

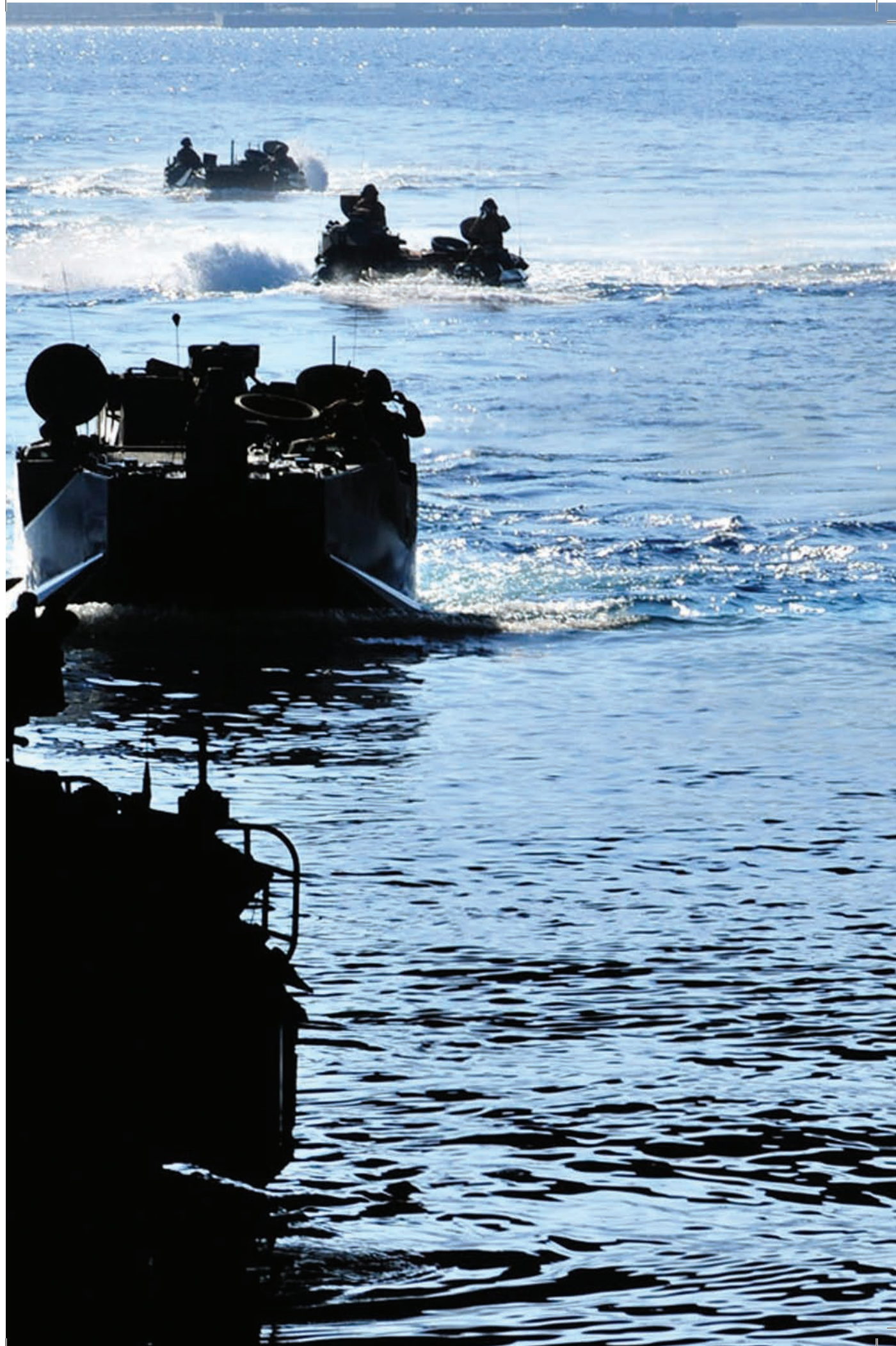


KELET-AFRIKA TENGERI FARKASAI

– A SZOMÁLIAI KALÓZOK FÉNYKORA

SZOMÁLIA SZÉTHULLÁSA, EGY MŰKÖDŐKÉPES KORMÁNY ÉS AZ IGAZSÁGSZOLGÁLTATÁS TELJES HIÁNYA KÖVETKEZTÉBEN MEGNŐTT A KALÓZAKCIÓK SZÁMA AZ ÁDENI-ÖBÖLBN ÉS AFRIKA SZARVÁNÁL. MIVEL AZ ELMŰLT KÉT ÉVBEN SZÁMOS SIKERES TÁMADÁS TÖRTÉNT, JELENTŐSEN EMELKEDETT A KALÓZOKNAK FIZETETT VÁLTSÁGDÍJAK ÖSSZEGE. A KALÓZOK FELBÁTORODTAK, EGYRE AGRESSZÍVEBBEK LETTEK, A HÍRADÁSOKBAN HÉTRŐL-HÉTRE HALLANI A PROBLÉMÁRÓL. SOKSZOR EGYMÁSNAK ELLENTMONDÓ INFORMÁCIÓK BIRTOKÁBA JUTHAT A „KÜLSŐ” SZEMLÉLŐDŐ, AMELYEKEN NEHÉZ ELIGAZODNI. A CIKKBEN BEMUTATJUK A SZOMÁLIAI KALÓZKODÁS TÖRTÉNETÉT, AZ ELLENE VALÓ KÜZDELEM FRONTJAIT, HATÁSÁT A TÉRSÉG ORSZÁGAIRA, ILLETVE A NEMZETKÖZI GAZDASÁGRA.¹

