

A SZOMÁLIAI TENGERI KALÓZKODÁS HATÁSA A NEMZETKÖZI GAZDASÁGRA

A Szomália politikai és gazdasági helyzetére visszavezethető, a térséget egyre inkább veszélyeztető modern kori tengeri kalózkodás súlyos következményekkel jár. Fenyegeti az emberek életét, negatív hatással van a nemzetközi gazdaságra és a tengeri szállításra. A Szezei csatorna ugyanis a világ egyik legforgalmasabb kereskedelmi térsége és a tengeri olajszállítás egyik stratégiai jelentőségű útvonala. A szomáliai kalózkodás nemzetközi gazdaságra nehezedő közvetlen és közvetett éves költsége a 6–7 milliárd dollárt is eléri.

BEVEZETÉS

A Szezei-csatorna 1869. évi ünnepélyes megnyitása mind gazdasági, mind geopolitikai szempontból jelentős mérföldkőnek számított a nemzetközi kereskedelmi hajózás történetében, hiszen pár hétre csökkentette az amerikai és európai, illetve a dél-ázsiai, kelet-afrikai és óceániai kikötők közötti hajózás időtartamát. A csatorna szabad átjárhatóságát rögzítő *Konstantinápolyi egyezmény* 1888-as aláírásakor azonban valószínűleg senki sem gondolta volna, hogy a XXI. század elején a térségben uralkodó viszonyok arra kényszeríthetik a hajózási társaságokat, hogy a Szezei csatorna adta lehetőségek helyett a Jöreménység fokát megkerülve, jelentős többletköltséget és időráfordítást vállalva biztosítsák a legénység és a rakomány biztonságos célba érését. Az ok, ami a hajósokat napjainkban erre a döntésre készíti nem más, mint a szomáliai partoknál és az Ádeni-öböl térségében elharapódzó, egyre veszélyesebbé váló és egyre nagyobb területre kiterjedő tengeri kalózkodás.

Az Ádeni-öböl *a világ egyik legforgalmasabb tengeri kereskedelmi térsége*, amelyen évente 22 000–25 000 kereskedelmi hajó halad át, a globális kereskedelem 25 százalékát lebonyolítva. A térség a tengeri olajszállítás egyik stratégiai jelentőségű útvonala is egyben. A Szomália politikai és gazdasági helyzetére visszavezethető, a térséget veszélyeztető modern kori tengeri kalózkodás a nemzetközi gazdaságra is jelentős, dollármilliárdokban mérhető közvetlen és közvetett negatív hatást gyakorol, amelynek nagy részét a nemzetközi kereskedelmi hajózásnak kell elviselnie. Nem szabad továbbá elfelejteni, hogy a gazdasági hatások mellett a kalózok a hajósok életét is egyre inkább veszélyeztetik.

Jelenleg mintegy 13 hajó és 185 hajós van szomáliai kalózok kezén [International Chamber of Commerce, 2012], arra várva, hogy váltságdíj fejében kiszabaduljon, több hónapi erőszakos és traumatikus fogva tartást követően.

De vajon mi készíti arra az embereket a XXI. században, hogy a kalózkodást válasszák a megélhetés forrásául, milyen tényezők vezettek a Szomália partjainál napjainkban tapasztalható kalózkodás kialakulásához és még inkább olyan szintű

megerősödéséhez, hogy egy lokális problémából globális nemzetközi problémává nőtte ki magát? Milyen gazdasági és humán hatásai vannak ennek a jelenségnek és hogyan, milyen eszközökkel tud a nemzetközi közösség, ezen belül az Európai Unió fellépni az emberi életet, a nemzetközi hajózást és a globális gazdaságot veszélyeztető bűncselekmények visszaszorítása érdekében?

1. A SZOMÁLIAI KALÓZKODÁS KIALAKULÁSÁNAK OKAI

A kalózkodás Szomália politikai és gazdasági helyzetében gyökerezik. Szomália 1960-ban jött létre a Brit Szomáliföld és az Olasz Szomáliföld gyarmati területek egyesülésével. A kezdetekben még demokratikus rendszert 1969-ben a hadsereg parancsnoka, *Mohammad Said Barre* vezérőrnagy katonai puccsal döntötte meg, és csaknem húsz éven keresztül tartotta kézben az ország diktatórikus vezetését, miközben humanitárius katasztrófába és éhínségbe taszította népét. A szomáliai klánok által végrehajtott 1991. január 26-i, eredményes puccs elsöpörte Barre diktatúráját. Ezt követően az egyes törzsek, klánok és érdekcsoportok között fegyveres harc kezdődött, aminek következtében Szomália megszűnt államként működni, gazdaságilag megsemmisült, az 1991. évi aszály következtében éhínség és humanitárius katasztrófa fenyegetett. Bizonyos területei – így elsőként *Szomáliföld* 1991-ben, majd a jelentősebb gazdasági háttérrel rendelkező *Puntföld* 1998-ban – kikiáltották függetlenségüket.

A humanitárius katasztrófa megakadályozása céljából az ENSZ beavatkozott, azonban miután a gerillatámadások során 151 ENSZ-katonát lőttek le, a nemzetközi szervezet 1995-ben elhagyta Szomáliát. Az ENSZ kivonulása után a nemzetközi figyelem elfordult a széthullóban levő országtól, ami így még gyorsabban haladt a teljes csőd felé. Szomália gyakorlatilag politikailag és gazdaságilag is megszűnt államként létezni, összeomlott az egészségügyi ellátás, a katonaság, az államigazgatás, szeparatív kvázi államalakulatok működnek, az országot a bukott államok listájának élén tartják számon napjainkban is. A szomszédos országokba (elsősorban Kenyába) megközelítőleg 600 ezer menekült távozott, az éhezők száma a 2 millió főt is meghaladja.

