő teherrel jár a holland bíróságok számára, azok lemondhatnak róla.⁹¹⁷ Eljárási szempontból az *MV Taipan* mellett⁹¹⁸ a *Cygnus* és a *Choizil* ügyeket érdemes kiemelni.⁹¹⁹ A *Cygnus* ügyben⁹²⁰ a *Samanyolu* elnevezésű hajót támadták meg, egy dán hadihajó, az *Absalon* lépett közbe és fogta el a gyanúsítottakat. A védelem vitatta, hogy a védencük egyenlőséghez való joga sérült, hiszen korábban az elfogott

⁹¹² Act of 15 May 2019, laying down rules for the deployment of armed private maritime security guards on board Dutch merchant ships (Merchant Shipping Protection Act), section 1, n.

⁹¹³ *Ibid.* 'Piracy: any unlawful act of violence or detention as well as any act of looting by the crew or passengers of a private ship for personal purposes committed against another ship outside the territorial sea of a state, or an attempt hereto'; pl. a holland Btk. egyszerűen az *open sea* kifejezést használja.

⁹¹⁴ *Ibid.*

⁹¹⁵ <<https://www.nautilusint.org/en/news-insight/news/private-security-guards-to-be-allowed-on-dutch-merchant-ships-to-protect-against-piracy/>> Utolsó megtekintés: 2022. január 31.

⁹¹⁶ Nem minősülnek tengerészeknek, a hajózó személyzet tagjának.

⁹¹⁷ Sterio 81.

⁹¹⁸ L. német gyakorlat

⁹¹⁹ Maritime Piracy Judicial Monitor, no.1, 60.

⁹²⁰ The District Court of Rotterdam (25 May 2010)

gyanúsítottakat elengedték a helyszínen, ezért az EJEE 5. és 6. cikkének sérelmére⁹²¹ hivatkoztak. Az ügy jelentősége, hogy ez volt az első olyan, kalózkodással kapcsolatos ügy, amelyet európai állam tárgyalta. A második tárgyalta ügy a *Choizil*,⁹²² amelyben egy dél-afrikai jachtot kíséreltek meg megtámadni a gépfegyverrel és páncélökölrel felfegyverzett elkövetők Tanzánia partjainál, a támadás kifejezetten erőszakos volt. A letartóztatásukra azonban két héttel az incidens után került sor, amely megnehezítette a bizonyítást. Ez volt az első olyan ügy, amelyben fellebbeztek az elkövetők, amelyet egyébként elutasított a bíróság.⁹²³

Hollandia a kalózkodás visszaszorításában aktívan részt vesz, az ezzel járó terheket nem hárítja el, hanem élen jár az európai államok között. A holland szabályozása sajátos, ráadásul kiemelkedő tapasztalattal bírnak az eljárások, a térségben való járőrözés és a más államokkal való együttműködés terén is. A saját bíróság előtt lefolytatott eljárások jelentőségétől eltekintve, általánosan is elmondható, hogy nagyban Hollandia hozzájárulásának köszönhető a hatékony fellépés kimunkálása a kalózok ellen.

VI.1.5. *Spanyolország*

Spanyolország szintén híres hajós nemzet, ami a kalózkodást illeti, az EU NAVFOR Atalanta misszójának egyik életre hívója.

A. *A kalózkodás meghatározása*

Spanyolország meghatározó hajós nemzetként már a középkorban dokumentálta a Vizcayai-öbölből kiinduló kalózkodást. Először csak 1822-ben kriminalizálta a kalózkodást, azonban annak történeti jelentését vette alapul, így az nem nagyon volt tisztázott, mit kell kalózkodás alatt érteni. Ennek ellenére már 1848-tól büntetni rendelték azokat, akik segítettek a kalózoknak vagy velük kereskedtek.⁹²⁴ Az első fontos reform 1928-ban következett be, amely négy új cikkel egészítette ki a meglévő szabályozást és valódi jogi koncepciót illesztett mögé. Az igazi újítás azonban 1932-ben történt, itt indult el a harvardi kutatócsoport által megvalósított nemzetközi kodifikáció is, ennek hatása érződött a spanyol szabályozáson is,

⁹²¹ A szabadsághoz és a tisztességes tárgyaláshoz való jogok.

⁹²² *The Prosecutor v. T21* (Criminal Division of the Court of Appeal of the Hague, 20 December 2012), Judgment no. BY6940 (22-004017-11).

⁹²³ *Ibid.*

⁹²⁴ Beatriz López Lorca, *La piratería y otros delitos contra la seguridad de la navegación marítima* (Tirant Editorial, Valencia 2015) 279.

hiszen itt már a kalózkodás fogalmát is meghatározták. Az itt lefektetett szabályozást 1995-ig alkalmazták, amikor is idejétmúltak vélték magát a bűncselekményt, ezért kiemelték a rá vonatkozó részt a büntetőtörvényből, így a kalózkodás szabályozatlan maradt Spanyolországban.⁹²⁵

Az állam, a nemzetközi helyzetre tekintettel 2010-ben újra bevezette a büntetőjogába a kalózkodás fogalmát,⁹²⁶ szerkezetileg a nemzetközi közösség ellen elkövetett bűncselekmények között kapott helyet. Emellett azonban a spanyol büntető törvénykönyv a 22. cikkben, szerkezetileg is elkülönülve, általánosan szabályozza a minősítő körülményeket.⁹²⁷

A spanyol fogalom érdekessége, hogy földrajzilag nem korlátozza a kalózkodást a nyílt tengerre és nem tartalmazza az *animus furandi* követelményét sem. A spanyol szabályozás értelmében tehát fennállhat, hogy a kikötőben horgonyzó hajó fedélzetén történő rablás szintén kalózkodásnak minősülhet vagy, hogy bizonyos NGO-k által hajókban okozott kár is lehet kalózkodás.⁹²⁸ Amennyiben egy eset terrorizmusnak minősül, a büntetőtörvény 571. cikke alapján fog eljárni a bíróság.⁹²⁹ Ahogyan arra a III.4. alfejezetben kitértem, elméletben könnyű elhatárolni a kalózkodást a terrorizmustól, azonban némely esetben nem éles a választóvonal, főleg, ha a fogalomból az *animus furandi* kikerül. Egy ilyen eset bekövetkeztekor, a törvény alkalmazása során elképzelhetők nehézségek.

A fogalom megköveteli, hogy a cselekménynek valamilyen kötődése legyen Spanyolországhoz, illetve spanyol állampolgárokhoz. A meghatározás, a hajókon kívül kiterjed továbbá a fűrotornyokra, tengeri platformokra is.

A tényállás érdekessége, hogy szinte egyedülálló módon az erőszakos magatartás mellett, amely a nemzetközi szabályozás alapja, a megfélemlítés és a megtévesztés is helyet kapott.⁹³⁰ A szabályozás pedig olyan magatartást is idesorol, amely egyfajta ellenszegülést valósít meg spanyol hadihajókkal szemben.⁹³¹ Ugyan ez utóbbit a törvény eljárási szempontból sorolja a kalózkodás fejezete alá, azaz nem nevezi kalózkodásnak ezt a

⁹²⁵ López Lorca 258.

⁹²⁶ Ley Orgánica 5/2010 (22 Julio, 2010), Código Criminal Art. 616, 616 *quáter*. Szerkezetileg: Libro I, Título XXIV-Delitos contra la Comunidad Internacional, Capítulo V-Delito de piratería.

⁹²⁷ Ley Orgánica 5/2010, Libro II, Título I, Capítulo IV- De las circunstancias que agravan la responsabilidad criminal, Art. 22.

⁹²⁸ López Lorca 414., 433.

⁹²⁹ Art. 571. De las organizaciones y grupos terroristas.

⁹³⁰ 'El que con violencia, intimidación o engaño, se apodere, dañe o destruya una aeronave, buque u otro tipo de embarcación o plataforma en el mar, o bien atente contra las personas, cargamento o bienes que se hallaren a bordo de las mismas, será castigado como reo del delito de piratería con la pena de prisión de diez a quince años.' Art. 616 *ter*.

⁹³¹ Art. 616 *quáter*.

magatartást, ezzel mégis némileg eltávolodott a spanyol jogalkotó a nemzetközi jog által használatos fogalomtól. Spanyolország ratifikálta a releváns nemzetközi egyezményeket, az azonban bizonyos, hogy az UNCLOS helyett inkább a SUA-egyezményhez áll közelebb tartalmilag, a spanyolokat érintő esetek jelentős része, a nemzetközi trendekkel egybevágóan, jellemzően a partok közelében történik.⁹³²

B. Biztonsági magánvállalatok alkalmazása a kalózkodás visszaszorításában

Ami a fegyveres kíséret alkalmazását illeti, a spanyol szabályozás a legátfogóbb az Európai Unióban.⁹³³ Ellentétben más államokkal, külön nemzeti stratégiát alakítottak ki a tengeri biztonság védelmére.⁹³⁴ A spanyolok a fegyveres kíséret alkalmazására már 1992-ben bevezettek egy törvényt, 1994-ben pedig részletes szabályozást dolgoztak ki ezek alkalmazásának feltételeiről.⁹³⁵ Később, szinte azonnal reagálva az újra fellángoló kalózkodásra, létrehozták a 1628/2009-es királyi rendeletet,⁹³⁶ amellyel alá is támasztották az 1992-es szabályozás fontosságát, kiemelve, hogy megszorodtak a fegyveres támadások a kereskedelmi hajók ellen. Ezen rendelet a meglévő törvényeket is módosította és megengedte az erre szakosodó vállalkozásoknak is, hogy a spanyol zászló alatt közlekedő hajókra fegyveres kíséretet telepítsenek és, hogy azok fegyvert használhassanak.⁹³⁷ Ezen magánvállalatok tagjai ugyanolyan védelmet élveznek, mintha az állam közegei lennének. Az összehangoltságra jellemző, hogy a rendészeti szervek parancsnoksága alatt járnak el.⁹³⁸ A pontosság kedvéért szükséges leszögezni, hogy a spanyol szabályozás nem választja szét a szárazföldi és a tengeri magánvállalatokat. Ezzel nagyobb az állami kontroll, szigorúbb szabályok vonatkoznak rájuk, de több jogosítványt is kapnak. A szabályozásnak azonban éppen ugyanebben rejlik a gyengesége is. Nincs ugyanis tekintettel arra, hogy a tenger olyan speciális helyzetet teremt, ami merőben eltér a szárazföldön nyújtott biztonsági, őrző-védő

⁹³² Gabriela A. Oanta, 'The Legal Treatment of Maritime Piracy Carried out by the Spanish Legislator' in G. Andreone, G. Bevilacqua, G. Cataldi, C. Cinelli (eds) *Insecurity at Sea: Piracy and Other Risks to Navigation* (Giannini Editore, Napoli 2013), 131.

⁹³³ Valeria Eholio, 'The Employment of Armed Personnel on Board to Face Pirate Attacks. A Comparison between Spain and Italy' in G. Andreone, G. Bevilacqua, G. Cataldi, C. Cinelli (eds) *Insecurity at Sea: Piracy and Other Risks to Navigation* (Giannini Editore, Napoli 2013), 144.

⁹³⁴ National Maritime Security Strategy, 2013.

⁹³⁵ Ley 23/1992 (30 de julio, 1992) de Seguridad Privada. Aktualizálva: Ley 5/2014 (4 de abril, 2014).

⁹³⁶ Real Decreto 1628/2009 (30 de octubre, 2009) Preámbulo, Real Decreto 2364/1994, (9 de diciembre, 1994).

⁹³⁷ Real Decreto 1628/2009. Preámbulo. '[P]ara permitir que la prestación de la seguridad a bordo de los buques mercantes y buques pesqueros de bandera española en situaciones de especial riesgo para personas y bienes, de modo que pueda ser prestada por el personal de las empresas de seguridad, mediante la utilización debidamente controlada del armamento adecuado para cumplir eficazmente con los cometidos de protección y de prevención que desarrollan legalmente.', Real Decreto 1628/2009 Art. 81, 86.

⁹³⁸ Ley 5/2014, Preámbulo, Título V.

feladatokról. Előfordult, hogy maguk a spanyol haditengerészek sem bírtak el a kalózkodással és a különleges alakulatokat kellett bevetni a megfélemezésük érdekében.⁹³⁹ A másik nehézség, hogy a tevékenységüket a hajó parancsnoka, legénysége kíséri figyelemmel, így más tanúk nincsenek. Ennek folyománya, hogy a jogalkotó úgy döntött, más államokkal (pl. Egyesült Államok) ellentétben csak spanyol vállalatokat lehet igénybevenni.⁹⁴⁰ Ahogyan a fentiekben szóba került, a spanyol szabályozás átfogó, azonban akad hiányossága. Az egyik ilyen, hogy nem szabályozza, hogyan járhatnak el a PMSC-k egy támadás során, ha a helyzet fokozódik, ugyanakkor kifejezetten hadi fegyverekkel is felszerelhetők.⁹⁴¹ Érdekesség, hogy a vállalatok szerződésének költségéből bizonyos részt az állam is átvállal és a haditengerészet segítséget nyújt a fegyverek szállításában.⁹⁴² Ami a nemzetközi iránymutatásokat illeti, a spanyol szabályozás azokat nem veszi figyelembe.⁹⁴³

Ahogyan az a következő pontban látható, Olaszországgal ellentétben Spanyolország nem pártolja a VPD-k alkalmazását, egyértelműen a PMSC-k pártját fogja. A spanyol elképzelés tehát az, hogy ezekkel a vállalatokkal hatékonyan együttműködhet az állam, csak megfelelő szabályozási háttérre van szükség.

C. Az eljárás jellegzetességei

Spanyolországban jellemzően az *Audiencia Nacional de Madrid* előtt kezdik az eljárást.⁹⁴⁴ A spanyol bíróság azonban csak akkor járhat el, ha nemzetközi bírói fórum még nem jár el az ügyben, ahogy más állam hatóságai sem.⁹⁴⁵ Súlyos bűncselekménynek tekintik a kalózkodást Spanyolországban, a kiszabható büntetési tétel tíz és tizenöt év között van, amennyiben az elkövető tizennyolcadik életévét nem töltötte be, az 5/2000-es törvény alapján vonják felelősségre (amennyiben egyáltalán bizonyítható az életkora).⁹⁴⁶ Erre példa a Spanyolországban jelentősnek számító 2015-ös *Izurdia* ügy,⁹⁴⁷ amelyben az *Audiencia Nacional* a hat elkövetőt tizenhat és fél évre ítélte a halászhajó eltérítéséért még 2012-ben. Az ítélet a 616. és 616.*quáter* cikkekre alapozva született, bünszervezetben⁹⁴⁸ elkövetve. Az ügy érdekessége, hogy az nemzetközi együttműködés eredménye. A francia *La Fayette* segítette a

⁹³⁹ Bürgin–Schneider 131.

⁹⁴⁰ *Ibid.*

⁹⁴¹ Bürgin–Schneider 133.

⁹⁴² Bürgin–Schneider 134.

⁹⁴³ *Ibid.*

⁹⁴⁴ Ez a bíróság foglalkozik a legsúlyosabb, a társadalomra is kiható bűncselekményekkel. Petrig–Geiß 30.

⁹⁴⁵ Oanta 132.

⁹⁴⁶ Ley Orgánica 5/2000, de 12 de enero, reguladora de la responsabilidad penal de los menores.

⁹⁴⁷ Sentencia no. 1/2015 (02/02/2015), Audiencia Nacional. Sala de lo Penal, Sección 3, Madrid.

⁹⁴⁸ Art. 570*bis*.

felderítést, végül az Atalanta keretében járőröző hollandok hajtották végre az elfogást. Ennek eredményeképp az ügy először a holland ügyészséghez került, közben a gyanúsítottakat átszállították a közelben lévő spanyol hadihajó fedélzetére és Spanyolország tárgyalta az ügyet.⁹⁴⁹

VI.1.6. Olaszország

Olaszország Franciaországhoz hasonlóan aktív a kalózkodás felszámolásában és számos esetben került sor eljárásra a kalózokkal szemben Olaszországban is.⁹⁵⁰

A. A kalózkodás meghatározása

Az állam hajózáshoz kapcsolódó törvénye ismeri a kalózkodás fogalmát, azt az V. fejezetben, a tulajdon elleni bűncselekmények körében szabályozza és tíztől húsz évig terjedő szabadságvesztéssel bünteti.⁹⁵¹ Az olaszok az UNCLOS-szal összhangban értelmezik a kalózkodás fogalmát, erre utal az 1136. cikkhez fűzött kommentár is, amely kitér arra az esetre is, hogy ha nemzetközi misszióban vesz részt az állam.⁹⁵² Olaszország 1994-ben a 689. sz. törvénnyel hirdette ki az ENSZ tengerjogi egyezményét,⁹⁵³ azonban Olaszországban a hajózásról szóló törvény kriminalizálja a kalózkodást. A törvény 1135. cikkének fókuszában olyan fosztogatást megvalósító cselekmény áll, amely a hajó megrongálásával jár vagy a fedélzeten, egy másik személlyel szemben tanúsított erőszakos magatartás minősülhet kalózkodásnak.⁹⁵⁴ Az olasz rendelkezések alapján azonban a kalózkodás a parti tengerre is kiterjedhet, ebben tehát hasonló a spanyol szabályozáshoz, egyben eltér a tengerjogi egyezmény definíciójától.⁹⁵⁵ Emellett, a kalózkodás körébe vonja azt is, ha a fedélzet fel van fegyverezve, ennek okát azonban a hajó parancsnoka nem tudja hivatalosan igazolni.⁹⁵⁶

B. Biztonsági magánvállalatok alkalmazása a kalózkodás visszaszorításában

⁹⁴⁹ Maritime Piracy Judicial Monitor, no. 2, 70.

⁹⁵⁰ A 2008-2012 közti időszakról vetítve. L. Maritime Piracy Judicial Monitor, no. 1, 88.

⁹⁵¹ Codice della Navigazione 1942 (30 marzo 1942, n. 327), Capo VI - Dei delitti contro la proprietà della nave, dell'aeromobile o del carico, Art. 1135-37.

⁹⁵² Si riporta il testo dell'art. 19, comma IX, de la l. 21 luglio 2016, n. 145 'Disposizioni concernenti la partecipazione dell'Italia alle missioni internazionali.'

⁹⁵³ Lei n.689 1994 (2 dicembre 1994)

⁹⁵⁴ Art 1135.

⁹⁵⁵ *Ibid.*

⁹⁵⁶ Art. 1136.

Olaszország a 130/2011. sz. törvénnyel engedélyezte, hogy az olasz hajók fedélzetén fegyveres kíséret tartózkodjon.⁹⁵⁷ Az olasz kormány ennek érdekében megegyezett az olasz hajótulajdonosok szövetségével (*Confitarma*) is,⁹⁵⁸ ugyanis az olaszok úgy vélték, hogy a nemzetközi missziók nem elég hatékonyak a probléma kezelésére. Elsősorban VPD-k alkalmazása a cél, ahol ez nem lehetséges, ott jönnek szóba a fedélzetre telepített fegyveres kísérők. Az olasz szabályok rögzítik, hogy a VPD parancsnoka a kizárólagos felelőse minden végrehajtott katonai akciónak⁹⁵⁹ és a VPD tagjai eljárhatnak a bizonyítékok begyűjtése kapcsán is.⁹⁶⁰ Ami a kereskedelmi hajókat illeti, azok kapitánya nem adhat utasítást a fegyveres kíséret számára, azt a Védelmi Minisztérium erre a célra létrehozott főparancsnoksága teheti meg.⁹⁶¹ A fegyveres kíséret egyrészt az erre létrehozott cégek alkalmazottjai lehetnek, de a hajó kapitánya a kíséret tagjait közvetlenül is felveheti és alkalmazhatja.⁹⁶² Az olasz szabályok előírják, milyen képzésen kell részt venniük és milyen esetben alkalmazhatnak erőszakot. Meghatározták, hogy négy fős csoportban alkalmazhatók és személyenként egy, a személyi felszerelés részét képező fegyvert tarthatnak maguknál.⁹⁶³ A Confitarma nem fogadta túlzott lelkesedéssel a fenti szabályozást, mert bár mindenre kiterjedőnek tűnik, kevésnek tartják az előképesítés elvégzéséül szabott hat hónapos időtartamot. Összehasonlítva a spanyol megoldással, az előbbi engedi a fegyveres kíséret alkalmazását és az általuk alkalmazott erőszak jellegét, mértékét részletesen szabályozza. Az olaszok előnyben részesítik tehát a VPD-eket, amelynek költségeihez az őket igénybe vevő társaságoknak is hozzá kell járulniuk. Ez utóbbi hozzáállás tükrözi, hogy az olasz szabályozás már eleve beépítette az IMO irányelveket.⁹⁶⁴

C. Az eljárás jellegzetességei

⁹⁵⁷ Legge, n. 130/2011, Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 12 luglio 2011, n. 107, recante proroga degli interventi di cooperazione allo sviluppo e a sostegno dei processi di pace e di stabilizzazione, nonché delle missioni internazionali delle forze armate e di polizia e disposizioni per l'attuazione delle Risoluzioni 1970 (2011) e 1973 (2011) adottate dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite.

⁹⁵⁸ Memorandum of Understanding of 11 October 2011 between the Ministry of Defence and the Italian Shipowners' Association/ Confederazione Italiana Armatori (Confitarma) for Boarding on Italian Merchant Ships Vessels Protection Detachment (VPD) in order to Fight Piracy, Valeria Ebolio, 'Legislation-Piracy in Yearbook of International Humanitarian Law', Correspondents's Report - Italy (2011), 2012 T.M.C. Asser Press, vol. 14., 13.

⁹⁵⁹ Legislation-Piracy 14.

⁹⁶⁰ Legislation-Piracy 6.

⁹⁶¹ Legislation-Piracy 15.

⁹⁶² Ebolio, The Employment of Armed Personnel 149.

⁹⁶³ Személyenként két fegyver lehet tartalékban emellett. 150.

⁹⁶⁴ Ebolio, The Employment of Armed Personnel 151.

Olaszországban a 2009-es 209. sz. törvény az eljárás lefolytatását a római törvényszékhez rendeli.⁹⁶⁵ Az olasz eljárásra vonatkozó modern szabályozás a *Montecristo* eltérítésének hatására született meg, a legénységet a NATO kötelékében hajózó *USS De Wert* és az *RFA Fort Victoria* szabadította ki és átadta az elkövetőket az olasz hatóságoknak.⁹⁶⁶ Az eljárást bonyolította, hogy az emberrablás tényállása miatt a terrorizmus is felmerült a kalózkodás mellett és, hogy négy elkövető esetén nem volt bizonyítható, hogy betöltötték a tizennyolcadik életévüket. Az elkövetők ráadásul azt állították, sérült a tájékoztatáshoz való joguk, mert a vádról és a kiszabható büntetésekről nem informálták őket megfelelően, ezt azonban a védők nem az EJEE-re, hanem az olasz alkotmányjogra alapozták.⁹⁶⁷

Olaszország egyébként nem sokkal később, az *Enrica Lexie*-ügyben⁹⁶⁸ további dilemmával szolgált a nemzetközi közösség számára. Ebben az ügyben az olasz *Enrica Lexie* olajszállító tanker a fedélzeten alkalmazott VPD-t. Körülbelül 25 tengeri mérföldnyire haladt az indiai partoktól, éppen az indiai csatlakozó övezet határán, a kizárólagos gazdasági övezetben, amikor kalóztámadást jelentett. Az indiai hatóságok együttműködésre hívták fel az olasz hajót, amely ennek megfelelően kikötött az indiai Kochiban. Tekintettel arra, hogy az olasz fedélzeten két indiai halász is meghalt, a kikötőben a hajó két olasz tisztjét őrizetbe vették. Kérdéses volt, hogy szándékosan csalták-e a kikötőbe az olasz hajót. Az ügy, amelyet az Állandó Választottbíróóság tárgyalt, és amelyben a döntés 2020-ban született meg, kiemelkedő jelentőséggel bír a nemzetközi bíróságok előtti bizonyítási eljárás kapcsán.⁹⁶⁹ Olyan kérdéseket vetett fel, mint pl. mit jelent a lobogó joga szerinti állam kizárólagos joghatósága, a VPD-k státusza, esetleges mentességeik, kin van a bizonyítási teher és egyáltalán mit lehet tengeri incidensnek nevezni. A döntés tehát nemcsak a tengerjoggal kapcsolatos, de átszövi az általános nemzetközi jogot is.⁹⁷⁰ A Bíróság egyébként úgy találta, hogy Olaszországnak és Indiának konkurál a joghatósága, azt mindketten megállapíthatják. Megállapította továbbá, hogy India megsértette az olasz haditengerészekre vonatkozó mentességeket és kiváltságokat.⁹⁷¹

⁹⁶⁵ Lei n. 209 2009 (24 febbraio 2009)

⁹⁶⁶ Legislation-Piracy 16.

⁹⁶⁷ Maritime Piracy Judicial Monitor, no. 2, 77.

⁹⁶⁸ *The 'Enrica Lexie' Incident (Italy v. India)* [2015] PCA Case No. 2015-28 (Award 21 May 2020).

⁹⁶⁹ 'Enrica Lexie' Incident, PCA Award para 489.

⁹⁷⁰ Elena Methymaki –Christian Tams, 'Immunities and Compromissary Clauses: Making Sense of Enrica Lexie', (27 August 2020) EJIL: Talk! <<https://www.ejiltalk.org/immunities-and-compromissary-clauses-making-sense-of-enrica-lexie-part-i/>> Utolsó megtekintés: 2021. július 31.

⁹⁷¹ 'Enrica Lexie' Incident, PCA Award paras 366., 873.

Emellett, az olasz eljárás további jellegzetessége, amely Olaszországnak a témában releváns nemzetközi együttműködéseire (pl. határon átnyúló rendészeti megállapodások) is kihatással van, hogy az olasz jogrend nem engedélyezi az elkövetők átadását tárgyalás lefolytatása céljából harmadik államokba.⁹⁷²

Összességében, az olasz jogszabályokat azért fontos megemlíteni, mert a spanyol mellett az olasz szabályozás a legátfogóbb, ráadásul, a spanyol szabályozással ellentétben, viszonylag fiatal a szabályozás, ezért nagyban támaszkodik a nemzetközi jogra és azzal összhangban van. Jellemzője, hogy a frissebb, pl. a magánvállalatok kapcsán megjelemlő *soft law* típusú forrásokat is igyekeztek beépíteni az olasz jogba.

VI.2. Egyesült Királyság

Az Egyesült Királyság Hollandiához és Spanyolországához hasonlóan komoly múlttal bír a hajózás terén és a kalózkodás kapcsán is megkerülhetetlen.

A. A kalózkodás meghatározása

Az első, kalózkodásra vonatkozó átfogó törvény 1698-ban jött létre,⁹⁷³ amely maga is egy 1536-ban, hasonló tárgykörben létrejött törvény módosítása volt.⁹⁷⁴ Külön értekezés tárgya lehet, hogyan változott Angliában a kalózkodás jelentése az évszázadok során.⁹⁷⁵ Ma a tényállás tekintetében az Egyesült Királyság három törvényre is alapoz. Ami a kalózkodás definícióját illeti, az Egyesült Királyság magáévá tette az UNCLOS definícióját és az eljárás vonatkozásában univerzális joghatóságot⁹⁷⁶ állapít meg. A *Merchant Shipping and Maritime Security Act*⁹⁷⁷ 26(1) cikke előre lefekteti, hogy a kalózkodást az ENSZ tengerjogi egyezménye alapján értelmezi és nem állapít meg külön definíciót.⁹⁷⁸ Ennek érdekében az

⁹⁷²IMO – Request of information on National Legislation against International Maritime Piracy <https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ITA_national_legislation_piracy.pdf> Utolsó megtekintés:2022. január 16.

⁹⁷³ An Act for the more effectual suppression of Piracy, 1698.

⁹⁷⁴ *Act for punysshement of Pyrotes and Robbers of the See* (Offences at Sea Act, 1536).

⁹⁷⁵ Ehhez l. Alfred P. Rubin, 'The Evolution of the Concept of Piracy in England' (1989) *International Law Studies*, vol. 63.

⁹⁷⁶ *Maritime Piracy Judicial Monitor*, no. 1, 21.

⁹⁷⁷ *Merchant Shipping and Maritime Security Act* 1997.

⁹⁷⁸ 1997 Chapter 28, section 26.

említett bekezdés hivatkozik az 5. sz. jegyzékre,⁹⁷⁹ amelybe, a kétségek kizárása végett, be is illesztette a jogalkotó az UNCLOS idevágó szakaszait, kezdve a kalózkodás fogalmát meghatározó 101. cikkel. Ezáltal egyből átemelte és közvetlenül alkalmazhatóvá tette a tengerjogi egyezményt. Ezzel párhuzamosan azonban az *Aviation and Maritime Security Act*⁹⁸⁰ a SUA-egyezmény megfogalmazását idézve, a hajók eltérítését külön tényállásként rögzíti a 9. szakaszban, tekintet nélkül arra, milyen állampolgár követi el a tettet vagy a hajó hol található.⁹⁸¹ A spanyolokhoz hasonlóan ideveszi a tengeri platformokban okozott kárt is.⁹⁸² Külön tényállást tart fenn az egyéb, hajózás biztonságát fenyegető bűncselekményeknek.⁹⁸³ A törvény 16. szakasza rendezi az eljárás indítása körüli kérdéseket. Ennek értelmében a legfőbb ügyész ad engedélyt a kalózkodás elkövetőinek felelősségre vonására és a terrorizmusra specializálódott jogászok vehetnek részt az eljárásban.⁹⁸⁴ A fentieket kiegészíti az 1982-es túszejtésről szóló törvény 1-3. szakasza.⁹⁸⁵

B. *Biztonsági magánvállalatok alkalmazása a kalózkodás visszaszorításában*

Az Egyesült Királyságban ismeretes a biztonsági és katonai magánvállalatok alkalmazása. Itt regisztrálták világviszonylatban a legtöbb biztonsági vállalatot,⁹⁸⁶ ez különösen igaz a PMSC-k esetén, amelyeknek mintegy 90%-a Londonban regisztrálta székhelyét.⁹⁸⁷ A szomáliai kalózkodás hatására, a nemzetközi trendeknek megfelelően, 2011-től engedélyezi az állam PMSC-k bevetését.⁹⁸⁸ Szigorú engedélyeztetési eljárásról kell átmenniük ezeknek a vállalatoknak, az Egyesült Királyság ugyanis nem hagyja a magánszektorra a fegyverekkel kapcsolatos szabályozást, főleg ha azok halált is okozhatnak.⁹⁸⁹ Abban az esetben, ha nem az Egyesült Királyság zászlaja alatt közlekedő

⁹⁷⁹ Schedule 5.

⁹⁸⁰ Aviation and Maritime Security Act 1990.

⁹⁸¹ Aviation and Maritime Security Act, Part II-Offences against the safety of ships and fixed platforms, s 9. Hijacking of ships.

⁹⁸² Sections 10-11.

⁹⁸³ Section 12.

⁹⁸⁴ Maritime Piracy Judicial Monitor, no. 1, 21.

⁹⁸⁵ Taking of Hostages Act, 1982, s 1-3. Az 1-3. szakasz az 1979-es Túszedés elleni egyezmény szövegét vette át, ezzel megalapozva az univerzális joghatóságot.

⁹⁸⁶ L. IV. fejezet

⁹⁸⁷ Renée de Nevers, 'State Interests and the Problem of Piracy: Comparing U.S. and UK Approaches to Maritime PMSCs' (2015) *Ocean Development & International Law*, Vol. 46, Issue 2, 153.

⁹⁸⁸ Andrew Murdoch, 'Piracy and the UK' in Panos Koutrakos –Achilles Skordas (eds) *The Law and Practice of Piracy at Sea* (Hart Publishing, Oxford 2015) 218.

⁹⁸⁹ L. IV. fejezet, Interim guidance for UK flagged shipping on the use of armed guards

<https://www.gov.uk/government/publications/interim-guidance-to-uk-flagged-shipping-on-the-use-of-armed->

hajón kíván az egyébként brit székhelyű PMSC védelmi feladatot vállalni, a lobogó joga szerinti állam szabályainak kell megfelelnie.⁹⁹⁰ Az Egyesült Királyság az ottani székhelyű PMSC-k tekintetében 2013 óta elismeri az úszó fegyverraktárakat is, 2014-ben indították az első ilyen brit lobogó alatt.⁹⁹¹ Földrajzi értelemben kizárólag a magas kockázatbesorolású útvonalakon lehet PMSC-t igénybe venni. A vállalatoknak követniük kell az IMO által kimunkált irányelveket, azonban, ahogyan arra a IV. fejezetben utaltam, az Egyesült Királyság úgy gondolja, ezek nem elégségesek. Megemlítendő, hogy a fentiek ellenére, olyan vállalatok, mint pl. a *Pacific Nuclear Transport Ltd.*, amely a brit atomenergiaipart látja el üzemanyaggal és radioaktív anyagokat szállít, nem PMSC-t vesz igénybe, amikor magas kockázatbesorolású útvonalon át halad, hanem egy speciális brit rendőri egységet alkalmaz a hajói fedélzetén kíséreként.⁹⁹²

C. Az eljárás jellegzetességei

Az Egyesült Királyság a kalózkodás aranykorában számos tárgyalást folytatott le kalózok ellen. A tárgyalások ebben az időben azt a célt szolgálták, hogy a kalózokat elrettentsék és felszámolják ezt a hálózatot. Ma már a tárgyalások szerepe más, de az Egyesült Királyság egyébként is azon államok közé tartozik, amelyek nem szívesen folytatják le saját joghatóságukon belül az eljárást.⁹⁹³ A Brit Külügyminisztérium egy időben folyamatosan figyelmeztette a Királyi Haditengerészetet, hogy az elfogott kalózokat ne feltétlenül vegyék őrizetbe, attól tartva, hogy végül kénytelenek lesznek befogadni az elkövetőket.⁹⁹⁴ Ugyanakkor szorosan együttműködnek más államokkal, a *Montecristo* elleni támadás elkövetőit is a Királyi Haditengerészet fogta el NATO-művelet keretében és adta át őket Olaszországnak. Az elfogottakat azonban nem küldhetik vissza, mert azzal az 1998-as *Human Rights Act*⁹⁹⁵ sérül. A törvény értelmében nem szabad kínzásnak, kegyetlen bánásmódnak kitenni senkit. Az Egyesült Királyság ezért is pártolja a regionális megegyezéseket, amelyeknek keretében átszállíthatja a gyanúsítottakat más államokba, akik aztán eljárnak a gyanúsítottak ügyében.

