

PÁSZKA IMRE ÁGOSTON\*

## VESZÉLYES VIZEKEN, AVAGY A DÉLKELET-ÁZSIAI KALÓZKODÁS

*Délkelet-Ázsiában, ahol a világ legfontosabb és legforgalmasabb tengeri kereskedelmi útvonalai közül több is található, az 1990-es évektől kezdve komoly problémát jelent a tengeri kalózkodás, hiszen a legtöbb támadás itt történik. A régióbeli kalózkodásnak több sajátossága is van (például az elkövetési magatartások jellegzetességei), az ellene való küzdelmet pedig megnehezítik földrajzi adottságokból adódó bűnüldözési és jogi bonyodalmak, valamint az államok közötti együttműködés hiányosságából adódó problémák.*

*Utóbbi azért jelentős, mert a délkelet-ázsiai államok – habár viszonyuk nem mindig kiegyensúlyozott – a kooperáció egy olyan szintjét valósították meg, amelyig valószínűleg más veszélyeztetett térségek is szeretnének eljutni. Ugyanakkor ennek terén is van még hova fejlődniük, hiszen problémát jelent a nemzetközi egyezmények ratifikációjának hiánya, az együttműködéstől való olykori távolmaradás, a kiadatási eljárások és az üldözéshez való jog gyakorlásának rendezetlensége is.*

*A legfőbb problémát azonban az jelenti, mint a világon mindenhol: a megfelelő jogi felelősségre vonás hiánya. Mivel a kalózkodás nem tartozik a Nemzetközi Büntetőbíróság joghatóságába, valamint az ügyek nagy száma is nehézkessé tenné a kalózkodók ügyeiben való eljárást, továbbá a délkelet-ázsiai államok jellemzően bizalmatlanok a nemzetközi bírói szervek iránt, ezért ez a megoldás kevésbé látszik valószínűnek. Utóbbi szintén problémát jelentene akkor is, ha az ASEAN kezdeményezésével egy hibrid bíróság létrehozására tennének kísérletet, amely a kalózkodással kapcsolatos ügyekben járna el. Emellett az érintett államok egymás közötti kapcsolatai is megnehezítenék egy ilyen szerv létrehozását. A felelősségre vonás kérdésének rendezése azért is szükséges, mert anélkül a kalózkodás valódi visszaszorítása sem várható.*

### 1. BEVEZETÉS

A tengeri kalózkodás ismét aranykorát éli. Habár a köztudatban a modern kori kalózkodást leginkább Szomáliához szokás kötni – hiszen ez a térség kapta a legnagyobb nemzetközi figyelmet –, a bűncselekmény által veszélyeztetett régiók közül egyértelműen kiemelkedik Délkelet-Ázsia. Éves szinten itt követik el a legtöbb támadást 1995 óta, ami nem is számít meglepőnek, hiszen a régió keresztlát fut át számos kiemelkedően fontos kereskedelmi útvonal, melyek az Indiai-óceánt és a Dél-kínai-

\* PhD-hallgató, Szegedi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kar, 6720 Szeged, Tisza Lajos krt. 54. E-mail: [paszkai@juris.u-szeged.hu](mailto:paszkai@juris.u-szeged.hu).

A tanulmány az Új Nemzeti Kiválóság Program ösztöndíjával támogatott kutatás eredménye.

tengert kötik össze. Egyes becslések szerint ezeken évente több mint ötvenezer kereskedelmi hajó halad át,<sup>1</sup> sok közülük útba ejti Szingapúrt, ahol a világ második legnagyobb konténerhajó-kikötője található. Továbbá a térség rendkívül gazdag ásványkincsekben – köztük kőolajban és földgázban –,<sup>2</sup> ezért elmondható, hogy a délkelet-ázsiai tengeri kereskedelem biztonságához az egész nemzetközi közösségnek érdeke fűződik.

Tanulmányomban arra törekszem, hogy a délkelet-ázsiai tengeri kalózkodásról átfogó képet adjak. Ennek keretében bemutatom, hogy a régió belül hol vannak ennek fő gócpontjai, majd vizsgálom a Délkelet-Ázsiában és két, szintén hírhedt afrikai térségben elkövetett támadások közti különbségeket. Ezt követően a délkelet-ázsiai államok által a bűncselekmény visszaszorítása érdekében tett erőfeszítésekkel foglalkozom, ezen belül az információmegosztási, jogi és bűnüldözési együttműködéssel. Végezetül az elkövetők jogi felelősségre vonásával kapcsolatos problémákat vizsgálom, megoldási javaslattal szolgálva a hézagok felszámolására.

## 2. TÖRTÉNELMI ÁTTEKINTÉS

A tengeri kalózkodás az egyik legrégebbi bűncselekmény, már az ókorból is találunk róla feljegyzéseket. Elsősorban a Földközi-tengeren folyt jelentős kalóztevékenység, az egyiptomi Újbirodalom kialakulásának idejétől.<sup>3</sup> Ezt követően a bűncselekmény megjelent más, szintén jelentős tengeri kereskedelmi útvonalakon is, így a Karib-tengeren, az Indiai-óceánon és a délkelet-ázsiai tengereken. A kalózkodás az adott korszakban fennálló társadalmi közfelfogás értelmében az emberiség ellenségeinek (*hostis humani generis*) számítottnak, így bárki elfoghatta és felelősségre vonhatta őket.<sup>4</sup>

Délkelet-Ázsiában egészen a IX. századig vezethető vissza a kalózkodás.<sup>5</sup> Egyes időszakokban a kalózkodás olyan komoly veszélyt jelentettek, hogy csak számottevő haditengerészeti beavatkozással sikerült eredményesen fellépni ellenük. Ez történt például a XV. században, amikor Zheng He admirális a kínai császár parancsára egy több mint ötezer főből álló kalózkodóbandát számolt fel sikeresen,<sup>6</sup> vagy amikor a XVIII. században a brit haditengerészet bevetése vált szükségessé a támadások visszaszorítására.<sup>7</sup>

<sup>1</sup> Yun YUN TEO: „Target Malacca Straits: Maritime Terrorism in Southeast Asia” *Studies in Conflict & Terrorism* 2007/6, 541.

<sup>2</sup> Utpal Kumar RAHA – K. D. RAJU: „Maritime Threats to the South and Southeast Asia: Scope for a Regional Agreement” *Kathmandu School of Law Review* 2017/1, 49–50.

<sup>3</sup> Angus KONSTAM: *Kalózkodók* [ford. TOMORI Gábor] (Budapest: Gulliver 1999) 22–23.

<sup>4</sup> VARGA Attila Ferenc: „Kísérletek és eredmények a kalózkodás definíciójának meghatározásában” *Hadtudományi Szemle* 2011/1, 30–33, [bit.ly/2UhYi25](http://bit.ly/2UhYi25).

<sup>5</sup> RAHA–RAJU (2. l.) 51.

<sup>6</sup> Hersapta MULYONO: „The Need to Enhance Regional Effort to Combat Piracy and Armed Robbery Against Ships in Southeast Asia” *Indonesian Journal of International Law* 2014/1, 62.