Ezen a táptalajon, a központi ellenőrzés hiányában *nagyfokú orvhalászat* kezdődött Szomália parti vizeiben, ami jelentősen csökkentette a part menti régiókban nagyrészt halászatból élő helyiek bevételeit.¹ Egyes országok és multinacionális vállalatok teljes mértékig kihasználták Szomália képtelenségét az önvédelemre, valamint a nagymértékű korrupciót. Elsősorban kínai, tajvani és koreai zászlók alatt hajózó kereskedelmi és halászflokkok illegális módon, szisztematikusan lehalászták, mára szinte kiirtották az ország egykor halban gazdag partvidékét, majd szemét – többek között nukleáris és toxikus hulladékok, nehézfémek – lerakásával tették évtizedekre tönkre a helyi élővilágot.

1 Az Egyesült Királyság Nemzetközi Fejlesztési Minisztériuma (DFID) becslései szerint csak a 2003–2004-es években a tonhal és a garnéla orvhalászata eredményeként Szomália 100 millió dollár bevételtől esett el, akkor, amikor az ország összes GDP-je 5 milliárd dollárra volt tehető [UNODC 2010].

Állami parti őrség vagy haditengerészet hiányában a helyi halászok, megélhetésüket féltve – törzsi alapokon – először bandákba tömörültek, hogy megvédjék felségterületüket a rablógazdálkodást folytató külföldi hajókkal szemben. Ezt követően már csak egy lépés kellett ahhoz, hogy ezek a védelmi szerveződések *kalózklnokká* alakuljanak és lecsapjanak a térség kereskedelmi útvonalaira [Berki, 2010].

2. A SZOMÁLIAI KALÓZKODÁS ELTERJEDÉSE

A szomáliai kalózkodás epicentrumának Szomália 1998-ban függetlenné vált, szakadár félautonóm tartománya, *Puntföld* (Puntland) tekinthető, amelyet a nemzetközi közösség, hasonlóan a vele közvetlenül szomszédos Szomáliföld tartományhoz, mind a mai napig nem ismer el.

A 90-es években a kalózkodás még csak kisebb lokális problémát jelentett, a hírek egy-egy kisebb incidensről számoltak be. A fordulópontot a Puntföld partvidékét sújtó, 18 ezer háztartást elpusztító, hatalmas károkat okozó 2005. évi cunami jelentette, amely egyben felszínre hozta a külföldi hajók által illegálisan a szomáliai partmenti vizekbe dobott toxikus hulladék hatalmas és veszélyes mennyiségét, amelyet a szökőár hullámai a partra mostak [Lang, 2011].

Ennek következtében 2005-től, de még inkább 2008-tól a kalózkodás fokozatos erősödése és elmérgesedése tapasztalható a térségben, a kezdeti, idegenellenességtől vezérelt támadások helyébe fokozatosan a mindenféle magasztos elvet nélkülöző, pénz iránti kapzsi vágy által hajtott fosztogatás lépett, amely már nem az orvhalászokra, hanem gyakorlatilag minden útjukba kerülő kereskedelmi és utasszállító hajóra irányult.

Míg kezdetben a kalóztámadások kizárólag a szomáliai parti tenger térségét veszélyeztették, az elmúlt években támadási területüket az Ádeni-öböl térségére, majd az Indiai-óceán nagy részére is kiterjesztették, egészen a Seychelles-szigetekig terjedően. Egyes becslések szerint a szomáliai kalózok által veszélyeztetett terület mára az európai kontinens kétszeresét kitevő területet ölel fel.²

A puntföldi kalózcsoportok többségükben a helyi halászból, az összeomlott hadsereg és a parti őrség egykori katonáiból alakultak, ennek következtében kiváló helyismerettel rendelkeznek. Kezdeti sikereik lehetővé tették, hogy a zsákmány értékesítéséből befolyó pénzből egyre nagyobb és gyorsabb hajókat, egyre több fegyvert, fejlettebb technológiai eszközöket és felszereléseket szerezzenek be, elsősorban a feketepiacról, ami pedig megnyitotta az utat az óceánjáró hajók megtámadása és a váltságdíj szedése előtt [Ravasz, 2008: 97].

A kalózok az elfoglalt hajókat valamelyik báziskikötőjükbe kormányozzák³, ahol mindaddig őrzik őket, amíg a kalózok által követelt váltságdíjat megfizeti a hajótu-

2 A Nemzetközi Tengerészeti Tanács 2004-ben a Szomália partjaitól számított 50 tengeri mérföldön belüli hajózás elkerülésére figyelmeztette a hajósokat a kalózkodás veszélyei miatt. 2006-ra ez a biztonsági távolság 350 tengeri mérföldre bővült, 2009-ben viszont a támadások növekvő számban már a partoktól számított 1000 tengeri mérföldes távolságra is kiterjedtek [UNODC 2010].