[guards-to-defend-against-the-threat-of-piracy-in-exceptional-circumstances/dddd](#)> Utolsó megtekintés:2022. január 22.

⁹⁹⁰ de Nevers 160.

⁹⁹¹ de Nevers 161.

⁹⁹² Grimaud 33.

⁹⁹³ Section 16.

⁹⁹⁴ Evans –Galani 345.

⁹⁹⁵ Human Rights Act 1998, art 3.

Az Egyesült Királyság az Egyesült Államokkal együtt elutasítja a váltságdíjfizetést is, szemben néhány európai állammal, amelyek több millió dollárt fizettek akár terror szervezeteknek is a túsok szabadon bocsátásáért.⁹⁹⁶ A britek kezdeményezésére létrehozták az *International Piracy Ransoms Task Force*-ot, amelyhez tizenkét állam csatlakozott. Célja olyan ajánlások megalkotása, amellyel el lehet kerülni vagy csökkenteni lehet a váltságdíjat. Ezzel azonban az INTERTANKO szembehelyezkedett.⁹⁹⁷

Az Egyesült Királyság tehát elkötelezett a kalózkodás felszámolásában és számos formában, megannyi kezdeményezéssel járul hozzá a jelenség visszaszorításához valamint az összes releváns nemzetközi műveletben részt vesz. A britek kilépése az Európai Unióból az EU NAVFOR működését is átalakította, a Műveleti Parancsnokság Northwoodból Rotába, illetve Brestbe került. Franciaország támogatásával Spanyolország lett az új műveleti és ellenőrzési központ.⁹⁹⁸ Az Egyesült Királyság által Dubajban fenntartott Tengeri Kereskedelmi Műveletek irodája a szomáliai kalózkodás elharapózásakor sokat tett hozzá a jelenség visszaszorításához, elsődleges kapcsolatteremtési pontként funkcionált a kereskedelmi hajók számára, egységesítette az incidensek jelentésének mikéntjét.⁹⁹⁹ Ennek a Guineai-öböl menti változata (*Maritime Trade Information Sharing Centre*) is létrejött, amely 2016 óta *Maritime Domain Awareness for Trade – Gulf of Guinea* néven működik.¹⁰⁰⁰ Emellett, a Seychelles-szigeteken egy központot is létrehozott az Egyesült Királyság (*Regional Anti-Piracy Prosecutions and Intelligence Coordination Centre*), amely segíti az információcserét és hozzájárul a kalózkodást háttérből működtetők elfogásához. Ennek működtetésébe újabban Hollandia, Ausztrália és az Egyesült Államok is beszállt.¹⁰⁰¹

⁹⁹⁶ Pl. Franciaország. Jon Bellish, Yvonne M. Dutton, 'Refusing to Negotiate: Analyzing the Legality and Practicality of a Piracy Ransom Ban' (2014), *Cornell International Law Journal*, vol. 47, 311.

⁹⁹⁷ Véleményük szerint a váltságdíj kifizetése a legbiztonságosabb bizonyos esetekben. Bellish–Dutton 313.

⁹⁹⁸ <<https://www.reuters.com/article/us-britain-eu-defence-idUSKBN1J11DA/>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 10.

⁹⁹⁹ <<https://www.ukmto.org/indian-ocean/>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 10.

¹⁰⁰⁰ <<https://shipping.nato.int/nsc/operations/global-maritime-risk/west-africa-gulf-of-guinea>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 10.

¹⁰⁰¹ <<http://www.rappicc.sc/index.html>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 10.

VI.3. Egyesült Államok

Az Egyesült Államok az egyik legaktívabb állam, ami a kalózkodás visszaszorításában betöltött szerepét illeti, ezért érdemes körbejárni, hogyan szabályozzák a kalózkodást és lépnek fel az elkövetőkkel szemben.

A. A kalózkodás meghatározása

Az Egyesült Államok a tényállást a nemzetközi jogra alapozza. A kalózkodás meghatározásának és megbüntetésének azonban alkotmányos alapja is van.¹⁰⁰² Az első önálló kalózkodás elleni törvényt 1790-ben vezette be az Egyesült Államok, bár a kalózkodással már korábban, az Alkotmányon kívül is behatóan foglalkoztak.¹⁰⁰³ A koncepció lényege, hogy minden olyan bűncselekményt kalózkodásnak minősítettek, amelynek szárazföldön történő elkövetése esetén az USA halálbüntetést szabna ki. A törvény alapján a hajónak, elkövetőnek vagy az áldozatoknak kapcsolódniuk kellett az Egyesült Államokhoz, 1819-ben azonban új jogszabály született, amely ezt a kapcsolatot már nem kívánta meg.¹⁰⁰⁴ Ez a törvény megalapozta az eljárás lehetőségét akkor is, ha nem amerikai az elkövető, de az Egyesült Államokba szállítják.¹⁰⁰⁵

A *Said* ügyben¹⁰⁰⁶ például a virginiai bíróság azzal az indokkal ejtette a vádat, hogy a kalózkodást eredetileg rögzítő statútum¹⁰⁰⁷ elsősorban a rablás, illetve az eltulajdonítás tényét, annak sikerességét hangsúlyozza, viszont nem fordít különösebb figyelmet az előkészületi, illetve kísérleti szaknak, amely vélhetően a jogalkotó nagyvonalúságára vezethető vissza, sem mint szándékosságra utal.¹⁰⁰⁸ Ebben az ügyben pedig még azelőtt elfogták a gyanúsítottakat, mielőtt azok birtokba vehették volna az amerikai hajót. Az ügyben említett statútum valójában a fent említett 1819-es dokumentum, amely a kalózkodás akkori nemzetközi jogi fogalmát

¹⁰⁰² Az Amerikai Egyesült Államok Alkotmánya 1787, Article I, Section 8, 'To define and punish Piracies and Felonies committed on the high Seas, and Offences against the Law of Nations'

¹⁰⁰³ Alfred P. Rubin, 'The Law of Piracy, The United States of America and the Law of Piracy'(1988), International Law Studies, vol. 63, 124.

¹⁰⁰⁴ Rubin 144., Marilyn Raia, 'Maritime Piracy in US Courts' (2012) <<https://www.bullivant.com/maritime-piracy-in-us-courts/>> Utolsó megtekintés: 2022. január 16.

¹⁰⁰⁵ *Ibid.*

¹⁰⁰⁶ *United States v Said*, No. 2:10cr57, 2010 WL 3893761 (E.D. Va. 2010).

<<http://caselaw.findlaw.com/us-4th-circuit/1710743.html>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 15.

¹⁰⁰⁷ 18 U.S. Code Chapter 81 - Piracy and Privateering.

<<https://www.law.cornell.edu/uscode/text/18/part-I/chapter-81>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 15.

¹⁰⁰⁸ 'Whoever, on the high seas, commits the crime of piracy as defined by the law of nations, and is afterwards brought into or found in the United States, shall be imprisoned for life.' *Ibid.* § 1651.

Ez a meghatározás 1909-re vezethető vissza, így valószínű, hogy a jogalkotó átvette ezt az évek folyamán és egyszerűen elmaradt, hogy az előkészületi illetve kísérleti szakokra is gondoljanak, amire nem derült fény ez idáig, hiszen nem volt olyan jellegű ügy, ami miatt alkalmazni kellett volna az említett törvényt.

vette alapul, amelynek tehát döntő eleme volt az eltulajdonítás, amelyre itt végül nem került sor. A bíró úgy ítélte meg, hogy ezzel a büntetőjogot az Alkotmánnyal össze nem egyeztethető módon, saját hatáskörben kiterjesztené.¹⁰⁰⁹ A döntést többen bírálták természetesen, azonban a nemzetközi visszhangot az váltotta ki, amikor ugyanez a bíróság alig két hónappal később, a *Hasan* ügyben¹⁰¹⁰ azonos tényállás mellett ellentétes következtetésre jutott az előkészületi cselekmény büntethetőségét illetően. Megemlítendő, hogy az *USS Ashland* elleni támadás (*Said*-ügy) kapcsán az eljáró bíró úgy fogalmazott, hogy a kalózkodás fogalma a nemzetközi közösségben nem világos.¹⁰¹¹ Az említett ügyekben az eljáró bíróság kimondta, hogy a kalózkodás fogalmát illetően az UNCLOS definícióját veszi alapul és, hogy 1819-ben, annak érdekében hozta meg a jogszabályt, hogy a kalózkodás felett univerzális joghatóságot gyakorolhasson.¹⁰¹² A *Hasan*-ügyben kifejezetten a kalózkodás nemzetközi szokásjogi fogalmára támaszkodtak azzal, hogy a szokásjog bizonyára megváltozott 1819 és az 1820-as *Smith*-ügy¹⁰¹³ óta, amelyben kimondták,¹⁰¹⁴ hogy a kalózkodás sérti a népek jogát és utóbbi értelmében valójában kalózkodás az, amikor rablás tényállása valósul meg a tengeren. A bíróság megállapította, hogy a szokásjog valóban megváltozott, már nem követeli meg a rablás bekövetkeztét a kalózkodás tényállásának beálltához, ez ugyanis megnehezítené az eljárást. Ez az eljárás azután visszahatott a *Said*-ügyre is, amelyben erre tekintettel további eljárásra kötelezték a kerületi bíróságot.¹⁰¹⁵

Jelenleg az Egyesült Államok törvénykönyvében¹⁰¹⁶ a 1651 § szabályozza a kalózkodást, a megnevezésében is rögzíti a tényállás (*Piracy under law of nations*), hogy a nemzetek joga alapján definiálja azt. Annyit jelent ki a tényállás, hogy bárki, aki a nemzetek joga által rögzített kalózkodást követ el nyílt tengeren és utána az Egyesült Államokba szállítják, életfogytiglani szabadságvesztéssel sújtandó.¹⁰¹⁷ Ez lényegileg 1909 óta változatlan, ekkor változtatták meg a korábbi halálbüntetésről életfogytiglanra a büntetési tételt.¹⁰¹⁸ Emellett azonban a törvénykönyv olyan bűncselekményeket is szabályoz, amelybe a kalózkodás szintén belefér. Ilyen pl. a 2332b § által rögzített állami határokon átnyúló

¹⁰⁰⁹ Shnider 526.

¹⁰¹⁰ *United States v Hasan*, No. 2:10cr56, 2010 WL 4281892 (E.D. Va. 2010).

¹⁰¹¹ Petrig-Geiß 31.

¹⁰¹² Az Egyesült Államok 2010-ben Gabriel Swiney, 'International Law and US Responses to Piracy off the Coast of Somalia' Perspective' in Panos Koutrakos –Achilles Skordas (eds) *The Law and Practice of Piracy at Sea* (Hart Publishing, Oxford 2015) 197.

¹⁰¹³ *United States v. Smith*, 18 U.S. 153 (1820).

¹⁰¹⁴ *United States v. Smith*, 18 U.S. 160-62.

¹⁰¹⁵ Raia <https://www.bullivant.com/maritime-piracy-in-us-courts/>

¹⁰¹⁶ Code of Laws of the United States of America 1926.

¹⁰¹⁷ 18 U.S. Code § 1651.Piracy under law of nations.

¹⁰¹⁸ Raia <https://www.bullivant.com/maritime-piracy-in-us-courts/>

terrorizmus esete¹⁰¹⁹ és a 111. fejezetben, a hajózás alá sorolt, a tengeri hajózás elleni erőszak.¹⁰²⁰ Megemlíthető még a váltságdíj és a túszejtést szabályozó tényállás is¹⁰²¹ vagy a kereskedelembe erőszakkal vagy azzal való fenyegetéssel történő beavatkozás is.¹⁰²² Ezen bűncselekmények esetén történő eljáráshoz azonban szükség van arra, hogy valamely joghatósági kapcsoló elv fennálljon, amely a történeteket az USA-hoz köti.¹⁰²³

B. Biztonsági magánvállalatok alkalmazása a kalózkodás visszaszorításában

Az Egyesült Államokban hagyománya van a biztonsági magánvállalatok alkalmazásának a közrend fenntartása érdekében. A kilencvenes években, az amerikai hadsereg átalakítása következtében még gyakrabban kezdtek ezekre a vállalatokra támaszkodni.¹⁰²⁴ Jelenlétük meghatározó volt már az iraki háború idején is, ahogyan a 2019-es konfliktus óta jelen vannak a Hormuzi-szorosban is. A kalózkodással kapcsolatban 2009-ben jelentek meg először az Ádeni-öbölben. Ami a rájuk vonatkozó szabályozást illeti, azt nem a szövetségi jog, hanem az állami szabályok határozzák meg elsősorban, de léteznek olyan szövetségi szintű törvények, amelyek felvetik a szövetségi joghatóságot, ha a nemzetközi jogba ütközően történik károkozás.¹⁰²⁵ Ezek a szabályok nem egységesek, sokkal inkább keretrendszerként képzelhetők el, amelyek jórészt tiltják azt, hogy ezek a vállalatok kormányzati funkciót lássanak el,¹⁰²⁶ valójában azonban az említett vállalatok jelen vannak szinte minden műveletnél, amelyek az állam biztonságát érintik.¹⁰²⁷ A státusuk eltérő lehet, megkülönböztetjük ugyanis azokat, akiknek hivatalos megbízólevele van, amely révén az USA haderejéhez csatlakozhatnak a különböző műveletekben. Rájuk a III. genfi egyezmény vonatkozik.¹⁰²⁸ Megbízásukat illetően, a megbízóknak a nemzetközi jogi előírások

¹⁰¹⁹ 18 U.S. Code § 2332b.

¹⁰²⁰ 18 U.S. Code § 2280 - Violence against maritime navigation.

¹⁰²¹ 18 U.S. Code Chapter 55—Kidnapping, §§1202-1203.

¹⁰²² 18 U.S. Code § 1951.

¹⁰²³ Fernando Ibáñez Gómez, 'Obstáculos legales a la represión de la piratería marítima: el caso de Somalia' (2012), Revista CIDOB d'afers internacionals, no. 99, 166.

¹⁰²⁴ Kevin Lanigan, 'Legal Regulation of PMSCs in the United States: The Gap between Law and Practice' (2008) 1.

<<http://www.privatesecurityregulation.net/files/Microsoft%20Word%20-%20PMSC%20Article.%20US.%20Kevin%20Lanigan.%20Final.pdf>> Utolsó megtekintés: 2022. január 16.

¹⁰²⁵ Pl. az 1948-as Alien Tort Claims Act, 28 U.S.C. § 1350.

¹⁰²⁶ Instruction, Operational Contract Support, Department of Defense (December 2011, changed in 2018), No. 3020.41, Enclosure 2, 1.a. (1), 10.

<<https://www.esd.whs.mil/Portals/54/Documents/DD/issuances/dodi/302041p.pdf>> Utolsó megtekintés: 2022. január 16.

¹⁰²⁷ Lanigan 5.

¹⁰²⁸ Instruction, Operational Contract Support, Department of Defense (December 2011, changed in 2018), No. 3020.41, Enclosure 2, 1.a. (1), 10.

betartásával kell eljárniuk.¹⁰²⁹ Szigorú előírások elsősorban az Egyesült Államokban alapított vállalatokra vonatkoznak, eltérő és kevesebb szabály van a küldöndön alapított magánvállalatok kapcsán.

Ahogy arra a korábbaikban utaltam,¹⁰³⁰ éppen az Egyesült Államok által kiadott iránymutatás¹⁰³¹ alapján alakították ki a nemzetközi ajánlásokat. Ennek értelmében halált okozó erőszakot elsősorban önvédelmi helyzetben alkalmazhatnak a vállalatok katonái, azonban az amerikai gyakorlat szerint az önvédelmen kívül, szerződésük teljesítése (pl. rakomány védelme) érdekében is alkalmazhatják az erőszak legsúlyosabb formáját. Az Egyesült Államok tehát nem pusztán az egyik legnagyobb szerződtetője ezeknek a vállalatoknak az Egyesült Királyság mellett, hanem világszinten is jelentős szemléletformáló hatással bír a gyakorlatra. Lefekteti a szabályokat, amelyeket a legtöbb állam gyakorlata követni kezd. Ennek köszönhetően az említett IMO-irányelveket olyan államok is elfogadják, ahol adózási és egyéb gazdasági előnyök miatt gyakran regisztrálják a hajókat, de nem rendelkeznek saját szabályozással a PMSC-k kapcsán.

A PMSC-k mellett az Egyesült Államok előszeretettel veszi igénybe a *shipriderre* vonatkozó, határon átnyúló rendszeti megállapodásokat is. A Karib-térségben már korábban is viszonylag hatékonyan alkalmazták ezt a módszert a csempészás, kábítószer- és emberkereskedelem visszaszorítása érdekében. Ennek hatására az a javaslat született, hogy a kísérőket kalózkodás elkövetése esetén is be lehessen vetni. Az ilyen programok kivitelezésében elsősorban az Egyesült Államok és Kanada élenjáró.¹⁰³²

C. Az eljárás jellegzetességei

Az Egyesült Államok az eljárás tekintetében saját történeti gyökereihez, a kalózkodás *iure gentium* meghatározásához nyúl vissza. Az Egyesült Államok eljárási gyakorlata széleskörű, idetartoznak olyan ügyek, mint a híressé vált *Maersk Alabama*, az *USS Nicholas*¹⁰³³ vagy az *USS Ashland*¹⁰³⁴ esete. Utóbbi érdekessége, hogy megtámadásában az

¹⁰²⁹ Instruction, Operational Contract Support, Department of Defense (December 2011, changed in 2018), No. 3020.41, Enclosure 2, 1.h. 12.

¹⁰³⁰ IV. fejezet

¹⁰³¹ 'Guidance on Self-defence and Deefence of Others by U.S. Flagged Commercial Vessels Operating in High Risk Waters.'

¹⁰³² Az USA-nak és Kanadának egymással is van ilyen megállapodása, amit a határellenőrzés területén kamatoztatnak Brit-Kolumbia vizein.

¹⁰³³ L. *Hasan*-ügy

¹⁰³⁴ L. *Said*-ügy

egyik elkövető egyben egy dán tanker, a *MV CEC Future* elleni támadás elkövetője is volt, így az ő ügyeiben két kerületi bíróság járt el egyidejűleg (*District Court of Virginia and Colombia*), de említhető ebből az időszakból az *SV Quest* ügye is, ennek a támadásnak az elkövetője a már említett, német *Marida Marguerite* elleni támadásban is részt vett. Az *SV Quest* ügyében felmerült a halálbüntetés lehetősége is, de azt végül a bíróság elutasította.¹⁰³⁵ Az első, modern kalózkodásra épülő bírósági eljárás a 2013-as *U.S. v. Ali*¹⁰³⁶. Az elkövetőt azzal vádolták, hogy egy dán tulajdonú, de bahamai zászló alatt közlekedő hajót megtámadó szomáliai kalózkodók segítségével azzal, hogy az orosz legénységért követelt váltságdíj kapcsán ő tárgyalta. Az ügynek az az érdekessége, amely jól mutatja a korábbi fejezetekben ismertetett összefonódásokat, hogy Ali Mohamed Ali Szomáliföld oktatásügyi minisztere volt. Az elfogását úgy tudták kivitelezni, hogy az Egyesült Államokba csábították egy konferenciaelőadás ígéretével, hogy biztosan megálljon az amerikai joghatóság. Ali egyébként azzal fellebezett, sikertelenül, hogy az USA kalózkodásra alkalmazott tényállása túlzottan általános.¹⁰³⁷ Ebben az ügyben testesült meg először a gyakorlatban, ahogyan fentebb¹⁰³⁸ már kifejtettem, hogy a kalózkodók elleni eljárásra akkor is van lehetőség, ha az ügy látszólag nem mutat semmiféle kapcsolatot az Egyesült Államokkal.

Az eljárás tekintetében egyébként az Egyesült Államok a legszívesebben más államokkal együttműködve igyekszik visszaszorítani a kalózkodók. A szomáliai kalózkodás fellángolásakor, 2009-ben létrehozott egy olyan missziót (*Combined Task Force, CTF-151*),¹⁰³⁹ amely más államokkal együtt közel egymillió négyzetmérföldes területet tudott ellenőrzése alá vonni. Együttműködését a különböző, egyéb műveletekkel (pl. NATO vagy az Atalanta) a Biztonsági Tanács határozatai kapcsán már említett SHADE igyekezett koordinálni.

Ahogy az a fentiekből kiderül, az Egyesült Államok felelősségre vonja az elkövetőket, ha szükséges, azonban a legtöbb érintett államhoz hasonlóan igyekszik elkerülni a hazai eljárást. Ahogyan az az V. fejezetből kiderült, például azért, mert néhány elkövető menekültekérelmet nyújthat be az államba, ahol fogva tartják. Az Egyesült Államokban

¹⁰³⁵ Maritime Piracy Judicial Monitor, no. 2, 76.

¹⁰³⁶ *United States v. Ali Mohamed ALI*, Also Known as Ahmed Ali Adan, Also Known as Ismail Ali, No. 12–3056., 2013, United States Court of Appeals, District of Columbia Circuit

¹⁰³⁷ <<https://www.findlaw.com/criminal/criminal-charges/piracy-and-privateering.html>> Utolsó megtekintés: 2022. január 16.

¹⁰³⁸ A. A kalózkodás meghatározása

¹⁰³⁹ Ez kifejezetten a kalózkodás visszaszorítására jött létre, Pakisztán vezényli a kézirat lezárta. Emellett a CTF-150 és a CTF-152 működött, előbbi a tengeri útvonalak biztonságáért felel, 2021-ben Kanada vezényletével, utóbbi feladata hasonló, de az Arab-öbölben.

azonban viszonylag kevés eséllyel lehet a visszazsuppolás tilalmát érvényesíteni. Az említett fejezetben az 1951-es genfi egyezmény mellett több nemzetközi egyezménynek a *non-refoulement*-re vonatkozó előírásai kerültek elő, azonban az Egyesült Államok ezek közül a kínzás elleni egyezményt tartja magára vonatkoztathatónak. Ennek oka, hogy az Emberi Jogok Európai Egyezményének nem részese, a Polgári és Politikai Jogok Nemzetközi Egyezségokmányában rögzített visszazsuppolás tilalmával pedig nem ért egyet.¹⁰⁴⁰ Ha a már elítélt személy egyedileg tudja igazolni, hogy kínzásnak, megalázó bánásmódnak lesz kitéve a saját államában, akkor is csak arra van lehetőség, hogy elhalasszák az eltávolítását addig, amíg megszűnik a veszély, esetleg egy biztonságos harmadik államba szállítsák. Ha ez utóbbi nem történik meg és átmenetileg, a veszély megszűnéséig az Egyesült Államokban marad, akkor sem lesz jogosult letelepedni vagy állandó státuszt kérni.¹⁰⁴¹

VI.4. Afrika

Afrikában két fő területet érint a kalózkodás, fegyveres rablás: Kelet- és Nyugat-Afrikát. Ekkora kiterjedésű régiók esetén nehéz egységes fellépésről beszélni, mégis van rá kezdeményezés. A nemzetközi és a hazai szabályozás közé számos szabályozási, együttműködési szint is beékelődik, úgymint régiók közti, regionális, sőt, a nemzetinél tágabb, de regionálisnak nem nevezhető ún. övezeti együttműködés.

Afrika 2016-ban fogadta el az ún. Loméi Kartát.¹⁰⁴² A Karta egyik célja, hogy az eddig inkább *soft law*ként létező tengeri biztonságra vonatkozó szabályokat megszilárdítsák.¹⁰⁴³ A dokumentum feladatai közé tartozik a tengeren elkövetett transznacionális bűncselekmények visszaszorítása, a biztonságos hajózás biztosítása és a tengeri erőforrások kizsákmányolásának minimalizálása. Kalózkodás alatt a Karta is az UNCLOS által meghatározottakat érti.¹⁰⁴⁴ Igyekszik az elérendő célokat több oldalról megközelíteni. Foglalkozik a munkahelyteremtéssel,¹⁰⁴⁵ az állami felelősség kérdésével¹⁰⁴⁶ és a nemzeti szabályozások

¹⁰⁴⁰ Human Rights Committee, ‘Consideration of Reports Submitted by States Parties under Article 40 of the Covenant’ (18 December 2006) CCPR/C/USA/CO/3/Rev.1 C. 16.

¹⁰⁴¹ Dutton, ‘Pirates and Impunity’, 285.

¹⁰⁴² African Charter on Maritime Security and Safety and Development in Africa, 15 October 2016, Lomé. A Karta az Afrikai Unióban a *2050 Africa’s Integrated Maritime Strategy* kezdeményezésének hatására jött létre.

¹⁰⁴³ Pichon –Pietsch 3.

¹⁰⁴⁴ Lomé Charter art 1.

¹⁰⁴⁵ Art 5.

¹⁰⁴⁶ Art 6.

közelítésével¹⁰⁴⁷. A parti államokat együttműködésre biztatja¹⁰⁴⁸ és ennek érdekében egy finansziális alapot¹⁰⁴⁹ tervez létrehozni. A Loméi Karta komoly elkötelezettségre enged következtetni az államok részéről, azonban megjegyzendő, hogy a dolgozat lezárásakor 55-ől 35 állam írta azt alá, összesen pedig két állam, a Guineai-öböl menti Benin és Togo ratifikálta a Kartát. A kapacitás ugyanis kevés és az egyes államok tudják, hogy a vállalt kötelezettségek teljesítése nehézségekbe ütközhet.

VI.4.1. Kelet-Afrika

A kelet-afrikai régióban jelentkező kalózkodás lényegében Szomáliához köthető, azonban ennek kezelésében kiemelkedő szerepet játszik Kenya.

A. A kalózkodás meghatározása

Kenya a *common law*-t követő államok közé tartozik. Eredetileg, a Kenya és az Európai Unió, illetve a különböző államok közötti megállapodások létrejöttét megelőzően, az 1963-as kenyai büntető törvénykönyv 69. cikke a kalózkodás *iure gentium* elkövetését büntetni rendelte. Arról nem rendelkezett, hogy ez alatt mit ért pontosan, annyi azonban az adott cikk alapján kitűnt, hogy a cselekmény a jogalkotó szerint elkövethető nyílt tengeren, de a Kenyához tartozó vizeken is.¹⁰⁵⁰ A törvénykönyv 5. cikke megszorító értelmezést tartalmaz, ugyanis eszerint Kenyának csak akkor van joghatósága eljárni, ha ezt a cselekményt a parti tengerén követték el.¹⁰⁵¹ Habár azóta, egy 2009-es módosítást¹⁰⁵² követően Kenya hivatalosan is teljes mértékben az UNCLOS definícióját veszi alapul, mégis volt olyan eset, ahol bíróság a már említett cikkekre támaszkodva elengedte a hozzá átszállított gyanúsítottakat.¹⁰⁵³ A *Merchant Shipping Act* az IMO A.1025(26).sz. határozata alapján¹⁰⁵⁴ a Kenya joghatósága alá eső tengeri övezetekben elkövetett fegyveres rablást kriminalizálni kezdte, a kalózkodás

¹⁰⁴⁷ Art 7 és 39.

¹⁰⁴⁸ Art 10.

¹⁰⁴⁹ Maritime Security and Safety Fund, Art 11.

¹⁰⁵⁰ <<https://www.loc.gov/item/global-legal-monitor/2010-11-12/kenya-court-rules-kenya-lacks-jurisdiction-over-offenses-committed-on-high-seas/>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 15.

¹⁰⁵¹ Yvonne M. Dutton, 'Maritime Piracy and the Impunity Gap: Insufficient National Laws or a Lack of Political Will?' (2012), *Tulane Law Review* vol. 86, issue 5, 1117.

¹⁰⁵² A 69. cikket a Merchant Shipping Act (Act No. 4 of 2009) 454. cikke módosította.

¹⁰⁵³ 2009-ben a németek kilenc gyanúsítottat szállítottak át Kenyába, hogy a mombasai bíróság folytassa le ellenük az eljárást, a bíróság azonban megállapította, minden egyezség illetve az UNCLOS ellenére szabadon kell engedni a feltételezett elkövetőket, mert a cselekmény közvetlenül nem kapcsolható Kenyához.

Mohamud Mohamed Hashi alias Dhodi and Eight Others v. Republic of Kenya, Misc. Applications no. 434 of 2009 High Court of Kenya.

¹⁰⁵⁴ IMO Resolution A.1025(26)

kifejezés pedig, az UNCLOS-szal összhangban, azon cselekményekre vonatkozott, amelyeket az egyik állam joghatósága alá sem tartozó területen követtek el.¹⁰⁵⁵ Emellett a hajók eltérítését is kriminalizálni kezdte Kenya a SUA-egyezmény alapján, ahogyan az előkészületi, kísérleti szakot, illetve a kalózkodásban való közreműködést, annak megkönnyítését is életfogytig tartó szabadságvesztéssel rendelte büntetni.¹⁰⁵⁶

Ami Szomáliát illeti, a kalózkodás szomáliai szabályozásáról áttételesen már többször esett szó. Elkerülve ugyan a témától eltávolodó, túlzottan általánosító értekezést, a korábbiakat kiegészítendő, érdemes néhány szóban összefoglalni, hogyan fejlődött az ottani szabályozás. Ehhez fontos látni, hogy a szomáliai jogrendszer alapvetően policentrikus. A jogszabályoknak három forrása figyelhető meg. Az egyik a *xeer*, a szokásjog, ami itt törzsi szokásként értékelhető, ahol az idősek a törzsi bírák. Ennek előnye, hogy rugalmas és konszenzuális alapon nyugszik. A másik a saría, amely a legfőbb forrássá nőtte ki magát. Harmadrészt a gyarmati hatást kell megemlíteni, a britekét Szomáliföldön, az olaszokét pedig Puntföldön valamint Szomália középső és déli részén.¹⁰⁵⁷ Szomáliföldön még a protektorátusi időkben az 1894-es *The Merchant Shipping Act* volt irányadó mint első, a kereskedelmi hajózásra vonatkozó törvény, emellett az 1849 -es *Admiralty Offences (Colonial) Acts* volt hatályban. Az utóbbit használták kalózkodás esetén. Az akkori Szomáliai Demokratikus Köztársaság 1989-ben ratifikálta az ENSZ tengerjogi egyezményét és megújította saját tengerjogát.¹⁰⁵⁸ Szomáliföldnek korábban már volt saját szabályozása (*1959 Maritime Code*), amely hiányosan, de rögzítette a kalózkodást.¹⁰⁵⁹ A fentiek alapján tehát az a kérdés, hogy a kalózkodás az említettek közül melyik forrás uralma alá tartozik. Erre vonatkozóan is a policentrizmus az irányadó. A gyakorlatban ugyanis gyakran használják a saríát, a kalózkodást ráadásul a szomáliai büntetőjog külön nem kriminalizálja, a törvénykönyvben nincs erre vonatkozó tényállás.¹⁰⁶⁰ A büntető törvénykönyv általánosságban alkalmazható, mint pl. a III. részben rögzített bünszervezetben elkövetett bűncselekményekre irányadó rendelkezések.¹⁰⁶¹ Szomáliföldön mégis született erre vonatkozó szabályozás, az 52/2012-es törvény, amelyet sorban utána követ az elkövetők átszállításával kapcsolatos 53/2012-es

¹⁰⁵⁵ A nyílt tenger kifejezés nem szerepel ugyanis az említett szakaszban, Merchant Shipping Act 2009, 369.

¹⁰⁵⁶ Shearer 325.

¹⁰⁵⁷ Gosalbo-Bono, Boelaert 117.

¹⁰⁵⁸ Law No. 14 of 9 February 1989.

¹⁰⁵⁹ 1959 Maritime Code, art 205.

¹⁰⁶⁰ Somaliland Penal Code, Legislative Decree no. 5 of 16 December 1962. Megjegyzendő, hogy gyakorlati relevanciával a Szomáliföld által lefektetett törvények bírnak, ezért az itt született jogszabályokat használok a vizsgálatomban referenciapontként.

¹⁰⁶¹ Section III of Somaliland Penal Code.

törvény.¹⁰⁶² Az 52. sz. törvény alapján kiderül, Szomália az UNCLOS definíciójára épít, attól némileg eltér.¹⁰⁶³ A 2. cikk A.2.-ben ugyanis egyszerűen kalóztámadásokban való tudatos és önkéntes részvételről ír, míg az UNCLOS 101. cikk b) bármely önkéntes részvételről szól valamely hajó műveleteiben azoknak a tényeknek a tudatában, amelyek alapján a hajó, illetve a légi jármű kalózhajónak, illetve kalóz légi járműnek tekinthető. Azaz, az UNCLOS egy tágabb kört határoz meg, amelybe több elkövetési magatartás is belefér, a kalóztámadás elősegítése vagy, hogy felszerelve részt vesz valaki egy ilyen műveletben, a somáliföldi törvény alapján nem büntetendő.¹⁰⁶⁴ Ugyan a definícióban a földrajzi kiterjedés még a tengerjogi egyezmény szövegezésére emlékeztet,¹⁰⁶⁵ később már szinte kizárólag a sajátos *Somaliland sea*-vel, 'Szomáliföld tengerén belül és kívül' szóhasználattal,¹⁰⁶⁶ esetleg annak a nyílt tengertől való elkülönítésével találkozhatunk. Ez is jelzi, hogy nem teljes az egyetértés a tengeri határok kapcsán és a joghatóság megállapításakor valamint annak nemzetközi joggal történő összhangba hozatalakor nehézségek adódhatnak.