<sup>7</sup> RAHA–RAJU (2. l.) 51.

Ami a közelmúltat illeti: Délkelet-Ázsia az 1970-es évek közepétől számít kalózkodási gócpontnak. Ekkoriban thai kalózkodók támadták meg rendszeresen a vietnami menekültek hajóit. Ezek a támadások jellemzően hihetetlenül erőszakosak voltak: gyakran együtt jártak az áldozatok brutális kivégzésével, túszszedéssel, kínzással, valamint nők és gyermekek megerőszakolásával. A vietnamiak szenvedésével sokáig senki sem foglalkozott, és egészen az 1990-es évek elejéig kellett várni arra, hogy a regionális kormányok és a nemzetközi szervezetek fellépjenek a támadások ellen. Mindezek ellenére a délkelet-ázsiai kalózkodást egészen az évtized végéig nem tartották komoly nemzetközi biztonsági problémának. Ekkorra a támadások növekvő száma és súlyossága már a nemzetközi tengeri kereskedelmet veszélyeztette a régió vizein, ami cselekvésre sarkallta az államokat: megállapodásokat kötöttek és összehangolt akciókat hajtottak végre a kalózkodás visszaszorítása érdekében.<sup>8</sup>

### 3. RELEVÁNS FOGALMAK

Az első világháborút követően több nemzetközi egyezményben is kísérletet tettek a kalózkodás fogalmának meghatározására. Így számos ilyen definíció létezik, ezért a következőkben igyekszem a legjelentősebbeket kiemelni.

A tengerjoggal kapcsolatos legfontosabb jogforrás az ENSZ keretében 1982-ben Montego Bay-ben megkötött tengerjogi egyezmény (*United Nations Convention on the Law of the Sea*, UNCLOS). Ennek 101. cikke tartalmazza annak kalózkodás fogalmát, melynek főbb elemei a következők:

- az elkövetett cselekmény jogellenes, erőszakos, feltartóztatásra irányuló vagy fosztogató (valamint az üzemben tartó és a részesi magatartást kifejtő is megvalósítja a bűncselekményt);
- az elkövetők magántulajdonban lévő hajó vagy légi jármű személyzete vagy utasai;
- az elkövetés helye nyílt tenger vagy egyik állam joghatósága alá sem tartozik;
- a cselekményt egy másik hajó vagy légi jármű „sérelmére”, vagy az azon lévő személyek vagy vagyontárgyak sérelmére követik el;
- magáncélból történő elkövetés.

Fontos megemlíteni a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) keretében elfogadott, a tengerhajózás biztonsága elleni jogellenes cselekmények visszaszorításáról szóló egyezményt (*Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation*, SUA), amelyet elsősorban a különböző terrorizmus jellegű cselekmények elleni fellépés érdekében fogadtak el, de a definíciói elég tágak ahhoz, hogy a kalózkodás egyes cselekményei is beleérthetők legyenek. Az egyezmény azért lényeges, mert a benne foglalt cselekmények nem kötődnek földrajzi tényekhez, így a kalózkodás deliktuma elkövethetővé válik nemcsak a nyílt tengeren, hanem

<sup>8</sup> Carolin Liss: „Assessing Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia: Trends, Hotspots and Responses” *Peace Research Institute Frankfurt Report No. 125*, 2014, 4, [bit.ly/2WPacx9](http://bit.ly/2WPacx9).

a parti tengeren is.<sup>9</sup> A SUA sajnálatos negatívuma azonban, hogy nem részese sem Indonézia, sem Malajzia, így a nemzetközi jogi alapok egy része esetükben hiányzik.

Lényeges továbbá az IMO Közgyűlése által elfogadott 1025(26) számú határozat, amely különbséget tesz a tengeri kalózkodás és a hajók elleni fegyveres rablás között. Az utóbbinál az elkövetési magatartások köre bővebb (például fosztogatás), továbbá elkövetési helyként megjelöli a szigetközi és a parti tengereket is.<sup>10</sup>

Véleményem szerint a legátfogóbb fogalmat a Nemzetközi Tengerészeti Iroda (IMB) alkotta meg. Ez nem korlátozza a nyílt tengerre a bűncselekmény elkövetési helyét, valamint kiterjeszti annak megvalósulását azokra a gyakori esetekre is, amikor az elkövetők hajónak nem tekinthető járműről (például tutajról) támadnak, vagy amikor az elkövetés helye a kikötő. Azonban a legfontosabb eltérés az előzőkhöz képest, hogy nem tartalmazza a magáncélból történő elkövetést mint feltételt. Így az IMB fogalma szerint a kalózkodás elkövethető egyéb (például politikai) célból is.<sup>11</sup>

#### 4. VESZÉLYES VIZEK DÉLKELET-ÁZSIÁBAN

Mivel Délkelet-Ázsia igen kiterjedt földrajzi térség, ezért fontos leszűkíteni, hogy pontosan hol jelentenek veszélyt a kalózok. E kalózkodási gócpont különlegességét az adja, hogy a jellegzetes földrajzi adottságok nagyban megkönnyítik a kalózok elrejtőzését, így megnehezítik felkutatásukat, hiszen a kereskedelmi útvonalakhoz közeli szárazföldeket rengeteg mellékfolyó szeli át, melyek kítűnő búvóhelyül szolgálnak. Szintén az elkövetőknek kedvez, hogy a kereskedelmi hajóknak szűk szorosokon és szigetközi tengereken kell áthaladniuk, így huzamosabb ideig nem tudják tartani a 18 csomós sebességet, amivel egy támadás nagyobb eséllyel verhető vissza.<sup>12</sup>

A legveszélyesebb délkelet-ázsiai vizek meghatározásához kiváló segítséget nyújt az IMB által évente többször is kiadott jelentés a kalózkodásról és a hajók elleni fegyveres rablásról. Az általam vizsgált 2017-es jelentésből<sup>13</sup> látszik, hogy összességében csökkentek a támadások a térségben, de számuk továbbra is elég jelentősnek mondható ahhoz, hogy a nemzetközi tengeri kereskedelemre veszélyt jelentsenek. Míg nagyjából tíz évvel ezelőtt a támadások jelentős része a Malaka-szorosban történt, addig az elmúlt két évben – köszönhetően a szoros nagyfokú ellenőrzésének – még kísérlet sem történt a bűncselekmények elkövetésére. Ellenben Indonézia továbbra is élen jár a megkísérelt vagy elkövetett támadásokat nézve, habár a 2015-ös adatokhoz képest több mint felével csökkent a két bűncselekmény elkövetésének száma.

<sup>9</sup> LATTMANN Tamás: „A szomáliai kalózkodás kérdése a nemzetközi jogban és azon túl” *Nemzet és Biztonság* 2010/9, 68–69, [bit.ly/214uIXs](#).

<sup>10</sup> International Maritime Organization Assembly Resolution A.1025(26), [bit.ly/2IcXmot](#).