3 Általában Puntföld legnagyobb kalózparadicsomának számító *Eyl* kikötőjébe, vagy Puntföld legtöbb lakosú városa, *Basoso* kikötőjébe.

lajdonos társaság, vagy az állam, amelynek lobogóját a hajó viseli. A kalózkodás ennek megfelelően jelentős parti támogató személyzettel dolgoznak, örökre, tolmácsokkal, a váltságdíj-tárgyalásokat lefolytató személyekkel. Tekintettel arra, hogy a kalózkodás túsul ejtett foglyaikat gyakorlatilag élő pajzsként használják, az ellenük való fellépés nagyon kockázatos és a hajótulajdonos társaságok, illetve a hajót lajstromba vett államok inkább vállalják a váltságdíj-tárgyalások lefolytatását és a nagy összegű váltságdíjak megfizetését, a legénység és a rakomány, illetve a hajó épségének megőrzése reményében.

3. A KALÓZKODÁS GAZDASÁGI KÖVETKEZMÉNYEI

A szomáliai kalózkodás számos negatív következménnyel jár, ezek közül a legsúlyosabb természetesen a tengerészek és a turisták életének veszélyeztetése, néhány esetben tragikus halála. 2008 decembere és 2011 decembere között a kalózkodás csaknem 2350 személyt és 130 hajót ejtett túsul Szomália partjainál és környékén [EUNAVFOR 2012].

A Nemzetközi Kereskedelmi Kamara tengerészeti irodájának adatai szerint 2011-ben 421 kalóztámadást regisztráltak világszerte, ebből 231 esetet Szomália partjainál. A támadások során 26 hajót és 450 tengerészt ejtettek túsul a kalózkodók, ebből 15 főt megöltek. 2012 első felében 67 támadást azonosítottak, amelyből 13 sikeres támadást és mindösszesen 395 fős túszejtést hajtottak végre a szomáliai kalózkodók [International Chamber of Commerce, 2012].

Az emberéletek veszélyeztetése mellett a nemzetközi gazdaságnak és a kereskedelmi hajózásnak okozott károk is kimagaslóak és sokrétűek. A Szezei-csatorna és az Ádeni-öböl a világ egyik legforgalmasabb tengeri kereskedelmi átjárója, emellett a térség a tengeri olajszállítás egyik stratégiai jelentőségű útvonala is, amelyen naponta 3,3 millió barrel olajat szállítanak át (a világ napi olajszükségletének 30 százalékát), így a szabad áthajózás jogának kalózkodók általi korlátozása súlyos globális következményekkel jár.⁴

A 2011. év mind negatív, mind pedig pozitív értelemben több változást hozott a szomáliai kalózkodásban. Egyrészt növekedett a kalóztámadások száma, a tragikus halálesetekkel végződő túszejtések száma, valamint a kalózkodók által uralt terület nagysága is tovább gyarapodott. Ez a jelenség főleg 2011 első felében volt jellemző, a monszunidőszak idején a kalóztámadások száma visszaesett. Ezen negatív hatások következtében az év folyamán jelentősen fejlődött a térségen áthaladó hajók biztonsági felszereltsége, valamint egyre több hajótársaság vette igénybe fegyveres biztonsági magánszakszolgálat jelenlétét a hajón. Ez utóbbi gyakorlat hasznos ellenszernek bizonyult a kalóztámadások ellen [One Earth Future, 2011:8].

A One Earth Future magánalapítvány által kezdeményezett „Kalózkodás nélküli óceánok” projekt tanulmányai, amelyek a kalózkodás nemzetközi gazdaságra gyakorolt

⁴ A kalózkodók napjainkban elsősorban a 10 ezer bruttó regisztertonna szállítóképesség feletti hajókat támadják meg, azaz az általános teherhajókat, a konténerhajókat, a vegyi anyagokat szállító hajókat, valamint az olajszállító tankerhajókat, tekintve, hogy ezek rakománya nagy értéket képvisel, így magasabb váltságdíj követelhető értük [De Wijk 2009:18].

költségeit mérték fel, 6,6–6,9 milliárd dollárra tették a kalózkodás közvetlen és közvetett költségeinek összegét 2011-ben. Ezen költségek jelentős részét a váltságdíjak összege, a drasztikusan emelkedő hajóbiztosítási díjak, valamint a kalózok elleni haditengerészeti akciók és biztonsági eszközök költségei tették ki. Az elmúlt öt évben a kalózok által túsul ejtett hajókért, legénységükért és rakományukért követelt váltságdíjak összege fokozatosan növekedett. Amíg 2005-ben a váltságdíjak átlagos összege 150 ezer dollár volt, addig ez az átlag 2010–2011-re 5–5,4 millió dollárra emelkedett. Az eddigi legmagasabb váltságdíjat a görög lobogó alatt hajózó, 2011 februárjában túsul ejtett *Irene SL* olajtankerért fizették ki – összesen 13,5 millió dollárt. Az olajszállító tankerhajó 2 millió barrel olajat szállított, csaknem 200 millió dollár értékben. A nagy összegű váltságdíj felülmúlta a három hónappal korábban a *Samho Dream* koreai olajszállító hajóért kifizetett, 9,5 millió dollárt kitevő rekordösszeget is. A tanulmány szerint 2011-ben összesen 159,62 millió dollár váltságdíjat fizettek a szomáliai kalózoknak a hajózási társaságok, illetve a hajót lajstromba vett államok [One Earth Future, 2011; 2010].

A túsul ejtett hajók és legénységük 2011-ben átlag 178 napot töltöttek a kalózok fogságában, amíg a váltságdíjtárgyalások sikeres lezárultával szabadon engedték őket. Számos olyan hajóról tudunk azonban, amelyet egy évnél is tovább tartottak fogva, sőt az *Iceberg I* nevű hajó és 24 fős legénysége, amely 2010 márciusában esett a kalózok fogságába, mind a mai napig nem szabadult ki. A hírek a legénység testi és lelki sérüléseiről számolnak be, a legénység egyik tagja a hírek szerint azóta öngyilkos lett, másik tagját a kalózok állítólag megölték [Gcaptain, 2012; Somalia Report, 2012].