B. Biztonsági magánvállalatok alkalmazása a kalózkodás visszaszorításában

Kelet-Afrikában is működnek biztonsági magánvállalatok, azonban ennek a tengerre specializálódó válfaja viszonylag új jelenség. Annál is inkább, mert nemcsak fegyveresekre van szükség, hanem tanácsadókra, a területet kiszolgáló személyzetre is, amelyhez szükséges képzettség. Az afrikai államok az idegen PMSC-k tekintetében távolságtartónak tűnhetnek, igyekeznek a látszatát is elkerülni annak, hogy bármilyen fegyveres alakulatot az államuk területére engedjenek, azonban mégis virágzik a tevékenységük egyes államokban. *Kenyában* a kérdést a 2016-os *Private Security Regulation Act*¹⁰⁶⁷ szabályozza, amely tartalmazza, hogy a biztonságot garantáló magánvállalatoknak és azok alkalmazottainak milyen követelményeknek kell megfelelniük, hogyan kell együttműködniük a nemzeti hatóságokkal. Számos afrikai állam veszi igénybe a nemzetközi PMSC-eket, azonban vannak olyan államok,

¹⁰⁶² Law 52/2012 Xeerka La Dagalaanka Budhad Badeedka/Somaliland Piracy Law és Law 53/2012 Transfer of Prisoners. A két törvény csak nem hivatalos angol fordításban érhető el, a következő linken:

<https://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/94695/111149/F1253967049/Somaliland_Piracy_Law_2012_Eng180311A.pdf>,

<http://www.somalilandlaw.com/Somaliland_Transfer_of_Prisoners_Law_Eng_21032012.pdf>

Utolsó

megtekintés: 2021. augusztus 13.

¹⁰⁶³ Az I. fejezetben utaltam arra, hogy Szomália a tengeri övezeteket is sajátosan értelmezi. L. Law No. 37 of 1972, amely a szomáliai parti tengerről és kikötőkről rendelkezik. Emellett az 52/2012 Art 2 A. 1. adja meg a kalózkodás fogalmát.

¹⁰⁶⁴ L. 52/2012, 2. cikkhez tartozó kommentár.

¹⁰⁶⁵ 'High seas, outside the jurisdiction of a state'.

¹⁰⁶⁶ Pl. Art. 5 52/2012.

¹⁰⁶⁷ No. 13 of 2016, The Private Security Regulation 5 July 2019.

mint Kenya, amely inkább a klasszikus, szárazföldi konfliktusban bevált afrikai cégeket részesíti előnyben.¹⁰⁶⁸ Probléma, hogy itt egyszerűen gazdasági társaságokként regisztrálják ezeket a vállalatokat.¹⁰⁶⁹ A tengerre specializálódó cégekre vonatkozóan nincs részletes szabályozás. Kenya szerepvállalása a kalózkodás felszámolásában egyébként leginkább abban érhető tetten, hogy a többi államot, főleg az Egyesült Államokat és az európai államokat a határon átnyúló rendészeti megállapodásokkal segíti, az eljárást megkönnyítendő, ún. *shipridereket* telepítenek egy-egy kenyai tisztviselő formájában az említett államok hajóira. Ezek a tisztviselők hivatalos, állami keretek között segítik a kalózok elfogását. Sok állam az IMO biztonsági magánvállalatokhoz kapcsolódó iránymutatásával összhangban információt szolgáltatott, milyen feltételekkel engedik a PMSC-k fedélzetre lépését, Kenya azonban nem adott meg ilyen követelményeket, így csak a fenti, általános szabályozásból indulhatunk ki. Ezzel ellentétben, *Szomália* megküldte az IMO számára, milyen feltételekkel engedi a PMSC-k jelenlétét. A szomáliai hatóságokat külön értesíteni kell a kikötőikbe tartó vagy onnan induló hajóknak arról, van-e a fedélzetükön kíséret, milyen összetételben és milyen fegyvereik vannak. Előbbi esetben, még a parti tenger elérése előtt meg kell adni ezeket az információkat és a lobogó joga szerinti állam engedélyét.¹⁰⁷⁰

A kalózkodás és annak eredője, a gyenge állam általában kedvez a magán aktorok felbukkanásának, amelyeket állami szinten is szerződtenek. Az USA például leszerződött olyan cégekkel, amelyek még az átmeneti kormány stabilitását voltak hivatottak biztosítani Szomáliában.¹⁰⁷¹ Külön-külön Szomáliföld és Puntföld is megbízott ilyen vállalatokat, hogy kalózkodás elleni műveleteket fogantossanak és segítsék a parti őrseget. A puntföldi, kalózkodás felszámolására létrehozott erő, a *Puntland Maritime Police Force* kiképzése is egy ilyen vállalatnak köszönhető.¹⁰⁷²

C. Az eljárás jellegzetességei

¹⁰⁶⁸ Sabelo Gumedze, 'Regulation of the Private Security Sector in Africa, Policy Paper' (2008) Institute for Security Studies, 11. <<https://www.files.ethz.ch/isn/101754/PVTSECPOLPAPFEB09.pdf>> Utolsó megtekintés: 2022. február 1.

¹⁰⁶⁹ Pedro Barge Cunha, 'Somalia as a Market for Private Military and Security Companies: definitions, agents and services' in Alexandra Magnólia Dias (ed) *State and Societal Challenges in the Horn of Africa* (Centro de Estudos Internacionais, Lisboa 2013), s.20., 82.

¹⁰⁷⁰ IMO Questionnaire

<<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/PCASP/Somalia.pdf>>

Utolsó

megtekintés: 2022. január 31.

¹⁰⁷¹ Cunha s.21.

¹⁰⁷² Afrikában az egyik legismertebb cég, a Saracen végezte a kiképzést az Egyesült Arab Emírségek támogatásával, a Biztonsági Tanács tudtával. Cunha s.25.

A *kenyai* eljárások a szomáliai kalózkodás felszámolásában kiemelkedő szerepet töltenek be, az állam más régióbeli államokkal (pl. Seychelles) ellentétben nem követeli meg, hogy kötődjék hozzá a bűncselekmény, univerzális joghatóságra alapozza eljárását. Ezzel szembehelyezkedik egy 2010-es legfelsőbb bírói döntéssel, amely megkívánta az incidens és az állam közötti kapcsolatot.¹⁰⁷³ Kenya már azelőtt eljárta a szomáliai kalózkodás tárgyában, hogy számos állam ide szállította volna az elkövetőket. Az eljárásokat az UNCLOS mellett a SUA-ra is építette, de még szélesebb hatáskörrel.¹⁰⁷⁴ Az átszállítási megállapodások megkötése idején még az is felmerült, hogy Kenya mintegy elsőfokú bíróságként funkcionáljon minden, kalózkodásra épülő eljárás esetén.¹⁰⁷⁵ A megállapodások után azonban az eljárások fejlesztésére került inkább sor, azok jelentős arculatfrissítésen estek át, amelyet az V.4. alfejezetben és az uniós szerepvállalás kapcsán ismertettem. Ezeket kiegészítendő, a kenyai jog nem tisztázza, mely bíróságoknak van joghatósága és ez a fentiekben említett 1. sz. modell alkalmazására is kihatással lehet, hiszen az ítélet érvénytelenségéhez vezethet.¹⁰⁷⁶ Az eljárás részleteiről egy 2011-es főtitkári jelentés rendelkezik,¹⁰⁷⁷ amely a kenyai büntetőeljárásról és a bizonyítékokról szóló törvényekre alapozza az eljárást, amelynek értelmében például a videófelvevételek is figyelembe vehetők bizonyítékként, ez számos államban nem engedélyezett, ami komolyan akadályozhatja az eljárást, hiszen az a tengeren történik és sokszor nincs más bizonyíték arra, mi történt. A törvények ugyan lehetőséget nyújtanak a kiadatásra, de ez nem tekinthető tipikusnak a gyakorlatban, éppen ellenkezőleg, hiszen 2009-ben az Európai Unió, az Egyesült Államok, illetve külön az Egyesült Királyság, Dánia illetve Kanada és Kína is megállapodást kötött Kenyával, amelynek értelmében ezek az államok átszállítják a gyanúsítottakat azért, hogy a kenyai bíróság folytassa le a tárgyalást az ügyükben.¹⁰⁷⁸ Akárcsak Franciaország esetében, itt is felmerült az a probléma, hogy megfelelő időn belül (jelen esetben a letartóztatástól számított huszonnégy órán belül) nem került sor annak eldöntésére, hogy jogos-e a fogvatartás. A kenyai jog egy-két napot ír elő, ennyi időn belül kell megjelenniük a bíróság előtt a gyanúsítottaknak, tovább nem lehetnek őrizetben.¹⁰⁷⁹ Általában jellemző, hogy emberi jogi szempontból adódnak gondok az eljárás során annak ellenére is, hogy Kenya alkotmánya előírja a tisztességes eljáráshoz való jogot.

¹⁰⁷³ Kateka 467.

¹⁰⁷⁴ Shearer 325., Kateka 467.

¹⁰⁷⁵ Dubner –Othero 228.

¹⁰⁷⁶ Nem tisztázott a kérdés, hogy csak a Legfelsőbb Bíróság vagy más bíróságok is eljárhatnak, Petrig-Geiß 178.

¹⁰⁷⁷ Report of the Secretary General on modalities for the establishment of specialized Somali anti-piracy courts UN Doc S/2011/360 (15 June 2011).

¹⁰⁷⁸ L. átszállítási egyezmények, V.3.

¹⁰⁷⁹ Dubner –Othero 230.

Bizonyos esetekben kétségek merültek fel a bíróság függetlenségével kapcsolatban és, mert a gyanúsítottak esetében viszonylag gyakori volt, hogy nem kapnak védelmet,¹⁰⁸⁰ a fiatakorúakkal pedig nehezen tud a rendszer mit kezdeni. A jogsegély intézménye fejlesztésre szorul, ezt az ENSZ által felállított kínzás elleni kontrollmechanizmus, a Kínzás Elleni Bizottság állapította meg.¹⁰⁸¹ Emellett a bizonyítási eljárás során is adódnak problémák. Az államok közötti eljárásban nem ismeretlen, hogy bizonyos típusú bizonyítékokat másodlagos jelleggel ismernek el.¹⁰⁸² Kenya maga is szigorú, ami a bizonyítékok mérlegelését illeti, az audiovizuális bizonyítékok terén hasonlóan vélekedik, mint a Nemzetközi Bíróság. Emellett azonban a kenyai jog például csak akkor vette figyelembe a tanúk vallomását, ha őket személyesen hallgatták meg, semmilyen digitális technológiával megoldott, távoli kihallgatást nem ítélték megfelelőnek.¹⁰⁸³ Az említett átszállítási megállapodásoknak köszönhetően a kenyai eljárások fejlettebbek, a bírák képzettek és a fentiekkel ellentétben, védőt is a legtöbb esetben tudnak már biztosítani a vádlottnak. Az eljárásoknak ugyanis, a megállapodások miatt, közelíteniük kell az európai jellegű eljárásokhoz. A kapott támogatások mellett ez annak is betudható, hogy Kenya már nem vállal át minden ügyet, hanem eseti alapon dönt. Az emberi jogi kritikák ma leginkább a börtönviszonyokat érintik. Kenya azonban nemcsak saját rendszerén belül helyezi el az elítélteket, őket több esetben visszaszállítják Szomáliába, hogy ott töltsék le büntetésüket.

Szomáliában az 1926-os büntetőeljárás törvény 1960-ban kelt¹⁰⁸⁴ kiegészítése már rögzítette, hogy Szomáliföld joghatósága beáll, ha valaki nyílt tengeren vagy Szomáliföld parti tengerén¹⁰⁸⁵ egy Szomáliföldön nyilvántartásba vett hajó fedélzetén vagy idegen hajó fedélzetén szomáliföldiként követ el bűncselekményt. 1966-ban a parti tengerre vonatkozó három tengeri mérföldes határt tizenkét tengeri mérföldre emelték, amelyet 1972-ben a *Territorial Sea and Ports Law* kétszáz tengeri mérföldre emelt.¹⁰⁸⁶

¹⁰⁸⁰ Petrig-Geiß 175.

¹⁰⁸¹ Consideration of Reports submitted by States Parties under Article 9 of the Convention, Concluding observations of the Committee against Torture (2009) CAT/C/KEN/CO/1 10.

¹⁰⁸² Pl. az audiovizuális bizonyítékokat '...merely of a secondary nature and may only be used to confirm the existence of facts established by other evidence ...'. *Croatia v Serbia* [2015] ICJ Rep 3, 87, para. 239.

¹⁰⁸³ Petrig-Geiß 178.

¹⁰⁸⁴ Ordinances 17 and 18 of (20 June) 1960 amending Somaliland Criminal Procedure Ordinance, 1926.

¹⁰⁸⁵ 1960-as kiegészítése 149 A. szakasz. Ehhez l. <http://www.somalilandlaw.com/maritime_law.htm> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 13.

¹⁰⁸⁶ http://www.somalilandlaw.com/maritime_law.htm

A 4. cikk értelmében az elkövetők 5-20 év szabadságvesztéssel büntethetők, kivéve az emberölés esetét. Az emberölést a Btk. szabályozza, amely azt halálbüntetéssel sújtja.¹⁰⁸⁷ A törvény előírja, hogy az 52. sz. törvényt együtt kell értelmezni a büntető törvénykönyvvel.¹⁰⁸⁸

A törvények mellett meg kell említenünk, hogy egy elnöki rendelettel¹⁰⁸⁹ létrejött a *Somaliland Counter Piracy Co-ordination Office*, amelynek elnöke a somáliföldi főügyész, de helyet kap a bizottságban a parti őrség vezetője és a minisztériumi (belügy, igazságügy, pénzügy) tagjai is. A feladatuk a kalózkodás elleni műveletek operatív menedzselése, a koordinálás a kalózkodással foglalkozó egyes hatalmi ágak közt, az információcsere és jelentések készítése. Nem teljesen helytálló az a kép tehát, hogy más államok végzik a kalózok elfogását és a felelősségre vonását Szomália helyett, hiszen, kapacitásaihoz mérten, a kalózkodás csúcsán 402 eljárást folytatott le négy év alatt.¹⁰⁹⁰ Szomália igyekszik saját börtöneiben elhelyezni az elkövetőket, ha a régió államai lefolytatták ugyanis az eljárást, gyakran a büntetés letöltésének céljából visszaszállítják az elítélteket.

VI.4.2. A Guineai-öböl térsége

A Guineai-öböl térsége jelenleg a legfontosabb a kalózkodás szempontjából. Az itt történő incidensek a világon mért támadások mintegy 43%-t adják.¹⁰⁹¹ Bár erre a típusú kalózkodásra kevésbé jellemző a váltságdíj követelése, az utóbbi időben ez növekedésnek indult. Az itteni kalózkodásra már az I. fejezetben kitértem, azonban érdemes megemlíteni, hogy a fellépés, a szabályozás eltérése a sajátos földrajzi elhelyezkedésből is fakad. Afrika szarvával ellentétben itt egy konkáv partszakasról van szó, amelyet több állam is határol, amelyeknek aránylag rövid partszakasz jut. Ez egyrészt azt jelenti, hogy ezeknek az államoknak érdeke az együttműködés, másrészt a nemzetközi misszióknak és harmadik államoknak sok államtól be kell szereznie az engedélyt, ha valamilyen műveletet szeretne

¹⁰⁸⁷ Art 434, Somaliland Penal Code.

¹⁰⁸⁸ Art 12, 52/2012.

¹⁰⁸⁹ Presidential Decree 0194/012012 of 24 January 2012.

¹⁰⁹⁰ 2008 és 2012 közti időszakra vetítve. Maritime Piracy Judicial Monitor, no.1, 88.

¹⁰⁹¹ <<https://www.icc-ccs.org/index.php/1306-gulf-of-guinea-remains-world-s-piracy-hotspot-in-2021-according-to-imb-s-latest-figures>> Utolsó megtekintés: 2021. július 21. A nigériai haditengerészet 339 incidenst jelentett 2020-ból. Ezek nagy része, 214 nem minősíthető kalózkodásnak az elkövetés helye miatt. <<https://issafrica.org/iss-today/gulf-of-guinea-piracy-a-symptom-not-a-cause-of-insecurity>> Utolsó megtekintés: 2021. július 21.

végrehajtani az öbölben, pl. kalózkodást üldözni.¹⁰⁹² Ebben az esetben tehát kifejezetten ajánlott lehet a regionális megoldás, ellentétben pl. Szomáliával. A régióban kiemelkedik Nigéria, nemcsak a támadások eredőjeként, hanem mert potenciálisan a leginkább aktív, eljárni képes állam.

A. A kalózkodás meghatározása

A fent említett sajátos helyzet eredménye a nyugat- és közép-afrikai államokat tömörítő Yaoundéi Kódex, amelynek célja a régió államainak együttműködése,¹⁰⁹³ a tengeri területeket érintő transznacionális bűncselekmények, ezen belül a kalózkodás, a tengeri terrorizmus, orvhalászat visszaszorítása.¹⁰⁹⁴ Ennek eszköze a nemzeti szabályozások fejlesztése, az, hogy mindenütt kriminalizálják a kalózkodást, emellett egy regionális keretszabályozás létrehozása. Megemlíti továbbá, hogy a nemzeti szabályozásoknak a nemzetközi joggal összhangban kell lenniük.¹⁰⁹⁵ Előírja, hogy az államoknak olyan szabályozást kell kialakítani, hogy az alapján el is tudjanak járni az elkövetőkkel szemben.¹⁰⁹⁶ Rendelkezik továbbá az idegen hajóra átszálló tisztviselők helyzetéről.¹⁰⁹⁷ A kalózkodásról szóló 6. cikk az UNCLOS fogalmából indul ki, azaz az üldözést csak a parti tengeren kívül teszi lehetővé, azonban magáévá tette a releváns BT határozatokat, így az üldözés lehetségessé válik a parti tengeren is, a parti állam engedélyével.¹⁰⁹⁸ A 7. cikkben röviden említést tesz a fegyveres rablásról is és lehetővé teszi a forró nyomon üldözést.¹⁰⁹⁹

A Yaoundéi Kódex mellett megemlítendő, hogy a Biztonsági Tanács is foglalkozik a térséggel, legutóbb 2019. februárban ültek össze a kifejezetten a tengert érintő transznacionális bűncselekményekkel kapcsolatban.¹¹⁰⁰ A G7++ *Group of Friends of Gulf*

¹⁰⁹²<https://issafrica.org/iss-today/gulf-of-guinea-piracy-a-symptom-not-a-cause-of-insecurity>

¹⁰⁹³ Az együttműködés koordinálását a Kódex által létrehozott CRESMAO (West African Regional maritime Security Centre) és a CRESMAC (Central Africa Regional Maritime Security Centre) és az Interregional Coordination Centre végzi. Az együttműködésnek a már említett 3 szintje van jelen: a régiók közötti, a regionális és az ún. zónánkénti, övezeti. Pichon –Pietsch 3.

¹⁰⁹⁴ Eredetileg 25 állam írta alá, az ECOWAS és a Gulf of Guinea Commission.

Code of Conduct concerning the the Repression of Piracy, Armed Robbery against Ships, and Illicit Maritime Activity in West and Central Africa, 25 June 2013, Yaoundé, Art 5.

¹⁰⁹⁵ Yaoundé Code, Preambulum.

¹⁰⁹⁶ Yaoundé Code, Art 4 (4).

¹⁰⁹⁷ Yaoundé Code, Art 9.

¹⁰⁹⁸ Yaoundé Code, Art. 6 (2), (3).

¹⁰⁹⁹ Yaoundé Code, Art. 7 (1).

¹¹⁰⁰ UNSC Meeting Record on ‘Maintenance of international peace and security Transnational organized crime at sea as a threat to international peace and security’ (5 February 2019) UN Doc/ S/PV.8457.

*Guinea*¹¹⁰¹ szintén támogatja a kezdeményezést és a Kódexnek a régió államainak jogrendjébe történő beépítését valamint hatékony alkalmazását tűzte ki célul.

Tekintettel arra, hogy az incidensek jelentős része történik a Niger-deltában, Nigéria szerepe kiemelkedő, sokan egyenesen nigériai problémának tartják az itteni támadásokat, ezért emelem ki néhány szóban a nigériai szabályozást.¹¹⁰² A Yaoundéi Kódex 2017-es módosítása után arra lehetett számítani, hogy Nyugat-Afrikában sorra születnek majd a kalózkodás visszaszorítását célzó jogszabályok, ez azonban elmaradt.¹¹⁰³ Nigéria elvitathatatlan érdeme, hogy a régióban elsőként fogadott el törvényt ebben a tárgykörben. A törvény már az elején rögzíti, hogy összhangban áll mind az UNCLOS, mind a SUA egyezményekkel.¹¹⁰⁴ A kalózkodás fogalmát az UNCLOS-hoz igazítja,¹¹⁰⁵ de bevezeti a tengeri támadás fogalmát, ez alá sorolja a fegyveres rablást és ezt még számos elkövetési magatartással kiegészíti.¹¹⁰⁶ A nigériai szabályozást gyakran éri az a kritika, hogy nem hangolták össze az egyéb, pl. pénzmosásról, emberrablásról szóló jogszabályokkal. Ezért hatékonyságát megkérdőjelezzik. A kiszabható szabadságvesztésen és elkobzáson nem mutat túl, nem kezeli holisztikusan a kalózkodást, azaz a korrupcióról és a háttérben meghúzódó szervezett bűncselekményekről nem beszél, így nem bír elrettentő funkcióval. Ezzel szemben pl. a kenyai szabályozást komplexnek tartják.¹¹⁰⁷ A nigériai törvényt ért kritikák ellenére úgy vélem, előrelépés történt, egyébként számos fejlett állam szabályozása esetén is jól nyomon követhető, hogy hiányzik az összhang a kalózkodással összefüggő, azt generáló egyéb bűncselekmények szabályozása és a kalózkodás visszaszorítását célzó jogszabály között.

B. Biztonsági magánvállalatok alkalmazása a kalózkodás visszaszorításában

Ahogy arra a IV. fejezetben kitértem, a Guineai-öböl térségében számos biztonsági érdek találkozik, jó terepet kínálva a biztonsági magánvállalatoknak. A helyzet olyan szempontból is sajátos, hogy a nigériai haditengerészet hajózási társaságoknak engedélyeket kínál megvételekre. Számos katonai magánvállalat pedig a nigériai biztonsági erők tagjainak

¹¹⁰¹ G7 államok kiegészítve Belgiummal, Brazíliával (megfigyelő), Dániával, Hollandiával, Norvégiával, Portugáliával, Spanyolországgal, Svájjal, továbbá az Európai Unió, az UNODC és az INTERPOL is csatlakozott.

¹¹⁰² <<https://issafrica.org/iss-today/nigerias-anti-piracy-law-misses-the-mark>> Utolsó megtekintés: 2021. július 21.

¹¹⁰³ *Ibid.*

¹¹⁰⁴ Explanatory Memorandum, Suppression of Piracy and Other Maritime Offences Act.

¹¹⁰⁵ Suppression of Piracy and Other Maritime Offences art 3.

¹¹⁰⁶ Art 4. a)-r).

¹¹⁰⁷ Merchant Shipping Act <<https://issafrica.org/iss-today/nigerias-anti-piracy-law-misses-the-mark>>

bevetését javasolja kíséretként.¹¹⁰⁸ Ez nem feltétlenül szerencsés, hiszen összemosódnak a szerepek, hogy mikor szolgál a katona a reguláris erők tagjaként és mikor a magánkíséret része. Nigéria azonban megtiltotta, hogy a parti tengerén fegyveres csapatokat telepítsenek a fedélzetre, kivéve, ha azok nigériaiak.¹¹⁰⁹ A vonatkozó szabályozást Nigéria a *Private Guards Companies Act*-ben¹¹¹⁰ rögzíti, amelyben nem tér ki a tengerre specializálódó társaságokra, általános jelleggel azonban kiköti, hogy a biztonsági magánvállalat teljes egészében nigériai kézben kell, hogy legyen,¹¹¹¹ pontosítja a 13. e) pontban, hogy a vállalat vezetője nigériai állampolgársággal kell, hogy rendelkezzen. A vezetők közül pedig legalább egyvalakinek a nigériai katonai vagy rendfenntartó erőknél kellett szolgálnia korábban. Az engedélyeztetési eljárás részletes, a megkülönböztető jelzések viselésére is az illetékes minisztériumtól kapnak engedélyt. Emellett Nigéria igyekszik az IMO irányelvekkel összhangban eljárni. A 2018-ban született kiegészítéssel Nigéria igyekszik nyitni a külföldi vállalatok irányába is.¹¹¹²

C. Az eljárás jellegzetességei

Az UNODC tényfeltáró missziókat indított a térségben, ennek eredményeképpen megállapította, hogy a Guineai-öböl mentén elhelyezkedő államok egyike sem alkalmas, hogy megfelelően eljárjon a kalózzokkal szemben.¹¹¹³ Ezért az UNODC a *Global Maritime Crime Programme* (GMCP) keretén belül kifejezetten a Guineai-öbölre fókuszálva létrehozott egy stratégiát.¹¹¹⁴ Ennek része annak elősegítése, hogy az államok az ENSZ kalózkodással kapcsolatos szabályozását magukévá tegyék.¹¹¹⁵ Ez is szerepet játszott abban, hogy Nigéria 2019-ben fogadott el egy új törvényt a kalózkodás visszaszorítása kapcsán.¹¹¹⁶ Nigériában az ezen törvény alá tartozó ügyekben kizárólag egy bíróság, a szövetségi fellebbviteli bíróság járhat el.¹¹¹⁷ Felróják azonban, hogy túl általánosan fogalmaz, nem konkretizálja az eljáró hatóságokat, így félő, hogy a hatáskörök tekintetében rivalizálás alakul ki a különböző

¹¹⁰⁸ IV. fejezet.

¹¹⁰⁹ König –Solomon 247.

¹¹¹⁰ Private Guards Companies Act, 2018 (introduced in 1986), Chapter 367.

¹¹¹¹ Private Guards Companies Act 1. c).

¹¹¹² The Private Guard Companies Regulation 2018 <<https://www.aluko-oyebode.com/wp-content/uploads/2019/11/The-Private-Guard-Companies-Regulations-2018.pdf>> Utolsó megtekintés: 2022. február 2.

¹¹¹³ <<https://www.unodc.org/westandcentralafrica/en/newrosenwebsite/TOC/maritime-crime-and-unodc.html>>

Utolsó megtekintés: 2021. július 21.

¹¹¹⁴ Armed Robbery Against Vessels, and Maritime Crime in the Gulf of Guinea Region. *Ibid.*

¹¹¹⁵ *Ibid.*

¹¹¹⁶ Suppression of Piracy and Other Maritime Offences Act, June 2019.

¹¹¹⁷ Federal High Court (a nigériai bírósági hierarchiában a 3. szinten áll, a Legfelsőbb Bíróság és a Fellebbviteli Bíróság mögött), Art. 5 (2).

intézmények között.¹¹¹⁸ Elsősorban azzal lehet probléma, hogy a nigériai haditengerészet felügyeli alapvetően a tengeri területeket, azonban az új törvény értelmében a tengeri ügyek igazgatásával és a tengeri biztonság fenntartásával foglalkozó ügynökség végzi.¹¹¹⁹

Az első tárgyalásra, amelyet az új törvény alapján bonyolítottak, 2020-ban került sor. Kalózkodás vádjával tíz gyanúsított ellen folytatott eljárást a Lagosi Szövetségi Bíróság, amelyet az EU és az UNODC is figyelemmel kísért. Ennek oka a kettejük együttműködésével létrehozott *Support to West African Integrated Maritime Security* (SWAIMS) projekt, amelynek része, hogy erősítsék az igazságszolgáltatás által a kalózkodásra, fegyveres rablásra adott választ. A nemzetközi közösség államai pedig továbbra is szorosan nyomon követik az ott folyó eseményeket, az Egyesült Államok pl. 2021. augusztusában Lagosba vezényelte az *USS Hershel 'Woody' Williams* hadihajót, amely mobil haditengerészeti támaszpontként üzemel és segítséget nyújt a nigériai haditengerészek további képzésében és közös taktika kidolgozásában.¹¹²⁰

Nigéria 2021-ben bejelentette a *Deep Blue* projekt létrehozását, amely hatékonyan egészítheti ki a Yaoundéi Kódexben foglaltakat, lehetőséget ad a katonai fellépés fokozására. A projektnek magyar vonatkozása is van, Magyarországról is vásárolnak a projekthez polgári és megfigyelő légszaváros repülőgépeket és a pilóták kiképzésben is várhatóan szerepet játszik Magyarország, ahogyan a felderítő- és megfigyelő rendszerek kiépítésében is.¹¹²¹ Emellett Nigéria a közép- és kelet afrikai tengeri biztonsággal kapcsolatos regionális stratégia átültetéséért felelős régiók közti koordinációs központtal¹¹²² együtt létrehozott egy együttműködési fórumot¹¹²³, amelytől azt várják, hogy segíti a konfliktusok kezelését a Guineai-öbölben és a SHADE-modellt¹¹²⁴ alkalmazza.¹¹²⁵

¹¹¹⁸ *Ibid.* Suppression of Piracy and Other Maritime Offences Act of June 2019 art 17 (1) – (3).

¹¹¹⁹ Nigerian Maritime Administration and Safety Agency.

¹¹²⁰ <<https://guardian.ng/business-services/nigeria-others-lose-2-billion-to-illegal-activities-at-sea-yearly/>>

Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 14.

¹¹²¹ <<https://24.hu/kulfold/2021/01/25/repulogep-nigeria-magnus-aircraft/>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 14.

¹¹²² Interregional Coordination Centre for the Implementation of Regional Strategy for Maritime Safety and Security in Central and West Africa.

¹¹²³ Maritime Collaboration Forum.

¹¹²⁴ Shared Awareness and Deconfliction.

¹¹²⁵ <<https://www.bimco.org/news/security/20210428---nigeria-and-icc-antipiracy-forum>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 14.

VI.5. Ázsia

A kalózkodás Ázsiában hagyományosan jelen van, három nagy régiót érdemes megemlíteni, Délkelet-Ázsiát, Indiát és a Távols-Keletet.

A. A kalózkodás meghatározása

A kalózkodás egyik gócpontja *Délkelet-Ázsia*. A régióból érdemes kiragadni a Fülöpszigetek szabályozást, amely jelenleg eltér a nemzetközi jog által meghatározott tényállástól.¹¹²⁶ Tágabban értelmezi a kalózkodást. Ennek egyik jellegzetessége, hogy kiterjeszti a fogalmat a parti tengerre is és nem veszi figyelembe a kalózkodásban nyújtott segítséget, ahogyan, Szomáliához hasonlóan, a műveletekben való részvételt sem értelmezi.¹¹²⁷ Ezen kívül megkövetelik az *animus furandit*, történelmi szempontból külön hangsúlyozva természetesen a spanyolok ellen elkövetett kalózkodást.¹¹²⁸

Az indonéz szabályozást a holland hatás jellemzi. Univerzális joghatóságra alapozza eljárását. A szabályozás részletes (pl. bünteti a segítség nyújtását a kalózkodók tevékenységéhez), azonban egészen más, Indonézia földrajzi adottságaihoz igazított struktúrában gondolkodik. Ennek megfelelően nem fegyveres rablásról beszélhetünk, hanem parti vizekben, konkrétan a tengerparton, illetve folyón történő kalózkodásról.¹¹²⁹ A kalózkodásról általában szót ejtő büntető törvénykönyv 438. cikke tartalmazza a nyílt tenger kitételét. A parti kalózkodás alatt valóban a tengerpartot, illetve a folyótorkolatot érti a szabályozás. Bünteti továbbá azokat is, akik átadják a hajójukat a kalózkodóknak.¹¹³⁰

Malajzia, a fenti államokhoz hasonlóan, jóval a szomáliai kalózkodás megjelenése előtt küzdött már a jelenséggel. Ami a nemzetközi egyezményeket illeti, Malajzia ratifikálta az UNCLOS-t, de a SUA-hoz nem csatlakozott. A nemzeti jog nem határozza meg a kalózkodás tényállását, az UNCLOS 101. cikke sem jelenik meg a malajziai jogban. A malajziai alkotmányban ugyanis arra vonatkozóan nincs utalás, hogy egy az egyben adoptálná a nemzetközi jogot.¹¹³¹ Az elkövetőket így más, a malajziai szabályozásban szereplő bűncselekmények (fegyveres rablás, emberölés, összeesküvés, esetleg terrorizmus) miatt

¹¹²⁶ Passman 79. 'Any attack upon or seizure of any vessel, or the taking away of the whole or part thereof ... by means of violence against or intimidation ... committed by any person, including a passenger or member of the complement of said vessel, in Philippine waters, shall be considered as piracy.'

¹¹²⁷ Republic Act No. 7659 of 1993, section 3.

¹¹²⁸ *The People of The Philippine Island v. Lol-Lo and Saraw*, Supreme Court of Manila, G.R. No. 17958 February 27, 1922.

¹¹²⁹ Penal Code of Indonesia 1999, Art 438-441.

¹¹³⁰ Art 447.

¹¹³¹ Wan Siti Adibah Wan Dahalana, Anati Binti Kisah, Subasny Sevanathana, Muhammad Nasirm, 'The Challenges of Prosecuting Maritime Pirates' (2020) *Sriwijaya Law Review*, Vol.4., Issue 2, 228.

vonják általában felelősségre.¹¹³² A malajziai büntető törvénykönyv 4. cikke az extraterritoriális joghatóságról írva úgy fogalmaz, hogy a bűnpártolás, állam elleni cselekmények valamint a terrorizmus bűncselekményét, ha ezek nyílt tengeren történnek, úgy kezelik, mintha Malajziában követték volna el.¹¹³³ Emellett a 2004-es *Malaysian Maritime Enforcement Agency Act* 6. cikk (3) (c) utal arra, hogy a törvény által létrehozandó ügynökség feladata lesz a kalózkodás megelőzése és visszaszorítása, tehát úgy tűnik, mégis ismeri a kalózkodást a malajziai jog.¹¹³⁴ Kérdés, hogy mit értenek kalózkodás alatt, ugyanis a gyakorlatban Malajziának a földrajzi helyzete miatt valójában a fegyveres rablásokkal több dolga van, mint nyílt tengeri kalózkodással. A Malaka-szoros bizonyos részén nem jelölhető ki nyílt tenger, sőt, Indonézia és Malajzia parti tengerei átfedést mutatnak. Malajziában tehát kialakult működő gyakorlat, de azt több törvény rendelkezéseiből kell összerakni¹¹³⁵ és következtetni lehet csak arra, hogyan értelmezik a kalózkodást. Ezáltal sajátos struktúrában gondolkodnak a nemzetközi jogi szabályozáshoz képest és nincs kifejezetten a kalózkodás felszámolását célzó hazai jogszabály.

