

Varga Attila Ferenc

## Nemzetközi küzdelem a szomáliai kalózkodás ellen<sup>1</sup>

*A szomáliai kalózkodás megszüntetése 2008 óta élen foglalkoztatja a nemzetközi közösséget. A fellépés szükségességében széleskörű egyetértés mutatkozik (ld. ENSZ BT határozatainak sora a kérdésben stb.), de a mai napig nincs egységes elképzelés a probléma megoldásának módjáról és eszközeiről. A modernkori kalózkodásra adható lehetséges válaszok megtalálásához azonban mindenekelőtt magát a jelenséget kell megismernünk, feltárva annak okait és összefüggéseit. Annak ellenére, hogy hazánk nem rendelkezik tengerparttal, mégsem mehetünk el csukott szemmel e globális hatásokkal is járó helyi és regionális probléma mellett. A jelen tanulmány részletes vizsgálat alá veszi tehát a szomáliai kalózkodás jelenségét, a cselekmény jogi megítélését, valamint a jelenség elleni fellépés lehetséges (politikai, katonai, büntetőjogi, technikai stb.) eszközeit.*

Néhányan azt gondolhatják, hogy a kalózkodás valami rég elfeledett dolog, ami ma már csak a kalandregényekben, illetve az azokat életre keltő filmekben fordulhat elő. A valóság azonban az, hogy a kalózkodás soha nem tűnt el maradéktalanul, sőt napjainkban ismét virágzik. A 2008–2009 egyik legnagyobb sajtóvisszhangot kiváltó és komoly politikai, valamint nemzetközi jogi következményekkel is járó eseménysorozatának tekinthetjük a szomáliai partok mentén végrehajtott kalóztámadásokat. Az egyre merészebb kalózakciók során mind nagyobb értékű hajókat, illetve egyre komolyabb stratégiai értékkel bíró tengeri szállítmányokat ért támadás, ami a kezdeti megdöbbenést követően fokozatosan kiváltotta a nemzetközi közösség egyre határozottabb válaszreakcióját. A helyzet súlyosságát jól érzékelteti, hogy a szomáliai kalózkodás ügyében – a mielőbbi és hatékony nemzetközi fellépés érdekében – az ENSZ Biztonsági Tanácsa is több alkalommal volt kénytelen egyre szigorúbb határozatokat hozni. Ugyanakkor a téma kapcsán felmerülő biztonsági és jogi kérdések eredményes megválaszolásához szükséges szilárd politikai akarat kialakulásának talán egyik legfőbb akadálya az, hogy a szélesebb értelemben vett közvélemény a kalózkokban ma is romantikus hősöket lát, nem pedig automata fegyverekkel és modern technikai eszközökkel felszerelt bűnözőket, akiknek akciói már

---

1 A Magyar Hadtudományi Társaság 2010. évi pályázatán I. helyezést elért tanulmány.

nem csupán regionálisan, hanem globálisan értelmezett gazdaság- és biztonságpolitikai hatással is járnak.

Mint a bűncselekmények általában, a kalózkodás is többnyire ott jelenik meg, ahol a jogszabályok érvényre juttatása gyenge lábakon áll, és ez lehetőséget nyújt a bűnözőknek arra, hogy mások javait szabadon elvegyék. A kalózkodásnak különösen nagy hagyományai vannak az észak-afrikai muzulmán országok és a Dél-kínai-tenger mentén lakó népek között. *Berki szerint „... ez a fajta tevékenység a vagyon- és hírnévszerzés egyik lehetősége, az európaiak elleni harc és a függetlenségi törekvések kiélésének színtere lett, és igen mélyen gyökerezik a mai napig az itt élő lakosság tudatában”.*