<sup>11</sup> Ahmad AMRI: „Southeast Asia’s Maritime Piracy: Challenges, Legal Instruments and a Way Forward” *Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs* 2014/3, 157–158, [bit.ly/2UBKvma](#).

<sup>12</sup> Bryan ABELL: „5 Reasons Why Southeast Asian Piracy is Here to Stay” *gCaptain blog* 2014, [bit.ly/2KnUli6](#).

<sup>13</sup> ICC International Maritime Bureau: „Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the Period 1 January – 31 December 2017”, 6–7, [bit.ly/2PsBlTs](#).

A második helyen továbbra is a Fülöp-szigetek térsége áll, de a hajósok nem érezhetik magukat biztonságban a Szingapúri-szorosban vagy Malajzia területi vizein sem.

A Zulu-tengeren is sok támadás történik, azonban hogy konkrétan mennyi, azt a különböző nemzetközi szervezetek adatai sem mutatják pontosan, mivel egyes vélemények szerint ezen a tengeren követik el a legtöbb nem jelentett bűncselekményt. Ez annak is köszönhető, hogy a kalózkodók itt kisebb halászhajókat is megtámadnak, amelyek tulajdonosai félnek jelenteni a hatóságoknak.<sup>14</sup>

## 5. A TÁMADÁSOK KÖZTI KÜLÖNBSÉGEK A HÁROM FŐ GÓCPONTON

Habár a kalózkodók a világ minden táján ugyanazt a bűncselekményt követik el, a támadások jellege nagyban különbözhet az egyes régiókban.

A szomáliai kalózkodás az utóbbi években visszaszorult ugyan, de a téma bárminemű vizsgálatának fontos részét képezi, hiszen számos sajátossággal rendelkezik. A szomáliai kalózkodók jellemzően szinte minden hajót megtámadtak, amit csak tudtak – kezdve a halászhajóktól a nagyobb tankereken át az ENSZ segélyszállítóig. A támadásaik célja leggyakrabban a legénység foglyul ejtése és értük váltságdíj követelése.<sup>15</sup> A kalózkodók alaposan felfegyverezettek: automata gépfegyverek és rakétavetőik vannak, valamint olykor modern technológiai eszközöket (például radart) is igénybe vesznek a támadásokhoz. Nem ritka az sem, hogy egy anyahajóról kiindulva kisebb csónakokon közelítik meg a kiszemelt járművet, tehát képesek a parttól viszonylag nagyobb távolságra is végrehajtani egy akciót.<sup>16</sup>

A legerőszakosabb kalóztámadások Nigéria partjai mentén történnek. Sőt az sem ritka, hogy akcióikat nem a tengeren hajtják végre, hanem még a folyók torkolatában.<sup>17</sup> Az elkövetők gyakran kiozzák meg a legénységet vagy hajtának végre brutális kivégzéseket. Korábban az itteni elkövetők fő célja a rakomány megszerzése volt, de közben a legénységet is kirabolták. Mára ez változott, és leginkább a legénység elrablása és értük váltságdíj követelése lett a célkitűzés. Emellett nagy rutinnal csapolják meg a kőolajszállító hajókat, melyekből bőven válogathatnak, hiszen a Guineai-öböl menti országok igen gazdagok ebben az ásványkincsben.<sup>18</sup>

A délkelet-ázsiai támadások sajátossága, hogy jellegük az egyes kisebb térségektől függően változhat. A fegyverzetet tekintve általánosságban elmondható, hogy a *machete* „kötelező”, szinte minden kalóznál megtalálható. Emellett az elkövetőknek gyakran létrára sincs szükségük, hanem a bambuszfa egyik levágott ágán másznak a fedélzetre. Az indonéziai kalózkodók jellemzően automata fegyverekkel is rendelkeznek. Malajziában az egyes terrorista csoportok követnek el „melléktevékenység-

<sup>14</sup> Liss (8. lj.) 19.

<sup>15</sup> Liss (8. lj.) 12.

<sup>16</sup> „Piracy and Armed Robbery...” (13. lj.) 22–23.

<sup>17</sup> „Piracy and Armed Robbery...” (13. lj.) 22.

<sup>18</sup> Matthew FIORELLI: „Piracy in Africa: The Case of the Gulf of Guinea” *KAIPTC Occasional Paper* 37, 2014, 9–10.

ként” kalózkodást. Az itteni elkövetők mindenféle hajót megtámadnak, és fő céljuk a legénység elrablása. A Fülöp-szigetek partjainál elkövetett cselekményekre szintén ezek a jellemzők. A Szingapúri-szorosban a kalózok többnyire lehorgonyzott hajókat támadnak meg, szinte mindig éjszaka.<sup>19</sup> Az éjszakai vagy hajnali támadások egyébként mindegyik veszélyeztetett térségben a leggyakoribbnak számítanak, hiszen a legénység ilyenkor kevésbé éber.

A délkelet-ázsiai támadások további jellemzője, hogy – a többi térséghez képest – gyakoriak a *hit-and-run* akciók. Ez azt jelenti, hogy a kalózok gyorsan, a hajó legénységét meglepve ütnek rajta a hajón, kiiktatják a kommunikációt, és elvisznek mindent, amit tudnak, majd ugyanilyen gyorsan távoznak. Tehát nem kerül sor a hajó eltérítésére. A *hit-and-run* támadások rendszerint legfeljebb fél óra alatt lezajlanak. Ez a koncepció egyébként a régió „sajátja”, hiszen már az 1990–2000-es években is ez az elkövetési mód volt a leggyakoribb.<sup>20</sup> Ez természetesen nem jelenti azt, hogy nagyobb tankerhajók lecsapolására olykor nem kerül sor.

## 6. A KALÓZKODÁS VISSZASZORÍTÁSA ÉRDEKÉBEN TETT ERŐFESZÍTÉSEK

### 6.1. EGYÜTTMŰKÖDÉSI KITEKINTÉS

A kalózkodás által veszélyeztetett térségekben az államok igyekeznek regionális egyezményeket kötni a bűncselekmények visszaszorítása érdekében. Az Ádeni-öböl menti államok 2009-ben aláírták a dzsibuti magatartási kódexet (*Djibouti Code of Conduct*), melynek keretén belül az együttműködés kiterjed a kalózkodással vagy hajók elleni fegyveres rablással gyanúsítható személyek utáni nyomozásra, a letartóztatásukra és a vád alá helyezésükre. A részes államok biztosítják, hogy büntetőjoguk büntesse is ezeket a cselekményeket, és hogy gyakorolni tudják a joghatóságukat az eljárások lefolytatása során. Ehhez egyébként 2017-ben kiegészítést fűztek, amelyben felülvizsgálták a kódexet, és újra megerősítették kötelezettségvállalásukat.<sup>21</sup> A gyakorlatban azonban a régióból leginkább a Seychelles-szigetek, Kenya és Mauritius emelhető ki mint olyan országok, amelyek különböző külső felekkel (például EU, USA) kötött megállapodások alapján rendelkezésre bocsátották büntetés-végrehajtási intézeteiket az ítéletek végrehajtására. Speciális jellemzője a régióban az információmegosztásnak és a támadások elleni fellépésnek, hogy ezeket főként nem a régió államai, hanem külső szereplők végzik, például Kína, Oroszország vagy a NATO.<sup>22</sup>

Mivel a nemzetközi közösség erőforrásait lefoglalja az Ádeni-öböl menti kalózkodással szembeni küzdelem, a nyugat-afrikai államoknak sokkal inkább kell támasz-

<sup>19</sup> „Piracy and Armed Robbery...” (13. l.) 21–22.