India aláírta az ENSZ tengerjogi egyezményét 1982. dec. 10-én és 1995-ben ratifikálta¹¹³⁶ azt, azonban a nemzeti jogában ez soha nem jelent meg. Indiának saját, hazai szabályozása sem volt, nem kriminalizálta a kalózkodást. Ez azért is hangsúlyos, mert Indiának közben fontos szerepe van a tengerek rendjének fenntartásában az egész térségben, ahogyan a kalózkodás visszaszorításában is kiemelkedik. Indiában 2019-ben született egy javaslat,¹¹³⁷ amely végre bevezeti az említett nemzetközi egyezményt az indiai jogba és kifejezett célja, hogy India jelezze elköteleződését a nemzetközi közösség irányába. A javaslat 2(f) pontja rendezi a kalózkodás fogalmát, amelyet teljesen az UNCLOS-ra épít. Az eredeti fogalomhoz képest betold egy bekezdést, miszerint minden olyan tett, amelyet a nemzetközi jog, beleértve a nemzetközi szokásjogot kalózkodás jellegűnek gondol, az indiai törvény értelmében kalózkodásnak számít.¹¹³⁸ A 3. cikk rögzíti, hogy a vagyonekbobzás mellett fő büntetésként életfogytiglani szabadságvesztéssel vagy halálbüntetéssel sújtandók a kalózkodók.

¹¹³² Nurulizwan A. Zubir, Wan Siti Adibah Wan Dahalan, 'Maritime Violence: Implications to Malaysia' (2012), *Arena Hukum*, vol.5, no.1, 51.

¹¹³³ Act 574 of 2015, Penal Code of Malaysia, art 4.

¹¹³⁴ Act 633 of 2004 (with amendments of 2006), art 6. (3).

¹¹³⁵ L. C. pont az eljárás jellegzetességeiről.

¹¹³⁶ <https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=en> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus. 14.

¹¹³⁷ The Anti-Maritime Piracy Bill, No. 369 of 2019 (23 December 2019). <<https://prsindia.org/billtrack/the-anti-maritime-piracy-bill-2019>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 16.

¹¹³⁸ The Anti-Maritime Piracy Bill 2. (f) [iv].

Utóbbi kiszabására abban az esetben kerülhet sor, ha az elkövető megölt valakit az incidensben, de akkor is, ha az ölési kísérlet rábizonyítható. A törvény a részesi alakzatokat is rendezi, 14 év szabadságvesztésben maximalizálja az ő magatartásukat. Mindebből kiderül, hogy India is a kalózkodás hagyományos fogalmát tette magáévá a hazai jogban, ugyanakkor aláírta a SUA-egyezményt is.

A kalózkodás visszaszorításában *Kínának, Japánnak és a Koreai Köztársaságnak* is nagy szerep jut. Esetükben a kalózkodás szintén komoly történeti hagyományokkal bír, de a modern kalózkodás felszámolásában is aktívan közreműködnek. A nemzetközi szabályozás kialakulásában is nagy szerepe volt ezeknek az államoknak (pl. a Matsuda-javaslat M. Matsuda japán és M. Wang Chung-hui kínai jogászok együttes munkájának köszönhető),¹¹³⁹ ezért érdemes néhány mondat erejéig összefoglalni az itteni szabályozásokat.

Kína különösen érdekelt a kalózkodás szempontjából sokáig az egyik legveszélyesebb helyszínnek számító Dél-kínai-tengeren. Míg Kína a katonai műveletekben, együttműködésekben aktív, kínaiul nincs is a kalózkodásnak megfelelő kifejezés, a 'tengeren elkövetett rablás' kifejezést használják, amely alatt aztán kalózkodást értenek leegyszerűsítve.¹¹⁴⁰ Kína büntetőjoga más államokhoz hasonlóan nem szabályozza önállóan a kalózkodás tényállását, azonban a törvénykönyv 9. cikke kiterjeszti a nemzeti jogot minden olyan bűncselekményre, amelyet olyan nemzetközi szerződések határoznak meg, amelyben Kína is részes fél.¹¹⁴¹ Kína tehát Franciaországhoz hasonlóan a nemzetközi kötelezettségvállalásokra alapozva univerzális joghatóságot teremt.¹¹⁴²

Japán elfogadja az UNCLOS 101. cikkében rögzített definíciót, azonban a mai, modern kalózkodást tágabban értelmezi, ideért minden rablást, a rakomány vagy a hajó eltulajdonítását, akár a kikötőből is, az emberrablást, a közlekedő hajók megrongálását

¹¹³⁹ Shnider 511.

¹¹⁴⁰ Yingying Deng, 'China's Legal Enforcement on Anti-Piracy in South China Sea' (2010) Asian Social Science, vol.6, no.6, 94.

¹¹⁴¹ 'This Law shall be applicable to crimes which are stipulated in international treaties concluded or acceded to by the People's Republic of China and over which the People's Republic of China exercises criminal jurisdiction within the scope of obligations, prescribed in these treaties, it agrees to perform.' Criminal Law of the People's Republic of China, President Order 1997, No. 83 art 9.

<<https://www.oecd.org/site/adboecdanti-corruptioninitiative/46814270.pdf>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 16.

¹¹⁴² Shnider 560.

kalózkodás céljából, fegyverek előkészítését kalóz cselekményekre.¹¹⁴³ Mindegy továbbá, melyik tengeri övezetben valósulnak meg az említett cselekmények.¹¹⁴⁴

Ami a *dél-koreai* szabályozást illeti, a kalózkodás fogalma helyett szintén csak a tengeri rablást ismeri, de ezt is abban az esetben, ha a cselekményt Koreához lehet kapcsolni, emellett nem kriminalizálja a cselekményt elősegítő magatartásokat.¹¹⁴⁵ A szabályozás tehát nem említi az univerzális joghatóságot, mint az eljárás lehetséges alapját. A koreai büntető törvény 340. cikke a hajó valamely tömeg általi erőszakos hatalomba kerítését rendeli büntetni, lényegileg ez felel meg a kalózkodásnak.¹¹⁴⁶ Ebből azonban hiányzik a motiváció kérdése, a két hajó követelménye, azonban szerepet kap az a fordulat, hogy az erőszakot valamely csoportosulás, tömeg kezdeményezi. A büntetési tételt 7 évtől életfogytig állapítja meg, kirívó esetben (pl. emberölés) halálbüntetést is kilátásba helyez.¹¹⁴⁷ Emellett a hajózás ellen elkövetett jogellenes cselekmények megbüntetéséről szóló törvény 5-11. cikkeit érdemes figyelembe venni (*Act Concerning Punishment of Unlawful Acts against Ships and Marine navigational facilities*). A törvény értelmében akár halálbüntetéssel is sújtható, aki más embert megöl vagy megsebesít, hogy egy úszó hajó biztonságát veszélyeztesse,¹¹⁴⁸ bünteti továbbá azt, aki megrongálja a közlekedő járművet¹¹⁴⁹ vagy annak irányítását magához ragadja¹¹⁵⁰.

B. Biztonsági magánvállalatok alkalmazása a kalózkodás visszaszorításában

Délkelet-Ázsiában is ismeretes a PMSC-k tevékenysége, főleg a Malaka-szoroson történő átkeléskor veszik őket igénybe, azonban mind Malajzia, mind Indonézia tiltja a felfegyverzett PMSC-k kísérőként, VPD formában történő bevetését. Tekintettel arra, hogy a délkelet-ázsiai államok sem preferálják a területükön lévő fegyvereseket, így nem engedek ezeket saját kikötőikből a fedélzetre, ezért ebben a régióban is úszó fegyverraktárakat tartanak fenn, akárcsak Kelet-Afrikában. India kifejezte ellenérzését ezek kapcsolatban is, attól tartva, hogy ezek is a kalózkodás áldozatául esnek, akik így még több fegyverhez juthatnak. Az indiaiak

¹¹⁴³ The Act on the Punishment of and Measures against Piracy, Act No. 55 of 2009, art 2. <https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/JPN_anti_piracy.pdf> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 16.

¹¹⁴⁴ Shah 193.

¹¹⁴⁵ Shnider 563.

¹¹⁴⁶ Criminal Act of the Republic of Korea, Act No. 11731, 5 April 2013, art 340 (1) ‘any act of depredation of ship or any act of depredation of property, committed at the sea, with the use of power by crowd’.

¹¹⁴⁷ Art 340 (2), (3).

¹¹⁴⁸ Art 5.

¹¹⁴⁹ Art 7.

¹¹⁵⁰ Art 6.

komolyan veszik ezt, előfordult,¹¹⁵¹ hogy hajókat a saját parti őrőségük kísért a kikötőbe, ahogyan az elérte az indiai parti tengert, mert kísérőhajót alkalmazott, amely indiai felfogásban úszó fegyverraktárnak minősült. Kialakult tehát egyfajta félelem, hogy a PMSC-k a régió destabilizációjához is hozzájárulhatnak. Ebben a tekintetben a Srí Lanka-i engedélyeztetési eljárás lehet a modell, amely engedi, hogy akár katonai bázisokon tárolják a PMSC-k a fegyvereket.¹¹⁵² Az indiai hatóságok igyekeznek az IMO irányelvekkel összhangban eljárni, meg is adták az IMO-nak, milyen engedélyeztetési eljárásról kell átmennie ezeknek a vállalatoknak.¹¹⁵³ India megköveteli, hogy már a kizárólagos gazdasági övezetében lépés előtt jelentsék a hajók, ha PMSC-t alkalmaznak.¹¹⁵⁴ Ezen a területen nincsenek nagy tranzitok, néhány napra vagy egy hétre szükséges a kíséretet alkalmazni, ráadásul a Dél-kínai-tengeren kialakult feszültség miatt Kínával, a délkelet-ázsiai államok is folyamatosan erősítik haditengerészetüket, amely miatt még kevesebb tér juthat a PMSC-k bevetésének ebben a régióban.¹¹⁵⁵

A Távol-Kelet államai közül Kína kifejezetten pártolja a tengerre szakosodó, jellemzően külföldi magánvállalatok jelenlétét, ellentétben Japánnal, ami Olaszországgal együtt azon államok közé tartozik, amelyek az állami VPD-eket részesítik előnyben.¹¹⁵⁶ Azt fontos azonban kiemelni, hogy itt nem katonai magánvállalatokról van szó, hanem kizárólag az őrző-védő funkciót ellátó biztonsági magánvállalatokról. Előbbiről nem is lehet szó, mert Kína az utóbbi években militarizálni kezdte a tengeri rendfenntartó szerveket és nagyon szoros ellenőrzést épített ki.¹¹⁵⁷ A kínai PMSC-k a szomáliai kalózkodás kapcsán is vállaltak kísérő szerepet, igyekeznek a nyugati társakkal felvenni a versenyt. A kérdést Kínában a *Regulations on Administration of Use of Guns by Full-time Guards and Escorts* szabályozza.¹¹⁵⁸

C. Az eljárás jellegzetességei

¹¹⁵¹pl. Seaman Guard Ohio, 2013.

¹¹⁵² Scott Cheney-Peters, 'Whither the private maritime security companies of South and Southeast Asia?' <<https://cimsec.org/part-2-whither-pmscs-south-southeast-asia/>> Utolsó megtekintés: 2022. február 2.

¹¹⁵³ Questionnaire, IMO.

¹¹⁵⁴ Gurudeep Bala, 'Private Maritime Security Contractors and Legal Framework', 86. <https://www.indiannavy.nic.in/sites/default/themes/indiannavy/images/pdf/resources/article_8.pdf> Utolsó megtekintés: 2022. február 2.

¹¹⁵⁵ Questionnaire, IMO.

¹¹⁵⁶ 84.

¹¹⁵⁷ Shigeki Sakamoto, 'China's New Coast Guard Law and Implications for Maritime Security in the East and South China Seas' (2022) <<https://www.lawfareblog.com/chinas-new-coast-guard-law-and-implications-maritime-security-east-and-south-china-seas>> Utolsó megtekintés: 2022. február 9.

¹¹⁵⁸ Decree No. 356 of the State Council of the People's Republic of China, July 27, 2002.

Ami a *délkelet-ázsiai* eljárásokról tudható, hogy a Fülöp-szigeteken már 1922-ből is lehet olyan bírósági ítéletet találni, amely a kalózkodást az emberiség elleni bűncselekménynek nevezte és felperesként a Fülöp-szigetek lakosságát jelölte meg a per.¹¹⁵⁹ A Fülöp-szigetek azonban eljárását nem alapozza univerzális joghatóságra.¹¹⁶⁰ A modern kalózkodás tekintetében elmondható, hogy ha kifejezetten kisstílusú bűncselekményeket követnek el, jellemzően két-három év büntetést szab ki a bíróság, a komolyabb ügyek pedig sokszor el sem jutnak a bíróságig, mert évekbe telik a tárgyalás kitűzése, az eljáró jogászok pedig sokszor kapnak fenyegetést a kalózkodásba bocsátkozó bünszervezetektől.

Indonézia a szabályozás hiányára tekintettel nem kalózkodás tárgyában jár el, hanem a büntető törvénykönyve alapján az egyéb, köztörvényes bűncselekmények alapján vonja felelősségre az elkövetőket.

Malajziában a joghatóságot az 1964-es *Courts of Judicature Act* 22. (1) (a) bekezdése alapozza meg. Ebben azt találjuk, hogy a bíróság eljárhat minden olyan bűncselekmény esetén, amelyet helyi lakos követett el nyílt tengeren, egy hajó fedélzetén¹¹⁶¹ és, ha bármilyen állampolgárú személy nyílt tengeren elkövetett kalózkodást, annak *iure gentium* értelmében. Ugyanezen cikk (1) (b) bekezdése és az 1976-os *Extra-Territorial Offences Act*¹¹⁶² 2. (1) (b) (i) pontja megjegyzi, hogy a bíróság eljárhat akkor is, ha nyílt tengeren olyan hajó fedélzetén követnek el bűncselekményt, amelyet Malajziában lajstromoztak. Az említett törvények mellett, számos más jogszabály is létezik (pl. *Arms Act 1960*, *Firearms Act 1971*, *Kidnapping Act 1961*, *Prevention of Terrorism Act 2015*)¹¹⁶³ amellyel együtt kell értelmezni az elkövetett cselekményt. Malajza első ügye a nemzetközi (szomáliai) kalózkodás terén a *MT Bunga Laurel*, amelyben egy panamai tulajdonú, Japánban lajstromozott,¹¹⁶⁴ de Malajzia által üzemeltetett tankert az ománi partoktól 300 tengeri mérföldnyire megtámadtak a szomáliai kalózkodók. Őket a malajziai bíróság a *Firearms Act* alapján ítélte el. Az eljárás közben megváltoztatták a vádat, mert az eredeti vád értelmében halálbüntetéssel lettek volna sújthatók az elkövetők, így életfogytiglani szabadságvesztést kaptak.¹¹⁶⁵ Azonban a szabadságvesztés mellett Malajzia pl. fenntartja a korbácsolást, amelyet a 2005-ös *MT Nepline Delima* ügyben kiszabott. Az ügy érdekessége, hogy a tanker legénysége szöveges

¹¹⁵⁹ *The People of The Philippine Island v. Lol-Lo and Saraw*

¹¹⁶⁰ Shnider 560.

¹¹⁶¹ Art 22 (1) (a) (iii).

¹¹⁶² Act 163 of 1976 (with amendments of 2006).

¹¹⁶³ Részletesen I. Dahalana –Kisaha –Sevanathana –Nasirm 226.

¹¹⁶⁴ A támadáskor panamai zászló alatt hajózott. *Ibid.*

¹¹⁶⁵ *Ibid.*

üzenetben folyamatosan információkkal látta el a támadókat a hajó pontos pozíciójával, sebességével kapcsolatban.¹¹⁶⁶

A fenti államok együttműködnek egymással, de az itteni kalózkodás felszámolására irányuló együttműködés alapdokumentumát, a már említett ReCAAP-ot, sem Malajzia, sem Indonézia nem írta alá.¹¹⁶⁷ Míg Malajzia a kalózkodás terepen történő visszaszorítása és az ennek érdekében létrehozott együttműködések terén sikeres, a felelősségre vonás gyenge pontnak tekinthető, amely a sikeres területek hatékonyságát is magával húzhatja.¹¹⁶⁸ Malajzia esetében érdemes lenne tehát megfontolni az idevágó nemzeti szabályozás átalakítását.

India számos, nemzetközi katonai együttműködésben tölt be fontos szerepet, az EU NAVFOR kulcsfontosságú partnere.¹¹⁶⁹ Emellett Japánnal és a vele versengő Kínával is megegyezett 2012-ben, hogy az Adeni-öböl térségében megosszák egymással az információkat és a hadihajóik mozgását annak érdekében, hogy Ázsia három vezető hatalma optimalizálja a katonai erejét.¹¹⁷⁰ A korábban már említett *M/V Alondra Rainbow* ügyben¹¹⁷¹ például éppen a helyi szabályozás hiánya miatt nehezen tudott eljárni India, amit hátráltatott az a körülmény, hogy pont ekkor, 1999-ben írta alá a SUA-egyezményt, amelyet csak 2000-ben ratifikáltak.¹¹⁷² India azonban ebben az esetben is megtalálta az utat az eljáráshoz, a kalózkodást ugyanis *iure gentiumnak* minősítette, olyan bűncselekménynek, amely az összes államot veszélyezteti.¹¹⁷³ Ugyan lehetőségük volt a brit jogszabályok alapján is eljárni,¹¹⁷⁴ amelyet vegyítettek az indiai büntetőtörvénykönyv fegyveres rablásra vonatkozó tényállásával,¹¹⁷⁵ de a *Lok Szabha*¹¹⁷⁶ 2019 végén elfogadta a törvényjavaslatot, amely a kalózkodókat életfogytiglani, de akár halálbüntetéssel is sújthatja.¹¹⁷⁷ A törvényjavaslat rendez továbbá eljárási kérdéseket is, hiszen lehetővé teszi, hogy az elkövetők gyorsított eljárásban

¹¹⁶⁶ Hendun Abd Rahman Shah, *A Legal Analysis of Piracy and Armed Robbery at Sea in the Straits of Malacca: The Malaysian Perspective* (Birmingham University, Birmingham 2013), 254.

¹¹⁶⁷ Shah 200.

¹¹⁶⁸ Shah 246.

¹¹⁶⁹ <<https://eunavfor.eu/news/eu-navfor-somalia-operation-atalanta-conducts-exercise-indian-navy-gulf-aden>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 16.

¹¹⁷⁰ <<https://thediplomat.com/2012/03/india-china-and-the-pirates/>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 16.

¹¹⁷¹ L. I. fejezet

¹¹⁷² India a 16 (1) ponthoz fűzött fenntartást, nem fogadja el, hogy az értelmezésből, alkalmazásából eredő vitákat Nemzetközi Bíróság elé utalják. <<https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 16.

¹¹⁷³ Abhyankar 6.

¹¹⁷⁴ Még hatályban volt az 1947-es British Admiralty Law.

¹¹⁷⁵ Act no. 48 of 1860 (hatálybalépés: 1860. október 6.) 398.

¹¹⁷⁶ Nép Tanácsa.

¹¹⁷⁷ L. A. pont.

kerüljenek egy, külön az erre a célra kijelölt bíróság elé.¹¹⁷⁸ A joghatóságot megalapozó 9. cikk rögzíti, hogy állampolgárságtól függetlenül indítanak eljárást, amennyiben a haditengerészet vagy a parti őrség kapja el az elkövetőket. A törvény azonban tekintettel van a lobogó jogára. Úgy vélem, hogy ebben a tekintetben India szabályozása önmagában előremutató, de csak abban az esetben, ha a megfelelő törvényi garanciákat is beépítik, hiszen a javaslat értelmében viszonylag könnyedén halálbüntetéssel sújtható az elkövető. A javaslat azonban arra is kitér, hogy ha valakit az elkövetéssel megvádolnak és valamilyen formában erőszak, illetve fegyverek alkalmazására is sor kerül az ügyben, akkor a bíróságnak kötelessége a bűnösséget vélelmezni, amíg ennek ellenkezője ki nem derül.¹¹⁷⁹ Az indiai szabályozás emellett gondolt az előzetes fogvatartásra is, amelynek maximális hosszát 15 napban állapították meg. Ez lényegesen több, mint amit a francia szabályozás lehetővé tesz.¹¹⁸⁰ Az Indiát érintő eljárások legikonikusabb ügye, a fentebb már említett az *Enrica Lexie*-ügy India és Olaszország közt.¹¹⁸¹ Az ügy téma szempontjából releváns tárgya az UNCLOS kalózkodásra vonatkozó rendelkezéseinek megsértése volt, de fontos tanulsággal szolgált a VPD-kel kapcsolatban is, ahogyan a külföldre helyezett katonai személyzet funkcionális mentességének tárgyában is. Az ügy rávilágított, hogy az UNCLOS előírásai milyen fontosak és, hogy a lobogó joga szerinti állam helyes magatartása megelőzte volna a nemzetközi vita kialakulását. Ebben az ügyben egyébként nem kalózkodok ellen, hanem azon olasz legénységi tagok ellen indult eljárás, akik indiai halászhajókra lőttek, mert állítólag összekeverték őket a kalózkodókkal. Az ügynek, főleg a fentiekre tekintettel, érdekessége, hogy az Indiai Legfelsőbb Bíróság kijelentette, hogy a hazai szabályozás megelőzi a nemzetközi jogot.¹¹⁸² Az ügy sajnálatos példája annak, hogy mi történik, ha az államok nem működnek együtt, az indiai hatóságok ugyanis arra kényszerítették az olasz kíséretet, hogy hagyják el a hajózás szempontjából nyílt tengernek számító kizárólagos gazdasági övezetet és lépjenek be az indiai parti tengerre, mintegy rájuk erőszakolva saját joghatóságát. A későbbiekben is ez képezte a vita tárgyát, India ugyanis nem engedett Olaszország kérésének, hogy saját haditengerészei felett eljárjon.¹¹⁸³ India a SUA-egyezményre hivatkozott, hiszen az olasz VPD veszélyeztette a hajózás szabadságát, indiai áldozatai voltak az ügynek. India nem

¹¹⁷⁸ The Anti-Maritime Piracy Bill 8.

¹¹⁷⁹ The Anti-Maritime Piracy Bill 11.

¹¹⁸⁰ The Anti-Maritime Piracy Bill art 10 (1) b).

¹¹⁸¹ L. VI.1. Olaszország.

¹¹⁸² Angela Del Vecchio, 'The Fight Against Piracy and the Enrica Lexie Case' in Lilian del Castillo (ed) *Law of the Sea, From Grotius to the International Tribunal for the Law of the Sea* (BRILL, Leiden 2015) 402.

¹¹⁸³ Del Vecchio 409.

részese ugyan a 2005-ös egyezménynek és a kiegészítő jegyzőkönyvnek, de érdemes megjegyezni, hogy a jegyzőkönyv *2bis* 2 kimondja,¹¹⁸⁴ hogy az egyezmény nem vonatkozik az állam fegyveres erőinek tevékenységére, ha az feladatköri kötelességükhöz tartozik. Külön érdekesség, hogy állami érveléssel ellentétben a Legfelsőbb Bíróság kimondta, hogy az ügyet az UNCLOS és az indiai büntető törvénykönyv alapján kell megoldani.¹¹⁸⁵

Ami a távol-keleti államokat illeti, a *kínai* bíróságok, akárcsak Malajziában, általában a kalózkodás során elkövetett tényállások (pl. emberölés, rablás) alapján szabják ki a büntetést. A sanveji bíróság 1999-ben tárgyalta a *Cheung Son*-ügyet, egy hongkongi tulajdonú, de panamai zászló alatt Sanghajból Szingapúrba tartó teherhajó megtámadását, ahol a legénység huszonhárom tagját megölték. A bíróság tizenhárom elkövető esetén szabott ki halálbüntetést, azonban voltak olyanok, akiket felmentett, mert cselekményükkel a hatályos büntetőjog nem tudott mit kezdeni.¹¹⁸⁶

Japán a kalózkodás felszámolására irányuló elkötelezettsége miatt érdemes röviden kiemelni. Számára elsősorban a Malaka-szoros az egyik legfontosabb kereskedelmi útvonal, az olaj kb. 90%-a, az egyéb energiaforrásainak kb. 50%-a ezen az útvonalok keresztül érkezik Japánba.¹¹⁸⁷ Kifejezetten erre specializálódva hozta létre a Malaka-szoros Tanácsot (*Straits of Malacca Council*) 1969-ben. Számos japán hajót ért már támadás, ezek közül az 1998-as *Tenyu*, amelyben a teljes legénység eltűnt és az 1999-es *Alondra Rainbow* esete kapták a legtöbb nemzetközi figyelmet. Az 1992-es *Nagasaki Spirit* tanker katasztrófája komoly környezeti károkat okozott a Malaka-szorosban, amelynek kapitánya egy kalóztámadás miatt nem tudta kontrollálni a hajót, amely aztán összeütközött az *Ocean Blessing* konténerszállítóval.¹¹⁸⁸ Japánban a védelmi miniszter miniszterelnöki jóváhagyással rendelheti el a kalózkodás elleni műveleteket, ha az feltétlenül szükséges.¹¹⁸⁹ A tokiói kerületi bíróságnak pedig van eljárási gyakorlata. Az első ügy, amelyben az új japán, kalózkodás elleni törvény alapján jártak el, a 2011-es *Guanabara*-ügy,¹¹⁹⁰ amelyben négy szomáliai kalózt fogott el az USA haditengerészete, akik aztán Japánnak adták ki az elkövetőket. Az ügy felhívta a japánok figyelmét a tisztességes tárgyalás jogára, mivel nem tudtak tolmácsot

¹¹⁸⁴ SUA Protocol 2005, art. *2bis*.

¹¹⁸⁵ Del Vecchio 410.

¹¹⁸⁶ Deng 96.

¹¹⁸⁷ Shah 193.

¹¹⁸⁸ Shah 195.

¹¹⁸⁹ https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/JPN_anti_piracy.pdf

¹¹⁹⁰ *The Prosecutor v Mohamed Urgus Adeysey, Abdinur Hussein Ali, X1, X2* (Tokyo District Court) Judgment of 12 April 2013.

biztosítani az elkövetők számára, akik között volt tizennyolcadik életévét be nem töltött elkövető is. A bíróság azonban azt is megállapította, hogy az esetleges halálbüntetés, amellyel az elkövetőket Japánban sújtani lehet, nem ütközik a Polgári és Politikai Jogok Nemzetközi Egyezségokmányának 6. cikkébe.¹¹⁹¹ Végül azonban szabadságvesztés kiszabására került sor.

A korábban már említett, az ázsiai kalózkodás és fegyveres rablás felszámolását célzó regionális együttműködés (ReCAAP) szintén japán kezdeményezésre jött létre.¹¹⁹²

Dél-Korea is számos módon hozzájárult a kalózkodás visszaszorításához a tengeren és a szárazföldön egyaránt. Együttműködött a NATO-val és az EU-val és önálló flottát tart fenn járőrözés céljából. Ahogyan az I. részben említettem, Dél-Korea a gócpontokon szimulációkat is tart annak érdekében, hogy minél felkészültebbek legyenek és a ReCAAP-nak is kulcs szereplője. Dél-Korea ad otthont a legnagyobb hajóépítő vállalatoknak a világon és a tengeren történő kereskedelme sem elhanyagolható, ráadásul a koreai hajókat kifejezetten gyakran érik támadások.¹¹⁹³

VI.6. Latin-Amerika

A. A kalózkodás meghatározása

A régióban nem minden latin-amerikai állam részese a releváns nemzetközi egyezményeknek. Az ENSZ tengerjogi egyezményének például nem tagja sem Peru, sem Kolumbia,¹¹⁹⁴ bár ez szokásjogi alapon orvosolható és nem feltétlenül jelent problémát. Ami pedig a SUA-egyezményt illeti, a jelenséggel leginkább érintett államok közül Venezuela, Suriname és Kolumbia sem részes fél.¹¹⁹⁵ Tekintettel azonban ezen államok gazdag történetére a kalózkodást illetően, a térség több országában a nemzeti jog kriminalizálja a kalózkodást. Mindazonáltal néhány állam, például Brazília, Kolumbia, Paraguay, Uruguay, Peru és a Dominikai Köztársaság nem szabályozza külön a kalózkodás tényállását. Ez annak tükrében meglepő, hogy ezen államok jó részének van tengerpartja, Brazília például a világ egyik legerősebb haditengerészetével rendelkezik, büntető törvénykönyve a tengeri

¹¹⁹¹ Yurika Ishii, 'M/V Guanabara: Japan's First Trial on Piracy under the Anti-Piracy Act' (2015) *Maritime Safety and Security Journal*, vol.1, 45.

¹¹⁹² Shah 187.

¹¹⁹³ Bridget Leahy Coggins, J. James Kim, 'How Korea Can Better Manage Maritime Piracy and Terror', (2014) The Asian Institute for Policy Studies, <<http://en.asaninst.org/contents/how-korea-can-better-manage-maritime-piracy-and-terror/>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 18.

¹¹⁹⁴ <<https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 18.

¹¹⁹⁵ *Ibid.*

kereskedelem biztonsága ellen elkövetett bűncselekményeket szabályozza.¹¹⁹⁶ Ezt a rendelkezést minden valószínűség szerint lehetne alkalmazni kalózkodás esetén is, hiszen kellően tág, de nem részletes abban a tekintetben, hogy hogyan kell értelmezni a kalózkodást. A legaggasztóbb talán Kolumbia helyzete, amely egyik releváns nemzetközi egyezménynek sem részese, miközben tengeri hadereje számottevő, ahogyan egyébként a tapasztalata is, amelyet többek közt éppen a szomáliai kalózkodás visszaszorításában szerzett.¹¹⁹⁷

Számos állam, amely kriminalizálja a kalózkodást, úgy vélekedik, hogy a kalózkodás a hajózás biztonsága ellen elkövetett bűncselekmény, de csak néhány állam megy ennél tovább, kifejezetten elismerve azt, hogy a kalózkodás a nemzetközi jogot is sérti. Ez utóbbira jó példa Venezuela és Honduras. Több állam általában beéri azzal, hogy a szabályozása utal az ENSZ tengerjogi egyezményére, illetve az Egyezmény 101. cikkében lefektetett definíciót alkalmazza, mint Mexikó, Kuba vagy El Salvador. Chile érdekes abból a szempontból, hogy a chilei büntetőtörvénykönyv 434. cikke kimondja, hogy azok, akik kalózkodást követnek el, szankcióra számíthatnak,¹¹⁹⁸ arról azonban nem szól, hogy mit ért ez alatt. Az értelmezéshez az jelent némi segítséget, hogy ez a cikk a fegyveres rablás és fenyegetés cím alatt található a törvénykönyvben.¹¹⁹⁹ A kalózkodás tengerjogi egyezményben lefektetett fogalmának megvannak a maga *conditio sine qua nonnak* minősülő fogalmi elemei, az államok azonban sajátosan gondolkodnak, ha a belső jogról van szó. A nemzetközi jog egyértelmű abban ugyanis, milyen magatartások minősülnek kalózkodásnak, a latin-amerikai államok szabályozása azonban némileg eltér ettől. A legtöbb latin-amerikai államra szintén jellemző, hogy a kalózkodás szabályozásánál valamiféle erőszakos cselekményről vagy fosztogatásról van szó. Érdekes azonban, hogy ezek az államok idevesznek más, részletesen szabályozott cselekményeket is, amelyek szerintük szintén kalózkodást valósítanak meg. Idetartozik az állami engedély nélkül felfegyverezett hajón történő utazás vagy az, hogy például bűnrészes, aki a hajót, annak rakományát átadja vagy a legénységet a kalózkodók rendelkezésére bocsátja (utóbbira példa Mexikó vagy Kuba), de Argentínában az is kalózkodást követ el, aki a hajó megvédésére irányuló parancsot megtagadja. Megemlítendő továbbá, hogy Argentína, Nicaragua, Costa Rica és Bolívia a kalózkodással való kereskedést, illetve a kalózkodók

¹¹⁹⁶ 1940. évi 2.848 tv. (hatálybalépés: 1940. dec. 7.) 261. cikk.

¹¹⁹⁷ L. I. fejezet.

¹¹⁹⁸ 1984. évi 20730. tv. 434. cikk.

¹¹⁹⁹ Silvina S. González Napolitano, 'La práctica de los Estados latinoamericanos con respect a la tipificación de la piratería marítima.' in José Alejandro Consigli (ed) *Piratería en el siglo XXI*. (Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales, Buenos Aires, 2011) 172.

közreműködésével történő csempészt külön kriminalizálja. Panamában például az állami tisztviselők is elkövethetnek kalózkodást.¹²⁰⁰ Érdekes, hogy Ecuador a kalózokkal kereskedőket részes félnek tekinti, míg El Salvador maximum bűnsegédnek. Tekintettel arra, hogy a büntetési tételek eltérőek, ennek a gyakorlatban nagy jelentősége lehet.¹²⁰¹

Ha ezeket a hazai szabályozási sajátosságokat összehasonlítjuk az UNCLOS-ban lefektetett követelményekkel, kiderül, hogy a két hajó kritériumát nemcsak a SUA-egyezmény vette ki, de a latin-amerikai államok sem vélik szükségesnek. Ez azonban problémát is jelent, hiszen ezáltal, amit a latin-amerikai államok kalózkodásnak minősítenek, az a nemzetközi jog értelmében nem az. A másik gyakran emlegetett feltétel, hogy a kalózkodást nyereségvágyból követik el vagy legalább is magánjellegű célból, amennyiben ez nem valósul meg, az elkövetett cselekményt gyakran kötik, egyébként nem feltétlenül helyesen, a terrorizmushoz.¹²⁰² Hasonlóan azonban az előbbi esethez, a bűncselekmény elkövetésével elérendő célt sem szabályozzák általában ezek az államok. Itt van továbbá az elkövetés helye. A nemzetközi jogi oldalt vizsgálva kiderül, hogy ezzel a feltétellel volt a legtöbb gond és elsősorban ez váltotta ki a SUA-egyezmény létrehozását. Azonban a fentiekhez hasonlóan ez is egy olyan körülmény, amelyet a térség államai döntően nem szabályoznak. Ez alól Venezuela a kivétel, a venezuelai büntető törvénykönyv ugyanis említést tesz a nyílt tenger követelményéről.¹²⁰³ Azonban Honduras és El Salvador esetében a jogalkotó a parti tengert nevezi meg az elkövetés helyéül, sőt, egyes latin-amerikai államok, mint pl. Argentína vagy Nicaragua szabályozása alapján a kalózkodás folyón és tavon is elkövethető, de pl. Costa Rica szerint *locus delicti* lehet a kontinentális talapzat is.¹²⁰⁴

B. Biztonsági magánvállalatok alkalmazása a kalózkodás visszaszorításában

Latin-Amerikában népszerű a biztonsági magánvállalatok alkalmazása. Jóval többen dolgoznak ilyen vállalatoknál,¹²⁰⁵ mint az állami rendfenntartó szervek kötelékében. A magánvállalatok szabályozása a régióban általában véve laza. Minden államnak megvan a

¹²⁰⁰ González Napolitano 179-180.