A mai idők kalózkodásának okait vizsgálva, a szakértők több olyan tényezőre is felhívják a figyelmet, amelyek szerepet játszhatnak e régi-új bűnözési jelenség ismételt és tömeges megjelenésében. Az okok között az alkalmi, illetve „megélhetési” bűnözés éppúgy szerepel, mint a szervezett bűnözés egyfajta megnyilvánulása, sőt, a terrorista szervezetek befolyásának növekedése is. Ez utóbbi véleményt képviseli *Berki is, aki úgy véli, hogy az „... Al-Kaida térségbeli felbukkanása, majd térnyerése lehetővé tette, hogy pénz és fegyver kerüljön a vállalkozó kedvű kalózkodók kezébe, akiknek döntő hányada iszlám fundamentalista. Ezek az emberek az iszlám elszánt harcosainak képében tetszelegnek, ugyanakkor profi bűnözők, akik, hála az Al-Kaida támogatásának és az üzlet felvirágzásának a legmodernebb vízi járművekkel, korszerű automata és páncéltörő eszközökkel, GPS navigációs rendszerrel és műholdas kommunikációs csatornákkal rendelkeznek, a jól kiépített hírszerző hálózat mellett”.*

Jóllehet vannak hasonló vonások a kalózkodás és a terrorizmus között, nem bizonyított egyértelműen az, hogy közöttük egyenes összefüggés lenne. Ma már viszont az sem kérdéses, hogy a kalózkodás esetében egy olyan összetett büntetőjogi problémakörrel van szó, amelynek komoly biztonságpolitikai vonatkozásai is vannak. Nem véletlen tehát, hogy a kalózellenes fellépés ügye folyamatosan az érintett nemzetközi szervezetek (ENSZ, NATO, Európai Unió) napirendjén szerepel.

A szomáliai kalózkodás megszüntetése – a részsikerek ellenére – szinte megoldhatatlan feladatnak tűnik a nemzetközi közösség számára. Bár a fellépés szükségességében széleskörű egyetértés mutatkozik, a körülmények (ti. a megszüntetendő jelenség sajátossága és jogi megítélése körüli évszázados ellentmondások, az elkövetés helyére vonatkozó speciális jogi rezsim, a konkrét földrajzi térség kaotikus állapota, a megoldásban részt venni képes államok érdekeinek összeütközése) együttesen azt eredményezik, hogy mai napig nincs egységes elképzelés a kalózkodás-probléma megoldásának módjáról és eszközeiről. Jól jellemzi a helyzetet *Hillary Clintonnak, az Amerikai Egyesült Államok külügyminiszterének a témával kapcsolatban 2009 áprilisában tett azon kijelentése, miszerint „... egy XVII. századi bűncselekménnyel van dolgunk, de XXI. századi választ kell rá adnunk”.* A modernkori kalózkodásra adható lehetséges válaszok megtalálásához azonban mindenekelőtt magát a jelenséget kell megismernünk, feltárva annak okait és összefüggéseit.

### *Miért fontos a kalózkodás problematikájának tanulmányozása egy magyar ember számára?*

Vélhetően hazánk kontinentális földrajzi elhelyezkedése miatt nekünk, magyaroknak, egy kicsit talán egzotikusnak tűnik a tengeri kalózkodás problematikája. Ebből következően a modernkori magyar szakirodalom – ellentétben az angol nyelven e tárgykörben megjelent publikációk tömegével – elég szűkszavúan kezelte mindeddig a kérdést. A megfelelő mennyiségű és minőségű szakirodalom hiánya azt is eredményezte, hogy a kalózokra vagy a kalózkodásra vonatkozó, elvétve előforduló hivatkozások csak részinformációkat nyújtottak, és ezek helytállósága is néhány esetben erősen megkérdőjelezhető.

Kétségtelen tény, hogy hazánk nem rendelkezik tengerparttal, és a tengeri kalózkodás által jelentett veszély sem fenyeget ma már magyar lobogó alatt közlekedő kereskedelmi hajókat. Mindez nem jelenti azonban azt, hogy teljes mértékben kizárhatnánk a kalóztámadásokból az esetleges magyar érdekek sérelmét (ld. magyar érdekeltségű tengeri szállítmány egy más nemzeti lobogó alatt közlekedő hajón, más nemzeti lobogó alatt közlekedő hajón alkalmazott magyar állampolgár stb.). Úgy vélem tehát, nem mehetünk el csukott szemmel egy olyan, akár globális hatásokkal is járó helyi/regionális probléma mellett, amely élénken foglalkoztatja az annak megoldásában érintett nemzetközi közösséget. A jelen tanulmány tárgya tehát a szomáliai kalózkodás jelensége, a cselekmény jogi megítélése, valamint a jelenség elleni fellépés lehetséges (politikai, katonai, büntetőjogi, technikai stb.) eszközei.