Besenyő János – Kiss Álmos Péter



AMIKOR a kaló-
vékenységéről hallunk, feltesszük
a kérdést, „mi közünk van hozzá,
miért érint ez minket?” Elsőre úgy
tűnik, hogy választ sem tudunk
adni, nem a mi ügyünk, be kell
azonban látnunk, hogy a távoli
tértség történései kihatással lehet-
nek Európára és azon belül ha-
zánkra is. Pontosan milyen hatás-
sal? Az alábbiakban a kalózkodás
néhány veszélyét mutatjuk be:

A kalózkodás veszélyei és a szál-
lítás biztosításával járó magasabb
költségek (az Ádeni-öböl érintő
hajók biztosítási díja az elmúlt idő-
szakban tízszeresére emelkedett)
következtében a szállítmányok a
Szuezi-csatorna – Vörös-tenger
– Indiai-óceán útvonal helyett a
hosszabb, de biztonságosabb Jó-
reménység fokot érintő utat vá-
laszthatják. Az Afrikát megkerülő
útvonal hossza az eddigi többszö-
röse, így jelentősen növeli az ázsiai
ipari termékek és a közel-keleti
olaj árát. A termékek nagy része
hazánkban is kapható, valószínű-
síthető, hogy a kereskedők termé-
szetesen Magyarországon is beépít-
tik áraikba a magasabb szállítási
költségeket.²

A szomáliai kalózkodás nemzet-
közi terrorista szervezetek szolgál-
latába állhatnak, a váltságdíjak
egy része már ma is a szomáliai
konfliktusban résztvevő szerep-
előket és más terrorcselekménye-
ket finanszírozza.³ A terroristák
azonban nem csak Afrikában és
Ázsiában követnek el merényle-
teket, hanem már Európában is.
Magyarország sem maradhat so-
káig érintetlen, ugyanis szerve-
zeti kötődéseink miatt (NATO- és
EU- tagországok vagyunk) akár
mi is célpontnak számíthatunk
egy-egy merénylet esetén.

A kalózkodás tevékenysége követ-
keztében a segélyszállítmányok az
aszály sújtotta Szomáliába egyre
nehezebben jutnak el, és oda-
szállításuk is egyre költségesebb.



Kevesebb embernek tudnak Afri-
kában segélyeket biztosítani, ezért
a lakosság kénytelen elvándorolni,
a legális, de legfőképpen az ille-
gális migráció mértéke jelentősen
növekszik és egyre több menekült
érkezik Európa déli és nyugati
felébe. A menekültek ellátása kom-
oly nehézségeket okoz az olyan
kis országoknak, mint Málta, de
Olaszország és Spanyolország is
kérte a többi tagállam hozzájárulá-
sát. Az elmúlt években az EU már
alkalmazza a viszonyossági törvény-
ben foglaltakat, amely értelmében
az európai államokban elfogott
illegális bevándorlókat abba az
országba toloncolják, ahol azok az
Unió területére léptek. Mivel ha-
zánkon keresztül is évente néhány
száz illegális bevándorló érkezik
az Európai Unióba, nem kérdés,
hogy elfogásuk esetén nekünk kell
őket ellátnunk addig, amíg a me-
nekült státuszukról döntés nem
születik, és ez sokszor akár évekig
is eltarthat.

A kalózkodás környezeti ka-
tasztrófához vezethet: az Ádeni-
öbölben zátonyra futtatott, vagy
felgyújtott olajtankerekből kiömlő
nyersolaj óriási környezeti katasz-
trófát idéz elő.

Ezen okok miatt a nemzetközi
közösség számos alternatíva között
választhat, de nem hagyhatja fi-
gyelmen kívül a kalózkodást, mint
megoldandó problémát.

Mi a kalózkodás?

Az ENSZ Tengeri Törvények
Egyezmény (United Nations Con-
vention on the Law of the Sea –
UNCLOS) szerint az alábbiak te-
kintendők kalózkodásnak:⁴

- bármely törvényellenes erő-
szakos tett, emberek fogva tartása,
bármilyen féle zsákmányszerzés,
melyet magáncélokra követ el egy
magántulajdonban levő hajó vagy
magántulajdonban levő repülőgép
személyzete vagy annak utasai, és
amely
- a nyílt tengeren egy másik
hajó vagy repülőgép ellen, vagy
ilyen hajó vagy repülőgép utasai
vagy a fedélzeten levő tulajdon el-
len irányul;
- valamely állam felségvizein
kívül levő hajó, repülőgép, szemé-
lyek vagy tulajdon ellen irányul;
- olyan tények ismeretében,
amelyek egy hajót vagy repülőgé-
pet kalózhajóvá vagy kalóz repülő-
géppé tesznek, bármilyen önkén-
tesen vállalt részvétel a hajó vagy
repülőgép üzemeltetésében,
- bármely tevékenység, amely
szándékosan segít egy (a) vagy
(b) albekezdésben leírt tevékeny-
séget.

A kalózkodás nemzetközi vize-
ken történik, valamely állam fel-
ségvizein vagy kikötőjében elköve-
tett támadás a tengeren elkövetett
rablás kategóriába tartozik.