¹²⁰¹ González Napolitano 183.

¹²⁰² L. III. fejezet.

¹²⁰³ 9. cikk, Código Penal de Venezuela, Gazeta Oficial N° 5.494 Extraordinario, 2000. október 20.

¹²⁰⁴ González Napolitano 180.

¹²⁰⁵ Brazíliában pl. ötszörös az arányuk, The Effect of Unregulated LatAm PMSCs on Crime <<https://silentprofessionals.org/unregulated-latin-american-private-security-companies/>> Utolsó megtekintés: 2022. február 2.

saját szabályozása, azonban a becslések szerint ezen vállalatok akár közel 80%-a is a hatályos állami előírásokat megkerülve üzemel. A gond leginkább az, hogy az államok jellemzően nem tudják kikényszeríteni az előírásokat.¹²⁰⁶ A legálisan működő vállalatokat azonban államilag is alkalmazzák, pl. Mexikóban vagy Kolumbiában arra is használják, hogy az ottani katonai erőket képezzék.¹²⁰⁷ Az előírások némely államban, pl. Argentínában, Brazíliában vagy Chilében részletesek. Argentínában a parti tengerbe lépés előtt 72 órával jelezni kell és a megfelelő dokumentumokat elküldeni, ha a fedélzeten privát kíséret tartózkodik. A brazil szabályozás is hasonló, nagyon fontos különbség azonban, hogy Argentínával ellentétben nem engedik azt, hogy saját kikötőjükből fegyverek kerüljenek a fedélzetre.¹²⁰⁸ A latin-amerikai előírások elsősorban általában szabályozzák a magánvállalatokat, amelyeket így is sok kritika ér, de a tengerre specializálódott biztonsági magánvállalatok szabályozásáról a legtöbb állam megfeledkezik.

C. *Az eljárás jellegzetességei*

A nemzetközi szabályozásból kiindulva, az egyik probléma abból fakad ebben a térségben, ahogyan az a tengerjogi egyezmény 100. cikkéből kiderül, hogy bár az államoknak együtt kell működniük a kalózkodás visszaszorításában, az egyezmény nem írja elő, hogy az államoknak kriminalizálnia kell a kalózkodás tényállását vagy, hogy az elkövetőket felelősségre kell vonniuk. Nehézséget okoz továbbá, hogy alacsony azon incidensek száma, amelyekre a tengerjogi egyezmény által meghatározott fogalmat alkalmazni lehet. A klasszikus kalózkodástól eltérő esetekre azonban rendelkezésre áll a SUA-egyezmény 8. cikke. Ez már előírja az együttműködési kötelezettség mellett azt is, hogy az államok kötelesek mindent megtenni, hogy megelőzzék és visszaszorítsák a kalózkodás tényállásához hasonlóan megállapított felfegyverkezve elkövetett rablást és köteleességük felelősségre vonni az elkövetőket. Általában elmondható, hogy annak érdekében, hogy szabályozásukat univerzálisabbá tegyék, sok latin-amerikai állam az extraterritorialitásra támaszkodik és megpróbál akkor is joghatóságot gyakorolni, ha a nyílt tengeren vagy legalábbis, a saját joghatóságán kívül követik el a bűncselekményt. Idetartozik Costa Rica és Venezuela. Ezzel szemben mások, mint Panama, nem kívánják semmilyen szinten sem szabályozni a

¹²⁰⁶ <https://silentprofessionals.org/unregulated-latin-american-private-security-companies/>

¹²⁰⁷ Antoine Perret, 'Privatization without regulation: The human rights risks of private military and security companies (PMSC) in Mexico' <<https://www.elsevier.es/en-revista-mexican-law-review-123-articulo-privatization-without-regulation-the-human-S1870057816300221>> Utolsó megtekintés 2022. február 4.

¹²⁰⁸ Questionnaire, IMO, Argentina, Brazil.

kalózkodást.¹²⁰⁹ A latin-amerikai államok a kalózkodás aranykorának számító XVII-XVIII. században számos eljárást folytattak le. A modern kalózkodással kapcsolatos eljárásra azonban még sok államban nem került sor, ugyanis, ahogyan az az A. pontból kitűnt, általában nem a klasszikus kalózkodással kell ezeknek az államoknak szembesülniük, a part mentén zajló erőszakos támadást vagy a kikötött hajók megtámadását elkövetőket pedig büntetőjoguk alapján elítélik, ehhez nincs szükség pl. univerzális joghatóság megállapítására.

A kalózkodás latin-amerikai szabályozása tehát közel sem egységes, nagy eltérések mutatkoznak az egyes államok között, ahogyan sok esetben a nemzetközi joggal sincsenek összhangban. A gyakorlatban számos nehéz helyzet áll elő, többek közt a *ne bis in idem* sérelme, amikor egy állam a tengeren kivitelezett katonai műveletekben egy másik állam állampolgárait tartóztatja le. Haitiban például életfogytig tartó szabadságvesztéssel büntetik a kalózkodást, míg a latin-amerikai államok többségében a büntetési tétel tíz és harminc év között van. Argentínában azonban a kalózkodást elkövető személy hároméves szabadságvesztéssel sújtandó. Mindez nagyban függ az adott állam büntetőtörvénykönyvétől és ezen belül attól, hogy a kalózkodást milyen cím alá sorolják be, életet, nemzetbiztonságot, tulajdont fenyegető bűncselekménynek tekintik-e.¹²¹⁰

Megállapítható, hogy a latin-amerikai államok szabályozása nagyrészt nem vagy nem tökéletesen igazodik a nemzetközi joghoz, ami gyakorlati problémákat okozhat.¹²¹¹ Kiemelendő továbbá, hogy regionális szinten sincs egybevágó szabályozás. Ha megnézzük, hogy mikor vezették be az egyes latin-amerikai államok büntető törvénykönyveit, könnyen belátható, mi az oka az archaikus definícióknak vagy akár a szabályozás hiányának.¹²¹² A legnagyobb gond ugyanis az, hogy ezen államok számtalan jelenséget sorolnak kalózkodás alá. Hosszútávon célszerű lenne egy olyan keretet kialakítani, amelyen belül az eltérő állami szabályozásokat közelíteni lehet egymáshoz, majd ezt a nemzetközi joghoz igazítani.

¹²⁰⁹ González Napolitano 174.

¹²¹⁰ Kiss, 'Maritime piracy in the modern era in Latin America: discrepancies in the regulation', 127.

¹²¹¹ *Ibid.*

¹²¹² Pl. az argentin büntető törvénykönyv 1921-ben született, a venezuelai eredetileg 1915-ben, a braziliai 1940-ben, a mexikói 1931-ben, a chilei pedig 1874-ben.

L. Hemispheric Network for Legal Cooperation on Criminal Matters <<http://web.oas.org/mla/en/Pages/countries.aspx?ISO=VEN>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 18.

VI.7. Összegzés

Összességében, ami az egyes államok gyakorlatából leszűrhető, hogy kevés állam alkalmazza teljes egészében az UNCLOS rendelkezéseit, illetve sok államban a kalózkodás mint olyan, nem számít önálló bűncselekménynek. Az esetek többségében valamilyen, a kalózkodáshoz fogalmilag kapcsolódó, általános tényállást (pl. emberölés, emberrablás, rablás, támadás) rögzít az adott állam nemzeti jogrendje. Ebben nem kivétel a magyar büntetőjogi szabályozás sem. A 2012. évi C tv. a 318/A. §-ban, a terrorizmus finanszírozásánál említi, hogy terror jellegű bűncselekmény, ha az emberölést vagy testi sértést valósít meg tengeren hajózó vagy hajón tartózkodó személy ellen irányul,¹²¹³ valamint ha a közlekedés biztonsága elleni bűncselekményt valósít meg tengeren hajózó hajó ellen.¹²¹⁴ Emellett még az emberölés,¹²¹⁵ rablás,¹²¹⁶ emberrablás¹²¹⁷ klasszikus tényállásait lehet alkalmazni. A joghatóságot a Btk. 3§-a alapozza meg abban az esetben, ha a bűncselekmény Magyarország területén kívül történik, teszi ezt a klasszikus kapcsoló elvekre alapozva. A 3.§ (1) b) utal a Magyarország területén kívül tartózkodó magyar felségjelű úszólétesítményen vagy magyar felségjelű légi járművön elkövetett bűncselekményekre, az (1) c) pedig arra, hogy a magyar állampolgár által külföldön elkövetett olyan cselekmények esetén is a magyar hatóságok járhatnak el, amely a magyar törvény szerint bűncselekmény. A 3.§(2) pedig rögzíti, hogy a nem magyar állampolgár által külföldön elkövetett cselekményre alkalmazható a magyar joghatóság, ha az a magyar törvény szerint bűncselekmény és az elkövetés helyének törvénye szerint is büntetendő.¹²¹⁸ A 3.§ (2) b) pedig a passzív személyi elvre alapozza az eljárás lehetőségét. Úgy vélem, azzal együtt, hogy Magyarország esetén nem áll fenn a szükség a kalózkodással kapcsolatos szabályozás kialakítására, az általam a terrorizmus és kalózkodás elhatárolása kapcsán kifejtettek szellemében túlzottan nagyvonalú a büntető törvény megfogalmazása. Nem esik szó ugyanis sem a nyereségvágyról, sem arról, hogy hol tartózkodik a hajó. Magyarország a releváns nemzetközi jogi szerződéseket ratifikálta. Míg az 1988-as SUA-egyezmény¹²¹⁹ meg is jelenik a magyar jogban a 2003. évi LXVIII. törvény¹²²⁰

¹²¹³ 318/A. § (2) a) és b).

¹²¹⁴ 318/A. § (2) d), figyelemmel a 232. §-ra.

¹²¹⁵ 160.§

¹²¹⁶ 365.§

¹²¹⁷ 190.§

¹²¹⁸ 3.§ (2) a).

¹²¹⁹ Megjegyzendő, hogy a 2005-ös egyezmény és kiegészítő jegyzőkönyvét nem fogadtuk el, a ratifikáció az eredeti, 1988-as egyezményre és annak kiegészítő jegyzőkönyvére vonatkozik.

¹²²⁰ 2003. évi LXVIII. törvény a tengerhajózás biztonsága elleni jogellenes cselekmények visszaszorításáról szóló, az ENSZ Nemzetközi Tengerészeti Szervezete által 1988. március 10-én, Rómában elfogadott

formájában, addig Magyarország az ENSZ tengerjogi egyzményét nem hirdette ki.¹²²¹ Történeti érdekesség, hogy a szovjet hatás következtében, az 1958-as nyílt tengerről szóló genfi egyezményhez fűztünk fenntartást, éppen a kalózkodással kapcsolatban. Egy nyilatkozat formájú, valójában fenntartásban tükrözte a szovjet álláspontot, amelynek értelmében a kalózkodás „ellentétben áll a jelenlegi nemzetközi joggal és nem szolgálja a nyílt tengeren való hajózás szabadságának általános érdekeit.”¹²²² Ez az 1982-es egyezményre már nincs kihatással, mert az államok elfogadták az új egyezményt fenntartás nélkül és, ahogyan az az Egyesült Államoknál tárgyaltam, kimondták, hogy a kalózkodás fogalma a nemzetközi szokásjogban megváltozott és lényegileg az UNCLOS-hoz igazodik.

Alapvető különbség mutatkozik abban, hogy az egyes államok hová helyezik ezt a cselekményt a koordináta rendszerükben. Egyes államok a közbiztonság elleni bűncselekményként tekintenek rá (pl. Argentína, Japán, Oroszország), mások (Panama) a kollektív biztonság elleni támadásnak vélik, megint mások az állam biztonságát helyezik a középpontba (Kolumbia vagy a Fülöp-szigetek).¹²²³ Georgia vagy Kazahsztán nemcsak a közrend, de a biztonság ellen is vétő bűncselekményként tartják számon, míg pl. a kanadai, tanzániai vagy a ciprusi nézőpont szerint a kalózkodás kizárólag közrendet sért.¹²²⁴ Sok állam (pl. Argentína, Görögország, Hollandia, Japán, Németország, Szingapúr, Srí Lanka) a kalózkodásnak minősített eseteit is ismeri, amelyet általában az emberi életben esett sérelem határoz meg.¹²²⁵ Azonban néhányan, mint pl. Svájc vagy Szlovénia, a hajóban okozott kárhoz és ahhoz is igazítja a tényállást, hogy szervezeten vagy csoportosan követték-e el.¹²²⁶ Nem jellemző például, hogy a szállított áru vonatkozóan szülessen szabályozás, mert a kalózkodás jellemzően nem erre irányul, esetleg a rakományban okozott kárt említik meg (pl. Németország). Dániában vagy a Fülöp-szigeteken azonban a kalózkodás tényállásának nevesített része a rakomány megszerzését célzó magatartás.¹²²⁷ Ugyancsak jellemző, hogy bizonyos államok nem követelik meg a nyereségvágyat, vagy legalább is nem konkretizálják

Egyezmény, és a kontinentális talapzaton rögzített mesterséges szigetek biztonsága elleni jogellenes cselekmények visszaszorításáról szóló Jegyzőkönyv kihirdetéséről.

¹²²¹ 2001-ben kellett volna kihirdetni, az egyezményt, annak magyar nyelvű változatát hivatalosan a H/5558.számú országgyűlési határozati javaslat tartalmazza, amely egy fenntartást fűz a 287. cikkhez (az értelmezésből és alkalmazásból eredő viták).

¹²²² <https://drs.zalai.niko.hu/2018/06/27/kutato-i-blog-5-18-a-kalozkodással-kapcsolatos-magyar-fenntartas/>

Utolsó megtekintés: 2022. január 17.

¹²²³ López Lorca 367.

¹²²⁴ *Ibid.*

¹²²⁵ López Lorca 374.

¹²²⁶ *Ibid.*

¹²²⁷ López Lorca 384.

azt (pl. Argentína, Dánia, Dzsibuti, a Fülöp-szigetek, Hollandia, Olaszország, Mexikó), holott a nemzetközi jogban alapvető fogalmi elem.¹²²⁸ Vannak azonban olyan államok, mint az Egyesült Királyság, az Egyesült Államok, Franciaország, India, Kenya, Mauritius, amelyek pontosan megjelölik a motivációt is a tényállásban.¹²²⁹

Ahogy az a fentiekből kiderült, egyedül a kenyai szabályozás, amely az átszállítási megállapodások miatt kényszerült ráncfelvarráásra, mutatkozik modern, átfogó szabályozásnak.

A nemzeti szabályozásokból kiderül, hogy azon államok, amelyek a tényállást teljesen a tengerjogi egyezményre alapozzák (pl. Anglia), általában nem határoznak meg minősített eseteket.¹²³⁰ Jellemző, hogy az államok, még ha a nemzetközi szabályozásra utalnak is, de attól függetlenül alkotják a tényállást, a megszövegezésben sem tartják magukat a nemzetközi definícióhoz, amely elsősorban az erőszakos magatartásra és fosztogatásra összpontosít. Bizonyos államok, mint Panama a károkozást használja és nem a személyekben okozott erőszakot emeli ki, míg Japán az emberrablás kifejezést is használja.¹²³¹

A fentiek alól kivételt jelent pl. Ausztrália, Belgium, a Dél-afrikai Köztársaság, az Egyesült Államok, az Egyesült Királyság, Franciaország, India, Kanada, Kenya, Mauritius. Ezek az államok ugyanis teljes mértékben az UNCLOS 101. cikkére alapozzák saját tényállásukat.¹²³² A nemzetközi szabályozás azonban természetesen a kereteket jelöli ki, nem bizonyos, hogy azokat közvetlenül egy belső jogi eljárásban alkalmazzák is. A belső jogban a kalózkodással kapcsolatos eljárás is képbe kerül, ezért sokan, a kalózkodás történeti szabályozását figyelembe véve jellemzően a *common law* hagyományokhoz nyúlnak vissza a saját szabályozásuk kialakításakor.

Eljárásjogi szempontból is számos nehézség adódik, az egyes államok erre vonatkozó szabályai eltérnek, a legtöbb gondot a fentiekben már kifejtett *equipment article* jelenti. Ennek lényege, hogy míg az UNCLOS 101. b) tágan fogalmaz és rendelkezik olyan helyzetről, amikor a későbbiekben kalóztámadásra használt hajót felfegyverezik vagy ellátják felszereléssel. Számos állam viszont legfeljebb a kalózkodás meghatározására koncentrálna, esetleg a konkrét támadásban való részvételt emelik ki, a hajó kiszolgálását nem. Az állami gyakorlat tehát sok esetben nem támogatja az ENSZ tengerjogi egyezménye bizonyos

¹²²⁸ López Lorca 430., L. még II. fejezet a kalózkodásra vonatkozó szabályozástörténet.

¹²²⁹ López Lorca 431.

¹²³⁰ López Lorca 375.

¹²³¹ López Lorca 398.

¹²³² *Ibid.*

rendelkezéseinek alkalmazását, ráadásul, a gyakorlatban a kísérletek száma messze meghaladja a sikeres támadásokét. Pozitív példa is van, Hollandia, az Egyesült Államok vagy a Seychelles-szigetek megérteni látszik az UNCLOS idevágó szakaszát.¹²³³

Tény, hogy az eljárások lefolytatásához sok esetben hiányzik a politikai akarat és nyilvánvalóan ez a legfőbb akadálya a felelősségre vonásnak, azonban azt is látni kell, hogy a jogi háttér sem adott mindehhez. Az államok gyakorlatából az is látható, hogy a kalózkodás néhány évvel ezelőtti fellángolásának köszönhetően számos állam pontosította, módosította nemzeti szabályozását és igazította azt a nemzetközi joghoz, ez tehát mindenképpen pozitív hozadékként értékelhető a nemzetközi jog és belső jog kalózkodást érintő viszonyában. Az európai államok, annak ellenére, hogy 'kiszervezik' az eljárást a regionális államokba, felismerték, hogy egy ilyen eljárás hatékony lefolytatásához Európában tapasztalatcserére van szükség, ezekre alapozva lehetséges eljárási gyakorlatot kimunkálni. Ennek érdekében, tekintettel a korábbi közös érintettségű ügyekre, a holland ügyészi hivatal és a német (osnabrücki) ügyészség összefogott és egy közös nyomozócsoportot állítottak fel (*Joint Investigation Team, JIT*), amelyhez aztán a hamburgi ügyészség is csatlakozott. Ez olyan hatékonyan bizonyult, hogy az Eurojust meghívta az eljáró ügyészeket, hogy osszák meg tapasztalataikat, hogy abból jelentés készülhessen, amely mintaként szolgál a többi európai állam számára is. Az Europol pedig 2012 és 2013 közt létrehozta és működtette a *JIT Nemesist*, az első európai nyomozócsoportot. Ezt a módszert azóta is hatékonyan tartják és az EU Tanácsa egy gyakorlati útmutatót is kiadott a JIT-ek felállítása kapcsán.¹²³⁴

¹²³³ Shnider 558.

¹²³⁴ Maritime Piracy Judicial Monitor, no.2, 79., A JIT-ek működéséről I. az Európai Unió Tanács által kiadott *Joint Investigation Teams, Practical Guide*, (14 February 2017), 6128/1/17 REV 1.

KÖVETKEZTETÉSEK

A kalózkodás a civilizáció kezdete óta jelen van a történelemben és annak ellenére, hogy a modern kalózkodás képe sokat változott, alapvető karakterét megőrizte és minden valószínűség szerint továbbra is az életünk része marad ez a bűncselekmény. A dolgozatban igyekeztem feltárni, hogyan lehet visszaszorítani a jelenséget, még ha leszámolni vele talán sosem tudunk, hiszen általában a nem megfelelő állami működés tüneteként jelentkeznek.

A kalózkodás olyan összetett, a nemzetközi jog számos területén kérdéseket felvető bűncselekmény, amelynek egyes vonatkozásait a tengerjog alapján is vizsgálni szükséges, ez esetben azonban a tenger pusztán az elkövetés sajátos helyszíne, semmi több. Valójában a belső jog, illetve a nemzetközi jog szabályozási és végrehajtási kudarcra keresendő a kalózkodás hátterében.¹²³⁵ Hiába sikerül ugyanis tüneti jelleggel visszaszorítani a támadásokat, számos kérdés marad a háttérben megoldatlanul. Ilyen például a nemzetközi joghatóság kiterjesztése egy szuverén államra (Szomália esetén) amely tovább vezet olyan problémák irányába, mint az államiság kérdése illetve, hogy mit tud a nemzetközi jog kezdeni a más diszciplína által gyakran használt bukott állam fogalommal. Úgy vélem, a kalózkodás egyik eredője az, hogy számos állam nem képes ténylegesen ellenőrizni bizonyos területeit. A nemzetközi közösség pedig nehezen tud mit kezdeni azzal, hogy egyes államok a működés határán egyensúlyoznak. A kalózkodás pedig mindennek a megnyilvánulása, ugyanúgy, ahogy bizonyos esetekben a terrorizmus is.¹²³⁶

A kalózkodásra véleményem szerint érdemes határokon átnyúló bűncselekményként tekinteni. A modern nemzetközi szabályozás sem nemzetközi bűncselekményként tartja számon, inkább a kalózkodás visszaszorítását célzó egyezményekkel találkozhatunk, amely szabályozástípus általában a határon átnyúló bűncselekmények sajátja.¹²³⁷ A kalózkodásra vonatkozó rendelkezéseket ugyanis nem a nemzetközi büntetőjog hozta létre és nem is ez jelenti a jelenségre a megoldást. Mindazonáltal, a nemzetközi jog foglalkozik eredendően a kalózkodás szabályozásával és komoly keretrendszer hozott létre a visszaszorítása céljából. Emellett, a kalózkodás kialakulása, az univerzális joghatósághoz kapcsolódása, a fogalom történeti korokon átívelő fejlődésének a nemzetközi büntetőjog fejlődésében betöltött szerepe

¹²³⁵ Skordas 362

¹²³⁶ Evans –Galani 365.

¹²³⁷ William Schabas' course on Relation of International Criminal Law and Other Branches, The Hague Academy of International Law, January 2021.

szükségessé teszi, hogy a nemzetközi jog tükrében értekezzünk róla. A transznacionális büntetőjog ráadásul még egy viszonylag fiatal jogterület, nem érdemes kizárólag erre építeni a kalózkodás felszámolásával kapcsolatos kereteket.¹²³⁸ A kalózkodás pedig, ahogyan azt a dolgozatban igyekeztem igazolni, olyan bűncselekmény, amely a nemzetközi jog számos területére és annak jövőbeli alakulására hatással van.

Az I. fejezetben regionális alapon ismertettem a támadások jellegzetességeit, amely a kalózkodás jelenségének jobb megértését szolgálta. Ezáltal mutattam be, hogy az egyes régiók eltérő fellépési stratégiát kívánnak meg. Míg pl. a Guineai-öböl térségében zajló kalózkodással való megküzdést célszerű nagyrészt a regionális államokra bízni, ez a somáliai kalózkodás esetében nem hozott volna eredményt. Ugyan az V. fejezetben fejtettem ki, hogy elméletileg milyen összetételű bíróság vonhatná felelősségre a kalózokat, az az I. fejezettel összefüggésben máris látszik, hogy a megfelelő eljárás kiválasztásának alapja a támadások típusának és az adott régióknak alapos ismeretében rejlik. Már az első a fejezettel is igyekeztem rámutatni, hogy a kalózkodás összetett probléma, így a rá adott válaszoknak is összetettnek kell lenniük.

A szabályozástörténeti (II.) fejezet rávilágít, hogy a kalózkodással kapcsolatos alapvető probléma, hogy annak fogalmát az ENSZ tengerjogi egyezménye egy XVIII. századi fogalomra építi, amelyet azóta sem vizsgáltak felül. Az egyezmény idevágó részei sokkal inkább a hajózás szabadságát tartják szem előtt, mint azt a lehetőséget, hogy a kalózkodásból kifolyólag valós eljárások is adódhatnak.

A III. fejezetben ismertetett hatályos szabályozásból kiderül,¹²³⁹ hogy az a gyanússá vált kalózhajóval foglalkozik, az egyéni eljárások szintjén nem tud a modern kalózkodással kapcsolatos gondokhoz igazodni. A Biztonsági Tanács 1816. és az 1851. sz. határozatával először nyílik lehetőség arra, hogy a Szomália joghatóságába tartozó területeken is eljárjanak az államok. Ezzel a hiányosságokon valamelyest javítottak, de ennek a két határozatnak a jelentőségét nagyban relativizálja a tény, hogy az akkori átmeneti kormány ebbe beleegyezett. Egyebekben pedig ezeket a határozatokat kizárólag Szomália vonatkozásában sikerült érvényesíteni, hiába van jelen világszerte a kalózkodás és a fegyveres támadás. Mindazonáltal, a rendeletek kétségtelen előnye, hogy bevezetik a határon átnyúló rendészeti

¹²³⁸ *Ibid.*

¹²³⁹ UNCLOS art. 105, 110.

megállapodásokat, a *shiprider* intézményét a kalózkokra szabva. Ennek kapcsán fontos leszögezni, hogy nem szabad, hogy ezek a megállapodások egyfajta joghatósági *forum shopping* lehetőségét teremtsék meg. Összességében, a globális szabályozás lehetetlennek tűnik, hiszen rögtön akad olyan állam, amely a hajózás szabadságára vagy a szuverenitásra hivatkozva tiltakozik. Ahogyan azt a fentiekben többször kifejtettem, a jelenlegi szabályozás a foltvarrásra emlékeztető mintát mutat, ahol a különböző kiegészítések, új szabályozások közti varrat hol szorosan tart, hol pedig kevésbé. A hatályos joganyagot, az UNCLOS-t, a SUA-egyezményt, a BT-határozatokat, az IMO körleveleit és az IMB álláspontját tanulmányozva, kiegészítve ezeket a hajózási társaságok, biztosítók szempontjaival, megállapítható, hogy bár joghézag nincs, ugyanakkor jogbizonytalanságról beszélhetünk.

A III. fejezet utolsó részében a kalózkodás és a terrorizmus kapcsolatát elemeztem röviden. A köztudatban a kalózkodás és a terrorizmus két, egymást kizáró kategóriaként maradt meg. De vajon el lehet-e határolni a kettőt, vagy ez csak steril körülmények között, elméleti szinten lehetséges? A két cselekmény ugyanis kétség kívül mutat hasonlóságot, mindkettőre jellemző egyfajta nemzeteken kívüliség, hogy nincsenek tekintettel államhatárookra. A kalózkodás is az állam és nem állami szereplők között fennálló konfliktus egy sajátos formája.¹²⁴⁰ A gyakorlatban nehézséget okoz, hogy magát a tengeren elkövetett cselekményt hogyan kell minősíteni. Az elhatárolásra alapvetően az elkövetési szándékot használtam sorvezetőként. Az ezzel kapcsolatban a köztudatban élő nyereségvágy, magánérdek / politikai érdek dichotómia tekintetében szintén igyekeztem kételyt ébreszteni. A történeti forrásokat elemezve ugyanis elősejlik egy másik értelmezés, amely alapján a választóvonal ott húzódik a motivációk között, hogy a cselekmény kivált-e egyöntetű állami fellépést vagy sem.

Másrészt az is megemlítené, hogy a kalózkodást általában pénzért követik el, de összejátszva olyan terrorista szervezetekkel, amelyeknek politikai értelemben vett céljuk van és azok kivitelezéséhez pénzre van szükségük, így ebben a tekintetben is emósodik a kontúr a két jelenség között.¹²⁴¹ A kalózkodás és terrorizmus kapcsolatára emellett azért is tartottam fontosnak rámutatni, mert ahogyan arra a II. fejezetben felhívtam a figyelmet, előfordult, hogy az egyes történelmi tényeket, illetve a dolgozatban említett szerzők (pl. Cicero, Vattel, Gentili) munkásságát úgy próbálták értelmezni, hogy azzal az adott aktuálpolitikai lépést nemzetközi jogilag legitimálják.

¹²⁴⁰ Burgess 316.

¹²⁴¹ Dubner, Greene 461.

A IV. fejezet részben a III. fejezetre reflektál egy sajátos szemszögből, a magánszektor szempontjait előtérbe helyezve. A kalózkodás definíciója esetén ugyanis fontos, hogy mi fér bele az elkövetési magatartásba (pl. ha mindent kalózkodásnak bélyegeznek), mert a gyakorlatban ez befolyásolja egy állam biztonsági besorolását és ez határozza meg pl. a biztosítási díjakat illetve, hogy mekkora felárral dolgozik a biztosító. A privát szereplők ezért 2021-ben létrehozták a *The Gulf of Guinea Declaration*,¹²⁴² amelynek a dolgozat lezártáig 387 aláírója van, államok, nemzetközi szervezetek, hajózási társaságok, biztosítók, NGO-k. A dokumentum aláírói megerősítik, hogy támogatják a kalózkodás elleni fellépést úgy, ahogyan azt a nemzetközi jog, a nemzetközi egyezmények előírják. Együttműködésre szólítják fel a régió kívüli államok haditengerészetét, a parti államokat pedig arra, hogy indítsanak eljárást az elkövetőkkel szemben. A cél, hogy 2023-ra 80%-kal csökkentsék a támadások számát és az elkövetkezendő tizenkét hónap alatt a kereskedelmi hajók legénysége egyáltalán ne váljék emberrablás áldozatává.¹²⁴³

A IV. fejezet második része a magánaktorok sajátos körét vonja vizsgálat alá. A gyakorlat ugyanis azt mutatja, hogy a hajózási útvonalak ellenőrzésére alakult nemzetközi együttműködések ellenére a biztonsági magánvállalatok alkalmazása nélkül nem sikerül visszaszorítani a kalóztámadásokat. Érdemes ezért a jogi helyzetüket megvizsgálni. A biztonságot szavatoló magánvállalatokat tehát szívesen alkalmazzák, hiszen általában hatékonyak, azonban olyan esetek, mint pl. az *Enrica Lexie*-ügy jól rámutat, hogy milyen súlyos következményei is lehetnek a magánvállalatok alkalmazásának.¹²⁴⁴ A legális és az illegális tevékenységek elkülönítése ugyanis a tengeren nehézkes lehet. Olyan eszközök alkalmazása, mint a test- vagy sisakkamera, létfontosságú lehet a bizonyítási eljárásban. Emellett fontos, hogy akár névtelenül is panasszal lehessen a megfelelő hatóságokhoz fordulni kivizsgálásért, ha valaki súlyos jogsértést észlel egy incidens során.¹²⁴⁵

A fegyveres kíséretet biztosító vállalkozásokról azért is ejtettem szót, mert a kalózkodás visszaszorítására létrejövő műveleteket sokan sikertörténetként könyvelik el a támadások számának visszaszorítását illetően. Úgy vélem, a biztonsági magánvállalatok fényében azonban ez már nem tekinthető feltétlen diadalnak, hiszen ezek a vállalatok egy nem túl vonzó alternatívát jelentettek kezdetben, egy olyan megoldást, amely kiegészítő jelleggel

¹²⁴² The Gulf of Guinea Declaration on the Suppression of Piracy, 2021.

<<https://www.bimco.org/ships-ports-and-voyage-planning/security/gulf-of-guinea-declaration-on-suppression-of-piracy>> Utolsó megtekintés: 2021. augusztus 26.

¹²⁴³ The Gulf of Guinea Declaration 2.

¹²⁴⁴ König –Solomon 246.

¹²⁴⁵ *Ibid.*

volt jelen. Hamarosan azonban kiderült, hogy minden, az államok által komoly energiabefektetéssel felállított művelet kevesebb hatékonysági fokkal működött, mint a magánvállalatok. Ezáltal szinte első számú alternatívává váltak. Ráadásul, az is felmerül, hogyan érdemes a jövőben ilyen típusú katonai jelenléteket biztosítani a kérdéses régiókban.¹²⁴⁶ Velük kapcsolatban a legfontosabb kérdések egyike, hogy engedélyezik-e az államok a jelenlétüket, erre vonatkozóan igyekeztem néhány állam gyakorlatát bemutatni, ahogyan arra is utaltam, hogy egy-egy, a magánkíséretet tiltó állam rendelkezéseit miképpen játsszák ki. Kérdés továbbá a kíséret által alkalmazott erőszak alkalmazása, az erre vonatkozó irányelveket is összefoglaltam a fejezetben. Mindemellett, igyekeztem átfogó képet adni arról, a nemzetközi közösség hogyan viszonyul a kérdéshez és milyen nemzetközi szintű dokumentumok születtek a témában. Amit ezekből láthatunk, hogy az eddig mereven ellentartó nemzetközi jog is lassan puhul és, mivel a tiltás láthatóan nem vezet eredményre, kénytelen nyitni feljűk. Úgy vélem azonban, hogy a kényszerű engedékenységek mögött az IMO ugyanúgy nem támogatja a magán fegyveres kíséret bevetését, az ugyanis, számos más területen jelentene problémát. Erre vonatkozóan az ENSZ már fontolóra vett egy tervezetet, ahol más nemzetközi jogi területekkel igyekszik összhangba hozni a fegyveres kíséret alkalmazását, annak korlátozó jellege miatt azonban az államok közötti fogadtatása kétséges.