<sup>20</sup> Liss (8. l.) 7–12.

<sup>21</sup> A dzsibuti magatartási kódexhez fűzött dzsiddai jegyzőkönyvről lásd *bit.ly/2OU3O4M*.

<sup>22</sup> Oceans Beyond Piracy: „Report on the State of Maritime Piracy in East Africa” 2017, *bit.ly/2Ulrp4z*.

kodniuk a regionális együttműködésre, valamint saját fegyveres erejükre. A Nyugat-afrikai Államok Gazdasági Társulása (*Economic Community of West African States*, ECOWAS) tagállamai 2015-ben létrehoztak egy multinacionális tengerészeti koordinációs központot a legkritikusabbnak tartott E zóna (Benin, Niger, Nigéria és Togo) megfigyelésére. A központ létrehozása azt eredményezi, hogy a részes államok összehangolhatják kalózzellenes tevékenységüket, így a járőrözést, az információmegosztást és a különböző tréningeket. Még további két zónában terveznek hasonló felállítani, és mindegyik zóna a Nyugat-afrikai Regionális Tengerészeti Biztonsági Koordinációs Központnak (*Regional Maritime Security Coordination Centre of West Africa*) fog jelenteni. Az ECOWAS egyébként együttműködik a Közép-afrikai Államok Gazdasági Társulásával (*Economic Community of Central African States*), amely szintén létrehozott már hasonló zónát (D) és központot.<sup>23</sup>

## 6.2. AZ INFORMÁCIÓMEGOSZTÁSBAN ÉLEN: DÉLKELET-ÁZSIA

### 6.2.1. ASEAN

A három legveszélyesebb térség regionális együttműködését összehasonlítva Délkelet-Ázsia jár az élen, hiszen széles körű együttműködésük kiterjed az információmegosztáson túl a jogi együttműködésre és a bűnüldöző szervek közti kooperációra is.

Először vizsgáljuk meg a Délkelet-ázsiai Nemzetek Társulása (*Association of Southeast Asian Nations*, ASEAN) tevékenységét. Általánosságban az mondható el, hogy a nemzetközi szervezet foglalkozik a kalózkodás és a hajók elleni fegyveres rablás kérdésével, azonban mivel ezek a bűncselekmények nem érintik közvetlenül az ASEAN minden tagját, így átfogó, az összes tagállam részvételével megvalósuló, kifejezetten kalózzellenes dokumentum eddig nem született. Ennek ellenére nem állíthatjuk, hogy a tengerészeti biztonság nem merült fel a szervezet különböző fórumainak ülésein.

A szervezet tengerészeti fórumán (*Maritime Forum*) nem kizárólag biztonsági kérdéseket tárgyalnak, hanem például környezetvédelmi, az illegális halászáttal, a tengeri fuvarozással vagy az embercsempészettel kapcsolatos témákat is. Az ülésszakok közötti regionális fórum (*Regional Forum Inter-Sessional Meeting*) létrehozásának célja a tengerészeti biztonsággal kapcsolatos párbeszéd elősegítése. Ez a kalózkodás és a hajók elleni fegyveres rablás mellett kiterjed a személyek és javak csempészetére, valamint a koordináció elősegítésére. Megemlítendő még a tengerészeti biztonsági szakértői munkacsoport (*Maritime Security Expert Working Group*), melyet a védelmi miniszterek találkozója hozott létre, és a nevéből adódóan a témához kapcsolódó bármilyen kérdés megvitatása a feladata.<sup>24</sup> Továbbá az ASEAN miniszteri szinten a transznacionális bűncselekményekkel is foglalkozik.

<sup>23</sup> Abhijit SINGH: „Combating Gulf Of Guinea Piracy – Between »Devil« and the »Deep Sea«, 2015, *bit.ly/2IjbWee*.

<sup>24</sup> AMRI (11. lj.) 167.



A miniszterek második találkozásukon elfogadták a szervezet akciótervét az ilyen deliktumok elleni küzdelemről – beleértve a kalózkodást –, amely a bűncselekmények elfojtására törekszik az információmegosztáson, a jogi segítségnyújtáson és a teljesítménynövelésen keresztül.<sup>25</sup>

#### 6.2.2. PIRACY REPORTING CENTRE

A régióban, egész pontosan a malajziai Kuala Lumpurban található a Nemzetközi Tengerészeti Iroda által működtetett *Piracy Reporting Centre* (PRC) központja, mely független, nem kormányzati ügynökségként nyújt ingyenes, a nap 24 órájában elérhető online szolgáltatást azzal a céllal, hogy az információmegosztás révén csökkentse a támadások számát. Tevékenysége során folyamatos kapcsolatban van a környékbeli országok bűnüldöző szerveivel, melyeknek továbbítja a hajóskapitányoktól érkező információkat.<sup>26</sup>

#### 6.2.3. RECAAP

Már egészen korán, 2004-ben megszületett a Regionális együttműködési megállapodás a kalózkodás és a hajók elleni fegyveres rablás elleni küzdelemről Ázsiában (*Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*, ReCAAP) elnevezésű szerződés, amely 2006 óta hatályos. Húsz részes állama van, melyek között nemcsak ázsiaiakat találhatunk, hanem európaikat is (Norvégia, Hollandia, Dánia és az Egyesült Királyság), valamint Ausztráliát és az Egyesült Államokat. Az egyezmény célja a bűnügyi együttműködés az információmegosztáson át, ami magában foglalja a gyanúsítottak kiadását a joghatósággal rendelkező részes államnak, a jogi segítségnyújtást és a bizonyítékok megosztását is. A ReCAAP keretén belül e cél elérésére létrehozták a szingapúri székhelyű *Information Sharing Centre*-t (ISC), mely reményeik szerint a kalózkodással és a hajók elleni fegyveres rablással kapcsolatos információmegosztás központja lesz Ázsiában.<sup>27</sup>

A már említett két, délkelet-ázsiai központú információmegosztó központot, a PRC-t és az ISC-t összehasonlítva azt mondhatjuk el, hogy az előbbi főként a hajózási vállalatok érdekében jött létre, az utóbbit pedig kormányközi megállapodás alapján állították fel a nemzetközi koordináció érdekében, és nemzetközi szervezeti státuszt élvez, így nagyobb eséllyel tudja megteremteni a határos államok közti bűnüldözési együttműködést. Helyzetét tovább erősíti, hogy az IMO és más nemzetközi szervezetek támogatását élvez.<sup>28</sup>

Ugyanakkor a ReCAAP-nak hiányosságai is vannak. Nem biztosít lehetőséget arra, hogy az üldöző állam egy másik részes állam joghatósága alá tartozó vizeken fogja el a kalózkodókat. Emellett az egyezmény hatása csekély az összehangolt

<sup>25</sup> MULYONO (6. l.) 72.