### *A szomáliai kalózkodás problematikája*

A szomáliai partok menti kalózkodás – mint jelenség – nem csupán az utóbbi évek „terméke”, a pénzszerzés e formájának évszázados hagyományai vannak ezen a területen. A brit birodalom részéről tett mindenféle katonai és diplomáciai erőfeszítés, illetve bizonyos területek, kikötők elfoglalása ellenére ezen a földrajzi területen sem sikerült teljesen visszaszorítani a kalózkodást és biztonságossá tenni a tengeri közlekedést.

Általános vélemény szerint azonban a szomáliai kalózkodásnak új lendületet adott az ország anarchiába dőlése a XX. század végén. Működő kormány – és ebből következően hatékony fegyveres és rendfenntartó erő – nélküli ország nem képes megvédeni határait a külső támadásokkal szemben, úgyszintén eszköztelenné válik a területén tartózkodó bűnelkövetőkkel szembeni hatékony fellépésre. Szomália sérülékeny helyzetét kihasználva idegen országok halászhajói jelentek meg a szomáliai felségvizeken és folyattak illegális halászást. A felbőszült szomáliai halászok elkezdték elfoglalni ezeket a hajókat és szabadon engedésük fejében – az őket ért anyagi sérelem kompenzálásaként – váltságdíjat kezdtek követelni. Miután a fel-fegyverzett halászok felismerték az ebben a könnyű pénzszerzési módban rejlő lehetőségeket – feladva eredeti foglalkozásukat és eltávolodva az eredeti céloktól – immár „főfoglalkozásként”, válogatás nélkül kezdtek támadni a külföldi halászhajókat, jachtokat és más kereskedelmi hajókat.

Az Ádeni-öböl térségében rendszeresen előforduló kalóztámadások ellenére a világsajtó figyelme csak 2008 szeptemberétől irányult a szomáliai kalózkodás felé. Az apropót a kalózok által napokig fogságban tartott két francia túszerő kommandósok általi kiszabadítása adta, a hírt kommentálók ugyanakkor azt is megjegyezték, hogy napokkal korábban egy spanyol, majd egy francia halászhajót, illetve egy hongkongi illetőségű, vegyi anyagokat szállító tankert is kalóztámadás ért. Ekkorra a kalóztámadások száma és súlyossága már elérte azt a mértéket, hogy az Európai Unió közösségi szintű fellépést kezdeményezett a szomáliai kalózkodás ellen. Francia javaslatra ekkor merült fel a légi ellenőrzés, illetve a hadihajó-kíséret opciója is a területen közlekedő hajók védelmében.

A helyzet súlyosságát jól szemlélteti, hogy a 2008-ban világszerte elkövetett kalóztámadások egyharmada (293-ból 111) az Ádeni-öbölben, Szomália keleti partjainál történt. Figyelemre méltó ugyanakkor, hogy a 2010-ben regisztrált kalóztámadások száma lényegesen kevesebb, mint a 2009 hasonló időszakában. Emellett a kalózok „eredményességi mutatója” – vagyis a megkísérelt és az eredményesen végrehajtott támadások aránya – is jelentősen csökkent. Örvendetes fejleményként értékelhetjük ugyanis, hogy 2009 augusztusától – vagy a megtámadott hajó által végrehajtott elhárító manővereknek és más védelmi intézkedéseknek, vagy a közelben tartózkodó, és a segélyhívás alapján a kereskedelmi hajó segítségére siető hadihajók eredményes közbelépésének köszönhetően – egyre több kalóztámadást sikerült megghiúsítani. Az Ádeni-öböl korábban soha nem látott nemzetközi hadihajó-forgalma nyilvánvalóan arra készíti a kalózokat, hogy egyre vakmerőbb akciókra vállalkozzanak. Ennek egyik jele, hogy a szomáliai kalózok az utóbbi időben a szárazföldtől rendkívül nagy távolságokban (akár 2000 kilométerre) is képesek voltak megtámadni a kereskedelmi hajókat a busás váltságdíj reményében.