A közelmúltig a kalózkodás főként az Indonézia és Malajzia között található Malacca-szorosban okozott komoly problémákat, de ma már az afrikai vizeken hajózatokat is egyre inkább fenyegeti.⁵ A probléma Szomália partjai mentén a legsúlyosabb: 2008-ban 135 kalóztámadás történt; legalább 44 hajót foglaltak el és több mint 90 millió⁶ dollár váltságdíjat fizettek ki az elfogott túsókért és hajókért cserébe. A kalózkodás során számos tengerész halt meg, mások nyomtalanul eltűntek az afrikai partok mentén. Ezek a számok azonban félrevezetőek is lehetnek, ugyanis nem minden támadást jelentenek a nyilvántartó hatóságoknak, a part menti, helyi kereskedelmet érintő támadásokról egyáltalán nincs nyilvántartás.

A hosszú, lankás, elszigetelt homokos partszakaszok, belpolitikai bizonytalanság, a központi kormányzat gyengesége egy háborúhoz és erőszakhoz szokott, szükséghelyzetben levő nép esetében tökéletes környezetet nyújtanak a kalózkodáshoz.⁷ Az óriási potenciális profittozó képest a kalózkodással járó veszélyek ma már minimálisak. A 19. században a tengeri hatalmak hadihajói még aktívan vadásztak a kalózkodókra, de alkalmazták is őket az ellenséges hajók felkutatásában és elpusztításában. Sok híres kalóz állt az európai udvarok szolgálatában, tevékenységük azonban minden tengeri kereskedelmet folytató állam számára kárt és fenyegetést jelentett. Az elfogott kalózkodókkal általában példát statuáltak, rájuk halálbüntetés várt. Ezzel szemben napjainkban, a működő kormány és igazságszolgáltatás nélküli Szomália partjain biztos menedéket találnak. A tettesek felkutatására és elfogására küldött hadihajók még egy fiktív állam fiktív szuverenitását sem merik megsérteni.⁸ Ha mégis elfognak néhány kalózt, többnyire szabadon is engedik őket, mert a



száz évvel ezelőtt még világos és érthető nemzetközi jog ma előbbre helyezi a törvénytelen fegyveres erőszak alkalmazóinak emberi jogait az áldozatok emberi jogainál. Igaz, az elmúlt időszakban néhány martalócot átadtak a szomszédos kenyai hatóságoknak, ahol bíróság elé állítják őket. Azonban az eljárás ellen több jogi kifogás is felmerült, és még a kalózkodó ellen harcot hirdető államok között sincs egyetértés ebben a kérdésben.⁹

Évente 20 000 hajó – megközelítően a világ tengeri kereskedelmének 8%-a, a tengeren szállított olaj 12%-a – érinti az Ádeni-öbölöt. A szomáliai káosz és anarchia tehát a világ egyik legforgalmasabb tengeri kereskedelmi útvonalát fenyegeti. A kalózkodás már legalább egy évtizede problémát jelent, de az utóbbi három évben a sikeres támadások száma megsokszorozódott: 2008-ban az előző évnek kétszerese volt, és úgy tűnik, hogy 2009-ben ez a trend tovább folytatódik.¹⁰ Az Egyesült

Iszlám Bíróságok hat hónapig tartó uralma volt az egyetlen időszak, amikor a kalózkodás gyakorlatilag megszűnt, azonban az iszlamista kormány eltávolítása óta megint sok a bűneset. Ez azt jelzi számunkra, hogy egy hatékony kormány (még ha nem is demokratikus elvek alapján működik) képes felszámolni a kalózkodást.

Kik a kalózkodók?

A kalózkodók főként 20 és 35 év közötti férfiak, nagy részük Puntföld és a közép-szomáliai Harardheere (Xaradheere) és Hobyo régiókból származik.¹¹ Létszámuk megközelítőleg ezer fő. A kalózkodást hivatászerűen gyakorolják, nem a véletlen, kedvező alkalmat kihasználó amatőrök. A kalózkodók különlegessége, hogy – a szomáliai társadalomban talán egyetlen kivételként – függetlenek a törzsi és etnikai kötelékektől. A Harardheere környéki csoportok tagjai között idegenek (elsősor-

ban pakisztániak és szudániak), a déli bandákban bantu halászok is vannak. A bűnszervezetek általában függetlenek, mégis van közöttük némi hierarchia: a Kismaayo környéki csoportok elismerik a Harardheereiak és Hobyoiak elsőbbségét.

Egy tipikus kalózbanda 50 fő körüli fegyveresből áll. A bandák az alábbi kategóriák szerint csoportosíthatók:¹²

- helyi halászok: jól ismerik a tengert, értenek a hajózáshoz, ők vezetik a motorcsónakokat és az anyahajókat;
- törzsi milíciák korábbi tagjai: értenek a fegyverforgatáshoz, ők támadják meg a hajókat, felmásznak a fedélzetre, leküzdik

az ellenállást, majd őrzik az elfogott személyzetet; védik a kalóz bázisokat a szárazföld felől;

- műszaki és tervező szakemberek: a hajózás modern eszközeit (pl. GPS berendezéseket) üzemeltetik, és kidolgozzák egy-egy vállalkozás részleteit.

Puntföldön, a javarészt autonóm északkeleti országrészben található a legtöbb kalózbázis. Ez a terület egy viszonylag stabilan működő régió, életképes kormányzattal, fegyveres erővel és más hatalmi intézményekkel. A kalózkodás elfojtásához ugyan szükséges fel-tétel a „hatékony kormány”, de mégsem elégséges – ugyanis kell egy bizonyos felelősségérzet is a hatalmat gyakorlók részéről.