További kétségbeejtő fejleménye a 2011. évnek, hogy a kalózok új stratégiát kezdenek alkalmazni a váltságdíjak tekintetében. Számos esetben fordult ugyanis elő, hogy a váltságdíj kézhezvételét követően a hajót szabadon engedték ugyan, azonban annak legénységét nem, és a hajósokért újabb váltságdíjakat követeltek. [One Earth Future 2011]⁵

A váltságdíj összege mellett a rakomány sokszor több hónapnyi késéssel történő célba éréséből, annak megrongálódásából vagy elértéktelenedéséből adódó károk is jelentősek, elég csak az olajszállítmányok késedelmes kiszállításából adódó károkat említeni, amelyeknek közvetett hatása akár az olajárak globális emelkedéséhez is vezethet.

Emellett nem szabad elfelejteni azt a bevételkiesést, amelyet a túsul ejtett hajónak a kereskedelemből kiesése jelent a hajózási társaságok számára. Egy tankerhajó fél éves fogva tartása például megközelítőleg 3,15 millió dollár elmaradt hasznot jelent csak a fuvarozó társaságnak. Az Ince&Co társaság számításai szerint egy többhónapos fogva tartás (amely 4 millió dolláros váltságdíj fizetésével zárul), további 20 millió dollár bevételkiesést jelent. Ennek megfelelően a hajózási társaságoknak mérlegelniük kell a váltságdíj csökkentése érdekében folytatott hosszadalmas tárgyalások elhúzódnásának veszélyeit és járulékos költségeit is [One Earth Future,

5 Az *Asphalt Venture* nevű hajót 2010 szeptemberében ejtették túsul a kalózok. 2011 áprilisában a 3,6 millió dollár váltságdíjat kifizették, azonban a legénység hét indiai tagját továbbra is fogva tartották, újabb váltságdíjat követelve személyükért. A legénység két tagja a hírközlések szerint öngyilkosságot követett el kilátástalanságában.

2011]. Mindemellett a számítások azt mutatják, hogy a hajók kiszabadításának további költségei a váltságdíj összegének akár felét is elérhetik [Catlin Group, 2011].

Tekintettel arra, hogy a hajósok épségének és életének védelme még a gazdasági hatásoknál is nagyobb prioritást képvisel, a hajózási társaságok, hajótulajdonosok és a hajósokat képviselő szakszervezetek megállapodása alapján a kalózkodás által veszélyeztetett vizeken történő áthaladás időszakára a hajósokat *kétszeres fizetés* illeti meg. Ez az emelt bérezés természetesen egy esetleges túsul ejtés esetén a teljes időszakra érvényes. Amellett, hogy a túsul ejtett személyek gyakorlatilag a túsul ejtés teljes ideje alatt életveszélyben és pszichológiai trauma hatása alatt állnak, a hajózási társaságok a megrendelések teljesítése érdekében kénytelenek ezen személyek helyettesítéséről is gondoskodni, így gyakorlatilag megkétszereződik a kifizetett bér összege. A kiszabadult hajósok sok esetben olyan trauma hatása alá kerülnek, hogy munkahelyükre nem is térnek vissza, nem tudják feldolgozni a velük történeteket. A tragikus halálesetekről már nem is beszélve...

A kalózkodás azonban nemcsak a túsul ejtett hajók és hajósok tekintetében jár negatív gazdasági következménnyel, hanem a kereskedelmi hajózás és nemzetközi gazdaság egészére is kiterjedően. Ennek egyik legszembetűnőbb jele a hajózási társaságok által kötött *biztosítási díjak* összegének elmúlt években tapasztalható jelentős növekedése. A biztosítási társaságok a kalózkodás előretörésével párhuzamosan többszörösére emelték a somáliai partok közelében áthaladó kereskedelmi hajók biztosítási díját, jelentős többletterheket róva ezáltal a hajózási társaságokra. Ebben a térségben ugyanis a hajó és a rakomány biztosítási díja mellett további két típusú biztosítás megkötése is indokolt: a túsul ejtés és váltságdíjfizetés (K&R) esete, valamint a háborús kockázatokra vonatkozó biztosítás.⁶ A One Earth Future számításai szerint a somáliai kalózkodás következtében felmerülő biztosítási többletköltségek 2010-ben az évi 3 milliárd dollárt is elérték. 2011-ben ez a költség 835 millió dollárra volt tehető, köszönhetően annak, hogy a biztosítási társaságok jelentős kedvezményeket adtak azon hajózási társaságoknak, amelyek fegyveres biztonsági magánszolgálatot alkalmaztak a hajókon, vagy megerősítették biztonsági felszereltségüket. Ez a biztosítási társaságok részéről egy új és pozitív tendencia, hiszen az elmúlt években a biztosítási üzletág részéről sajnos nem volt tapasztalható a fokozott felelősségvállalás, az elmozdulás a szerződéses feltételek – számukra kedvezőlenebb, azonban a kalóztámadások elleni küzdelemben kétségkívül előre mutató – módosítása irányában.