#### *A kalózkodás által okozott károk*

A szomáliai kalózok által okozott károk nagyságát – az ellentmondó, vagy rendelkezésre sem álló információk miatt – pontosan megállapítani nem lehet, szakértők is csupán becslésekre vállalkoznak. Nincsenek ugyanis konkrét, számszerű adatok arra vonatkozóan, hogy milyen költségeket, illetve veszteségeket okoz a kalózkodás globálisan. A becslések pedig lényegesen eltérhetnek egymástól. Ennek fő oka, hogy nincs teljes egyetértés a beszámítandó összegekkel kapcsolatban. Nem eldöntött ugyanis, hogy vajon ebbe a körbe tartoznak-e például a többletbiztonsági és bérleti költségek, az új (hosszabb) útvonalon történő hajózás többletköltségei, az esetleges rongálással vagy eltulajdonítással okozott közvetlen kár összege, netán ide kell-e sorolni a váltságdíjat is.

Az ENSZ főtitkárának a témával kapcsolatban 2008 novemberében az ENSZ Közgyűlése elé terjesztett jelentése szerint például az önmagukat „parti órségnek” nevező kalózok 2008-ban – a jelentés novemberi megírásáig – 25–30 millió dollár váltságdíjat vágtak zsebre, mintegy 65 kereskedelmi hajót raboltak el, fedélzetükön a legénységgel (összesen mintegy kétszáz emberrel). Az ENSZ szomáliai megbízottjának egy 2008. decemberi konferencián elhangzott véleménye szerint ugyanakkor a szomáliai kalózok 2008. évben mintegy 120 millió amerikai dollár összeget zsebeltek

be büntetlenül. A váltságdíjként kapott pénzből vélhetően jut egy töredékrész a helyi közösségek számára annak érdekében, hogy támogassák a kalózkodókat, és egy bizonyos összeget a kalózkodáshoz használt eszközök (csónakok, fegyverek, kommunikációs eszközök) fejlesztésére is fordítanak. A zsákmány nagyobb hányada viszont minden valószínűség szerint a kalózkodást külföldről irányítókhoz kerül.

Egyes számítások szerint tehát a somáliai kalózkodás által okozott többlet-költségek és veszteségek miatti tényleges kár elérheti az évi 1 milliárd amerikai dollár összeget, de vannak, akik – az elszenvedett veszteségeket szélesebb körben megállapítva – ennek az összegnek a mértékét legalább 16 milliárd amerikai dollárra becsülik. Szakértők szerint ugyanakkor ez az adat továbbra sem a valós kárértéket tükrözi, hiszen a kalóztámadások jelentős hányadát nem jelentik (becslések szerint csupán minden tízedik támadást jelentenek be hivatalosan), így – ugyancsak becslések szerint – a tényleges kár elérheti akár az 50 milliárd amerikai dollár éves összeget.

A fentebb hivatkozott ENSZ főtitkári jelentés szerint a somáliai kalózkodókat által birtokolt jelentős támadó képességek, valamint a hajókat ért rablótámadások hatalmas fenyegetést jelentenek ezen a földrajzi területen a kereskedelem és a hajózás szabadságára, a térség gazdasági stabilitására. A jelentés hangsúlyozza, hogy amennyiben a helyi közösségek nem kapnak megfelelő eszközöket ahhoz, hogy az egyre súlyosbodó globális és helyi kihívások ellenére biztosítsák megélhetésüket, akkor Szomália továbbra is egyik lehetséges forrása marad a frusztrált szélsőségeseknek – ezzel is próbára téve a saját, a tágabb régió és az egész világ stabilitását.

A somáliai kalózkodás tehát geostratégiai problémává vált. Kommentátorok nem felejtik el megemlíteni, hogy évente mintegy 16 ezer hajó halad át – többek között a világ nyersolaj-szállítmányának közel 30 százalékával – a Báb el-Mandeb tengersizorosban, az Ádeni-öböl és a Vörös-tenger között. A térség stabilitása, különösen a főbb tengeri közlekedési útvonalak biztonságának garantálása tehát az elsődleges prioritások közé emelkedett.