A kalóztámadások

A kalózok többnyire kisméretű, nagyteljesítményű külső motorral felszerelt, gyors (30 csomó – 55 km/h sebességet is elérő), fordulékony kishajókat (többnyire fedélzet nélküli motorcsónakokat) használnak. Fegyverzetük gépkarabély, könnyű géppuska és kézi rakétavető (RPG).¹³ Ez többé-kevésbé az a fegyverarzenál, amit a könnyű, gyors csónakokban még hatékonyan lehet alkalmazni. A csónakok építése (vékony fa vagy műanyag héjazat, fedélzet hiánya) ugyanis nem engedi meg a nehezebb fegyverek (nehézzgéppuska, géppágyú) felszerelését. Maga a hajótest elbírná ugyan a nagyobb



fegyverzetet, de a tüzeléssel járó erőhatások, rezgés és folyamatos alakváltozás rövid idő alatt meglazítanak a fatestek eresztégeit és delaminálnak az üvegszálak műanyag testeket. Nehezebb (és nagyobb tűzerejű) fegyvereket csak akkor lehet hatékonyan használni, ha a fedélzet valamennyire stabil, vagy mozgása kiszámítható. Ehhez viszont legalább 20-25 méteres, szilárd fedélzettel ellátott hajókat kellene alkalmazni. Ez azonban már a gyorsaság rovására menne, ami viszont a kalózok egyik leghatékonyabb „fegyvere”.

Egy kalóztámadás nagyon gyorsan zajlik le. Három-öt motorcsónak több irányból megközelíti a kiszemelt zsákmányt, állandó tűz

alatt tartja a fedélzetet és a hidat, hogy megakadályozza a személyzet védekező tevékenységét és a megtámadott hajó manőverezését. A nagy sebességű, hullámról-hullámra ugráló motorcsónakokból a tüzelés csak nagyon pontatlan lehet, de a katonai tapasztalatok nélküli személyzet megfélemlítéséhez éppen elég.¹⁴ A támadók felbukkanása és fedélzetre jutása között általában alig 15 perc telik el. Ez magyarázza, hogy a növekvő nemzetközi jelenlét és az egyre sűrűbb őrzékek ellenére is a kalózok még mindig sok hajót képesek elfoglalni. Egy hadihajó csak akkor tud megakadályozni egy támadást, ha nagyon közel van a helyszínhez, és szinte rögtön helikoptert indít a támadó csónakok ellen. Így sikerült az amerikai *USS Peleliu* hadihajónak elűzni a *Gem of Kilakari* teherhajót támadó kalózokat 2008 augusztusában.¹⁵

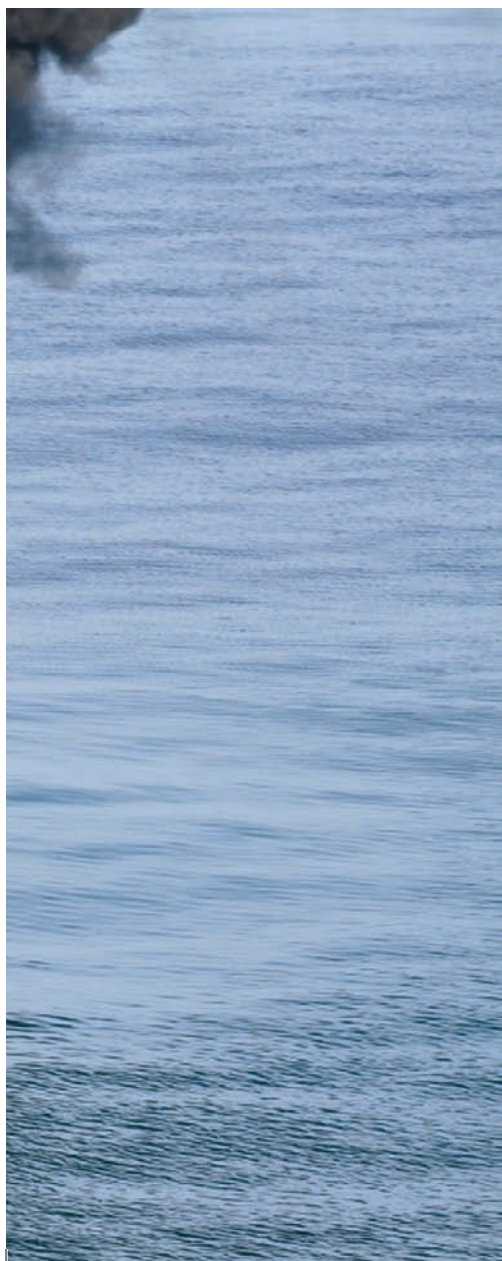
Ha egy kereskedelmi hajó védelme nem biztosított, a kapitány kénytelen legjobb belátása szerint cselekedni, például ismételt forduló manőverekkel olyan hullámverést teremteni, amely a fedélzet nélküli, kis motorcsónakok számára veszélyes. A tűzoltáshoz használt mindennapi fecskendő és vízágyú, valamint a szokatlanabb hangágyú további lehetőségeket kínálnak, de ezek a működtető személyzet számára semmiféle védelmet nem nyújtanak a kalózok gépkarabélyáival, géppuskáival és RPG rakétáival szemben, továbbá egy több irányból egyszerre érkező, falkaszerű támadással szemben nem hatékonyak.