A kisebb menetsebességű és alacsony hajók esetében a K&R biztosítás díja kétháromszorosa is lehet egy normál, illetve gyors és magas hajó díjának. Ezen lassúbb hajók esetében emellett a kalóztámadások kockázata és következménye olyan magas lehet, hogy a tulajdonosok és hajózási társaságok több esetben döntenek úgy, hogy a Szuezi-csatorna helyett a Jóreménység fokát megkerülve teljesítik a szállítási kötelezettséget és jelentős többletköltséget vállalnak cserébe a legénység és a

⁶ Ez utóbbi biztosítási típus szükségességének oka, hogy az Ádeni-öböl térségét biztosítási szempontból 2008-ban háborús övezetté nyilvánította a Lloyds Market Association, így a kalóztámadások esetén felmerülő költségek visszatérítését ez a biztosítási konstrukció garantálja.

rakomány biztonságáért. A hajók útvonalának módosításával, azaz a hosszabb hajózási idővel és nagyobb üzemanyag-fogyasztással járó többletköltségek évi összege akár a 2,4–3 milliárd dollárt is elérheti. Különös jelentőséggel bír az olajszállító tankerhajók menetidejének kényszerű növelése, hiszen ez közvetett módon a globális olajár növekedését is előidézhetheti. Nem szabad továbbá elfeledkezni a hajók menetirány-módosítása következtében fellépő azon negatív makrogazdasági hatásokról sem, amelyek abban testesülnek meg, hogy a kelet-afrikai régió államai, így elsősorban Kenya, Jemen, és a Szezi-csatornát nagy részben tulajdonló Egyiptom jelentős kereskedelmi profittól esnek el.

Fontos azonban megjegyezni, hogy 2011-ben e téren is változások következtek be. A kiegészítő biztonsági felszerelések és fegyveres biztonsági magánszolgálat révén a sikeres kalóztámadások esélye jelentősen csökken, így a hajózási társaságok egyre több esetben vállalják a biztonsági többletberuházások költségeit és az eredeti menetirányban hajózva teljesítik az útvonalat. Ezt az új gyakorlatot igazolja az a tény is, hogy a Szezi Csatorna Hivatal 2011-ben, az egyiptomi zavargások ellenére is rekord összegű – 5,05 milliárd dollár – bevételt könyvelhetett el a 2010/2011-es költségvetési évben, 12 százalékkal növelve előző időszaki bevételét [Albuquerque Express, 2011].

A legjobb gyakorlatra és az önvédelmi előírásokra vonatkozó *nemzetközi hajózási irányelvek* hatályos változata [Best Management Practices, 2011] szerint számos biztonsági eszköz alkalmazása javasolt a kalóztámadások ellen. Emellett egyre nő a *fegyveres biztonsági magánszolgálatot* igénybe vevő hajók száma, amely gyakorlatot a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet is mind inkább javasolja, valamint számos állam járult hozzá alkalmazásukhoz, így többek között Dánia, Finnország, Németország, Görögország, Hongkong, India, az Egyesült Államok, az Egyesült Királyság, Spanyolország, Olaszország. Egyes források ezen biztonsági szolgáltatásokkal járó többletköltségeket 30–100 ezer dollárra becsülik hajónként és alkalmanként. A One Earth Future számításai alapján ezen költségek éves nagysága az 530 millió dollárt is elérheti.

A legjobb gyakorlatra és az önvédelmi előírásokra vonatkozó nemzetközi hajózási irányelvek ajánlása szerint a kalózkodás által veszélyeztetett térségen *legalább 18 csomós sebességgel* javasolt a hajók áthaladása, ugyanis a 18 csomóval vagy annál nagyobb sebességgel közlekedő hajók esetében a kalóztámadások kockázata jelentősen csökken. Ennek érdekében a hajózási társaságok a teherszállító hajók gazdaságos fogyasztásához igazított optimális sebesség meghaladására kényszerülnek, ami további többletköltségeket jelent az üzemanyag-fogyasztás terén. A becslések alapján a hajók gyorsabb áthajózása érdekében felmerülő többletköltségek globális szinten az évi 2,7 milliárd dollárt is elérhetik [One Earth Future 2011].

Említenünk kell még a somáliai kalózkodás visszaszorítását, megakadályozását célzó *haditengerészeti missziók* költségeit, amelyek éves összege 2011-ben 1,27 milliárd dollárra tehető.

A kalózkodásnak *ökológiai veszélye* is van, hiszen a kalózkodás egyre gyakrabban választja célpontul a nagy tengeri olajszállító tankerhajókat, amelyek tartályának sérülése, illetve a hajó elsüllyedése jelentős környezeti katasztrófát okozhat. Jó példa erre a *Takayama* tankerhajó megtámadása, amelynek során az üzemanyagtartály megsérült és nagy mennyiségű olaj ömlött a tengerbe [Middleton, 2008: 9].

A kalózkodás közvetett módon a szomáliai háborúk finanszírozásához is hozzájárul. Szomália ugyanis a világ legveszélyesebb és legerőszakosabb országai közé tartozik, ahol a fegyverek szabadon beszerezhetők, naponta elkövetett robbantások, gyilkosságok, harcok és túszejtések jellemzik. A kalózkodás a váltságdíj nagy részét ugyan megtartják maguknak, az összeg egy részét azonban sok esetben olyan helyi vezetőknek továbbítják, akik a folyamatos zavargásokban aktív részt vállaltak.