A dolgozatban, minden fejezet taglalásánál ismertettem az adott területen létrejövő legfontosabb nemzetközi együttműködési formákat, legyen az megállapodás, katonai művelet, információcsere. Látható, hogy a kalózkodás elleni fellépés során hangsúlyos szerep jut a *soft law*-nak, számos egyetértési megállapodás, körlevél, iránymutatás, magatartási kódex született és nemcsak az államok, hanem a nem állami szereplők, pl. a hajóipar részéről is, főleg a biztonsági magánvállalatok kapcsán.¹²⁴⁷

Az V. fejezet az eddigiekben kifejtettek eljárási oldalát hivatott megvilágítani. A fejezet a kalózkodás ellen bevetett akciók jogszerűségét és az utána következő bíróság előtti felelősségre vonás kérdéseit tárgyalja. Az üldözés és elfogás az első és egyben egyik legérzékenyebb szakasza az eljárásnak. Ezért született olyan javaslat, hogy nemcsak területi és nemzetközi vizekben lehetne gondolkodni, hanem egyfajta reakciós zónát kellene létrehozni, ahol felléphetnek az államok és üldözhetik az elkövetőket.¹²⁴⁸ Az államok

¹²⁴⁶ Achilles Skordas, 'The Dark Side of Counter-piracy Policies' in Panos Koutrakos –Achilles Skordas (eds) *The Law and Practice of Piracy at Sea* (Hart Publishing, Oxford 2015) 300.

¹²⁴⁷ Evans –Galani 359.

¹²⁴⁸ Dubner, Greene 463.

felismerték, hogy az elfogás sikerességéhez együtt kell működniük, ezért számos koordinációs központot hoztak létre, ahol a kereskedelmi hajók azonnal jelenthetnek egy incidenst és egymás helyzetét is evidenciában tarthatják. Olyan internetes portált használnak, amelyen keresztül az EU NAVFOR-ral például közvetlen kapcsolatban lehetnek. Ez az intézkedés a tengeri biztonsági technológia fejlesztéséhez is nagyban hozzájárult.

Ennek a szakasznak a tekintetében véleményem szerint az egyik legfontosabb dilemma az erőszak alkalmazásának kérdése, annak mértéke. Ahogyan az kiderült, tengeren egy művelet végrehajtásakor erőszak alkalmazására sor kerülhet, de nem a klasszikus Alapokmány 2. cikk (4) jegyében. Mindazonáltal, az erőszak bevetésének Webster-formula által kimunkált feltételei ekkor is fennállnak.

Úgy vélem, a másik kulcs fontosságú kérdés a joghatóság megalapozásával kapcsolatos. Itt már különösen hangsúlyos lehet, hogy a III. fejezetben rögzített fogalmi elhatárolást megtegyük. Nem mindegy, hogy kalózkodásról vagy fegyveres rablásról van szó. A kalózkodás esetén az üldözés alapja az UNCLOS 105. cikke és az univerzális joghatóság. Utóbbiról már a II. fejezetben és a terrorizmus kapcsán is esett szó, azonban fontosnak tartottam, hogy mind a kalózkodás, mind az univerzális joghatóság modern jelentését alapul véve, ismertessem a két jelenség kapcsolatát. Ez azért lényeges, mert a mai univerzális joghatóságot a kalózkodással próbálják alátámasztani. A gondolat, hogy a kalózok, mint az emberiség közös ellenségei, az univerzális joghatóság eredetét jelentik, a mai nemzetközi jogi gondolkodásban alapvető. A kalózkodás azonban inkább egy speciális joghatósági kérdés, mintsem, ahogyan a mai univerzális joghatóság arra utal, a cselekmény természetéből fakad. Erre az univerzális joghatóság kapcsán 2001-ben kidolgozott princetoni elvek is felhívják a figyelmet.¹²⁴⁹ Természetesen attól, hogy a kalózkodás a mai univerzális joghatóság alá tartozó bűncselekményekkel nem egyenlő fajsúlyú, annak alapja inkább pragmatikus, még indukálhatta annak létrejöttét. Először adott ugyanis támpontot arra, hogy van olyan bűncselekmény, amelynek elkövetőit mindenkinek érdekében áll felelősségre vonni. Egy olyan egyetemes joghatóságról van szó, amely nagyrészt a speciális elkövetési helyszínnek köszönhető és a részrehajlás nélküli erőszaknak (kivéve a háborúkat, illetve a privatérok fénykorát) és ezért, mai szemmel talán a szóhasználat sem a legszerencsésebb, hiszen az univerzális joghatóság ettől a jelentéstől már eltávolodott. Ha a kérdést tágran értelmezzük ugyanis, akkor az univerzális joghatóság egy iránytű is, arra hívja fel a figyelmet, hogy egy

¹²⁴⁹ Evans –Galani 345.

adott korszakban melyek a globális prioritások, melyek azok egyetemes értékek,¹²⁵⁰ amelyek megsértése egyöntetű felháborodást vált ki. Kérdés természetesen, hogy van-e erre még szükség, hiszen az egyes államok által alkalmazott univerzális joghatóság helyett a Nemzetközi Büntetőbíróság átveheti ezt a feladatot teljes egészében.¹²⁵¹ Az igaz, hogy a kalózkodás esetében valamilyen formában megmaradna,¹²⁵² de tekintettel a fentiekben kifejtettekre, más jelentéstartalommal, esetleg eltérő megnevezéssel lenne célszerű megtartani az univerzális joghatóságot. A fejezettel célom volt többek közt arra felhívni a figyelmet, hogy a kalózkodás szerepe az univerzális joghatóság fejlődésében tisztázott legyen és ne engedjünk teret fogalmi összemérésnek.

A kalózkodással párhuzamosan tárgyalt fegyveres rablás lényegileg az elkövetés helyét tekintve mutat elérést a kalózkodáshoz képest, ennek fogalma a nemzetközi jogban nem kiforrott. Azonban az kitűnik, hogy éppen az elkövetés helye miatt nem járhat el bármelyik állam, csak külön engedéllyel.

Az V. fejezet következő részében a bizonyítékok begyűjtésének nehézségeiről írtam. Ennek jelentősége, hogy ha ez hiányosan történik meg, megakadályozza a bíróság előtti felelősségre vonást. A nyomozás sikeressége érdekében létrehozott nemzetközi szintű kezdeményezésekről is beszámoltam a dolgozatban. Ezután az egyes államokkal kötött átszállítási megállapodásokat vizsgáltam meg, az elkövetők átadása egyben a bizonyítási eljárást is megkönnyíti. Az átszállítás kapcsán megemlíteném, hogy az ENSZ komoly infrastrukturális fejlesztésekkel segíti a régió eljáró államait. Ami ezeknek a szomáliai kalózkodása történő rávetítését illeti, sok esetben tulajdonképpen a szomáliai eljárások lettek nemzetköziesítve, hiszen végül sok elítélt szomáliai börtönben töltötte le az ítéletet.¹²⁵³

Ennek a fejezetnek meghatározó része az elkövetők bíróság elé állítása. A kalózkodással szembeni bírósági eljárás hosszútávon maga is a kalózkodás visszaszorítását célozza. Az eljárás sok esetben nehézkes, ami a bizonyítékok hiányának, a menekültkérelmeknek és a katonai akciók korlátainak tudható be. Igyekeztem összeszedni azokat a szempontokat, amelyekre egy, a kalózkodás ellen eljáró bíróság felállításánál mindenképpen tekintettel kell lenni. Ezután pedig az ENSZ Főtitkár jelentésére alapozva elemeztem, milyen összetételű bíróságok előtt lehet a kalózkodás elkövetőit felelősségre vonni, sorra vettem ezek előnyeit és

¹²⁵⁰ Mark Chadwick, *Emerging Voices: Theorising Universal Jurisdiction—Time to Reappraise the “Piracy Analogy”?* <<http://opiniojuris.org/2019/08/19/emerging-voices-theorising-universal-jurisdiction-time-to-reappraise-the-piracy-analogy/>> Utolsó megtekintés: 2021. február 26.

¹²⁵¹ Ádány 89.

¹²⁵² *Ibid.*

¹²⁵³ Evans –Galani 349.

hátrányait. Ezeket a megoldási javaslatokat az állami szinttől a nemzetközi bíróságok eljárásával bezárólag fejtettem ki. Véleményem szerint a jelentés alaposága ellenére bizonyos kérdésekre nem kapunk választ. Ilyen pl. mi lesz a kalózkodást szárazföldről finanszírozókkal, segítőkkel vagy, ha a nemzeti bíróságoktól eltérő megoldás születik, az milyen viszonyban lesz (szubszidiaritás vagy elsőbbség) a nemzeti bíróságok eljárásaival, a büntetés kiszabásáról és annak végrehajtásáról nem is szólva. Utóbbi tekintetében igyekeztem egy rövid áttekintést adni a fennálló nemzetközi gyakorlatot alapul véve. A javaslatokat tanulmányozva, egyetérték azzal az állásponttal, hogy a kalózkodás és ahhoz hasonló profilú bűncselekmények sosem fognak nemzetközi bírói fórumok hatáskörébe tartozni.¹²⁵⁴

A fejezet utolsó alegysége az eljárás során felmerülő emberi jogi aggályokkal foglalkozik. A felhasznált források előírják, hogy a gyanúsítottak elfogásakor és a velük szembeni eljárás lefolytatásakor az alapvető emberi és humanitárius jogi elveket be kell tartani. Fontos megjegyezni, hogy utóbbi nem releváns. A modern nemzetközi jog másként értékeli a kalózokat, mint a szokásjog, főleg ami a hajózás virágkorát, a XVI-XIX. századot illeti. A haditengerészet nem alkalmazhat háborús eszközöket velük szemben.¹²⁵⁵ Ahogyan arra a Biztonsági Tanács által hozott határozatok ismertetésénél kitértem, a nemzetközi jog nem fegyveres konfliktusként tartja számon a kalózkodást, nincsenek olyan fogalmi kategóriák, mint civilek vagy kombattánsok. A kalózkodás nem háborús bűncselekmény, ahhoz konfliktusra lenne szükség, de azon túl arra is, hogy az ellenségeskedéshez bizonyíthatóan köze legyen a kalózoknak, abban az esetben nem kizárólag a nyereségvágy dominálna, ami a célpontok tekintetében is egyértelmű kell legyen.¹²⁵⁶ Egyes szerzők egyébként puhábban fogalmazznak, pl. Guilfoyle, a kalózokat valamiféle átmeneti kategóriának tekinti a kombattánsok és a köztörvényes bűnözők közt, Kontorovich pedig védett célpontok elleni célzott támadásról beszél.¹²⁵⁷ A genfi egyezményeket azonban nem lehet az elkövetőkre alkalmazni. Megjegyzendő, hogy bár védett személynek természetesen nem minősülnek, a negyedik, hadifoglyokkal való bánásmóddal kapcsolatos egyezménynek a 4. cikke alkalmazható lehet az elfogott kalózokra.¹²⁵⁸ Ezen kívül esetleg, bizonyos körülmények esetén, a közös 3. cikkből profitálhatnak még az elkövetők.

¹²⁵⁴ Evans –Galani 350.

¹²⁵⁵ Gosalbo-Bono, Boelaert 126.

¹²⁵⁶ Guilfoyle, 'The Use of Force against Pirates', 1073.

¹²⁵⁷ *Ibid.* L. még Douglas Guilfoyle, 'The Laws of War and the Fight against Somali Piracy: Combatants or Criminals?' (2010), *Melbourne Journal of International Law*, vol.11.

¹²⁵⁸ Ha pl. úgy kalózkodnak, hogy az adott állam fegyveres erejének a tagjai vagy, ha összekeverik az elkövetőket a kalózokkal. 1949-es III. genfi egyezmény a hadifoglyokkal való bánásmódról, 4-5. cikk

Ami az elkövetők emberi jogait illeti, azokat korábban nem vizsgálták, a szomáliai kalózkodás elterjedtével lett aktuális a téma. Számos kérdés merült fel, többek között az, hogy egy állam milyen mértékben sérti az emberi jogokat, ha hozzájárul, hogy olyan államnak adják át az elkövetőt, ahol nagy valószínűséggel nem tartják be az emberi jogait (legyen ez pl. megalázó bánásmód vagy a tisztességes eljárás sérelme).¹²⁵⁹ Ez főleg azon európai államoknál érdekes, amelyeket köt az Emberi Jogok Európai Egyezménye. Ha ehhez hozzávesszük a *non-refoulement* elvét, amelyről esett szó az V. fejezetben,¹²⁶⁰ nem véletlenül alakult ki az a gyakorlat, hogy be sem jelentik a támadásokat és elengedik az elfogott gyanúsítottakat.

Az állam ugyanis felel a haditengerészet vagy egyéb állami szolgálatban álló hajók és azok legénysége által elkövetett emberi jogi jogsértésekért, teszi ezt akkor is, ha nemzetközi műveletben vesz részt. Kérdés, hogy mikortól aktiválódnak az elkövetők emberi jogai. Ez az elkövetők feletti ellenőrzés megszerzésével áll be, amely kiterjesztően értelmezve, már a fedélzetre lépéskor bekövetkezik. A legtöbb detektált probléma a fogvatartási idők hossza körül merül fel, általában az EJEE 5. cikkének megsértésére hivatkoznak a felek. Erre vonatkozóan igyekeztem az EJEB releváns esetjogát feltárni. A másik probléma véleményem szerint a *non-refoulement* elve kapcsán alakul ki. A fejlődő államok gyakran tartanak attól, hogy az elkövetők menekültekkel árasztják el őket, amelyek, tekintettel a lefolytatott tárgyalások számára, alig néhány állam esetén jelentenek valós veszélyt. Úgy vélem, a nemzetközi jogra hivatkozva egyébként ezt is el tudják kerülni az államok. Gyakorlati gond lehet a büntetését letöltő elkövető, aki ezután nem feltétlenül kíván távozni az állam területéről.

Többek között a fentieknek is köszönhető, hogy egyes államok anyagilag is támogatják a regionális felelősségre vonást. Miközben az államok próbálnak az emberi jogok érvényesülése érdekében garanciákat kikötni, a kalózkodás és az ahhoz kapcsolódó cselekmények fogalmi körét is igyekeznek kiterjeszteni, hogy el lehessen járni felettük is.¹²⁶¹ Fontos, hogy az átszállításról szóló egyezményeket és az emberi jogok betartását mind az EU, mind az ENSZ igyekszik ellenőrizni,¹²⁶² ennek nehézsége, hogy civilek számára a megállapodások szövege nem nyilvános és a garanciák tekintetében nem olyan szabályozott

¹²⁵⁹ Evans –Galani 351.

¹²⁶⁰ V.5. fejezet.

¹²⁶¹ Evans –Galani 353.

¹²⁶² *Ibid.*

terület, mint pl. a kiadatás. Mindenesetre, a hosszú távú hatások vonatkozásában nincs utókövetés, nem tudjuk például, hogy mi lett a Szomáliába visszaszállított elkövetőkkel.¹²⁶³

A dolgozat második részében az egyes államok nemzeti szabályozását és azok elérhető, releváns ítélkezési gyakorlatát vizsgáltam. A dolgozatnak fontos eleme, hogy nem kizárólag a kalózkodás fogalmára és a jelenség visszaszorítására koncentrálok, hanem igyekszik arra is rávilágítani, hogy eljárási szempontból milyen kihívást jelent ez az eljáró bírának. Az ilyen ügyek tárgyalásához ugyanis sokuknak el kellett sajátítaniuk az eljáráshoz szükséges szakértelmet. Az állami szabályozásokat elemezni azért fontos, mert végül ők folytatják le az eljárást, és láthatóan teljesen eltérő szabályozások és büntetési tételek léteznek, ezeket az UNCLOS nem határozhatja meg. Sokszor elhangzik, és valóban lényeges volna, hogy az államok legalább a nemzetközi joghoz igazítsák nemzeti jogukat, de ez nem minden esetben egyszerű. Ahogyan láthattuk, vannak olyan államok (pl. Dél-Korea, Kína), amelyeknek komoly történeti tapasztalatai vannak a kalózkodás terén és amelyek, éppen emiatt, illetve a földrajzi fekvés sajátosságaira tekintettel, nem tettek különbséget kalózkodás és fegyveres rablás közt. Alkalmassint a nyelvhasználat is visszatükrözi ezt, mert pl. nincs a fegyveres rablás és a kalózkodás közötti különbségtételre alkalmas kifejezés a nyelvben.

Az esetjogi fejezetben nagy hangsúlyt fektettem az Európai Unió döntéseire, együttműködési kísérleteire. Annak érdekében, hogy az európai államok saját gyakorlatukat közelítsék egymáshoz és gyorsítsanak az ítélkezési folyamaton, az Eurojust olyan projekteken dolgozik,¹²⁶⁴ ahol bemutatja az érintett államokban kalózkodás miatt lezajlott legfontosabb tárgyalások menetét. Ebben tekintettel vannak következő szempontokra: tényállás, milyen szintű bírói fórum járt el, milyen bizonyítékokat vehettek figyelembe, korlátozott volt-e az eljárási lehetőség, a büntetés kiszabása és végrehajtása. Ennek eredményeképpen az államok könnyebben megismerhetik egymás eljárási rendjét, gyakorlatát, és legalább az európai államok tekintetében van lehetőség a közelítő joggyakorlatra.

A kalózkodás kapcsán felmerülő nemzeti esetjog elősegítette számos joghatósági kérdés, a haditengerészek státuszával, a VPD-k és fegyveres kíséret alkalmazásával kapcsolatos dilemmák, tengerjogi kérdések tisztázását is a nemzetközi jogban is. Ez is alátámasztja, hogy a kalózkodás nem egy egyszerűen körülhatárolható biztonságpolitikai probléma, hanem fontos jelentőséggel bír a nemzetközi jog fejlődése tekintetében is.

¹²⁶³ Evans –Galani 353.

¹²⁶⁴ Maritime Piracy Judicial Monitor.

A nemzeti gyakorlatok rövid bemutatása arra is rávilágít, hogy a kalózkodás eltérő meghatározásai, a nemzetközi joggal való összhang hiánya problémát jelenthet pl. a biztosító társaságok számára. Ezek különböző hajózási vállalatokkal állapodnak meg, amelyek hajói megint csak eltérő államok lobogóját viselik, hogy azután, pl. kár bekövetkezte esetén kiderüljön, hogy az egyes állami szabályozások alapján, a parti tengeren történt incidens is kalózkodást jelent.¹²⁶⁵ Mindemellett fontos kiemelni, hogy nem szerencsés egy büntetőjogi fogalom polgárjogi környezetbe helyezése sem.¹²⁶⁶

Az államok nemzeti jogrendjének tanulmányozásából az is kiderült, hogy általában háromféle hozzáállást lehet elkülöníteni a kalózkodás és fegyveres rablás meghatározását illetően: 1. Az államok az UNCLOS-ra alapítják a tényállást. Ez jelentheti azt, hogy csak utalnak az egyezményre és önálló definíciót nem alkalmaznak. Lehetséges, hogy az egyezményt a saját jogrendszerükbe átültetik, vagy olyan tényállást alkotnak, ami az UNCLOS-nak megfelelő. Ilyen állam kevés van, idetartozik az Egyesült Államok vagy az Egyesült Királyság. 2. Azon államok, amelyek eltérnek a nemzetközi jogtól és saját tényállást határoznak meg. 3. Vannak olyan államok, amelyek egyáltalán nem szabályozzák a kalózkodást külön tényállásként.¹²⁶⁷

Az adott állam kalózkodáshoz való viszonyáról sok minden kiderül már abból is, hogy mely törvényben, illetve melyik fejezetben kap helyet a kalózkodás, ha külön szabályozzák egyáltalán.

A joghatóság elismerése tekintetében az államokat két csoportra lehet osztani, az egyik csoportba tartoznak azon államok, amelyek kifejezetten univerzális joghatóságot társítanak a kalózkodáshoz (pl. Egyesült Államok), míg mások az extraterritoriális joghatóságra alapoznak (pl. Magyarország, Portugália vagy Norvégia).¹²⁶⁸

Az eltérő jogrendekbe történő betekintés más nehézségekre is rávilágít. Szomália esetén például azért sem hatékony a kalózkodás visszaszorítása, mert Szomália decentralizált struktúrájú, minden helyi szinten dől el, miközben akik megpróbálják visszaszorítani a kalózkodást, centralizált struktúrában és demokratikus elvekben gondolkoznak.¹²⁶⁹ Annak idején Puntland évi 20 millió dolláros költségvetéssel rendelkezett, miközben az ebben a régióban tevékenykedő kalózok már akkor kb. 160 millió dollárt zsákmányoltak össze csak

¹²⁶⁵ Passman 79.

¹²⁶⁶ *Ibid.* Pl. az elvárható magatartás megítélése esetén (általában vagy tőle elvárható) és mindez két eltérő állam kontextusában.

¹²⁶⁷ Maritime Piracy Judicial Monitor 42.

¹²⁶⁸ *Ibid.*

¹²⁶⁹ Gosalbo-Boelaert 165.

váltságdíjakból.¹²⁷⁰ A hajó és a rakomány értékesítése pedig ebben az időszakban még nem is volt jellemző.

Az utóbbi állításra reflektálva, a nemzeti gyakorlatot vizsgálva feltűnik, hogy az államok nem kriminalizálják a váltságdíjak kifizetését. Ezen a területen valóban együttműködésre van szükség és az érintett államok nemzeti szabályozásának összehangolására, mert egyetlen állam ilyen jellegű szabályozása nem jelent elrettentést az elkövetők számára.¹²⁷¹ Érdeemes megfontolni egy erre mutató nemzetközi dokumentum létrehozását. A britek, mindezt időben érzékelve, kezdeményeztek ezen ügyben egy együttműködést, *International Piracy Ransoms Task Force* néven, azonban ehhez kevés állam csatlakozott, ráadásul, éppen a privát szektor felől érte támadás.

Ha tehát a hangsúlyt a nemzeti megoldásokra fektetjük is, azt regionális és nemzetközi szinten is támogatnia kell a közösségnek.

Úgy vélem, a jelenlegi tendencia abba az irányba mutat, hogy a katonai műveletek helyett inkább a kapacitásfejlesztésre helyezi a hangsúlyt a nemzetközi közösség.¹²⁷² A szárazföldön kell biztosítani a jog uralmát, mert hosszú távon ez vezet változáshoz és hatékonyabb, mint minden egyes hajót ellenőrizni.¹²⁷³ Mivel a kalózkodás kísérőtűnet, az államok belső rendjének a visszaállítása a cél. Idetartozhat a szegénység felszámolása, az edukáció, de a tengeri biztonság (parti infrastruktúra) helyreállítása, a hivatásos katonák és parti őrség tagjainak, de ugyanúgy a bírácoknak a továbbképzése is, tehát a kapacitásnövelésnek ki kell terjednie az emberi erőforrásokra, de a költségvetésre is.

Véleményem szerint, az EU esetében ez az elmozdulás már látszik, bár fenntartják a katonai jelenlétet is. A kalózkodás természeténél fogva ugyanis féltő, hogy az újból megerősödik. Azt azért fontos megemlíteni, hogy az államok rendje kizárólag anyagiakkal és kapacitásbővítéssel nem feltétlenül javítható szignifikánsan, ettől nem jön létre a kívánt jogállamiság, ha történelmi, kulturális ellentétek állnak a háttérben.

A kalózkodás tehát mindig velünk volt és fel kell készülni, hogy velünk is marad. A dolgozatban igyekeztem bemutatni a legfontosabb, a jelenség visszaszorítását célzó együttműködéseket, modelleket, többek közt azokat is, amelyek (pl. ReCAAP) kifejezetten

¹²⁷⁰ Gosalbo-Boelaert 145.

¹²⁷¹ Bellish, Dutton 329.

¹²⁷² Gosalbo-Boelaert 145.

¹²⁷³ Paradiso 239.

sikeresnek és követendőnek mondhatók. Mindazonáltal, az is kiderült, hogy a kalózkodás jelensége számos dilemmát okoz és a hatályos nemzetközi jognak vannak olyan területei, amelyek ennek hatására fejlesztésre szorulnak. Ezért szükséges, ezen területek fejlesztése mellett, hogy a hatályos nemzetközi jogi rezsimekhez igazítsák az államok a szabályozásukat. Ezzel az időszakosan belobbanó kalózkodás ellen hatékonyan lehet fellépni, ami nem emészt fel több időt, emberi és anyagi erőforrást a nemzetközi közösség részéről, mint amennyit feltétlenül szükséges. Abban egyetértés mutatkozik, hogy a nyugat-afrikai kalózkodással sokkal nehezebb lesz leszámolni, mint a máshol zajló hasonló tevékenységekkel. Olyan fenntartható biztonsági megoldásokra van szükség, amelyek a Guineai-öböl menti államokban élő közösségek szociális és gazdasági jólétét célozzák, hogy ezáltal a szervezett bűnözésnek kevésbé legyenek kitéttek.¹²⁷⁴

Úgy vélem, a kalózkodás ellen nincs gyors megoldás, azt végleg felszámolni minden valószínűség szerint nem lehet, a hajózás biztonságának megerősítése azonban lehetséges a megfelelő jogi szabályozás segítségével. Eközben pedig az adott állam történeti, kulturális hagyományaira tekintettel, a jog uralmának beállítására is törekedni kell. Ehhez a párbeszéd, a politikai akarat, a jogi megoldások és műveleti tevékenységek összhangja szükséges.

¹²⁷⁴ <<https://issafrica.org/iss-today/gulf-of-guinea-piracy-a-symptom-not-a-cause-of-insecurity>>
megtekintés: 2021. augusztus 26.

IRODALOMJEGYZÉK

Monográfiák

Ádány, Tamás Vince, *A Nemzetközi Büntetőbíróság joghatósága – Előzmények, tendenciák és előfeltételek* (Pázmány Press, Budapest 2014)

Allison, Graham – Zelikow, Philip, *Essence of Decision: Explaining the Cuban Missile Crisis* (2nd edition, Longman, London 1999)

Arend, Anthony Clark – Beck, Robert J., *International law and the use of force* (Routledge, London and New York 1993)

Arisztotelész, *Politika*, (Szabó Miklós ford., Gondolat Kiadó, Budapest 1994)

Barnhart, Robert K. (ed), *Barnhart Dictionary of Etymology* (H.W. Wilson Co., New York 1988)

Belli, Pierino – Nutting, Herbert Chester, *A treatise on military matters and warfare, in eleven parts*, (Clarendon Press, Oxford 1936)

Blackstone, William, *Commentaries on the Laws of England* (4th Edition Clarendon Press, Oxford 1770)

Brownlie, Ian, *International Law and the Use of Force by States* (Clarendon Press, Oxford 1968)

Cassese, Antonio, *The Oxford Companion to International Criminal Justice* (Oxford University Press, Oxford 2009)

Chadwick, Mark, *Piracy and the Origins of Universal Jurisdiction: On Stranger Tides?* (BRILL, Leiden 2019)

Dinstein, Yoram, *War, Aggression and Self-Defence* (Cambridge University Press, Cambridge 2001)

Dr. Csarada, János, *A tengeri zsákmányjog elvei a háborúban. Tekintettel a semleges hajózásra és kapcsolatban a kalózkodás kérdésével, történeti és elméleti szempontból.* (Poltzer Zsigmond és fia, Budapest, 1882)

Dubner, Barry Hart, *The Law of International Sea Piracy* (M. Nijhoff Publishers, Leiden 1980)

Geiß, Robin – Petrig, Anna, *Piracy and Armed Robbery at Sea* (Oxford University Press, Oxford 2011)

Gentili, Alberico, *Il diritto di guerra - De iure belli libri III, 1598* (traduzione di Pietro Nencini), (Dott. A. Giuffrè Editore, Milano 2008)

Grotius, Hugo, *The Free Sea* (Liberty Fund, Indianapolis 2004)

Hall, William Edward, *Treatise on International Law* (Clarendon Press, Oxford 1909)

Handbook on the International Transfer of Sentenced Persons (United Nations Office on Drugs and Crime, Criminal Justice Series, Vienna, 2012)

Heller-Roazen, Daniel, *The Enemy of All – Piracy and the Law of Nations* (Zone Books, New York 2009)

Ho, Joshua – Raymond, Catherine Zara, *The best of times, the worst of times* (Institute of Defence and Strategic Studies, Singapore 2005)

Kajtár Gábor, *A nem állami szereplők elleni önvédelem a nemzetközi jogban* (ELTE Eötvös Kiadó, Budapest 2015)

Kardos, Gábor-Lattmann, Tamás, *Nemzetközi jog* (ELTE Eötvös Kiadó, Budapest 2010)

Kraska, James, *Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy and Diplomacy at Sea* (Praeger, Santa Barbara, 2011)

Lawrence, Thomas Joseph, *The Principles of International Law* (D.C. Heath & Company, Massachusetts 1895)

Leeson, Peter T., *The Invisible Hook – The Hidden Economics of Pirates* (Princeton University Press, New Jersey 2009)

López Lorca, Beatriz, *La piratería y otros delitos contra la seguridad de la navegación marítima* (Tirant Editorial, Valencia 2015)

Muzaffer, Shenaz, *Piracy in the Indian Ocean and the Horn of Africa, Manual for Prosecutors* (Foreign and Commonwealth Office, UK, December 2014)

Randrianantenaina, Jean Edmond, *Maritime Piracy and Armed Robbery against Ships: Exploring the Legal and the Operational Solutions, the Case of Madagascar* (The United Nations Nippon Foundation Programme, United Nations Office of Legal Affairs, Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, 2013)

Shah, Hendun Abd Rahman, *A Legal Analysis of Piracy and Armed Robbery at Sea in the Straits of Malacca: The Malaysian Perspective* (Birmingham University, Birmingham 2013)

Singer, Peter W., *Corporate Warriors – The Rise of the Privatized Military Industry* (Cornell University Press, Ithaca 2003)

The Tryal of Captain Thomas Green and his Crew (Heirs and Successors of Andrew Anderson, Edinburgh 1705)

Tóthfalusi, István, *Magyar etimológiai nagyszótár* (Arcanum Adatbázis, Budapest 2001)

Varga, Réka, *Challenges of Domestic Prosecution of War Crimes with Special Attention to Criminal Justice Guarantees* (Pázmány Press, Budapest 2014), 60

Vattel, Emer, *The Law of Nations* (2008 edition, Liberty Fund, Indianapolis 2008)

Ward, Ralph T., *Pirates in History* (York Press, York 1974)

Weston, PB – Lushbaugh, CA, *Criminal investigation: basic perspectives* (Pearson/Prentice Hall, Upper Saddle River 2006)

Tanulmányok

Abhyankar, Jayant, 'Piracy, Armed Robbery and Terrorism at Sea: A Global and Regional Outlook' in Graham Gerard Ong-Webb (ed), *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Strait* (ISEAS Publishing, Singapore 2006)

Abrahamsen, Rita –Williams, Michael C., 'Security Privatization and Global Security Assemblages' (2011) *Brown Journal of World Affairs*, vol.18, no. 1

Alford, Roger P., 'The Proliferation of International Courts and Tribunals: International Adjudication in Ascendance Proceedings of the Annual Meeting', *American Society of International Law* (Cambridge University Press, Cambridge 5-8 April 2000), Vol. 94

Allen, Craig H., 'Limits on the Use of Force in Maritime Operations in Support of WMD Counter-Proliferation Initiatives' (2006), *81 International Law Studies* 77

Amnesty International, *Universal Jurisdiction a Preliminary Survey of Legislation around the World* (2012)

Anderson, Gary M. – Gifford Jr., Adam, 'Privateering and the private production of naval power' (1991), *Cato Journal*, vol. 11

Bantekas, Ilias, 'Criminal Jurisdiction of States under International Law' in Rüdiger Wolfrum (ed), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law* 8 (Oxford, Oxford University Press, 2012)

Barrios, Erik, 'Casting a Wider Net: Addressing the Maritime Piracy Problem in Southeast Asia' (2005) *Boston College of International & Comparative Law Review*, vol. 28

Bederman, David J., 'Privateering' in Rüdiger Wolfrum (ed), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law* 8 (Oxford, Oxford University Press, 2012)

Bellish, Jon –Dutton Yvonne M., 'Refusing to Negotiate: Analyzing the Legality and Practicality of a Piracy Ransom Ban' (2014), *Cornell International Law Journal*, vol. 47

Bento, Lucas, 'Toward an International Law of Piracy *Sui Generis*: How the Dual Nature of Maritime Piracy Law Enables Piracy to Flourish' (2011), *Berkeley Journal of International Law*, vol. 29, issue 2

Bodini, Stefano Piedimonte, 'Fighting Maritime Piracy under the European Convention on Human Rights' (2011) *The European Journal of International Law* Vol. 22 no. 3

Bowers, Charles B., 'Hawala, Money Laundering, and Terrorism Finance: Micro-Lending as an End to Illicit Remittance' (2009), *Denver Journal of International Law and Policy*, vol. 37, no. 3

Burgess Jr. –Douglas R., 'Hostis Humani Generi: Piracy, Terrorism and a New International Law' (2006), *University of Miami International & Comparative Law Review*, vol. 13, issue 2

Bürgin, Annina –Schneider, Patricia, 'Regulation of Maritime Private Security Companies in Germany and Spain' (2015) *Ocean Development & International Law*, vol. 46

Churchill, Robin, 'Piracy Provisions of the UN Convention on the Law of the Sea' in Panos Koutrakos –Achilles Skordas (eds) *The Law and Practice of Piracy at Sea* (Hart Publishing, Oxford 2015)

Cicero, 'Verres ellen' in Nótári Tamás, *Marcus Tullius Cicero összes perbeszéddei*, (Lectum, Szeged 2010)

Constantinople, George R., 'Towards a New Definition of Piracy: The Achille Lauro Incident' (1985-86), *Virginia Journal of International Law*, vol.26, issue 3

Cook, Peter, 'Piracy the curse of maritime transport Seminar on piracy and armed robbery at sea' (2012), European Commission, (Brussels, March 2012)

Coombes, Karinne, 'Universal Jurisdiction: A Means to End Impunity or a Threat to Friendly International Relations?'(2011) *George Washington International Law Review* 43

'Counterpiracy under International Law' (2012), Geneva Academy of International Humanitarian Law and Human Rights, Briefing no. 1

Cunha, Pedro Barge, 'Somalia as a Market for Private Military and Security Companies: definitions, agents and services' in Alexandra Magnólia Dias (ed) *State and Societal Challenges in the Horn of Africa* (Centro de Estudos Internacionais, Lisboa 2013)

Dahalana, Wan Siti Adibah Wan –Kisaha, Anati Binti –Sevanathana Subasny –Nasirm, Muhammad, 'The Challenges of Prosecuting Maritime Pirates' (2020) *Sriwijaya Law Review*, Vol.4., Issue 2

Del Vecchio, Angela, 'The Fight Against Piracy and the *Enrica Lexie* Case' in Lilian del Castillo (ed) *Law of the Sea, From Grotius to the International Tribunal for the Law of the Sea* (BRILL, Leiden 2015)

De Nevers, Renée, 'State Interests and the Problem of Piracy: Comparing U.S. and UK Approaches to Maritime PMSCs' (2015) *Ocean Development & International Law*, Vol. 46, Issue 2

Deng, Yingying, 'China's Legal Enforcement on Anti-Piracy in South China Sea' (2010) *Asian Social Science*, vol.6, no.6

Dinstein, Yoram, 'Piracy vs. International Armed Conflict' in Lilian del Castillo (ed) *Law of the Sea, From Grotius to the International Tribunal for the Law of the Sea* (BRILL, Leiden 2015)

Dinstein, Yoram, 'The Universality Principle and the War Crime' (1998) *International Law Studies*, vol. 71

Dörr, Oliver, 'Use of Force, Prohibition of' in Rüdiger Wolfrum (ed), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law* (Oxford, Oxford University Press, 2012)

Drnas de Clément, Zlata, 'Piratería en el mar y los derechos humanos de las víctimas de piratería' in J. Urbina – T. Ponte-Iglesias (ed) *Protección de intereses colectivos en el Derecho del Mar y Cooperación Internacional* (Iustel, Madrid 2012)

Dubner, Barry Hart – Greene, Karen, 'On the Creation of a New Legal Regime to Try Sea Pirates' (2010) *Journal of Maritime Law & Commerce*, vol. 41, no.3

Dubner, Barry Hart, 'On the Problem of Utilizing Unilateral Action to Prevent Acts of Sea Piracy and Terrorism: A Proactive Approach to the Evolution of International Law' (2004-2005), *Syracuse Journal of International Law and Commerce*, vol.32, no.1

Dubner, Barry Hart, 'Piracy in Contemporary National and International Law' (1990-1991), *Californian Western International Law Journal*, vol. 21

Dubner, Barry Hart –Othero, Brian, 'The Human Rights of Sea Pirates: Will the European Court of Human Rights Decisions Get More Killed?' (2016) Washington University Global Studies Law Review, vol.15, no2,

Dutton, Yvonne M., 'Bringing Pirates to Justice: A Case for Including Piracy within the Jurisdiction of the International Criminal Court' (2011), Chicago Journal of International Law, vol. 11

Dutton, Yvonne M., 'Maritime Piracy and the Impunity Gap: Insufficient National Laws or a Lack of Political Will?' (2012), Tulane Law Review vol. 86, issue 5

Dutton, Yvonne M., 'Pirates and Impunity: Is the Threat of Asylum Claims a Reason to Allow Pirates to Escape Justice?' (2010-2011) Fordham International Law Journal, vol. 34

Ebolio, Valeria, 'Legislation-Piracy in Yearbook of International Humanitarian Law', Correspondents's Report - Italy (2011), 2012 T.M.C. Asser Press, vol. 14.