A gyors motorcsónakok hatótávolsága korlátozott (30-50 tengeri mérföld – 55-90 km, és ez is csak viszonylag csendes időben). A hatótávolság növelése érdekében a kalózok egyre gyakrabban alkalmaznak szállítóhajókat. A part mentén elfoglalnak egy nagyobb halászhajót, amellyel – az időjárástól függetlenül – akár 200-300

mérföldre (370-560 km) is eltávolodhatnak a parttól. A motorcsónakokat a fedélzetre rakják vagy vontatják, és csak akkor szállnak át, amikor egy megfelelő célpontot találnak. Ezért a kapitányoknak kiadott nemzetközi figyelmeztetés értelmében ma a biztonságos távolság – a somáliai partoktól a korábbi 90 helyett legalább 370 km (200 tengeri mérföld).

A kialakult helyzet miatt a magán biztonsági cégek (pl. a mindenütt jelen levő Blackwater) keresik a lehetőséget, hogy a veszélyeztetett hajók védelmére megbízást kapjanak, de a kereskedelmi hajók felfegyverzése, illetve a fegyveres örök alkalmazása sok akadályba ütközik.¹⁶ A nemzetközi jogi környezet ma egyáltalán nem kedvez a fegyveres önvédelemnek. A sikeres kalóznak váltságdíjat fizetnek, és senki nem vonja felelősségre – az önmagát és a rábízott rakományt védő hajóst viszont elítélhetik, ha megsebesíti vagy megöli a támadóját. Az önmagukat tengeri biztonsági szakembernek deklaráló véleménye szerint a sikeres önvédelem az erőszak további eskalációjához vezethet: a kalózok egyszerűen nagyobb tűzerővel, agresszívebben fogják majd a támadásaikat végrehajtani.

A tengeri nemzetek (különösen a harmadik világ alig működőképes államai) akkor is rossz szemmel nézik, hogy a kikötőiket látogató hajókon fegyverek vannak, ha egyébként saját felségvizeiken vagy akár a legnagyobb, legforgalmasabb kikötőikben sem tudják garantálni a hajózás biztonságát. A dél-amerikai államok kikötőiben és Afrika partjainál szinte naponta hajtanak végre kisebb rablótámadásokat az odaérkező hajók ellen a kikötői hatóságok szeme láttára, akik legtöbbször késve érkeznek meg a tett helyszínére, sokszor órákkal az incidens után.¹⁷



A szomáliai vizeken a következő tényezők valószínűsítenek egy kalóztámadást:

- alacsony szabadoldal – a kalózok eddig elsősorban az alacsony szabadoldalú, vagy a rakomány súlya alatt mélyre merült hajókat támadták meg, mert ezekre a motorcsónakokból könnyű fölászni. A nagyon magas oldalú hajók elleni támadások eddig nem voltak sikeresek.
- kis sebesség – a kalózcsonakok nagyon gyorsak és könnyen fordulnak, így a lassú szállítóhajók és jachtok nem tudnak elmenekülni előlük.¹⁸

- alacsony személyzeti létszám – a növekvő biztosítási és üzemanyag költségek következtében a tulajdonosok kénytelenek a személyzetet takarékoskodni, de teljes létszám hiányában nehéz megfelelően éber megfigyelést fönntartani és hatékony elkerülő manővereket végrehajtani. Emellett az sem kizárható, hogy a kalózok pontos információkat kapnak az általuk megtámadott hajók szállítmányáról, személyzetéről, esetleg a legénység tagjai közt még saját, előre beépített embereik is vannak. Így már természetesen sokkal könnyebben tudják a kereskedelmi hajókat elfoglalni.

A kalózok az elfogott hajókat kis kikötőkbe (mint a puntföldi Eyl városa) viszik, és addig tartják ott, amíg a tulajdonos meg nem fizeti a kért váltságdíjat.¹⁹ Az elfogott személyzettel általában jól bánnak (bár nem lehet figyelmen kívül hagyni azt az óriási lélektani terhet, ami a foglyokra nehezedik). A túsókat többnyire a hajók fedélzetén vagy közvetlen közelében tartják fogva. Ha a hajónak nincs különösebb értéke (pl. egy vitorlás jacht), akkor a személyzetet a tengertől távolabb, a szárazföldön helyezik el, amíg a váltságdíj meg nem érkezik.



A kalózkodás közgazdaságtana

A kalózkodáshoz tökéletes szomáliai környezet és a csekély kockázat mellett a nagy összegű váltságdíjak szolgáltatják a motivációt: a kalózkodás sokkal jövedelmezőbb, mint bármilyen más gazdasági tevékenység, amire lehetőség van Szomáliában. Egyetlen sikeres²⁰ támadás fejeként 20-30 ezer dollárt jelenthet minden résztvevőnek (és lényegesen többet a vállalkozás finanszírozóinak). A váltságdíjakat többnyire a következők szerint osztják el.²¹

- a támadásban részt vevő kalózok részesedése 30%
- a kalózbázist védő milícia részesedése 10%
- helyi közösség részesedése 20%
- befektetés következő támadásba/viszszatérítés a finanszírozónak 20%
- védelmi pénz a Shabab miliciának 10-20 %

A közelmúltban a váltságdíjak értéke még átlagosan néhány tízezer dollár volt, 2008-ban azonban már elérte a milliós nagyságrendet, vonzóvá téve ezt a nagyon negatív megtérülésű megélhetési forrást. A szomáliai tulajdonú Sirius Star óriástankerért (melyet

2008. novemberben foglaltak el) három millió dollár váltságdíjat fizettek a tulajdonosok, ez volt a legnagyobb összegű kifizetés a kalózkodás történelmében.