A Szomáliában uralkodó viszonyok következtében a humanitárius segélyre szoruló lakosok száma már 2 millióra tehető, az éhezők aránya világviszonylatban is a legmagasabb. A humanitárius katasztrófa elkerülése érdekében a *Világélelmezési program* 2006-ban segélyszállítmányokat indított a térségbe, amelyek célba juttatásának leghatékonyabb módja a tengeri szállítás. A Világélelmezési program már 2007-ben jelezte, hogy szállítmányait az Ádeni-öböl térségében és Szomália partjainál kalóztámadások veszélyeztetik, még inkább rontva a segélyszállítmányokra szoruló éhező lakosság életben maradása, valamint Szomália konszolidációja esélyeit. A kalóztámadások nemcsak a Szomáliának, hanem a térség többi rászoruló államának szánt segélyszállítmányok célba juttatását is ellehetetlenítik.

Nem szabad továbbá megfeledkezni azokról az igazságszolgáltatáshoz és büntetés-végrehajtáshoz kapcsolódó költségekről sem, amelyek Szomália és a környező országok büntetőjogi és igazságszolgáltatási kapacitásainak kiépítéséhez, újjáépítéséhez, az eljárások lefolytatásához kapcsolódnak, valamint azon szervezetek működési költségeiről sem, amelyek a kalózkodás negatív hatásainak csökkentését, a kalózkodás visszaszorítását célozzák.

Az eddigiek jól szemléltetik, hogy a kezdetben lokális probléma néhány év alatt globális méreteket öltött és olyan helyzetet teremtett a térségben, amely nemzetközi válaszlépések nélkül visszafordíthatatlan következményekkel járhat, a nemzetközi gazdaságra gyakorolt negatív hatása egyre nő, nem beszélve az emberi veszteségekről és traumákról.

Ezt a tényt felismerve a nemzetközi közösség *példátlan összefogást* tanúsított, és bár a probléma igazi okait a mai napig nem sikerült kiküszöbölni, jelentős eredményeket sikerült elérni és átfogó együttműködést kialakítani a kalózkodás visszaszorítása érdekében a nemzetközi jogalkalmazás, a regionális együttműködés, a célzott fejlesztési támogatások és nem utolsósorban a haditengerészeti jelenlét által. Ez utóbbi eszköz alkalmazásában kiemelkedő az Európai Unió szerepe.

4. A NEMZETKÖZI KÖZÖSSÉG VÁLASZLÉPÉSEI

A kalózkodás elleni nemzetközi küzdelem zászlóshajójának az 1948-ban létrehozott, az ENSZ szakosított intézményeként működő londoni székhelyű *Nemzetközi Tengerészeti Szervezet* (International Maritime Organization – IMO) tekinthető, amelynek elsődleges célja egy átfogó nemzetközi szabályozási keretrendszer kiépítése⁷

⁷ Az IMO közreműködésével kötöttek meg minden jelentős tengerészeti nemzetközi egyezményt, így kiemelten a Tengerjogi Egyezményt és módosításait, továbbá a tengeri hajózás biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről szóló 1988-as egyezményt is.

és fenntartása a nemzetközi hajózás vonatkozásában, beleértve a biztonsági, környezetvédelmi, jogi, hatékonysági kérdésköröket is.⁸

Az IMO *kalózzellenes projektje* tekinthető a szomáliai kalózkodás elleni küzdelem egyik legfontosabb bázisának, amely kapcsolatban áll a térségben jelenlevő haditengerészeti missziókkal, a hajózási ipar képviselőivel, az ENSZ kapcsolódó intézményeivel és szerveivel és nem utolsósorban a kalózkodás sújtotta térség kormányaival, koordinálja azok tevékenységét és felügyeli a regionális együttműködést. Az IMO emellett kezdeményezője azoknak a nemzetközi hajózási irányelveknek, amelyek a hajózás biztonságát, a kalózcselekmények elleni megelőző intézkedések és védekezés megvalósítását szorgalmazzák.

Az IMO mellett kiemelt szerepet vállal a kalózkodás nemzetközi bűncselekményének visszaszorításában az *ENSZ Kábítószer-ellenőrzési és Bűnmegelőzési Hivatala* (United Nations Office on Drugs and Crime – UNODC) is, amely elsősorban a nemzetközi bűncselekménynek nyilvánított kalózkodással vádolt személyek regionális büntetőjogi eljárás alá vonását, valamint Szomália büntetőjogi és igazságszolgáltatási kapacitásainak újjáépítését tűzte ki célul.⁹

Természetesen a kalózkodás visszaszorítása elleni küzdelem mit sem érne a tényleges *katonai műveleti jelenlét* nélkül, amely a nemzetközi összefogás talán legfontosabb és legeredményesebb fejleményének tekinthető, és amelyben az Európai Unió példaértékű szerepet vállal. Az együttműködés magját az Európai Unió *EUNAVFOR* tengeri hadművelete, az Amerikai Egyesült Államoknak a térségben jelen levő *Combined Task Force 151* tengeri hadikülönítménye, valamint a NATO *Operation Ocean Shield* missziója alkotja. Emellett elsősorban Oroszország, India, Pakisztán, Japán, Malajzia és Dél-Korea haditengerészeti részvétele jelentős.

Az EU *NAVFOR Somalia-Operation Atalanta* az Európai Unió történelmének első tengeri hadereje, amely a Szomália partjainál jelen levő kalózkodás visszaszorítása és megakadályozása céljából jött létre 2008. december 8-án.¹⁰ Az EUNAVFOR összetett tevékenységet lát el a hadi és védelmi feladatok mellett, jelentős koordinációs, információs és összekötői feladatot végez, valamint a legjobb gyakorlatnak megfelelő szakmai tanácsadást, tájékoztatást is nyújt. Ez utóbbi tevékenységek hatékony ellátása céljából alakították ki a *Tengerészeti Biztonsági Központot* (Maritime Security Center – MSCHOA), amely szakszemélyzet közreműködésével 24 órás

8 Az IMO már a Guineai-öbölnél a 80-as években, valamint a Malacca-szorosnál és a Szingapúr partjainál a 90-as években megjelenő kalózkodás visszaszorításában is jelentős szerepet vállalt. Az IMO volt az, amely 2005-ben elsőként jelezte az ENSZ főtítkárnak a szomáliai kalózkodás megerősödésének tényét és sürgette az ellene történő mielőbbi nemzetközi fellépést.