<sup>26</sup> [bit.ly/2I3U14M](http://bit.ly/2I3U14M).

<sup>27</sup> [bit.ly/2IfU1Vz](http://bit.ly/2IfU1Vz).

<sup>28</sup> MULYONO (6. l.) 73–74.



kalózellenes akciók végrehajtására, hiszen rendelkezései leginkább az információ-megosztást irányozzák elő.<sup>29</sup> Továbbá hatalmas hátránya, hogy nem részese sem Malajzia, sem Indonézia, melyek erősen érintettek a kalózkodás elleni küzdelemben, nem is beszélve arról, hogy Indonézia a kalózkodás által leginkább veszélyeztetett délkelet-ázsiai államnak számít. Távolmaradásuk hátterében – a régió államainak egyébként sem túl jó viszonya mellett – az állhat, hogy Malajzia egyfajta vetélytársat lát az ISC-ben, hiszen a PRC központja Kuala Lumpurban található; Indonézia pedig nevezte Jakartát az ISC székhelyéért folytatott versenyben, de alulmaradt Szingapúrral szemben.<sup>30</sup>

Véleményem szerint az információmegosztás a térségben megfelelőnek mondható, hiszen a régió kívüli és belüli entitások is részt vesznek benne, így a kapitányoknak elegendő információ áll rendelkezésükre a biztonsági helyzet felméréséhez a kritikus területeken való áthaladáskor. Az államok aktív részvétele miatt a helyzet Délkelet-Ázsiában a legkedvezőbb a veszélyeztetett térségek közül, ugyanakkor hiányosságok természetesen itt is vannak. Nagy problémát jelent Malajzia és Indonézia távolmaradása a ReCAAP-tól, hiszen egy ilyen biztonsági kockázat fennállta esetén a vélt vagy valós sérelmeket félre kell tenni.

### 6.3. JOGI EGYÜTTMŰKÖDÉS

Az információmegosztáson túl rendkívül fontos, hogy a régióbeli államok közti jogi együttműködés is zökkenőmentes legyen, amelynek ki kell terjednie a bűnüldözési, a joghatósági és a kiadatási szabályok harmonizálására is. Mint már említettem, az ASEAN tagállamai miniszteri szinten foglalkoznak a transznacionális bűncselekmények elleni harccal: ennek a fóruma a miniszteri találkozó a transznacionális bűnözésről (*ASEAN Ministerial Meeting on Transnational Crime*). Ennek keretében 2017. szeptember 20-án Kuala Lumpurban elfogadták a transznacionális bűnözés elleni küzdelemlről szóló akcióttervet a 2016 és 2025 közötti időszakra.<sup>31</sup> Ugyan az akciótterv nem kizárólagosan a kalózkodásra koncentrál – hiszen az ASEAN-on belül ilyen dokumentum ez idáig nem született –, viszont jól példázza a délkelet-ázsiai régió erőfeszítéseit azon bűncselekményi kör visszaszorítására, amelybe a kalózkodás is beletartozik.

Az akciótterv célja a szoros együttműködés a transznacionális bűncselekmények megelőzése és visszaszorítása érdekében. A dokumentum tíz ilyen deliktumot nevez meg – köztük például a kalózkodást, az embercsempészetet és a terrorizmust – azzal, hogy nem zárja be a kört, hanem kiterjeszti a bűncselekmények jövőbeli új formáira és módszereire is. A dokumentum további célja a regionális együttműködés erősítése a nyomozás, a vádemelés és a büntetőeljárások lefolytatása terén. Felhívja továbbá a részes államokat a regionális és nemzetközi szervezetekkel való kooperációra a bűnüldöző hatóságok és bíróságok hatékonyabb eljárása érdekében, valamint

<sup>29</sup> AMRI (11. lj.) 164–165.

<sup>30</sup> Adam McCAULEY: „The Most Dangerous Waters in the World” *Time* 2014, [bit.ly/1rsxLJ](http://bit.ly/1rsxLJ).

<sup>31</sup> ASEAN Plan of Action in Combating Transnational Crime (2016–2025) [bit.ly/2uRrOro](http://bit.ly/2uRrOro).

hogy erősítsék kapcsolataikat az ASEAN külső partnereivel (például az Interpollal vagy a magánszektor szereplőivel). Emellett az információmegosztás erősítését és közös képzések, tréningek szervezését irányozza elő.

Az akcióterv a jogi együttműködés konkrét kereteit nyolc pontban határozza meg:

1. A tagállamok törekedjenek a transznacionális bűncselekményekkel kapcsolatos nemzetközi egyezmények aláírására, ratifikálásra és a belső jogba történő hatékony átültetésére.

2. Építsék be belső jogukba az ASEAN terrorizmusellenes és az emberkereskedelmet – különösen a nők és gyermekek „forgalmát” – tiltó egyezményét.

3. Törekedjenek a transznacionális bűncselekményekkel kapcsolatos további egyezmények megalkotására.

4. Harmonizálják belső jogszabályaikat és egyéb szabályzataikat, ezzel erősítve a deliktumok megelőzését és visszaszorítását.

5. Büntetőjoguk büntesse a vadon élő állatok és növények kereskedelmét, a nemzetközi egyezményekkel összhangban.

6. Büntetőjoguk büntesse az embercsempészetet.

7. Segítsék az igazságügyi miniszterek találkozóját az ASEAN kölcsönös büntetőjogi segítségnyújtásról szóló egyezményének fejlesztésében, a kiadatással kapcsolatos együttműködés erősítése érdekében.

8. Folytassanak kutatást a transznacionális bűncselekmények szemtanúinak és sértettjeinek védelméről szóló egyezmény megalkotásáról, ezzel biztosítva az említett személyek védelmét a különböző szervezett bűnözői csoportoktól.

Ez az akcióterv egyébként nem az első volt, hiszen már 1999-ben adott ki hasonlót az ASEAN vonatkozó szerve. Sőt 2004-ben megkötötték a 7. pontban említett, a kölcsönös büntetőjogi segítségnyújtásról szóló egyezményt is, amelynek egyértelmű célja a részes államok közötti együttműködés erősítése a megelőzés, a nyomozás, a vádemelés és a bírósági szakasz során. Az ASEAN tagjai közül Thaiföld és Mianmar ugyan nem írta alá a szerződést, az mégis remek alapja lehet a kalózkodás és a hajók elleni fegyveres rablás visszaszorítására irányuló regionális együttműködés jogi kereteinek.<sup>32</sup>

A szerződés érdekessége, hogy lehetőséget ad a segítségnyújtás visszautasítására, ha egy részes állam olyan deliktum vonatkozásában kéri egy másik segítségét, amely utóbbi állam joga szerint nem bűncselekmény. Ez ugyanakkor az egyezmény természetéből fakadó korlátozás, hiszen célja a segítségnyújtás a büntetőeljárás minden szakaszában, függetlenül az elkövetett bűncselekmény jellegétől. A megállapodás hiányossága, hogy hiányoznak az egyes transznacionális bűncselekmények megfelelő fogalmai, valamint az együttműködési kötelezettség előírása sem túl szigorú. Emellett az egyezmény kifejezetten kizárja alkalmazási köréből a kiadási eljárást, ami igencsak megnehezíti az egyes államok büntetőigényének érvényesítését.<sup>33</sup>

Véleményem szerint Délkelet-Ázsiában már régóta megfelelő jogi alapok állnak rendelkezésre a szorosabb jogi együttműködés kialakítására. Ebben a tekintetben a

<sup>32</sup> MULYONO (6. lj.) 77–78.