A diplomáciai erőfeszítések és konkrét nemzetközi katonai akciók elindítása után is voltak, akik úgy vélték, hogy ezen intézkedések elégtelenek a somáliai kalózkodás elleni hatékony fellépéshez. A megfogalmazott kritika elismerte ugyan, hogy jelentős számú haditengerészeti egység állomásozott a térségben, és az erős katonai jelenlétnek köszönhetően a segélyeket szállító hajók többnyire megfelelő kíséretet kaptak, illetve a térség hajózási útvonalai biztonságosabbakká váltak. Emellett néhány sikeres kalózellenes katonai akcióról is be lehet számolni.

A valódi eredmény hiányát azonban – a kritikusok szerint – a jogi útvesztőben kellett keresni. Jóllehet az UNCLOS kalózkodással kapcsolatos szabályai a nyílt tengerre korlátozzák a cselekvési szabadságot – az ENSZ BT által adott felhatalmazások alapján a kalózellenes akciók már nem csupán a somáliai parti vizeken, hanem Szomália szárazföldi területein is végrehajthatók. Mindkét esetben azonban feltétel, hogy ehhez a somáliai kormány előzetesen hozzájáruljon. Az UNCLOS a hadihajók cselekvési szabadságát is korlátozza, hiszen nem teszi lehetővé az azonnali fegyverhasználatot, hanem a hadihajónak meg kell győződnie arról (meg kell alapoznia azon gyanút), hogy a kérdéses hajó, illetve annak legénysége valóban kalózkodásban érintett.

*A modern kalózkok módszerei és javaslatok az ellenük való védekezésre*

Az elmúlt években jelentett kalóztámadások alapján bizonyos tapasztalatok levonhatók a kalózkok által alkalmazott módszerekkel kapcsolatban. Általánosan elmondható, hogy a kalózkok kedvelt célpontjainak számítanak:

- a vízfelszínhez közeli, nyílt fedélzetű hajók (például rakománnyal színültig telt teherhajók) amelyekre a kis csónakokból, létra segítségével könnyű felkapaszkodni;
- kis sebességű hajók;
- olyan hajók, amelyekre nincs őrség (vagy ha van, akkor nem teljesíti a feladatát);
- a nemzetközileg elismert tengeri közlekedési útvonalakon kívül közlekedő hajók;
- a kora reggeli órákban közlekedő hajók;
- olyan hajók, amelyek nem tudnak rádiójelet küldeni a többi hajónak.

Mindezekén túl a szomáliai kalózkok kialakították saját támadási taktikájukat, amely – különös tekintettel az Ádeni-öbölben lebonyolódó intenzív hajóforgalomra, illetve a térségben uralkodó biztonsági körülményekre – az elmúlt években többször eredményesnek bizonyult.

A kalózkodás elleni fellépéshez igénybe vehető módszerek és technikák között nem csupán a fegyveres erő alkalmazása merül fel, mint lehetőség, ámbar kétségtelen, hogy az egyre agresszívebb fellépés a kalózkok részéről szükségessé teszi az arányos erő alkalmazását is. Úgy tűnik azonban, hogy – néhány militáns megnyilvánuláson kívül – a többségi vélemény szerint a kereskedelmi hajók felfegyverzése önmagában nem megoldás, mert kiszámíthatatlan következményei lennének annak, ha a kereskedelmi hajó legénysége kezébe fegyvert adnának. Az ellenérvek között elsősorban a megfelelő kiképzés hiánya, valamint az szerepel, hogy a fegyverek jelenléte csupán a tengeri erőszakos cselekmények további elterjedéséhez vezetne, és nagy valószínűséggel még agresszívebb akciókra bátorítaná a kalózokat, vagyis nyilvánvalóan rontaná a térségben uralkodó biztonsági viszonyokat.

A kalózzal szembeni fellépés egyik hatékony formája lehet az, ha a hajózási vállalatok civil fegyveres biztonsági személyzetet telepítenek a hajóra, amely felkészültsége és eszközei révén alkalmas az esetleges kalóztámadások visszaverésére. A fegyveres biztonsági személyzet hajóra telepítése mellett kardoskodók fő érve tehát, hogy a haditengerészeti egységek nem kísérhetnek minden egyes kereskedelmi hajót. Az Ádeni-öbölben való fegyveres őrzőjáratoknak kétségkívül lehet elrettentő ereje, de nem oldja meg teljesen a problémát. Amennyiben viszont a biztonsági személyzet már a hajón lenne, a támadásra megfelelőképpen reagálni tudna.