Ebolio, Valeria, 'The Employment of Armed Personnel on Board to Face Pirate Attacks. A Comparison between Spain and Italy' in G. Andreone, G Bevilacqua, G. Cataldi, C. Cinelli (eds) *Insecurity at Sea: Piracy and Other Risks to Navigation* (Giannini Editore, Napoli 2013)

Evans, Malcolm D. –Galani, Sofia, 'Piracy and the Development of International Law' in Panos Koutrakos –Achilles Skordas (eds) *The Law and Practice of Piracy at Sea* (Hart Publishing, Oxford 2015)

Fouche, Henri –Meyer, Jacques, 'Investigating sea piracy: crime scene challenges' (2012), WMU Journal of Maritime Affairs, vol.11, issue 1

Fritz, Danielle, 'Child Pirates from Somalia: A Call for the International Community to Support the Further Development of Juvenile Justice Systems in Puntland and Somaliland' (2012), Case Western Reserve Journal of International Law' vol.44, issue 3

Galani, Sofia, 'The Human Rights and Maritime Law Implications of a Piracy Ransom Ban for International Shipping' (2017) Maritime Safety and Security Journal, issue 3

Garner, Maggie, 'Piracy Prosecutions in National Courts' (2012) 10 Journal of International Criminal Justice, vol.10

Geneuss, Julia, 'Fostering a Better Understanding of Universal Jurisdiction' (2009) *Journal of International Criminal Justice* 7

González Napolitano, Silvia S., 'La práctica de los Estados latinoamericanos con respect a la tipificación de la piratería marítima.' in José Alejandro Consigli (ed) *Piratería en el siglo XXI* (Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales, Buenos Aires, 2011)

Gosalbo-Bono, Ricardo –Boelaert, Sonja, 'The European Union's Comprehensive Approach to Combating Piracy¹ at Sea' in Panos Koutrakos –Achilles Skordas (eds) *The Law and Practice of Piracy at Sea* (Hart Publishing, Oxford 2015)

Green, LC, 'The Santa Maria: Rebels or Pirates' (1961) 37 *The British Yearbook of International Law* 496.

Greenwood, Christopher, ' Self-defence' in Rüdiger Wolfrum (ed), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law* 8 (Oxford, Oxford University Press, 2012)

Grimaud, Philippe, "'Pirates, but not of the Caribbean": The French Private Ship Protection Act' (2016) *Maritime Safety and Security Law Journal* 2/2016

Guilfoyle, Douglas, 'Counter-Piracy Law Enforcement and Human Rights' (2010), *International and Comparative Law Quarterly*, vol. 59, issue 1

Guilfoyle, Douglas, 'Piracy and Terrorism' in Panos Koutrakos –Achilles Skordas (eds.) *The Law and Practice of Piracy at Sea* (Hart Publishing, Oxford 2015)

Guilfoyle, Douglas, 'Somali Pirates as Agents of Change in International Law-making and Organisation' (2012), *Cambridge Journal of International and Comparative Law* (1) 3

Guilfoyle, Douglas, 'The Laws of War and the Fight against Somali Piracy: Combatants or Criminals?' (2010), *Melbourne Journal of International Law*, vol.11.

Guilfoyle, Douglas, 'The Use of Force against Pirates' in Marc Weller (ed) *The Oxford Handbook of the Use of Force in International Law* (Oxford University Press, Oxford 2015) 1063.

Gutiérrez Posse, Hortensia D.T. – Mollar, Marcos Nelio, 'Los Hechos Costa Afuera de Somalia y un Marco Jurídico Internacional' in José Alejandro Consigli (ed) *Pratería en el Siglo XXI – Nuevos Escenarios para el Derecho Internacional* (CARI, Buenos Aires 2011)

H.E., José Luis Jesus, 'Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects' (2003) *International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 18, no. 3

Halberstam, Marina, 'Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety' (1988), *American Journal of International Law*, vol. 82, no.2

Hansen, Stig Jarle, 'Debunking the Piracy Myth' (2011) *The RUSI Journal*, Vol. 156, no. 6

Ibáñez Gómez, Fernando, 'Obstáculos legales a la represión de la piratería marítima: el caso de Somalia' (2012), *Revista CIDOB d'afers internacionals*, no. 99

In re Piracy Jure Gentium' (1934), *Lloyd's Law Report* 49

Ishii, Yurika, 'M/V Guanabara: Japan's First Trial on Piracy under the Anti-Piracy Act' (2015) *Maritime Safety and Security Journal*, vol.1

Kateka, James L., 'Combating Piracy and Armed Robbery Off the Somali Coast and the Gulf of Guinea' in Lilian del Castillo (ed) *Law of the Sea, From Grotius to the International Tribunal for the Law of the Sea* (BRILL, Leiden 2015)

Jeong, Keunsoo, 'Diverse patterns of world and regional piracy: implications of the recurrent characteristics' (2018) *Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs*, vol. 10, no. 2

Kees, Alexander, 'Regulation of Private Military Companies'(2011), *Goettingen Journal of International Law* vol.3, no.1

Kirs, Eszter, 'A nemzetközi büntetőjogi felelősségre vonás és a békéltetés közötti határvonalak az átmeneti igazságszolgáltatás rendszerében' in Kirs Eszter (ed) *Egységesezés és széttagolódás a nemzetközi büntetőjogban*. (Studia Iuris Gentium Miskolcinsula, Tom. IV, Bíbor Kiadó, Miskolc, 2009)

Kirs, Eszter, 'A Nemzetközi Büntetőbíróság és a bünszervezeti felelősségi koncepció halála' (2012), *Kül-Világ*, IX. évf., 4. szám

Kiss, Amarilla, 'A nemzetközi jog különleges alanyai' (2019), Internetes Jogtudományi Enciklopédia <https://ijoten.hu/szocikk/a-nemzetkozi-jog-kulonleges-alanyai#block-1194>

Kiss, Amarilla, 'A tengeri kalózkodás nemzetközi jogi megítélése, különös tekintettel a Szomália partjainál folyó eseményekre' (2009), *Acta Juridica et Politica*, Szeged, tom. IX

Kiss Amarilla, 'Maritime piracy in the modern era in Latin America: discrepancies in the regulation' (2020), *Acta Hispanica*, Szeged

Kiss, Amarilla, 'Treating a Symptom or Curing the Illness? Somalia behind the Scenes of Piracy.'(2010), *Iasi Journal of Legal Studies*, Vol. V, No. 1-2

Kiss, Amarilla, 'Problems of the Investigation and Prosecution in Case of Piracy at Sea', (2015) *Zbornik Radova*, vol. 49, issue 1

Klabbers, Jan, 'Piracy in Global Law and Global Governance' in Panos Koutrakos –Achilles Skordas (eds) *The Law and Practice of Piracy at Sea* (Hart Publishing, Oxford 2015)

Kontorovich, Eugen, 'A Guantánamo on the Sea: The Difficulty of Prosecuting Pirates and Terrorists' (2010) *California Law Review* vol 98, issue 1

Kontorovich, Eugene – Art, Steven, 'An Empirical Examination of Universal Jurisdiction for Piracy' (2010), *American Journal of International Law*, vol. 104

Kontorovich, Eugene, 'The Penalties for Piracy: An Empirical Study of National Prosecution of International Crime' (2012) *Northwestern University School of Law Scholarly Commons*, Faculty Working Papers

Kontorovich, Eugene, 'The Piracy Analogy: Modern Universal Jurisdiction's Hollow Foundation' (2004), *Harvard International Law Journal*, vol. 45

König, Doris –Salomon, Tim René, 'Fighting Piracy –The German Perspective' in Panos Koutrakos –Achilles Skordas (eds) *The Law and Practice of Piracy at Sea* (Hart Publishing, Oxford 2015)

Kritsiotis, Dino, 'The Contingencies of Piracy' (2011), *California Western International Law Journal*, Vol. 41, no.2

Lattmann Tamás, 'A szomáliai kalózkodás kérdése a nemzetközi jogban és azon túl' (2010) *Nemzet És Biztonság*, 2010/9. szám

Lehnardt, Chia, 'Private Military Companies' in Rüdiger Wolfrum (ed), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law* 8, (Oxford University Press, Oxford 2012)

Liacouras, Petros, 'Intelligence Gathering on the High Seas', in A. Strati, Maria Gavouneli & N. Skourtos (eds) *Unresolved Issues and New Challenges to the Law of the Sea, Publications on Ocean Development*, (M. Nijhoff Publishers, Leiden 2006)

Manusama, Kenneth, 'Prosecuting Pirates in the Netherlands: the Case of the MS Samanyolu' (2010), *Military Law and Law of War Review*, vol. 49

Marsai, Viktor, 'A szomáli szövetségi kormány első két éve és az al-Sabáb elleni katonai műveletek, 2012–2014 (II.)' (2015), *Nemzet és Biztonság*, 2. szám

'Matsuda's Draft Provisions for the Suppression of Piracy, 1926', Appendix I, *American Society of International Law (ASIL,1932) Comments on Harvard Draft Convention*, *American Journal of International Law*, vol. 26, no. 1

Menefee, Samuel Pyeatt, 'Foreign Naval Intervention in Case of Piracy: Problems and Strategies' (1999), *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol.14

Menefee, Samuel Pyeatt, 'Piracy, Terrorism, and the Insurgent Passenger: A Historical and Legal Perspective' in N. Ronzitti (ed), *Maritime Terrorism and International Law* (M. Nijhoff Publishers, Leiden 1990)

Menefee, Samuel Pyeatt, 'The New „Jamaica Discipline”: Problems with Piracy, Maritime Terrorism and the 1982 Convention on the Law of the Sea' (1990-1991), *Connecticut Journal of International Law*, vol.6, no. 128

Molnár, Anna, 'Az Európai Unió tengerbiztonsági stratégiája' (2014), *Nemzet és Biztonság*, 4. szám

Murdoch, Andrew, 'Piracy and the UK' in Panos Koutrakos –Achilles Skordas (eds) *The Law and Practice of Piracy at Sea* (Hart Publishing, Oxford 2015)

Nanda, Ved P., 'Maritime Piracy: How can International Law and Policy Address This Global Menace?' (2010-2011), *Denver Journal of International Law* 39

Nitschke, Stefan, 'Projecting Colombia's forces and maritime power.' (2015), *Naval Forces*, vol. XXXVI

N. Schmitt, Michael, 'Counter-Terrorism and the Use of Force in International Law' (2002) *The Marshall Center Papers*, no. 5.

Oanta, Gabriela A., 'The Legal Treatment of Maritime Piracy Carried out by the Spanish Legislator' in G. Andreone, G Bevilacqua, G. Cataldi, C. Cinelli (eds) *Insecurity at Sea: Piracy and Other Risks to Navigation* (Giannini Editore, Napoli 2013)

O'Keefe, Roger, 'Universal Jurisdiction: Clarifying the Basic Concept' (2004) *Journal of International Criminal Justice*, vol.2, issue 3

Orentlicher, Diane F., 'A nemzeti bíróságok és bíráik szerepe a nemzetközi humanitárius jog alkalmazásában' (2001), *Fundamentum*, 4. szám

Paradiso, Donald P., 'Come Ya All Faithful: How the International Community has Addressed the Effects of Somali Piracy but Fails to Remedy its Cause' (2010-2011), *Penn State International Law Review*, vol. 29

Passman, Michael H., 'Interpreting Sea Piracy Clauses in Marine Insurance Contracts' (2009), *Journal of Maritime Law & Commerce*, vol. 40, no. 1

Pathak, Monica, 'Maritime Violence: Piracy at Sea & Marine Terrorism Today' (2005), *Windsor Review of Legal and Social Issues*, vol. xx

Pella, Vespasien, 'La Piraterie' (1926) 15 *Recueil des Cours de l'Académie de Droit International*

Petrig, Anna 'The Use of Force and Firearms by Private Maritime Security Companies against Suspected Pirates' (2013), *International & Comparative Law Quarterly* vol. 62, issue 3

Pham, J. Peter, 'West African Piracy: Symptoms, Causes, and Responses' in (ed) *Conference on Global Challenge, Regional Responses: Forging a Common Approach to Maritime Piracy* (Selected Briefing Papers, Dubai School of Government, Dubai 2011)

Pichon, Eric –Pietsch Marian, 'Piracy in the Gulf of Guinea - EU and international action' (March 2020) European Parliamentary Research Service

Proelss, Alexander Proelss, 'Piracy and the Use of Force' in Panos Koutrakos –Achilles Skordas (eds) *The Law and Practice of Piracy at Sea* (Hart Publishing, Oxford 2015)

Ragni, Chiara, 'Achille Lauro Affair (1985)' in Rüdiger Wolfrum (ed), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law* 8, (Oxford University Press, Oxford 2012)

Roach, Ashley, 'Agora: Piracy Prosecutions. Countering Piracy off Somalia: International Law and International Institutions' (2010) *American Journal of International Law*, vol. 104

Rubin, Alfred P., 'Revising the Law of „Piracy” ' (1990-1991), *California Western International Law Journal*, vol. 21, no.129

Rubin, Alfred P., 'The Evolution of the Concept of Piracy' (1989) *International Law Studies*, vol. 63

Rubin, Alfred P., 'The Law of Piracy' (1986) *Denver Journal of International Law and Policy*, vol. 15

Rubin, Alfred P. 'The Law of Piracy, The United States of America and the Law of Piracy'(1988), *International Law Studies*, vol. 63

Sánchez Patrón, José Manuel, 'Piratería Marítima, Fuerza Armada y Seguridad Privada' (2012), *Revista Electrónica de Estudios Internacionales* 23

Shearer, Ivan, 'Piracy' in Rüdiger Wolfrum (ed), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law* 8, (Oxford University Press, Oxford 2012)

Shnider, Samuel, 'Universal Jurisdiction Over "Operation of a Pirate Ship": The Legality of the Evolving Piracy Definition in Regional Prosecutions' (2012-2013), *North Carolina Journal of International Law & Commercial Regulation*, vol.38

Skordas, Achilles, 'The Dark Side of Counter-piracy Policies' in Panos Koutrakos –Achilles Skordas (eds) *The Law and Practice of Piracy at Sea* (Hart Publishing, Oxford 2015)

Sterio, Milena, 'Incorporating International Law to Establish Jurisdiction over Piracy Offenses' in Michael P. Scharf –Michael A. Newton –Milena Sterio (eds) *Prosecuting Maritime Piracy: Domestic Solutions to International Crimes* (Cambridge University Press, Cambridge 2015)

Swiney, Gabriel, 'International Law and US Responses to Piracy off the Coast of Somalia' Perspective' in Panos Koutrakos –Achilles Skordas (eds) *The Law and Practice of Piracy at Sea* (Hart Publishing, Oxford 2015)

'The Nyon Arrangements – Piracy by Treaty?' (1937), *British Yearbook of International Law*, vol. 19, no. 198

Thedwalm, Craig, 'Choosing the Right Yardarm: Establishing an International Court for Piracy' (2009-2010), *Georgetown Journal of International Law*, vol. 41

Treves, Tullio, 'Human Rights and the Law of the Sea' (2010) *Berkeley Journal of International Law*, vol. 28, no.1

Treves, Tullio, Piracy, 'Law of the Sea, and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia', (2009) *The European Journal of International Law*, vol. 20, no. 2

Tuerk, Helmut, 'The Resurgence of Piracy: A Phenomenon of Modern Times' (2009) *University of Miami International and Comparative Law Review*, vol. 17

Walker, Randall, 'International Law of the Sea: Applying the Doctrine of Hot Pursuit in the 21st Century' (2011) *Auckland University Law Review*, issue 17

Webster, Daniel, 'Letter to Henry Stephen Fox', in K.E Shewmaker (ed) *The Papers of Daniel Webster: Diplomatic Papers* (Dartmouth College Press, Dartmouth 1983), vol. 1

Williams, Eniola, 'Private Armed Guards in the Fight against Piracy' in Académie de droit international de La Haye (ed), *Crimes at Sea*, (Brill | Nijhoff, Leiden, 2014)

Zubir, Nurulizwan A. –Dahalan, Wan Siti Adibah Wan, ‘Maritime Violence: Implications to Malaysia’ (2012), *Arena Hukum*, vol.5, no.1

Felhasznált dokumentumok (egyezmények, irányelvek, jelentések, megállapodások) jegyzéke

1949-es III. genfi egyezmény, a hadifoglyokkal való bánásmódról, Genf, 1949

1949. augusztus 12-én kötött genfi egyezményeket kiegészítő és a nemzetközi fegyveres összeütközések áldozatainak védelméről szóló jegyzőkönyv (I. jegyzőkönyv), Genf 1949

1951 –es genfi egyezmény a menekültek helyzetére vonatkozóan, Genf, 1951

1977 OAU Convention for the Elimination of the Mercenarism in Africa, CM/817 (XXIX) Libreville (3 July 1977)

1984-es kínzás és más kegyetlen, embertelen vagy megalázó büntetések vagy bánásmódok elleni egyezmény (10 December 1984)

Az Egyesült Nemzetek Alapokmánya, 1945. október 24.

A Nemzetközi Büntetőbíróság Római Statútuma, Róma, 1998 (1998. július 17.)

African Charter on Maritime Security and Safety and Development in Africa, 15 October 2016 (Lomé Charter)

Basic Principles on the Use of Force and Firearms by Law Enforcement Officials, Eighth United Nations Congress on the Prevention of Crime and the Treatment of Offenders, Havana, Cuba, 27 August to 7 September 1990.

Code of conduct concerning the repression of piracy and armed robbery against ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden (Djibouti, 2009)

Code of Conduct concerning the the Repression of Piracy, Armed Robbery against Ships, and Illicit Maritime Activity in West and Central Africa, 25 June 2013, (Yaoundé Code)

Concluding observations of the Committee against Torture (2009) CAT/C/KEN/CO/1

Conclusions and recommendations of the Committee against Torture (25 July 2006)
CAT/C/USA/CO/2

Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation,
Rome, 1988 (10 March 1988) and its Protocol 2005 LEG/CONF.15/21 (1 November 2005)

Convention on the High Seas, Geneva, 1958 (29 April 1958)

Convention on the Prevention and Punishment of the Crime of Genocide, Paris, 1948 (9
December 1948)

Draft International Convention on the Regulation, Oversight and Monitoring Of Private
Military and Security Companies (13 July 2009)

Emberi Jogok Európai Egyezménye, Róma, 1950

General Comment, No. 4 (2017) on the implementation of article 3 of the Convention in the
context of article 22, CAT/C/GC/4 (4 September 2018)

Human Rights Committee, ‘Consideration of Reports Submitted by States Parties under
Article 40 of the Covenant’ (18 December 2006) CCPR/C/USA/CO/3/Rev.1 C.

International Chamber of Commerce, International Maritime Bureau, ‘Piracy and Armed
Robbery against Ships’, Annual Report 1 January–31 December 2002 (January 2007)

International Convention against the Taking of Hostages 1979 (17 December 1979)

International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) (1 November 1974)

London Naval Treaty, 1930

Official Records of the United Nations Conference on the Law of the Sea, Geneva, (24
February-27 April 1958), A/CONF.13/L.58, vol. 2

Polgári és Politikai Jogok Nemzetközi Egyezségokmánya, New York, 1966

Protocol on Amendments to the Protocol on the Statute of the African Court of Justice and Human Rights, 2014

Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia, Singapore, 2004

Ships and marine technology — Guidelines for Private Maritime Security Companies providing privately contracted armed security personnel (PCASP) on board ships (and pro forma contract) ISO 28007-1:2015

Statute of the International Tribunal for the Law of the Sea (Annex VI UNCLOS), Montego Bay, 1982

Strategic Dialogue Framework Agreement, 2019 (Kenya, USA)

The Code of Conduct concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden (29 January 2009)

The Gulf of Guinea Declaration on the Suppression of Piracy, 2021

The Montreux Document on Private Military and Security Companies (Montreux Document on pertinent international legal obligations and good practices for States related to operations of private military and security companies during armed conflict) (17 September 2008)

The Nyon Agreement 181 L.N.T.S. 137, 1937

Treaty for the Extradition of Criminals and for Protection against Anarchism 1928

United Nations Convention on the Law of the Sea, Montego Bay, 1982

Washington Naval Treaty 1922

Nemzetközi Jogi Bizottság

Articles concerning the Law of the Sea with commentaries, Yearbook of the International Law Commission, vol. II, 1956 Harvard Draft Convention on Piracy, 1932

Draft Statute for an International Criminal Court with commentaries, ILC Rep. (1994), Yearbook of the International Law Commission, vol. II

ILC, 'Draft articles on Responsibility of International Organizations' (2011) UN Doc A/66/10

Koskenniemi, Martti, 'Fragmentation of International Law: Difficulties Arising from the Diversification and Expansion of International Law', Report of the Study Group of the International Law Commission (Geneva, 2006), A/CN.4/L.682

Report of the International Law Commission to the General Assembly, U.N. Doc. A/2934 (1955)

ENSZ Főtitkár

Report of the Secretary General on modalities for the establishment of specialized Somali anti-piracy courts UNSG Rep. 360 (15 June 2011) UN Doc S/2011/360

ENSZ Biztonsági Tanács

UNSC Res 1744 (20 February 2007) UN Doc S/RES/1744

UNSC Res 1811 (29 April 2008) UN Doc S/RES/1811

UNSC Res 1816 (2 June 2008) UN Doc/S/RES/1816

UNSC Meeting Record on Somalia (2 June 2008) UN Doc/S/PV.5902

UNSC Res 1844 (20 November 2008) UN Doc S/RES/1844

UNSC Res 1846 (2 December 2008) UN Doc S/RES/1846

UNSC Res 1851 (16 December 2008) UN Doc S/RES/1851

UNSC Res 1872 (26 May 2009) UN Doc S/RES/1872

UNSC Res 1897 (30 November 2009) UN Doc S/RES/1897

UNSC Res 394 (26 July 2010) UN Doc S/RES/394

UNSC Res 1950 (23 November 2010), UN Doc S/RES/1950 (2010)

UNSC Res 1976 (11 April 2011), UN Doc S/RES/ 1976 (2011)

UNSC Res 2020 (22 November 2011), UN Doc S/RES/2020 (2011)

UNSC Rep 726 (13 October 2014) UN Doc S/2014/726

UNSC Res 2383 (7 November 2017) UN Doc S/RES/2383

UNSC Res 2442 (6 November 2018) UN Doc S/RES/2442

UNSC Meeting Record on ‘Maintenance of international peace and security Transnational organized crime at sea as a threat to international peace and security’ (5 February 2019) UN Doc/ S/PV.8457

ENSZ Közgyűlés

UNGA Res 798 (7 December 1953) UN Doc A/RES/798

UNGA Res 899 (14 December 1954) UN Doc A/RES/899

UNGA Res 70/175 (30 Aug 1955) UN Doc GA/RES/70/175

UNGA Res 2625 UN Doc GA/RES/2625 (1970)

UNGA Res 3314 UN Doc GA/RES/3314 (1974).

UNGA res 40/61 (9 December 1985) UN Doc A/RES/40/61

UNGA Res 54/109 (25 February 2000) UN Doc A/RES/54/109 (International Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism)

UNGA Res 64/151 (18 December 2009) UN Doc A/RES/64/151

UNGA Res (4 July 2013) UN Doc A/HRC/24/47

Nemzetközi Tengerészeti Szervezet

IMO MSC/Circ.623 (18 June 1993)

IMO Doc/LEG 93/12/1, IMO Legal Committee, 'Maritime criminal acts – draft guidelines for national legislation submitted by the Comité Maritime International' (15 August 2007)

IMO Doc. IMO/SGP 1/4 'Singapore Statement on Enhancement of Safety, Security and Environmental Protection in the Straits of Malacca and Singapore' (6 September 2007)

IMO Res. 922 (22 January 2009) IMO Doc/A 22/RES 922

IMO MSC. 1/Circ.1333 (26 June 2009)

IMO res. A. 1025(26) (2 December 2009) IMO Doc/A 26/ RES 1025

IMO MSC. 1/Circ.1339 (September, 2011)

IMO MSC. 4/Circ. 180, 2011-es éves jelentés

IMO MSC. 1/Circ.1443 (25 May 2012)

IMO MSC. 1/Circ.1405/Rev.2 (May 2012)

IMO International Shipping Facts and Figures-Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment, London - Maritime Knowledge Centre, 2012

IMO MSC. 1/Circ.1406/Rev.3 (June 2015)

Európai Unióhoz köthető dokumentumok

2011/95/EU irányelv

Cotonui Megállapodás, 2000/483/EK partnerségi megállapodás

Council Conclusions launching the pilot case of the Coordinated Maritime Presences concept in the Gulf of Guinea, no. 5387/21 of 25 January 2021

Council Decision 2009/293/CFSP of 26 February 2009 concerning the Exchange of Letters between the European Union and the Government of Kenya on the conditions and modalities for the transfer of persons suspected of having committed acts of piracy and detained by the European Union-led naval force (EUNAVFOR), and seized property in the possession of EUNAVFOR, from EUNAVFOR to Kenya and for their treatment after such transfer

Council Decision 2009/877/CFSP of 23 October on the signing and provisional application of the Exchange of Letters between the European Union and the Republic of Seychelles on the conditions and modalities for the transfer of suspected pirates and armed robbers from EUNAVFOR to the Republic of Seychelles and for their treatment after such transfer

Council Decision 2011/640/CFSP of 12 July 2011 on the Agreement between the European Union and the Republic of Mauritius on the conditions of transfer of suspected pirates and associated seized property from the European Union-led naval force to the Republic of Mauritius and on the conditions of suspected pirates after transfer

Council Joint Action 2008/851/CFSP of 10 November 2008 on a European Union military operation to contribute to the deterrence, prevention and repression of acts of piracy and armed robbery off the Somali coast

Council Recommendation 2002/C 153/01 (13 June 2002) regarding cooperation between the competent national authorities of Member States responsible for the private security sector

EU strategy for the Gulf of Guinea, Foreign Affairs Council meeting Brussels (17 March 2014)

Európai Unióról szóló szerződés egységes szerkezetbe foglalt változata, Hivatalos Lap C 326., 2012. október 26.

European Commission, 'Somalia: Joint Strategy Paper - for the period 2008-2013'

Joint Investigation Teams, Practical Guide, (EU Council, 14 February 2017), 6128/1/17 REV 1

Maritime Piracy Judicial Monitor, no.1 (September 2013), EUROJUST Report

Maritime Piracy Judicial Monitor, No.2 (April 2015), EUROJUST Report 2/L/2015

Politikai és Biztonsági Bizottság (KKBP) 2021/87 határozata (2021. január 26.) L 30/4

Tanács 2010/766/KKBP határozata (2010. december 7.) a Szomália partjainál folytatott kalóztámadásoktól és fegyveres rablásoktól való elrettentéshez, azok megelőzéséhez és visszaszorításához való hozzájárulás céljából folytatott európai uniós katonai műveletről szóló 2008/851/KKBP együttes fellépés módosításáról:

Tanács 2020/2188. sz. határozata

Felhasznált nemzeti jogszabályok

Brazília, 1940. évi 2.848 tv.

Chile, 1984. évi 20730. tv.

Dél-Korea, Criminal Act of the Republic of Korea, Act No. 11731 (2013)

Egyesült Államok, Az Amerikai Egyesült Államok Alkotmánya (1787)

Egyesült Államok, General Orders No. 100, Lieber Code (24 April 1863)

Egyesült Államok, Code of Laws of the United States of America (1926)

<https://www.law.cornell.edu/uscode/text/18/part-I/chapter-81>

Egyesült Államok, Alien Tort Claims Act, 28 U.S.C (1948)

Egyesült Államok, No. 3020.41, Instruction, Operational Contract Support, Department of Defense (2011)

Egyesült Királyság, Act for punishment of Pyrates and Robbers of the See (Offences at Sea Act, 1536)

Egyesült Királyság, Act for the more effectual suppression of Piracy (1698)

Egyesült Királyság, Taking of Hostages Act (1982)

Egyesült Királyság, Aviation and Maritime Security Act (1990)

Egyesült Királyság, The Maritime Security (Jersey) Order 1996, (No. 2881 of 1996)

Egyesült Királyság, Merchant Shipping and Maritime Security Act (1997)

Egyesült Királyság, Human Rights Act (1998)

Franciaország, La grande ordonnance de la marine (1681)

Franciaország, Loi 94-589 du 15 juillet 1994 relative à l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer

Franciaország, Code pénal no. 96-151 (1996)

Franciaország, Circulaire du 13 juillet 2011, Ministère de la Justice et des Libertés

Franciaország, Loi 2014-742 du 1er juillet 2014, relative aux activités privées de protection des navires

Franciaország, Code de la défense (2016)

Franciaország, Ordonnance no. 2019-414 du 7 mai 2019

Fülöp-szigetek, Republic Act No. 7659 of 1993

Hollandia, Criminal Code of the Kingdom of Netherlands (1881, amended in 2012)

Hollandia, Act of 15 May 2019, laying down rules for the deployment of armed private maritime security guards on board Dutch merchant ships (Merchant Shipping Protection Act)

India, Act no. 48 of 1860

India, British Admiralty Law (1947)

India, Anti-Maritime Piracy Bill, No. 369 of 2019

Indonézia, Penal Code of Indonesia (1999)

Japán, Act No. 55 of 2009, Act on the Punishment of and Measures against Piracy

Kenya, Act No. 4 of 2009, Merchant Shipping Act

Kenya, Act No. 13 of 2016, The Private Security Regulation

Kína, Criminal Law of the People's Republic of China, President Order No. 83 (1997)
<https://www.oecd.org/site/adboecdanti-corruptioninitiative/46814270.pdf>

Kína, Decree No. 356 (2002) Regulations on Administration of Use of Guns by Full-time Guards and Escorts

Magyarország, 1988. évi 3. tvr.

Magyarország, H/5558.számú országgyűlési határozati javaslat az Egyesült Nemzetek Montego Bayben, 1982. december 10-én aláírásra megnyitott Tengerjogi Egyezménye megerősítéséről, valamint XI. Részének végrehajtásával kapcsolatos, New Yorkban, 1994. július 24-én aláírásra megnyitott Megállapodáshoz történő csatlakozásról.

Magyarország, 2003. évi LXVIII. törvény a tengerhajózás biztonsága elleni jogellenes cselekmények visszaszorításáról szóló, az ENSZ Nemzetközi Tengerészeti Szervezete által 1988. március 10-én, Rómában elfogadott Egyezmény, és a kontinentális talapzaton rögzített mesterséges szigetek biztonsága elleni jogellenes cselekmények visszaszorításáról szóló Jegyzőkönyv kihirdetéséről.