<sup>33</sup> MOLDYONO (6. lj.) 78–79.

társég szintén az élen áll, hiszen a többi kalózkodási gócpontban nem ilyen kielégítő a helyzet. Ugyanakkor a nemzeti büntetőjogok összehangolása nem tekinthető sikeresnek, hiszen Malajzia hatályos büntető törvénykönyvében a kalózkodás nem szerepel a deliktumok között, annak ellenére, hogy a jogi alapok ehhez már régóta rendelkezésre állnak. Amíg a jogi felelősségre vonáshoz az egyik legfontosabb láncszemnél hiányoznak a feltételek, addig a regionálisan tett erőfeszítések is elhomályosulnak.

#### 6.4. A BŰNÜLDÖZŐ SZERVEK EGYÜTTMŰKÖDÉSE

A jogi együttműködésen túl a támadások visszaszorításához szükséges az érintett államok bűnüldöző hatóságai tevékenységének összehangolása is. Ahhoz, hogy ez a délkelet-ázsiai régióban hatékony legyen, az országoknak előzetesen rendezniük kell egymás közt az üldözéshez való jog gyakorlásával járó esetekben megtehető intézkedéseket.

Az üldözéshez való jogról az UNCLOS 111. cikke szól. Ennek értelmében azon állam haditengerészete vagy légierije, melynek alapos oka van feltételezni, hogy területén jogsértést követtek el, megkezdheti az üldözést a saját területi vizein, és akkor folytathatja azt, ha az üldözés folyamata nem szakad meg. Az üldözés joga azonban megszűnik, ha az idegen jármű belép a saját állama vagy egy harmadik állam területi vizeire.<sup>34</sup> Tehát az UNCLOS 111. cikke szerint az üldözéshez való jog csak akkor gyakorolható, ha a jármű a nyílt tengeren vagy olyan helyen található, amely egyik állam joghatósága alá sem tartozik.

Egyértelmű, hogy Délkelet-Ázsiában ez a jog ebben a formában nehezen gyakorolható, hiszen az államok gyakran csak területi vizeiken keresztül határosak egymással, így könnyen előfordulhat olyan szituáció, amikor egy kalózhajó támadás és menekülés közben akár három különböző ország területi vizein is áthalad. A régióban ezért olyan megállapodások kidolgozására van szükség, amelyek nemcsak az információmegosztást foglalják magukban, hanem engedélyezik az üldöző állam bűnüldöző szervének a belépést a másik állam(ok) területi vizeire. Utóbbi az országok nem szívesen vállalták, féltve őrzött szuverenitásukra hivatkozva, így multilaterális szerződések megkötésére került sor, amelyek értelmében mindegyik szerződő állam a saját területi vizeiért felel.

Szingapúr és Indonézia már 1992-ben megállapodást kötött a Szingapúri-szoroson való összehangolt járőrözésről.<sup>35</sup> A következő ilyen kooperációra 2003-ig kellett várni: ekkor egyezett meg Malajzia és Thaiföld parti őrségeik együttműködéséről a közös tengeri határaikon.<sup>36</sup> A legjelentősebb megállapodást Malajzia, Szingapúr és Indonézia kötötte egymással 2004-ben, amely a MALSINDO nevet kapta, és fő célja az összehangolt járőrözés a Malaka-szorosban. Két évvel később ezt megtoldták azzal, hogy megegyeztek az *Eyes in the Sky* (EiS) nevű műveletről is, amely

<sup>34</sup> Az ENSZ Tengerjogi Egyezménye 111. cikk (1); (3) bek. H/5558.számú országgyűlési határozati javaslat.

<sup>35</sup> MULYONO (6. lj.) 80.

<sup>36</sup> RAHA-RAJU (2. lj.) 55.

a szoros feletti közös légi járőrözésről szolt. Ez a két kezdeményezés összeolvadt Malaka-szorosí Járőrhalozat (*Malacca Straits Patrol Network*) néven.<sup>37</sup> A kooperáció annyiban fejlettebb, hogy korlátozott módon biztosítja az üldözéshez való jogot, azzal a kitételrel, hogy az csak akkor lehetséges, ha az üldözó hatóság előbb engedélyt kér attól az államtól, amelynek területére be fog lépni.<sup>38</sup>

A Malaka-szorosí Járőrhalozat tevékenysége sikeres, hiszen hatására a támadások száma jelentősen csökkent a szorosban. Ugyanakkor a jövőben mindenképpen szükséges, hogy a részes államok a térség más részein való sikeres együttműködés érdekében lazítsanak az üldözéshez való jog jelenlegi formáján. Erre már létezik egy bevált módszer, az ún. *shiprider* egyezmények. Ezek lényege, hogy egy adott állam járőrözó hadihajójának fedélzetén ott tartózkodik a másik vagy a többi szerződő állam bűnüldözó szervének tagja – ő a *shiprider* –, akinek joga van megadni az engedélyt a saját állama területére való belépésre az üldözó hajónak, így elkerülve az esetleges idővesztést, amelyet a hatóságok közti kommunikáció okozna. Ezt a módszert gyakran alkalmazza az Egyesült Államok, amely több mint húsz bilaterális egyezményt kötött a karibi térség államaival és Kanadával a kábítószer-csempészet elleni küzdelem keretein belül.<sup>39</sup>

A kalózkodás vonatkozásában az ENSZ Biztonsági Tanácsa 1851-es számú határozatában ismerte el a *shiprider* egyezmények érdemeit. Előnyük, hogy a megállapodások keretében a külföldi hatósági személy segítséget nyújthat a nyomozásban és a vád alá helyezésben is, hiszen saját állama belső jogának ismeretében elvégezhetne olyan feladatokat, amelyeket egy haditengerész nem biztos, hogy el tudna: a letartóztatást, a bizonyítékok megfelelő begyűjtését, a bűnügyi helyszín felderítését stb. Ha ez a módszer Délkelet-Ázsiában működőképesnek mutatkozna, az precedensértékű lehetne a többi veszélyes térség számára is a kalózkodás elleni küzdelem előmozdításában.<sup>40</sup>

A szuverenitásukat féltve őrzó délkelet-ázsiai országok esetében nem meglepő a külső segítséghez való viszonyulásuk sem. Japán és az Egyesült Államok többször is felajánlotta, hogy közvetett vagy közvetlen módon segítséget nyújt a vízi útvonalak biztonságossá tételéhez. A közvetlen segítséget – például a hadihajók térségbe vezénylését – következetesen elutasították, a régió államai csak a közvetett támogatást fogadták el (például tréningek szervezése, katonai eszközök rendelkezésre bocsátása).<sup>41</sup> Ez a hozzáállás nem valószínű, hogy változni fog, a jelenleg rendelkezésre álló eszközökkel pedig az igencsak kiterjedt szigetvilággal rendelkező Indonézia és a Fülöp-szigetek állandó ellenőrzése nem lesz biztosítható megfelelően. Indonézia esetében problémát jelent az is, hogy – Malajziához és Thaiföldhöz hasonlóan – törvényei nem engedélyezik, hogy a területi vizein áthaladó kereskedelmi hajókon fegyveres biztonsági magánszolgálat teljesítsen szolgálatot.<sup>42</sup> Ez a

<sup>37</sup> LISS (8. lj.) 10.