*Mark Fitzgerald* admirális, az USA haditengerészete európai és afrikai erőinek parancsnoka 2010 áprilisában kifejtette, hogy nincs megfelelő mennyiségű katonai eszköz az Indiai-óceán hatalmas területének ellenőrzéséhez. Álláspontja szerint mialatt a haditengerészeti egységek igyekeznek biztonságos folyosót kialakítani az Ádeni-öbölben, a kalózkok közül néhányan az Indiai-óceán távolabbi területeire kényszerültek áttenni a „művelési területüket”. Úgy vélte, hogy a nagyobb kereskedelmi hajókon levő biztonsági személyzet igen hatékony tud lenni, csupán a kereskedelmi ágazatnak kell kidolgoznia az ezzel járó helyzetek kezelését. A katonák

ugyanis nem tudják 100 százalékosan garantálni a kereskedelmi hajók védelmét, de ez nem is feladatuk.

A veszélyeztetett hajók védelmének egy másik módját jelentheti a brit biztosító társaságok által létrehozni kívánt magán tengerészeti egység, amely fegyveres személyzettel ellátott kísérőhajók révén kívánja támogatni a nemzetközi kalózellenes műveleteket. Az elképzelések szerint a mintegy 10 millió font költséggel létrehozandó tengerészeti alakulat eredményesen járulhatna hozzá a szomáliai kalózkodás visszaszorításához, a térség hajózási útvonalainak biztonságosabbá tételéhez, csökkentve ezzel a horribilis biztosítási összegeket, amely napjainkban utanként mintegy 50 ezer font (az ún. szupertankerek esetében viszont ez az összeg elérheti a 300 ezer fontot is).

Jóllehet, a magán fegyveres erő – a tervek szerint – a térségben tartózkodó haditengerészeti egységek közvetlen irányítása alatt, a nemzetközi jog teljes figyelembe vétele mellett, tisztán körvonalazott művelet-végrehajtási szabályok alapján tevékenykedne, jogi státusza továbbra sem teljesen egyértelmű, mint ahogy az sem, hogy milyen kapcsolatban állna a hasonló feladatot végrehajtó nemzetközi szervezetek (NATO, EU) haditengerészeti egységeivel.

#### *A kalózkodás büntetőjogi felelősségre vonása*

A kalózkodás ellenére sem tekinthetjük katonai értelemben vett ellenségnek, hogy az ellenük való küzdelem szükségessé tesz bizonyos katonai eszközök alkalmazását. A kalózkodással szembeni ún. rendfenntartó (law enforcement) műveletekben nem a nemzetközi hadijog szabályai alkalmazandók, hiszen nincs szó katonai értelemben vett fegyveres konfliktusról, különösen nem államok közötti, deklarált háborúról. Következésképpen az foglyul ejtett kalózkodókat sem lehet hadifoglyoknak tekinteni. A kalózkodók bűnözők, akiknek büntetőjogi felelősségre vonása a cél. (Ha hadifoglyok lennének, fogva tartásuk célja nem a megbüntetésük lenne, hanem a harci cselekményektől való távol tartás, e harci cselekmények befejezése után pedig szabadon kellene engedni őket.)

A kalózkodás gyanújával letartóztatott személyek büntetőjogi felelősségre vonása azonban mai napig megoldatlan probléma. Az elmúlt évek eseményei bebizonyították ugyan, hogy az államok készek cselekedni és joghatóságukat gyakorolni azokban az esetekben, amikor nemzeti lobogójuk alatt közlekedő hajót ért kalózkodás. A gond inkább abból adódik, ha a kalózellenes nemzetközi műveletekben résztvevő hadihajónak más állam lobogója szerinti hajót kell megvédenie. Jóllehet, az ENSZ Biztonsági Tanács vonatkozó határozatai alapján lehetőség van külföldi fegyveres erő alkalmazására a szuverén Szomália területén a kalózkodások megakadályozása, illetve a kalózkodók elfogása céljából, sok állam mégis kétségét fejezte ki a kalózkodók felelősségre vonási lehetőségeivel kapcsolatban.