Magyarország, 2012. évi C tv

Magyarország, 2013. évi LXVII. tv

Malajzia, Arms Act (1960)

Malajzia, Kidnapping Act (1961)

Malajzia, Courts of Judicature Act (1964)

Malajzia, Firearms Act (1971)

Malajzia, Act 163 of 1976, Extra-Territorial Offences Act

Malajzia, Act 633 of 2004, Malaysian Maritime Enforcement Agency Act

Malajzia, Act 574 of 2015, Penal Code of Malaysia

Malajzia, Prevention of Terrorism Act (2015)

Németország, Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (1949) https://www.gesetze-im-internet.de/englisch_gg/englisch_gg.html#p0136

Németország, Strafgesetzbuch (1998)

Németország, Gewerbeordnung (1999)

Nigéria, Private Guards Companies Act, 2018 (introduced in 1986), Chapter 367

Nigéria, Suppression of Piracy and Other Maritime Offences Act (2019)

Olaszország, Codice della Navigazione (1942)

Olaszország, Lei n.689 1994 (2 dicembre 1994)

Olaszország, Lei n. 209 2009 (24 febbraio 2009)

Olaszország, Legge, n. 130/2011

Spanyolország, Ley 23/1992, de Seguridad Privada

Spanyolország, Real Decreto 2364/1994, (9 de diciembre, 1994)

Spanyolország, Ley Orgánica 5/2000, reguladora de la responsabilidad penal de los menores

Spanyolország, Real Decreto 1628/2009 (30 de octubre, 2009)

Spanyolország, Ley Orgánica 5/2010, Código Penal

Spanyolország, Ley 5/2014 de Seguridad Privada

Szomália, Somaliland Criminal Procedure Ordinance (1926)

Szomália, Maritime Code (1959)

Szomália, Ordinances 17 and 18 of (20 June 1960)

Szomália, Legislative Decree no. 5 (16 December 1962)

Szomália, Law No. 37 of 1972 (10 September 1972)
https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/SOM_1972_Law.pdf

Szomália, Law No. 5 of 1989 (26 January 1989)

Szomália, Law No. 14 (9 February 1989)

Szomália, Presidential Decree 0194/01 2012 (24 January 2012)

Szomália, Law 52/2012 Xeerka La Dagalaanka Budhad Badeedka/Somaliland Piracy Law
https://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/94695/111149/F1253967049/Somaliland_Piracy_Law_2012_Eng180311A.pdf

Szomália, Law 53/2012, Transfer of Prisoners
http://www.somalilandlaw.com/Somaliland_Transfer_of_Prisoners_Law_Eng_21032012.pdf

Venezuela, Código Penal, Ley 5.494 de 2000

Felhasznált jogesetek jegyzéke

- **Állandó Nemzetközi Bíróság**

The Case of the S.S. Lotus (France v. Turkey) [1927]

- **Állandó Nemzetközi Választottbíróság**

Maritime boundary delimitation (Guyana v. Suriname) [2004] PCA Rep. vol. XXX

The 'Enrica Lexie' Incident (Italy v. India) [2015] PCA Case No. 2015-28 (Award 21 May 2020)

- **Emberi Jogi Tanács**

A.R.J. v. Australia (1997) UN Human Rights Committee (HRC) CCPR/C/60/D/692/1996

- **Emberi Jogok Európai Bírósága**

Ali Samatar és mások v. Franciaország (Application no. 17110/10 and 17301/10) ECHR 4. December 2014

Bankovic és mások v. Belgium és 16 Szerződő Állam (2001) (Application no. 52207/99) ECHR 9 December 2001, 44 EHRR SE5

Behrami v. Franciaország (Application no. 71412/01) ECHR 2 May 2007

Hassan és mások v. Franciaország (Application no. 46695/10 and 54588/10) ECHR 4. December 2014

Isaak és mások v. Turkey (2008) (Application no. 44587/98) ECHR 24 June 2008

McCann and Others v. The United Kingdom (Application no. 18984/91) ECHR 27 September 1995

Medvedyev and Others v. France (2010) (Application no. 3394/03) ECHR 29 March 2010, 51 EHRR 39

Rigopoulos v. Spain (1999) (Application no. 37388/97) ECHR 12 January 1999, EHRR 1999-11.

Saramati v. Franciaország, Németország, Norvégia (Application no. 78166/01) ECHR 2 May 2007

Soering v. The United Kingdom (1989) (Application no. 14038/88) ECHR 7 July 1989, 11 EHRR 439., para. 91 (1)

- **Európai Unió Bírósága**

C-164/97 és C-165/97 *Parlament v Tanács (Erdővédelmi rendeletek)*

- **ICTY (ex-jugoszláv törvényszék)**

Prosecutor v. Tadić Appeals Chamber, 2 October 1995, Case no. IT-94-1-AR72,

- **Kínzás Elleni Bizottság**

H.M.H.I. v. Australia, UN Committee Against Torture (1 May 2002), CAT/C/28/D/177/2001

- **Nemzetközi Bíróság**

Application of the Convention on the Prevention and Punishment of the Crime of Genocide (Croatia v Serbia) [2015] ICJ Rep 3

Arrest Warrant of 11 April 2000, Congo, (The Democratic Republic of the v Belgium) [2002] ICJ Rep 3

Case concerning the continental shelf (Tunisia v. Libyan Arab Jamahiriya) [1982] ICJ Rep

Fisheries (United Kingdom v. Norway) [1951] ICJ Rep 133

Maritime Delimitation in the Indian Ocean (Somalia v. Kenya) (Preliminary Objections, Judgment) [2017] ICJ Rep 161

- **Nemzetközi Tengerjogi Bíróság**

The *M/V 'Saiga' (No.2)* (Saint Vincent and The Grenadines v. Guinea) [1999] ITLOS Rep.1999, 10.

▪ **Nemzeti bíróságok előtt tárgyalt ügyek**

Ahmed, The Republic v. Abdugar Ahmed & Five Others (2011) No.21 (The Supreme Court of Seychelles)

Ali, United States v. Ali Mohamed ALI, Also Known as Ahmed Ali Adan, Also Known as Ismail Ali, No. 12–3056., 2013, United States Court of Appeals, District of Columbia Circuit

Alondra Rainbow, 18 April 2005 Mumbai High Court

Britannia Shipping Corp. v. Globe Rutgers F. Ins. Co., 138 Misc. 38, 244 N.Y.S. 720 (N.Y. Sup. Ct. 1930)

Castle John and Nederlandse Stichting Sirius v. NV. Mabeco and NV Parfin, (Belgium Court of Cassation 1986)

Choizil, The Prosecutor v. T21 (Criminal Division of the Court of Appeal of the Hague, 20 December 2012), Judgment no. BY6940 (22-004017-11)

Cygnus, the District Court of Rotterdam (25 May 2010)

Eichmann, Judgment in the Trial of Adolf Eichmann, (1961) Criminal Case No. 40/61 (District Court of Jerusalem)

Filartiga, Dolly M. E. Filartiga and Joel Filartiga v. Americo Norberto PENA-IRALA (1980) 630 F.2d 876, No. 191, Docket 79-6090. (United States Court of Appeals)

Furlong, United States v. Furlong (1820), 18 U.S. 5 Wheat. 184

Guanabara, The Prosecutor v Mohamed Urgus Adeysey, Abdinur Hussein Ali, XI, X2 (Tokyo District Court) Judgment of 12 April 2013

Hasan, United States v Hasan (USS Nicholas) No. 2:10cr56, 2010 WL 4281892 (E.D. Va. 2010)

Hashi, Mohamud Mohamed Hashi alias Dhodi and Eight Others v. Republic of Kenya, Misc. Applications no. 434 of 2009 (High Court of Kenya)

Izurdia, Sentencia no. 1/2015 (02/02/2015), Audiencia Nacional, Sala de lo Penal

Le Ponant, No. 11/022 (14 juin 2012) Cour D'Assises de Paris, 2 ième section statuan de premier resort (L. EJEB *Ali Samatar*)

M/V Cheung Son, Wei Siliang and Soni Wee and Others, Guangdong Higher Court, December 1999

M/V Taipan, LJN: BM6780 (Rechtbank Amsterdam, Internationale Rechtshulpkamer, 4 June 2010) és *MV Taipan* case 2012, (Landgericht Hamburg), Judgement of 19 October 2012

M/V Victoria, (PPO Osnabrück), Maritime Piracy Judicial Monitor, No.2 (April 2015), EUROJUST Report 2/L/2015 80.

Maersk Alabama, Waterman Steamship Corporation and Maersk Line, Limited v. Miguel Ruiz, John Cronan, and Richard E. Hicks, Decision of 25 August 2011 (Court of Appeals of Texas, Houston 1st Dist.) No. 01–10–00516–CV.

Marida Marguerite, Bahri Chirag et al v. MT Marida Marguerite Schiffahrts et al, No. 3:2012cv00879 - Document 81 (US District Court, D. Conn. 2013)

Montecristo, Appeal, Juvenile Court of Appeal of Rome (Corte di Appello di Roma, sezione minori) Judgment no.120/2012

MT Bunga Laurel, Kasayah Dhalin Hussein v PP (Unreported Case) 24 Sept 2012, Case Number: 44-126-07/2012 (Kuala Lumpur, High Court, Criminal Division)

MT Nepline Delima, June 2005, Session Court Kedah I. Shah

Nagasaki Spirit, Semco Salvage & Marine Pte. Ltd. v. Lancer Navigation [1997] UKHL 2 1 Lloyds Rep 323

Pinochet, Bartle and the Commissioner of Police for the Metropolis and Others, Ex Parte Pinochet; R v. Evans and Another and the Commissioner of Police for the Metropolis and Others, Ex Parte Pinochet, R v. [1999] UKHL 17 (24th March, 1999)

Rheinland Pfalz, Verwaltungsgericht Köln, 25 K 4280/09
http://www.justiz.nrw.de/nrwe/ovgs/vg_koeln/j2011/25_K_4280_09urteil20111111.html

Said, *United States v Said* (USS Ashland) No. 2:10cr57, 2010 WL 3893761 (E.D. Va. 2010)

The People of The Philippine Island v. Lol-Lo and Saraw, Supreme Court of Manila, G.R. No. 17958 February 27, 1922.

United States v. Smith, 18 U.S. (1820)

Konferenciaelőadások, szakmai blogok és tudományos sajtóközlemények

Ahlborn, Christiane, 'Adjudicating Somali Piracy –German Courts in a Double Bind', (3 January 2013), <http://www.sharesproject.nl/adjudicating-somali-piracy-cases-german-courts-in-a-double-bind/>

Chadwick, Mark, Emerging Voices: Theorising Universal Jurisdiction–Time to Reappraise the “Piracy Analogy”? <http://opiniojuris.org/2019/08/19/emerging-voices-theorising-universal-jurisdiction-time-to-reappraise-the-piracy-analogy/>

M. Dutton, Yvonne, 'Fighting Maritime Piracy with Private Armed Guards', (Oxford Research Group 11 July 2016). <https://www.oxfordresearchgroup.org.uk/blog/fighting-maritime-piracy-with-private-armed-guards>

Eudeline, Hugues, 'Terrorism – A New Threat to the Control of the Sea' (2011), Maritime Challenges in the 21st Century Stockholm Sea Power Conference, 3-4 May 2011 Swedish National Defence College Conference

Evenso, Elizabeth –Jarrah, Balkees –Keppler, Elise –Pappier, Juan –Singh, Param-Preet, 'The ICC's Impact on National Justice: Can the ICC Prosecutor Catalyze Domestic Cases?' (6 December 2018), EJIL: Talk! <https://www.ejiltalk.org/the-iccs-impact-on-national-justice-can-the-icc-prosecutor-catalyze-domestic-cases/>

'Guidance on Self-defence and Deefence of Others by U.S. Flagged Commercial Vessels Operating in High Risk Waters.', Port Security Advisory (18 June 2009)

Guilfoyle, Douglas, 'ECHR Rights at Sea: Medvedyev and others v. France' (19 April 2010) EJIL Talk! <https://www.ejiltalk.org/echr-rights-at-sea-medvedyev-and-others-v-france/>

Gumedze, Sabelo, 'Regulation of the Private Security Sector in Africa, Policy Paper' (2008) Institute for Security Studies, 11. <https://www.files.ethz.ch/isn/101754/PVTSECPOLPAPFEB09.pdf>

Kissinger, Henry, 'The Pitfalls of Universal Jurisdiction' (2001. június/augusztus), Foreign Affairs

Lakotta, Beate, 'German Justice Through the Eyes of a Somali Pirate' Der Spiegel (7 April 2011) <https://www.spiegel.de/international/world/torture-execution-german-justice-through-the-eyes-of-a-somali-pirate-a-755340.html>

Lanigan, Kevin, 'Legal Regulation of PMSCs in the United States: The Gap between Law and Practice' (2008) 1. <http://www.privatesecurityregulation.net/files/Microsoft%20Word%20-%20PMSC%20Article,%20US,%20Kevin%20Lanigan,%20Final.pdf>

Leehy Coggins, Bridget –Kim, J. James, 'How Korea Can Better Manage Maritime Piracy and Terror', (2014) The Asian Institute for Policy Studies <http://en.asaninst.org/contents/how-korea-can-better-manage-maritime-piracy-and-terror/>

Mahdi, Maham, 'Africa's international crimes court is still a pipe dream' (15 October 2019), Institute for Security Studies https://issafrica.org/iss-today/africas-international-crimes-court-is-still-a-pipe-dream?utm_source=BenchmarkEmail&utm_campaign=ISS_Today&utm_medium=email

McNeish, Hannah, 'Madagascar Captures Somali Pirate "Mother ship", Now what?' (2011) Christian Science Monitor <http://www.csmonitor.com/World/Africa/2011/0301/Madagascar-captures-Somali-pirate-mother-ship.-Now-what>

Methymaki, Elena –Tams, Christian, 'Immunities and Compromissary Clauses: Making Sense of Enrica Lexie', (27 August 2020) EJIL: Talk! <https://www.ejiltalk.org/immunities-and-compromissory-clauses-making-sense-of-enrica-lexie-part-i/>

Mishra, Abhishek, 'Piracy is back to infest West African waters, but what's driving it?' (25 June 2019) Observer Research Foundation <https://www.orfonline.org/expert-speak/piracy-again-back-infest-west-african-waters-what-driving-52339/>

Ogbonnaya, Maurice, 'Nigeria's anti-piracy law misses the mark, Institute for Security Studies' (7 May 2020) ISS Pretoria–Addis Ababa–Nairobi–Dakar <https://issafrica.org/iss-today/nigerias-anti-piracy-law-misses-the-mark>

Okafor-Yaewood, Ifesinachi –Walker, Timothy –Reva, Denys, 'Gulf of Guinea piracy: a symptom, not a cause, of insecurity'(10 February 2021) Institute for Security Studies, ISS Pretoria–Addis Ababa–Nairobi–Dakar <https://issafrica.org/iss-today/gulf-of-guinea-piracy-a-symptom-not-a-cause-of-insecurity>

Piracy off the coast of Somalia, Tenth Report of Session 2010–12, House of Commons Foreign Affairs Committee, HC 1318

Questionnaire on Implementation' – Vancouver Conference 2004, Working Paper for the Committee on Maritime Security Re Criminal Offences Committed on Foreign Flagged Ships

Questionnaire on Implementation of the Model National Law on Acts of Piracy and Maritime Violence' (May 2005) by President of the Comité Maritime International

Raia, Marilyn 'Maritime Piracy in US Courts' (2012) <https://www.bullivant.com/maritime-piracy-in-us-courts/>

Sakamoto, Shigeki Sakamoto, 'China's New Coast Guard Law and Implications for Maritime Security in the East and South China Seas' (2022) <https://www.lawfareblog.com/chinas-new-coast-guard-law-and-implications-maritime-security-east-and-south-china-seas>

Self-Defense of Vessels of the United States, Coast Guard Notice (7 June 2011)

Silva, Cristina, 'Despite declining number of pirate attacks, seas still far from safe' (20 January 2013) Stars and Stripes www.stripes.com/despite-declining-number-of-pirate-attacks-seas-still-far-from-safe-1.204651

Sperber, Amanda, 'Somalia Is a Country without an Army' (7 August 2018), Foreign Policy <https://foreignpolicy.com/2018/08/07/somalia-is-a-country-without-an-army-al-shabab-terrorism-horn-africa-amisom>

Szalai, Anikó, 'A kalózkodással kapcsolatos magyar fenntartás' (2018. június 27.) <https://drszaiaianiko.hu/2018/06/27/kutato-i-blog-5-18-a-kalozkodassal-kapcsolatos-magyar-fenntartas/>

UK House of Commons Foreign Affairs Committee, 'Piracy off the Coast of Somalia' (2011. június 22.) Examination of Witness <https://publications.parliament.uk/pa/cm201012/cmselect/cmfaaff/1318/11062204.htm>

William Schabas' course on Relation of International Criminal Law and Other Branches, The Hague Academy of International Law, January 2021

Sterio, Milena, 'Piracy in Corsica?' (23 February 2014) *Communis Hostis Omnium* <https://piracy-law.com/2014/02/23/piracy-in-corsica/>

Zsebe, Zsolt, 'A katonai magánvállalatok szabályozása a nemzetközi jogban' (2014. május 19.) *Biztonságpolitika* <http://biztonsagpolitika.hu/elemezsek/a-katonai-maganvallalatok-szabalyozasa-a-nemzetkozi-jogban>

Felhasznált egyéb internetes oldalak

Bala, Gurudeep, 'Private Maritime Security Contractors and Legal Framework', 86. https://www.indiannavy.nic.in/sites/default/themes/indiannavy/images/pdf/resources/article_8.pdf

Ban taps veteran French politician as special adviser on piracy off Somali coast <https://news.un.org/en/story/2010/08/348832-ban-taps-veteran-french-politician-special-adviser-piracy-somali-coast>

Building Coalitions, Enhancing cross-sector collaboration against maritime crime, INTERPOL <https://www.interpol.int/Crimes/Maritime-crime/Building-coalitions>

Cheney-Peters, Scott, 'Whither the private maritime security companies of South and Southeast Asia?' <https://cimsec.org/part-2-whither-pmscs-south-southeast-asia/>

Countries In Africa With The Longest Coastlines <https://www.worldatlas.com/articles/countries-in-africa-with-the-longest-coastlines.html>

CRIMARIO, Critical Maritime Routes Indo-Pacific <https://www.crimario.eu/en/the-project/rationale-objectives/>

CTF 151 <https://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/>

EU considers maritime security concept in Gulf of Guinea https://safety4sea.com/eu-considers-maritime-security-concept-in-gulf-of-guinea/?_cf_chl_jschl_tk__=pmd_b753862f13564d54a1b6f37286ed1495f1a0cb60-1627373240-0-gqNtZGzNAG2jcnBszQh6

EU Maritime Security Factsheet: The Gulf of Guinea, 2019 <https://en.yna.co.kr/view/AEN20190314001400320?input=tw>

EU Maritime Security Factsheet: The Gulf of Guinea, 2021 https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/52490/eu-maritime-security-factsheet-gulf-guinea_en

EU NAVFOR Somalia Operation Atalanta Conducts Exercise with Indian Navy in the Gulf of Aden, 2021 <https://eunavfor.eu/news/eu-navfor-somalia-operation-atalanta-conducts-exercise-indian-navy-gulf-aden>

EU–Afrika kapcsolatok: Hogyan működnek együtt az afrikai országok és az EU? <https://www.consilium.europa.eu/hu/policies/eu-africa/>

EUCAP Somalia <https://www.eucap-som.eu>

EUTM Somalia <https://www.eutm-somalia.eu>

Evolution of piracy at sea: pirates in maritime 2020 https://marine-digital.com/article_pirates

GDP, current prices, Map 2021 <https://www.imf.org/external/datamapper/NGDPD@WEO/OEMDC/ADVEC/WEOWORLD>

George Washington and the Barbary Coast Pirates, The Washington Papers, University of Virginia, 2018 <https://washingtonpapers.org/resources/topics/gw-and-the-barbary-coast-pirates/>

GUARDCON-szerződés minta <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/guardcon#>

Gulf of Guinea remains world's piracy hotspot in 2021, according to IMB's latest figures, Commercial Crime Services, International Criminal Chamber <https://www.icc->

[ccs.org/index.php/1306-gulf-of-guinea-remains-world-s-piracy-hotspot-in-2021-according-to-imb-s-latest-figures](https://www.icc-ccs.org/index.php/1306-gulf-of-guinea-remains-world-s-piracy-hotspot-in-2021-according-to-imb-s-latest-figures)

IMB Piracy & Armed Robbery Map 2021, Commercial Crime Services <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>

IMB Piracy Reporting Centre, Commercial Crime Services <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>

IMO Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Piracy-Guidance-Default.aspx>

IMO Questionnaire on PMSC, Somalia <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/PCASP/Somalia.pdf>

IMO – Request of information on National Legislation against International Maritime Piracy https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ITA_national_legislation_piracy.pdf

IMO Status of Conventions <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx>

India, China and the Pirates, 2012 <https://thediomat.com/2012/03/india-china-and-the-pirates/>

Indian Ocean Best Management Practices <https://www.ukmto.org/indian-ocean>

Interim guidance for UK flagged shipping on the use of armed guards <https://www.gov.uk/government/publications/interim-guidance-to-uk-flagged-shipping-on-the-use-of-armed-guards-to-defend-against-the-threat-of-piracy-in-exceptional-circumstances/dddd>

Interim Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region https://www.gard.no/webdocs/BIMCO_GulfofGuinea.pdf

International Group of P&I Clubs
https://static.mycoracle.com/igpi_website/media/adminfiles/piracy-2013.pdf

International Chamber of Shipping, Comparison of Flag State Laws on Armed Guards and Arms on Board, 2017 <https://www.ics-shipping.org/publication/comparison-of-flag-state-laws-on-armed-guards-2017/>

INTERPOL European Commission-funded project to assist East African police fight maritime piracy <https://www.interpol.int/en/News-and-Events/News/2011/INTERPOL-European-Commission-funded-project-to-assist-East-African-police-fight-maritime-piracy>

Kenya: Court Rules Kenya Lacks Jurisdiction over Offenses Committed on High Seas <https://www.loc.gov/item/global-legal-monitor/2010-11-12/kenya-court-rules-kenya-lacks-jurisdiction-over-offenses-committed-on-high-seas/>

List of Countries which have signed, ratified/acceded to the Protocol on Amendments to the Protocol on the Statute of the African Court of Justice and Human Rights, Addis Ababa, May 2019 <https://au.int/sites/default/files/treaties/36398-sl-PROTOCOL%20ON%20AMENDMENTS%20TO%20THE%20PROTOCOL%20ON%20THE%20STATUTE%20OF%20THE%20AFRICAN%20COURT%20OF%20JUSTICE%20AND%20HUMAN%20RIGHTS.pdf>

Magyar repülőgépekkel küzd majd Nigéria a Boko Haram ellen <https://24.hu/kulfold/2021/01/25/repulogep-nigeria-magnus-aircraft/>

Maritime Security, Licensing of security companies on board ocean-going vessels, Federal Office for Economic Affairs and Export Control, Germany https://www.bafa.de/EN/Foreign_Trade/Maritime_Security/maritime_security_node.html

Multinational movement co-operation pays dividends, 2011 <https://eunavfor.eu/news/multinational-movement-co-operation-pays-dividends>

National Maritime Security Strategy, Spain (2013) www.dsn.gob.es

Navy arrests 10 suspected pirates, 2019 <https://thenationonlineng.net/navy-arrests-10-suspected-pirates/>

Navy Fleet Strength by Country, 2021 <https://www.globalfirepower.com/navy-ships.asp>

Nigeria and ICC Announce Ground-Breaking Antipiracy Forum, 2021
<https://www.bimco.org/news/security/20210428---nigeria-and-icc-antipiracy-forum>

Nigeria, others lose \$2 billion to illegal activities at sea yearly, 2021
<https://guardian.ng/business-services/nigeria-others-lose-2-billion-to-illegal-activities-at-sea-yearly/>

Outline of the draft Anti-Piracy Measures Law
https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/JPN_anti_piracy.pdf

Perret, Antoine, 'Privatization without regulation: The human rights risks of private military and security companies (PMSCS) in Mexico' <https://www.elsevier.es/en-revista-mexican-law-review-123-articulo-privatization-without-regulation-the-human-S1870057816300221>

Pivot to EU: Faire connaître les enjeux de la défense européenne, Les Opex de l'UE : Atalante, Comité Europe des Jeunes IHEDN https://jeunes-ihedn.org/wp-content/uploads/2021/01/LJI_PIVOT-TO-EU_ATALANTE_112020.pdf

Princeton University Program in Law and Public Affairs, The Princeton Principles on Universal Jurisdiction 28 (2001), <http://hrlibrary.umn.edu/instreet/princeton.html>

Private security guards to be allowed on Dutch merchant ships to protect against piracy, 2021
<https://www.nautilusint.org/en/news-insight/news/private-security-guards-to-be-allowed-on-dutch-merchant-ships-to-protect-against-piracy/>

Regional Fusion & Law Enforcement Centre For Safety & Security at Sea
<http://www.rappicc.sc/index.html>

Regulación de Venezuela, Organization of American States, Hemispheric Network for Legal Cooperation on Criminal Matters <http://web.oas.org/mla/en/Pages/countries.aspx?ISO=VEN>

Resolutions adopted by the Security Council in 2018
<https://www.un.org/securitycouncil/content/resolutions-adopted-security-council-2018>

Resolutions adopted by the Security Council in 2019
<https://www.un.org/securitycouncil/content/resolutions-adopted-security-council-2019>

Security Council Resolutions on Somalia <https://unsom.unmissions.org/security-council-resolutions>

Seeking to Avoid Escalation, Ships Deploy Unarmed Guards to Navigate Gulf, 2019 <https://gcaptain.com/seeking-to-avoid-escalation-ships-deploy-unarmed-guards-to-navigate-gulf/>

Somalia Signs Jeddah Amendment on Illicit Maritime Activity, 2017 <https://www.maritime-executive.com/article/somalia-signs-jeddah-amendment-on-illicit-maritime-activity>

Somaliland, maritime law before 1966 http://www.somalilandlaw.com/maritime_law.htm

Spain to take over UK-led EU mission after Brexit: diplomats <https://www.reuters.com/article/us-britain-eu-defence-idUSKBN1JI1DA>

State of Maritime Piracy 2017, One Earth Future Foundation, 2018 <https://oneearthfuture.org/research-analysis/state-maritime-piracy-2017>

State of Maritime Piracy: 2018 <https://stableseas.org/publications/maritime-terrorism/state-piracy-2018-human-cost>

State Parties to the Rome Statute, International Criminal Court https://asp.icc-cpi.int/en_menus/asp/states%20parties/pages/the%20states%20parties%20to%20the%20rome%20statute.aspx

Status of the International Convention Against the Taking of Hostages https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XVIII-5&chapter=18&clang=en

Status of the United Nations Convention on the Law of the Sea https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=en

Table of claims to maritime jurisdiction, 2011 https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/table_summary_of_claims.pdf

The Anti-Maritime Piracy Bill, India, 2019 <https://prsindia.org/billtrack/the-anti-maritime-piracy-bill-2019>

The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations, U.S. Navy, U.S. Marine Corps, U.S. Coast Guard 2007
[https://www.marines.mil/Portals/59/Publications/MCTP%2011-10B%20\(%20Formerly%20MCWP%205-12.1\).pdf?ver=2017-07-11-151548-683](https://www.marines.mil/Portals/59/Publications/MCTP%2011-10B%20(%20Formerly%20MCWP%205-12.1).pdf?ver=2017-07-11-151548-683)

The Effect of Unregulated LatAm PMSCs on Crime
<https://silentprofessionals.org/unregulated-latin-american-private-security-companies/>

The Gulf of Guinea Declaration on Suppression of Piracy, 2021 <https://www.bimco.org/ships-ports-and-voyage-planning/security/gulf-of-guinea-declaration-on-suppression-of-piracy>

The Private Guard Companies Regulation in Nigeria, 2018 <https://www.aluko-oyebode.com/wp-content/uploads/2019/11/The-Private-Guard-Companies-Regulations-2018.pdf>

The Swedish Club: International Marine Insurance, Piracy and Use of Armed Guards
[https://www.swedishclub.com/upload/Loss_Prev_Docs/Piracy/PIRACY and USE OF ARMED GUARDS - General overview.pdf](https://www.swedishclub.com/upload/Loss_Prev_Docs/Piracy/PIRACY_and_USE_OF_ARMED_GUARDS_-_General_overview.pdf)

Third United Nations Conference on the Law of the Sea (1973–1982), First and Second Session Summary Records http://legal.un.org/diplomaticconferences/1973_los/vol1.shtml

Tudósítás a nyoni megállapodás (Genf, 1937. szeptember 17.) létrejöttéről, MTI, 8. kiadás, 1937
[https://library.hungaricana.hu/hu/view/NapiHirek_1937_09_2/?query=SZO%3D\(szikszói\)&pg=90&layout=s](https://library.hungaricana.hu/hu/view/NapiHirek_1937_09_2/?query=SZO%3D(szikszói)&pg=90&layout=s)

Unanimously Adopting Resolution 2383 (2017), Security Council Renews Authorization for International Naval Forces to Fight Piracy off Coast of Somalia, 2017
<https://www.un.org/press/en/2017/sc13058.doc.htm>

UNODC Counter-Piracy Programme 2011
https://www.unodc.org/documents/Piracy/UNODC_Brochure_Issue_6_WV.pdf

UNODC Maritime Crime Programme - Indian Ocean
<https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/indian-ocean-division.html>

UNODC West and Central Africa, Maritime crime and piracy
<https://www.unodc.org/westandcentralafrica/en/newrosenwebsite/TOC/maritime-crime-and-unodc.html>

UNODC West and Central Africa, Piracy in the Gulf of Guinea: Learning from the Seychellois prosecution model <https://www.unodc.org/westandcentralafrica/en/seychelles-maritime-crime.html>

WCO questionnaire on firearms <http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/activities-and-programmes/~//media/WCO/Public/Global/PDF/Topics/Facilitation/Activities%20and%20Programmes/Firearms/Replies%20to%20the%20Questionnaires.ashx>

West Africa/ Gulf of Guinea <https://shipping.nato.int/nsc/operations/global-maritime-risk/west-africa-gulf-of-guinea>

WTO Data Information on trade and trade policy measures <https://data.wto.org>

A SZERZŐ PUBLIKÁCIÓINAK JEGYZÉKE

Kiss, Amarilla, 'Maritime Piracy and Armed Robbery at Sea – The Case of Maersk Alabama' (April 2021), Department of Politics and International Relations, Faculty of Arts, University of West Bohemia

Kiss, Amarilla, 'Maritime piracy in the modern era in Latin America: discrepancies in the regulation' (2020), Acta Hispanica, no. II, Szeged

Kiss, Amarilla, 'Maritime Piracy and International Law' (November 2019), European School of Political and Social Sciences (ESPOL), Université Catholique de Lille

Kiss, Amarilla, 'International courts as the protectors of the global legal order?' (2019), International Association for the Philosophy of Law and Social Philosophy (IVR) W 46, Lucerne

Kiss, Amarilla, 'A nemzetközi jog különleges alanyai' (2019), Internetes Jogtudományi Enciklopédia <https://ijoten.hu/szocikk/a-nemzetkozi-jog-kulonleges-alanyai#block-1194>

Kiss, Amarilla, 'International courts and tribunals in post-conflict situations: new trend in international law?' (July 2017) ICON Society, Courts, Power, Public Law, 170 International Law and Conflict, Copenhagen

Kiss, Amarilla, 'The Activity of the International Court of Justice in a Political Context' (July 2017), 4th International Workshop on Law and Ideology, Centre for Legal Education and Social Theory, Timisoara

Kiss, Amarilla, 'The Role of International Courts and Tribunals in Post-Conflict State Building' (July 2016), IPSA CS04.56, Post-Conflict Peace Building as Comprehensive Task: Complementary Perspectives from the Ground, Poznan

Kiss, Amarilla, 'The Legitimacy of the International Court of Justice: The World of International Judges with special reference to Latin America' (2016), Revista Política Hoje, vol 25, no.2

Kiss, Amarilla, 'The Legitimacy of the International Court of Justice' (May 2016), Judicial Politics in Latin America. Challenges for Rights. Protection., LASA conference, New York

Kiss, Amarilla, 'A tengeri kalózkodás hatása a tengeri szállítmányozásra, különös tekintettel a biztosítókra' (2016. május 20.), Az ezerarcú magánjog: a jogfejlődés útjai és lehetőségei a XXI. században. A Magánjogot Oktatók Egyesületének nyolcadik éves rendes konferenciája, Nemzeti Közszoigálati Egyetem

Kiss, Amarilla, 'Maritime Piracy in the Context of Public International Law – with Special Regard to the Gulf of Guinea' (September-October 2015), Catholic University of Portugal, Lisbon

Kiss, Amarilla, 'The International Court of Justice in a Political Context' (Julio 2015), Congreso Internacional de Ciencias Políticas, AMECIP, Guadalajara

Kiss, Amarilla, 'Problems of the Investigation and Prosecution in Case of Piracy at Sea', (2015) Zbornik Radova, vol. 49, issue 1

Kiss, Amarilla, 'The Operational Aspects of a Possible Legal Forum Competent in the Crime of Maritime Violence' (July 2013) International Political Science Association RC09, Dublin

Kiss, Amarilla, 'A Biztonsági Tanács határozatainak végrehajtása Magyarországon' In Trócsányi László (szerk.) *Dikaiosz Logosz*, (Pólay Elemér Alapítvány, Szeged 2012)

Kiss, Amarilla, 'A nemzetközi békéhez és biztonsághoz kapcsolódó határozatok végrehajtása Magyarországon' (2011), *Kül-Világ*, VII.évf., 2011/1-2.

Kiss, Amarilla, 'A kalózkok hálójában- Szomália a színpalak mögött' in P. Szabó Béla, Szemesi Sándor (szerk.) *Profectus in litteris II.*, (Lícium Art, Debrecen 2010)

Kiss, Amarilla, 'Treating a Symptom or Curing the Illness? Somalia behind the Scenes of Piracy.'(2010), *Iasi Journal of Legal Studies*, Vol. V, No. 1-2

Kiss, Amarilla, 'Maritime Piracy with special regard to the Case of Somalia' in Zadravec Zsófia (szerk.), *Spring Wind 2010*, (DOSz, Pécs 2010)

Kiss, Amarilla, 'Questions of maritime piracy with respect to the situation in Somalia' (2010) in Radu I. Motica, Lucian Bercea, Viorel Pasca (ed) *European Legal Studies and Research*, Vol. II., Public Law, (Wolters Kluwers, Timisoara 2010)

Kiss, Amarilla, 'A tengeri kalózkodás nemzetközi jogi megítélése, különös tekintettel a Szomália partjainál folyó eseményekre' (2009), *Acta Juridica et Politica*, Szeged, tom. IX

Kiss, Amarilla, 'A Biztonsági Tanács reformja' (2008. április 25.) V. Debreceni Doktorandusz Konferencia