9 Az UNODC 2009-ben indított kalózkodásellenes programja része annak az átfogó Szomália-stratégiának, amely a jogállamiság és a stabilitás megteremtésére irányul és amelyben az UNODC helyi szinten – elsősorban Puntföldön, Szomáliföldön, Kenyában, a Seychelles-szigeteken és Mauritiuson – is biztosítja személyzetének jelenlétét.

10 A hadműveletben jelenleg húsz EU-tagállam vesz részt különböző mértékben, hadihajókat, tengerészeti járőrgépeket, szakszemélyzetet bocsátva rendelkezésre. A támaszpont és a műveleti parancsnokság költségeinek forrását az egyes EU tagállamok GDP-alapú hozzájárulása teremti meg, ehhez további költségvállalást jelent az egyes tagállamok misszióban történő részvétele. A misszió 2010-ben és 2011-ben 8,05 millió euró összegű éves keretből gazdálkodott, a 2012-től 2014-ig tartó meghosszabbított mandátumra 14,9 millió eurót különítettek el [EU NAVFOR 2012].

monitoringrendszert működtet, amelynek révén figyelemmel kíséri az Ádeni-öblön keresztül és Szomália partjainál áthaladó hajókat és védelmet nyújt a csoportban vonuló hajók számára.¹¹

A még nagyobb hatékonyság és biztonság érdekében kialakították az Ádeni-öblön keresztül vezető *nemzetközileg ajánlott áthaladási folyosót* (Internationally Recommended Transit Corridor), amelynek biztonságáról az EUNAVFOR hadihajói és felderítő repülőgépei gondoskodnak. Ez a kezdeményezés leszűkíti az ellenőrizendő terület nagyságát, és a jelentős forgalom részben a kalózkodást is elrettenti a támadástól.¹²

Jelentős eredménynek tekinthető, hogy a misszió 2008. decemberi indulásától napjainkig a Világélelmezési program humanitárius segélyeket szállító hajóinak 100 százalékát védte meg a kalóztámadásoktól, átlag napi 1 millió éhező somáliai részére biztosítva ezzel összesen több mint 926 ezer tonna élelmiszer biztonságos célba érését Mogadishu, Merka, Bossaso és Berbera kikötőibe. A kalózkodás visszaszorítása érdekében végzett tevékenység is jelentősnek mondható. 2011-ben 176 támadásból 25 hajót sikerült csak a kalózkodnak túsul ejteni. 2012-ben a jelentés készítéséig 33 támadást azonosítottak az EUNAVFOR rendszerében, amelyből mindössze 5 esetben tudtak a kalózkodók sikeres támadást véghezvinni. A misszió eddigi tevékenysége során 128 kalózt fogott el, közülük 68-at elítéltek az adatszolgáltatás idejéig [EUNAVFOR, 2012].

A hadművelet nemcsak az első uniós tengeri aktus, de a legsikeresebb kalózzellenes misszió is Afrika keleti partjainál. Ennek oka, hogy az Európai Unió igen kifinomult, újító szemléletű, nemzetközi együttműködésen alapuló, a biztonságpolitika minden dimenzióját felölelő humanitárius és válságkezelési akciót indított, nem pedig egy ortodox katonai küldetést kívánt lefolytatni [Berki, 2009: 9].

5. ÖSSZEFOGLALÁS

Mind a hadműveleti jelenlét, mind az anyagi, szakmai, műszaki, jogi és igazságszolgáltatási támogatás fontos eszközei a kalózkodás visszaszorításának, azonban a hosszú távú megoldás csak Szomália, mint állam működésének helyreállítása, gazdasági és jogállami megerősödése lehet. E nélkül az ország folyamatos táptalaja a kalózkodásnak, és ezáltal folyamatos veszélyt jelent a térségen áthaladó kereskedelmi és

11 Ennek ellenére még mindig nagyjából 25 százalékra tehető azoknak a hajóknak az aránya, amelyek az iránymutatásokat figyelmen kívül hagyva egyrészt nem jelentkeznék be az MSCHOA rendszerébe, másrészt nem a javasolt kereskedelmi folyosót használják az áthaladásra. A kalóztámadások célpontjai elsősorban ezek a hajók, amelyek jellemzően egy-két hajóval rendelkező, kicsi, általában családi vállalatok tulajdonában vannak. [House of Lords, 2010:46]

12 A *csoportos tranzit* keretében a rendszerbe regisztrált hajókat, kalóztámadási kockázati besorolásuk, nagyságuk, rakományuk, haladási sebességük alapján osztályozva csoportokba rendezik és így biztosítják együttes áthaladásukat a térségben, ezzel is csökkentve a támadások esélyét, valamint növelve a kölcsönös jelenlét eredményezte biztonságot. Emellett a magas kockázati besorolású, általában kis sebességű és alacsony hajók csoportja részére szükség szerint külön katonai kíséretet is biztosítanak [EUNAVFOR, 2012].

kedvtelési célú hajózásra. A probléma gyökereinek az orvoslása nélkül nem lehet hosszú távú eredményt elérni.