A kalózkodás elleni küzdelem gyenge pontja tehát továbbra is a foglyul ejtett kalózkodók felelősségre vonása, amely a küzdelem egyik központi jogi kérdésévé vált. Széleskörű egyetértés mutatkozik abban a tekintetben, hogy az foglyul ejtett kalózkodók bíróság elé állítása és megbüntetése nélkül a kalózellenes küzdelemben lényeges eredmény nem várható. Tekintettel azonban arra, hogy a kalózkodók – mint egyetemes

joghatóság alá tartozó nemzetközi bűncselekményt elkövetők – elítélése érdekében külön nemzetközi bíróság felállítására ez ideig nem került sor, a kalózkodással gyanúsítottak bíróság elé állítása és elítélése az érintett államok jövőbeni két- és többoldalú együttműködésétől függ.

\* \* \*

A kalózellenes műveletek átfogó stratégiájában helyet kell biztosítani a hatékony információs műveleteknek is. Minthogy a szomáliai kalózkodás nagymértékben támaszkodik a helyi lakosság támogatására, a kalózellenes kampány sikere szempontjából elengedhetetlen a szomáliai lakosság eredményes meggyőzése arról, hogy a tengeri biztonság fokozása – ezen belül is a kalózkodás visszaszorítása – az ő érdeküket is szolgálja.

A pszichikai befolyásolás másik célcsoportját értelemszerűen maguk a kalózkodók jelentik, akiket arról kellene meggyőzni, hogy a kalózkodás bűncselekményének végrehajtása nem kifizetődő vállalkozás. Ennek egyik látványos, elrettentő eszköze lehet a felelősségre vonás terén elért eredmények bemutatása. Nyilvánvaló azonban, hogy amíg Szomália gazdasági helyzetében és politikai viszonyaiban nem következik be lényeges pozitív elmozdulás, addig nehéz lesz érvelni a kalózkodás által nyújtott, viszonylag könnyű pénzszerzési lehetőség ellen, és nem valószínű, hogy az éhenhalással fenyegetett lakosságra különösebb elrettentő erővel bírna a sok éves börtönbüntetés (ahol vélhetően legalább ennyit kapnak az elítéltek), mint alternatíva felmutatása.

#### FELHASZNÁLT IRODALOM

- Anderson, Gary: A Multilateral Solution to Somali Piracy. *Small Wars Journal Op-Ed*  
<http://smallwarsjournal.com/blog/2008/12/a-multilateral-solution-to-som/> (Letöltés: 2009. 04. 06.)
- Baron, Kevin: Navy awaiting OK to capture pirates. *Stars and Stripes*. (January 17, 2009)  
<http://www.stripes.com/news/navy-awaiting-ok-to-capture-pirates-1.87188> (Letöltés: 2009. 03. 01.)
- Berki, Tamás: A kalózkodás reneszánsza. [http://www.biztonsagpolitika.hu/?id=16&aid=710&title=A\\_kal%C3%B3zkod%C3%A1s\\_renez%C3%A1nsza](http://www.biztonsagpolitika.hu/?id=16&aid=710&title=A_kal%C3%B3zkod%C3%A1s_renez%C3%A1nsza) (Letöltve: 2008. 11. 30.)
- Chalk, Peter: Africa Suffers Wave of Maritime Violence – original. *Jane's Intelligence Review*, April 1, 2001  
<http://www.rand.org/commentary/2001/04/01/JIR.html> (Letöltés: 2009. 01. 15.)
- CIA Factbook, Somalia <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/so.html>  
(Letöltés: 2008. 12. 19.)
- Defining Piracy – Maritime Terrorism Research Center <http://www.maritimeterrorism.com/definitions>  
(Letöltés: 2009. 11. 2.)
- Economic Impact of Piracy in the Gulf of Aden on Global Trade.  
[http://www.marad.dot.gov/documents/HOA\\_Economic%20Impact%20of%20Piracy.pdf](http://www.marad.dot.gov/documents/HOA_Economic%20Impact%20of%20Piracy.pdf)  
(Letöltés: 2009. 01. 30.)
- Focus on NATO's operations in Budapest [http://www.nato.int/cps/en/natolive/news\\_45982.htm](http://www.nato.int/cps/en/natolive/news_45982.htm)  
(Letöltés: 2009. 04. 03.)
- Guns On Board <http://www.maritimesecurity.com/gunsonboard.htm> (Letöltés: 2009. 09. 07.)