A szállítócégek – és esetenként a kormányok – eleddig hajlandóak voltak megfizetni a váltságdíjakat, mert azok a hajó és a rakomány értékéhez képest jelentéktelen összegeket kértek. A nemzetközi hajózó szövetség (BIMCO) szerint a váltságdíjak megfizetése csak ront a helyzeten. A szervezet helyesebbnek tartaná, ha a hajózási társaságok nem fizetnének a kalózoknak. Azzal is tisztában vannak azonban,





hogy a cégeknek nincs más alternatívájuk, fizetniük kell a túsok életéért, vagy a rakományért cserébe (a kormányok nem küldenek egy kereskedelmi hajó személyzetének kiszabadítására SEAL egységet vagy speciális kommandó csoportot). Ahogy a kalózkodás egyre magabiztosabbak, a társaságok egyre kevésbé lesznek készek kockáztatni személyzetük biztonságát vagy a hajóik épségét.²²

Új trendek

A leginkább szembeötlő változás, hogy a támadások helyszíne az elmúlt másfél év folyamán áthelyeződött. A kalózkodás központja 2007-ben nagyrészt Dél-Szomália, különösen a mogadishui kikötő környéke volt (az ENSZ megfigyelők szerint a kikötő tisztviselői is segítettek több támadás előkészítésében). Ezzel szemben 2008-ban a bűnesetek jelentős részére már az Ádeni-öbölben került sor. Ez a kalózkodás szempontjából érthető lépés, ugyanis az öböl évente érintő közel 20 000 hajó sokkal vonzóbb és gazdagabb célpont, mint Mogadishu környékének gyér fogalma. Az öbölben a

hajókat sokkal egyszerűbb feladat megtalálni, mint a szomáliai parttól keletre, a nyílt óceánon.

A bandák az évek során jelentősen följavították felszerelésüket, és ma már GPS-t és műholdas telefont használnak a támadások során. Nagyon valószínű, hogy hozzáférésük van ahhoz a nemzetközi információs hálózathoz is, amely az európai, ázsiai és Perzsa-öböl menti kikötőkből jelzi a hajók indulását és várható útvonalát.²³ A technológiai és kommunikációs fejlesztések jelentősen növelik a kalózkodás esélyeit, képesek megtalálni és elfogni olyan hajókat, amelyek potenciálisan értékes és gazdag zsákmányt jelenthetnek számukra.

Egyes jelentések szerint a kalózkodók korábban feltételezett néhány száz fős létszáma mára nagyságrendekkel nagyobb, több ezer fő is lehet. Nehéz felmérni, hogy valójában mennyire szervezettek, de a növekvő létszám egy egyre hatékonyabb tevékenységet sejtet, a kalózkodó ugyanis már régen nem opportunistáknak tekinthető, hanem egyre jobban szervezett profi bűnözők, akik nem véletlenszerűen, hanem célzottan támadnak. Egyes jelentések szerint a szomáliai

felségvizeken már vállról indítható légvédelmi rakétákat használnak, sőt, rakétavetőket is bevetnek. Az ilyen típusú fegyverek használata az olajszállító tankerek esetében jelent különös veszélyt. Környezetvédelmi követelmények miatt a modern tankerek ma már kettős héjazattal készülnek, és egy páncéltörő robbanó töltet plazmasugara a két oldalfal között elenyész. A régebbi, egy héjazatú tankerek sem mind sebezhetőek: nyersolajat, gázolajat nem könnyű meggyújtani, valószínűtlen tehát, hogy egy RPG robbanó töltete fölgyújtson egy ilyen rakományt. Azonban a kereskedelmi hajók más, lobbánékonyabb olajszármazékokat is szállítanak az Ádeni-öbölben. Egy ilyen szállítmány berobbanása előre nem látható nagyságú katasztrófát okozna.

A kalózkodás hatása Szomáliára

Szomáliában több mint egymillió országon belüli menekült élete függ a rendszeres élelmiszersegélyszállítmányoktól. A kalózkodás számára ezen rakomány nagyon vonzó célpont.²⁴ A szállítmányokat

kísérő hadihajók sok esetben megakadályozzák ugyan a támadást, de a kíséret alkalmi jellegű, és csak akkor áll rendelkezésre, ha van szabad hajókapacitás. A kalózkodás a váltságdíjak egy részét a fontosabb helyi emberek jóindulatának megvásárlására fordítják, akik viszont az évtizedek óta dúló konfliktus folytatásában érdekeltek. A kalózkodás bevételeinek egy része tehát a háborút finanszírozza, fõlszámolója talán nem vetne véget a szomáliai anarchiának és háborúnak, de mindenképpen csökkentené a fegyvervásárlásokra rendelkezésre álló pénzeket.

A kalózkodás hatása a nemzetközi kereskedelemre

A kalózkodásból származó közvetlen veszteségek, a szállítási késedelemből származó kötbérek, a kifizetett váltságdíjak, a veszélyes körzeteket elkerülő hosszabb útvonalak költségei mind a hajózási társaságok költségeit növelik. Természetesen ezeket a költségeket áthárítják a nagykereskedőkre, azok pedig továbbbepítik a termékek áraiba, amelyeket mi, vásárlók fogunk kifizetni. De a következmények nem csak azokat a szállítókat sújtják, akiknek a hajóit elfogják. Az Ádeni-öböl érintő hajók biztosítási díja egy év alatt a tízszeresére nőtt, és gyakorlatilag háborús övezetben meghatározott biztosítási díjnak felel meg.²⁵ A díjak növekedése oda vezethet, hogy a szállítók elkerülik az öböl térségét, és inkább a Jóreménység foka körüli lényegesen hosszabb – és következésképp lényegesen költségesebb – utat választják.