A legfontosabb lépés Szomália – ezen belül is elsősorban a kalózok központjának számító Puntföld és Szomáliföld tartományok – gazdasági, jogállami és biztonsági újjáépítése. A gazdasági felépülés elsősorban a halászat, a kikötői tevékenységek, a mezőgazdaság, a teve- és juhtenyésztés újjáélesztését, valamint a telekommunikációs szektor kiépítését jelenti. A jogállamiság újjáépítése nélkül természetesen a gazdasági felépülés sem lehetséges, emellett kiemelten fontos olyan kalózzellenes jogszabályok kialakítása és betartatása, amelyek hatékony jogi eszközként szolgálhatnak a kalózkodás visszaszorításában. Ez persze egy hatékony parti őrség, rendőrség és biztonsági kapacitás megteremtését is feltételezi.

Mindaddig ugyanis, amíg a kalózok számára nem áll rendelkezésre más bevételi és megélhetési forrás, és nincs egy megfelelően működő jogállami és igazságszolgáltatási rendszer Szomáliában, a kalózkodás tovább fog élni és terjedni a régióban a nemzetközi erőfeszítések ellenére is.

IRODALOM

- Albuquerque Express (2011): *First Half of 2011 brings record revenue for Suez Canal Authority*. Egypt Business Directory, August 4, 2011. <http://www.egypt-business.com/Web/details/First-half-of-2011-brings-record-revenue-for-Suez-Canal-Authority/529>. Lekérdezve: 2012.06.10.
- Berki Tamás (2010): *Az Európai Unió Haditengerészeti Eredjének Atalanta hadművelete*. <http://www.biztonsagpolitika.hu/?id=16&aid=900&title=az-europai-unio-haditengereszeti-erejenek-atalanta-hadmuvelete> Lekérdezve: 2010.07.08.
- Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy* (BMP4), Version 4, August 2011, Edinburgh, Scotland, Witherby Publishing Group. <http://www.gard.no/ikbViewer/Content/19052129/Gard%20Alert%20-%20Best%20Management%20Practices%20version%204.pdf> Lekérdezve: 2012.06.10.
- Carol Cratty (2011): *FBI agents in Somalia for arrest of alleged pirate* CNN. 2011.04.13. http://articles.cnn.com/2011-04-13/us/somali.pirate.leader.indicted_1_macay-and-bob-riggle-hostage-negotiator-pirate?_s=PM:US Lekérdezve: 2011.07.10.
- Catlin Group Limited (2011): *Piracy 2011: A growing menace*, <http://www.catlin.com/zh-CN=UnitedKingdom=Insurance=War-political-risk/media/downloads=UK=Catlin-report-Piracy-a-growing-menace.ashx> Lekérdezve: 2012.06.10.
- De Wijk Robert (2009): *The Evolution of Piracy*. European Security Forum Working Paper No.33. December 2009.
- EUNAVFOR Operation Atalanta. Media Information Guide. www.eunavfor.eu,
- GCaptain (2012): „M/V Iceberg 1 Surpasses Two Years in Pirate Captivity, Status of Crew Unknown”. *GCaptain* 2012.04.2. <http://gcaptain.com/iceberg-surpasses-years-pirate/> Lekérdezve: 2012.06.28.

- House of Lords (2010): *Combating Somali Piracy: the EU's Naval Operation Atalanta*. Report with Evidence. European Union Committee. 12th Report of Session 2009–10. 14 April 2010
<http://www.publications.parliament.uk/pa/ld200910/ldselect/lddeucom/103/103.pdf> Lekérdezve: 2011.08.21.
- International Chamber of Commerce (2012): *International Maritime Bureau Piracy Reporting Centre* 2012. június 25-i adatai.
<http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/piracynewsfigures> Lekérdezve: 2012.07.12.
- Lang, Jack (2011): *Report of the Special Adviser to the Secretary General on Legal Issues Related to Piracy off the coast of Somalia*. UNSC, S/2011/30; 24 January 2011.
http://www.securitycouncilreport.org/site/c.glKWLeMTIsG/b.6579271/k.AB80/March_2011brSomalia.htm Lekérdezve: 2011.08.12.
- Middleton Roger(2008): Piracy in Somalia. Threatening global trade, feeding local wars. In: *Chatam House Briefing Paper*, October 2008 <http://www.chatham-house.org/publications/papers/view/108900> Lekérdezve: 2011.08.21.
- One Earth Future (2010):*The Economic Costs of Piracy. Oceans Beyond Piracy Project*. 2010
http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/documents_old/The_Economic_Cost_of_Piracy_Summary.pdf Lekérdezve: 2011.09.12.
- One Earth Future (2011): *The Economic Costs of Piracy. Oceans Beyond Piracy Project*. Working Paper 2011
http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/economic_cost_of_piracy_2011.pdf , Lekérdezve: 2012.07.14.
- Ravasz Ábel (2008): Kalózkodás Szomáliában: Puntland és a bukott államiság *Kül-Világ*, V. évfolyam 2008/3-4. <http://www.kul-vilag.hu/2008/0304/ravasz.pdf> Lekérdezve: 2012.07.15.
- Somalia report (2012): „The Saga of the MV Iceberg I”. *Somalia Report* 2012.06.28. <http://www.somaliareport.com/index.php/post/3471/> Lekérdezve: 2012.06.28.
- UNODC (2010): *The Globalization of Crime. A Transnational Organized Crime Threat Assessment*. http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/TOCTA_Report_2010_low_res.pdf Lekérdezve: 2010.07.07.