<sup>38</sup> MULYONO (6. lj.) 80.

<sup>39</sup> MULYONO (6. lj.) 80–81.

<sup>40</sup> MULYONO (6. lj.) 81.

<sup>41</sup> LISS (8. lj.) 10.

<sup>42</sup> ABELL (12. lj.).

módszer pedig kedvelt és gyakran alkalmazott a világ más részein áthaladó kereskedelmi hajókon.

## 7. A KALÓZOK JOGI FELELŐSSÉGRE VONÁSÁNAK LEHETŐSÉGEI

A tengeri kalózkodás – a nemzetközi szokásjog alapján – a legrégebbi olyan bűncselekmény, amely univerzális joghatóság alá tartozik,<sup>43</sup> azaz bármely állam gyakorolhatja a joghatóságát, függetlenül az elkövető honosságától vagy az elkövetés helyétől. Ez viszont csak a nyílt tengeren elkövetett cselekményekre vonatkozik, ami Délkelet-Ázsia esetén problémát jelent, hiszen a támadások általában valamely állam területi vizein történnek (például a Malaka-szoros nem számít nyílt tengernek, mivel Szingapúr, Malajzia és Indonézia „osztózik” rajta). Ennek következtében az egyetemes joghatóság sem gyakorolható, így szükségképpen valamelyik országnak kellene lefolytatnia az eljárást, azonban legtöbbször erre sor sem kerül.

Mint azt láthattuk, a jogi együttműködés keretei rendelkezésre állnak a régióban, azonban a leginkább érintett államok – Indonézia, a Fülöp-szigetek, Malajzia és Szingapúr – büntető törvénykönyveit megvizsgálva meglepő módon azt láthatjuk, hogy Malajzia hatályos büntetőjoga nem ismeri a tengeri kalózkodás bűncselekményét.<sup>44</sup> Mivel a kölcsönös büntetőjogi segítségnyújtásról szóló egyezmény nem terjed ki a kiadatási eljárásra, valamint a szerződés lehetőséget nyújt a segítségnyújtás visszautasítására, ha egy részes állam olyan deliktum vonatkozásában kéri egy másik segítségét, amely az utóbbi állam joga szerint nem bűncselekmény, Malajzia büntetőtörvényeinek hiányossága komoly hátrányt jelenthet a felelősségre vonás terén is. Véleményem szerint ezért kockázatos kizárólag a nemzeti jogokra hagyatkozni, és olyan megoldásra van szükség, amely ezt a problémát kiküszöböli.

Megoldást jelenthetne a kalózkodás felelősségre vonása terén, ha az ASEAN keretében egy új bírói szervet állítanának fel. Ebben az esetben a hibrid modell lenne a leginkább célravezető. A bíróság a nemzetközi jog alapján járna el, székhelye valamely érintett államban lenne, az eljáró tanácsban pedig vegyesen foglalnának helyet a régióon belülről és kívülről származó bírák. Utóbbiak természetesen olyan személyek lennének, akik nagy tapasztalattal rendelkeznek a nemzetközi büntetőjog alkalmazásában.

Az ASEAN keretében eddig elért együttműködés egy újabb lépcsője lehetne egy ilyen bíróság felállításáról szóló megállapodás, mely a jövőre nézve előnyös volna a nemzeti igazságszolgáltatások számára is, hiszen a hibrid bíróságok pozitívumaként szokták említeni, hogy a nemzetközi modell hasznos a helyi bírák számára, s ez itt sem lenne másként. Ehhez azonban mindenképp szükséges lenne, hogy a releváns nemzetközi egyezményeket az ASEAN tagállamai is beépítsék a belső joguk-

<sup>43</sup> Yvonne M. DUTTON: „Bringing Pirates to Justice: A Case for Including Piracy within the Jurisdiction of the International Criminal Court” *Chicago Journal of International Law* 2010/1, 203, *bit.ly/2I5omqr*.

<sup>44</sup> Laws of Malaysia (Act 574) Penal Code, *bit.ly/2nsLP6Q*.

ba, ugyanis ennek terén jelenleg nem állnak jól. Emellett meg kell említeni azt is, hogy egy új, kizárólag kalózkodással kapcsolatos ügyekkel foglalkozó bíróság felállítására igen nagy költségekkel járna. Megnehezítheti egy ilyen szerv felállítását az is, hogy az ASEAN-államok kapcsolata sokszor nem megfelelő. Erre példát szolgáltathat az a már említett eset is, amikor Malajzia és Indonézia távolmaradt a ReCAAP-tól különböző, komoly sérelemnek nem nevezhető okok miatt. Ezek fényében mindenképpen át kell tekinteni más lehetőségeket is, főleg azt, hogy egy már meglévő szerv – a Nemzetközi Büntetőbíróság (ICC) – joghatóságába utalják a kalózkodást, és az járjon el az elkövetőkkel szemben.

Az ICC-t létrehozó Római Statútum szerint a szerv joghatósága a legsúlyosabb nemzetközi bűncselekményekre terjed ki, mely kategóriába a tengeri kalózkodás jelenleg nem tartozik bele. A statútum megalkotásakor felmerült ugyan e deliktum bevétele, de mert a kalózkodást személyes haszonszerzés céljából és nem állami szereplők követik el, végül nem kapott helyet a vizsgálható bűncselekmények között. Még akkor sem, ha ez a definíció nem teljesen állja meg a helyét, mivel a kalózkodás által megszerzett javakból rendszerint korrumpált állami alkalmazottak is részesülnek; igaz, közvetlenül nem ők követik el a bűncselekményt.<sup>45</sup>

A Római Statútum 121. cikke értelmében bármelyik részes állam bármikor kezdeményezheti a szerződés módosítását, így elméletben a folyamat megindítása nem volna túl bonyolult. Az ezzel kapcsolatos egyeztetések viszont elhúzódhatnának, hiszen a kalózkodásnak több fogalma is ismert és alkalmazott, ezért szükséges lenne egy általánosan elfogadott meghatározást alkotni. Bár a statútum 3. cikke lehetőséget ad arra is, hogy az ICC a székhelyétől eltérő helyen járjon el, a teljes apparátus elmozdítása nyilván nem jöhet szóba, ezért a távolságokból akadó problémák áthidalására lenne szükség.<sup>46</sup> Ez főleg azért jelenthetne problémát, mert az ICC-nek valószínűleg nagyobb számú ügyet kellene tárgyalnia, ami egyébként kapacitásbeli nehézségekkel is járna.