Potenciális környezeti katasztrófa

Az Ádeni-öböl és a szomáliai partvidék nagyon érzékeny és sebezhető ökológiai rendszert alkot. E rendszerben egy kalóztámadás



könnyen okozhat nagyon súlyos környezeti károkat. A „Takayama” japán tanker elleni sikertelen attack során a hajó üzemanyag tartályából jelentős mennyiségű gázolaj ömlött a tengerbe. Ha az egyre agresszívebb, egyre magabiztosabb, egyre jobban fölfegyverzett kalózkodó zátonyra futtatnak, fölgújtanak vagy elsüllyesztenek egy tankhajót, az olyan környezeti katasztrófát okozhat, mely évekre megváltoztatná a tengeri állatvilágot. A kalózkodás célja eddig a váltságdíjak kikényszerítése volt, de nem zárható ki az sem, hogy a jövőben hajókat pusztítanak el csak azért, hogy jelezzék a világnak, fenyegetéseiket komolyan kell venni.²⁶

Potenciális terrorista kapcsolatok

Egy másik lehetőség, hogy a kalózkodás a nemzetközi terrorizmus ügynökeivé válnak. Ennek egyelőre kevés jele van. De az Ádeni-öbölben már történt tengeri terrorista támadás az amerikai USS Cole hadihajó ellen 2002-ben, ezért a tengeri terrorizmus veszélyét komolyan kell venni.²⁷ A Szezei-csatorna bejáratához vezető útvonalon egy nagy hajó elsüllyesztése súlyos késedelmet és károkat okozna a nemzetközi ke-

reskedelemnek. A tengeri terrorizmus több formát ölthet: közvetlen támadás hadi vagy kereskedelmi hajók ellen; túsok ejtése elfogott terroristák kiszabadítása céljából; hajók úszó fegyverként történő alkalmazása. A terrorista szervezetek felhasználhatják a kalózkodásból származó jövedelmet tevékenységük finanszírozására. Kalózkodásból származó bevételből már ma is jelentős összegek kerülnek a radikális szomáliai iszlám szervezethez, az al-Shabaabhoz.

A nemzetközi közösség válasza

A nemzetközi közösség az elmúlt két év során több kísérletet is tett a szomáliai kalóztevékenység kezelésére. A legsikeresebb eddig a World Food Programme segélyeket szállító hajóinak hadihajókkal történő kísérése volt.²⁸

Az Egyesült Államok és az EU mellett Japán, Malajzia, India, Kína is küldött hajókat a szomáliai régióba, de ezek elsősorban saját kereskedelmi hajóikat védelmek. Az indiai, francia és amerikai tengerészeti erők már többször sikeresen szabadítottak ki túsokat a kalózkodás fogságából, akiknek némi anyagi és élőerő veszteséget is okoztak. Ezek a sikerek valószínűleg nem fogják elrettenteni a



bűnözőket, hiszen a kalózkodásban rejlő óriási anyagi lehetőségek még mindig messze nagyobbak, mint a kockázat.

Egy általánosabb – nem első-sorban a kalózkodásra koncentrált – program a Combined Task Force 150 (CTF150 – Nemzetközi Tengerészeti Harccsoport 150)²⁹ és az azt felváltó CTF151. Ez egy koalíciós haditengerészeti erő, mely az Ádeni- és Ománi-öblöket, az Arab- és Vörös-tengereket, illetve az Indiai-óceánt fedi le. A harc-csoport fő feladata a terrorizmus leküzdése („war on terror”), a kalózkodás tehát csak kis hangsúlyt kap a feladatok során.³⁰ Ugyanakkor a nemzetközi haditengerészeti erők pozíciójának megerősítése érdekében 2008. június 2-án az ENSZ BT elfogadta az 1816. számú közös francia-amerikai javaslatot, amely engedélyezi, hogy idegen hadihajók szomáliai vizekre behatoljanak a „kalózkodás és tengeri rablás bármilyen szükséges eszközzel történő megakadályozására.”³¹

A másik (2008. augusztus) kezdeményezés egy „Járőrökkel Védett Tengeri Biztonsági Terület” (Maritime Security Patrol Area – MSPA) létrehozása volt. Ezt a koalíció hadihajói védelmezik, és a terv szerint minden kereskedelmi hajó e védett zónákban hajózhat, így támadás esetén közelebb lennének a katonai védelemhez.³² Természetesen a potenciális „préda” keskeny, könnyen megfigyel-

hető hajózási útvonalakba történő koncentrációja a kalózkodást is megkönnyíti. A „biztonságos hajózási folyosók” kialakítása ugyan nagyobb biztonságot jelent a kereskedelmi hajók számára, azonban eddig még nem váltotta be a hozzáfűzött reményeket.

Az elmúlt időszakban több esetben is szabadítottak ki kalózkodók által foglyul ejtett túszoikat a koalíciós erők egységei, azonban ezek helyett sokkal hatékonyabb lenne a különböző tengerészeti és légi erőforrások koordinálásával megelőzni a támadásokat, mintsem a túszo kiszabadításán fáradozni. Az ESDP (European Security and Defence Policy – Európai Biztonsági és Védelmi Politika) keretein belül az EU létre is hozott egy koordináló szervezetet (EU NAVCO), de ez jelenleg alig több mint jelképes feladatvállalás. A csoport ugyanis mindössze egy fregattkapitányból és négy másik tisztból áll, éves költségvetése pedig 60 000 Euro.³³