Amennyiben sor kerülne a kalózkodás beemelésére az ICC tárgyi joghatóságába, a komplementaritás elve alapján a szerv természetesen nem élvezne primátust, hanem csak akkor járna el, ha az eljárás lefolytatására joghatósággal rendelkező állam nem képes vagy nem hajlandó azt megtenni. Továbbá a statútum 12. cikke szerint az ICC csak azokban az esetekben járhat el, ha részes állam területén követték el a bűncselekményt vagy részes állam honosa követte azt el (valamint eseti alávetési nyilatkozat esetén). Ezért ennek a problémának a feloldására is szükség lenne, hiszen a délkelet-ázsiai régióból egyedül a Fülöp-szigetek részese a Római Statútumnak.

Erre több megoldási lehetőség is mutatkozik.

Az első, ha az ICC joghatósága azon alapulna, hogy részes állam lobogója alatt hajózó hajón követték el a bűncselekményt. Mivel a lajstromozott vízi jármű az adott ország úszó államterületének számít, ez megalapozhatná az ICC eljárását. Ugyanakkor ez a lehetőség joghatósági hézagot teremtene, hiszen továbbra is ott lennének azok a támadások, amelyeket nem részes államban lajstromozott hajón

<sup>45</sup> Melanie O'BRIEN: „Where Security Meets Justice: Prosecuting Maritime Piracy in the International Criminal Court” *Asian Journal of International Law* 2014/1, 87.

<sup>46</sup> O'BRIEN (45. lji.) 89–90.



követtek el. Az viszont valószínű, hogy e megoldással is növekedne a kalózok ellen lefolytatott büntetőeljárások száma.

Egy másik lehetőség a passzív személyi elv alkalmazása lehetne, amikor az ICC joghatóságát az alapozná meg, hogy részes állam honosa ellen követték el a bűncselekményt. Végezetül a büntetőbírósnak joga van eljárni akkor is, ha az ENSZ Biztonsági Tanácsa az Alapokmány VII. fejezetében meghatározott jogkörében eljárva egy szituációt a figyelmébe ajánl. Ebben az esetben az sem jelentene problémát, ha részes állam területén kívül egy szintén nem részes állam honosa követi el a bűncselekményt. A Biztonsági Tanács már többször gyakorolta ezt a jogkörét, valamint a kalózkodással kapcsolatban is gyakran kifejezte aggodalmát, és a nemzetközi békére és biztonságra veszélyesnek nevezte. Ez a megoldás azonban valószínűleg nem fog megvalósulni, hiszen – mint arról már szó esett – a délkelet-ázsiai államok óvakodnak az olyan helyzetektől, amelyekben a szuverenitásuk csorbulását látják. Emellett Kína a Biztonsági Tanács állandó tagjaként vétőjoggal rendelkezik, és egy ilyen szavazásnál feltehetően élne is vele.<sup>47</sup>

Mivel a fentebb ismertetett alternatívák megvalósulására igen csekély esély mutatkozik, ezért jelenleg leginkább a tudatos nemzeti jogalkotás lehet a kiterjedt felelősségre vonás megoldásának kulcsa. Ehhez azonban mindenképp szükséges lenne, hogy a releváns nemzetközi egyezményeket az érintett államok beépítsék belső jogukba, ugyanis ennek terén jelenleg elmaradásokkal küzdenek. A felelősségre vonás kérdésének rendezése rendkívül fontos, hiszen ezzel megteremthető lenne az a generális prevenció, amely valódi visszatartó erőt jelentene az elkövetők számára. Ugyan az összehangolt haditengerészeti és parti őrségi akciók ideig-óráig mérséklék a támadások számát, de a járőrözések számának csökkenésével a kalózok újra vissza fognak térni.

## 8. KONKLÚZIÓ

A tengeri kalózkodás nagy múlttal rendelkezik Délkelet-Ázsiában, és mind a mai napig komoly veszélyt jelent. A világ legfontosabb kereskedelmi útvonalain az ilyen támadások megengedhetetlen kockázatot jelentenek, emellett az ENSZ Biztonsági Tanácsa által elismerten veszélyeztetik a nemzetközi békét és biztonságot. A kalózkodás hatásait a közvetlen áldozatokon túl megérzi a világgazdaság is.

Délkelet-Ázsiában a regionális együttműködés lényegesen biztosabb lábakon áll, mint az említett két afrikai térségben. Ahogyan azt láthattuk, ez kellő részletességgel kiterjed az információmegosztásra, valamint a jogi és a bűnüldözési együttműködésre. Ugyanakkor nem állíthatjuk, hogy hibáktól mentes lenne a kooperáció, hiszen több probléma is felmerül: a nemzeti büntetőjog hiányosságai, az egyes regionális és nemzetközi egyezményektől való távolmaradás, valamint a szuverenitás csorbulásától való félelem mind-mind közrejátszik abban, hogy itt is van még hova fejlődni, hiszen sokszor épp azok zárkoznak el az együttműködéstől, akiknek az élen kellene

<sup>47</sup> O'BRIEN (45. l.j.) 100–101.



járniuk abban. Kiemelendő továbbá az üldözéshez való joggal kapcsolatos problémakör. Ennek feloldása a földrajzi adottságok következtében kiemelten fontos, hiszen gátja lehet a valódi bűnügyi együttműködésnek és a jogi felelősségre vonásnak is.

Ami a büntetőjogi felelősségre vonást illeti: a nemzeti jogi hiányosságok miatt két megoldási lehetőséget vizsgáltam. Az első esetben egy hibrid törvényszék létesítésére kerülhetne sor, melynek keretében a helyi és nemzetközi bírákból álló tanács a nemzetközi jogot alkalmazva járna el a kalózkodással kapcsolatos ügyekben. A másik eset a Nemzetközi Büntetőbíróság tárgyi joghatóságának a tengeri kalózkodásra való kiterjesztésével valósulhatna meg. Mindkét szervre igaz, hogy független intézményként nagyban hozzájárulnának a kalózkodás elleni küzdelemhez, hiszen a legtöbb esetben az a tapasztalat, hogy a kalózkodók által szerzett zsákmányból részesedők láncolata akár a rendőri szervekig és más állami tisztviselőig is elér. Az eddigi bemutatottak alapján azonban bármelyik javaslat megvalósulására igen csekély esély mutatkozik jelenleg. A kalózkodás térségbeli visszaszorításához az első lépcsőt az államok tudatos jogalkotása jelentené, ehhez azonban mindenképp szükséges az eddigi együttműködés erősítése és a releváns nemzetközi egyezmények belső jogba való beépítése.