Látnunk kell, hogy a nemzetközi közösség számára a szomáliai kalózkodás nagyobb veszély, mint a tengeri szállítás költségeit növelő kockázati tényező, vagy mint egy egyszerű törvénytörő magatartás, amit üldözni kell. A potenciális problémák négy kategóriába oszthatóak: a kalózkodás hatása Szomáliára; a kalózkodás hatása a nemzetközi kereskedelemre; környezeti károk; potenciális ter-

rorista kapcsolatok. A probléma megoldásának kulcsa egy végleges, minden érdekelt számára elfogadható szomáliai politikai rendezés lenne, ami eddig megoldhatatlan feladatnak bizonyult. Mindazonáltal a nemzetközi közösség tehet bizonyos lépéseket, amelyek mérsékelnék a kalózkodás problémáját. Ezek a következők:

1. Biztonságos hajózási sávok

A „Járőrökkel Védett Tengeri Biztonsági Terület” kezdeményezés nem oldja meg véglegesen a problémát, de lehetővé teszi a forgalom jobb megfigyelését, a rendelkezésre álló erők hatékonyabb elosztását és a gyorsabb választ a segélykérő hívásokra. Ha viszont nem áll rendelkezésre elegendő haditengerészeti erő, inkább árt, mint használ, mert a keskeny sávokba terelt védtelen hajókat a kalózkodók könnyebben megtalálják, mint a nyílt tengeren.

2. Szomáliai parti őrség

A jelenlegi átmeneti szövetségi kormány valószínűleg nem lenne képes egy hatékony parti őrséget működtetni (ugyan létrehozhat egy ilyen nevű szervezetet, de ahhoz nincs elegendő pénzük, hajójuk és kiképzett állományuk), a nemzetközi közösség azonban létrehozhat egy szervezetet, amelyet az ENSZ vagy az Afrikai Unió működtethet mindaddig, amíg a szomáliai kormány meg nem erősödik annyira, hogy átvegye ezt a feladatot.

3. Nagy haditengerészeti erők

Egyszerű és hatékony megoldás lenne megnövelni a szomáliai partok mentén tevékenykedő nemzetközi haditengerészeti erőket, melyek kíséretet adhatnak a különösen veszélyeztetett (lassú és mélyen leterhelt) hajóknak vagy konvojoknak. Megoldható az is, hogy a veszélyeztetett zónában közlekedő hajók fedélzetére 10-15 fős haditengerész vagy tengerészgyalogos alegységeket tesznek, melyek fölvehetik a harcot a kalózkodókkal.



4. Megtagadni a váltságdíjak fizetését

Jelenleg a váltságdíjak szolgáltatják szomáliai kalózkodás hajtóerejét, de nem valószínű, hogy a váltságdíjak megtagadása jelentősen csökkentené a kalózkodást. Az elfogott hajókat hamis papírokkal, más néven, más zászló alatt regisztrálni lehet, rakományukat el lehet adni más kikötőkben, és új rakományokat lehet fölvenni, amelyek aztán ismét értékesíthetők. A váltságdíjak kifizetésének megtagadása pedig veszélybe sodorná a hajók legénységét: ugyanis ha nincs váltságdíj, a kalózoknak nincs különösebb oka arra, hogy a legénységet (mint potenciális szemtanúkat) életben hagyják.

5. Nem tenni semmit

Ez is egy lehetséges válasz a problémára: az Ádeni-öbölben évente elfogott 40-50 hajó a forgalom 0,2-0,25%-a, és olyan kis értéket képvisel, hogy a védelmükre fordított óriási erőforrások pazarlásnak tűnnek. De ha a kalózkodás jelenlegi trendje folytatódik, a gondok rövid időn belül nagyon nagyra nőhetnek, ezért indokoltnak tűnik elvetni ezt az alternatívát.

A kalózkodás ellen a leghatékonyabb fegyver a szomáliai béke megteremtése, az erős rendőrség, a parti őrség és az igazságszolgáltatás kiépítése. Nem vezet jó eredményre, ha a nemzetközi közösség figyelmen kívül hagyja, vagy igyekszik csak korlátok között tartani a szomáliai problémát. A kalózkodás ugyanis valós veszély a tengerészekre, a hajózásra, a nemzetközi kereskedelemre, a nemzetközi biztonságra, a környezetre – és mindennekelőtt Szomáliára és az ott élőkre.

Jegyzetek:

- ¹ Besenyő János őrnagy a ZMNE doktorandusz hallgatója több békefenntartó műveletben vett részt az afrikai kontinensen és Afganisztánban is; Kiss Álmos Péter biztonságpolitikai szakértő, a ZMNE doktorandusz hallgatója, az Amerikai Egyesült Államok Fegyveres Erőinek nyugállományú tagja, katonai felderítőként hosszú időn át kísérte figyelemmel Afrika számos válságterületét. A két doktorandusz gyakran publikál a nemzetközi válságócokról, kiemelten kezelve az afrikai kontinens problémáit.
- ² http://www.chathamhouse.org.uk/files/12203_1008piracysomalia.pdf
- ³ Angus Konstam: Piracy: The Complete History, 307-308.

⁴ http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm A 19. századi háborúkban még létezett a „magán hadihajó” (angolul private ship of war) intézménye. A hajókat üzleti vállalkozásként indították útnak, és írásbeli állami megbízás (letter of marque) birtokában támadták az ellenséges nemzetek tengeri kereskedelmét. Siker esetén a hajó tulajdonosai (és a legénység) az elfogott hajók és rakományok eladásából származó bevételre osztoztak, azonban a kudarc anyagi és személyi következményeit is maguk viselték. Ez a tengeri hadviselés teljesen legális, elfogadott formája volt, és nem minősült kalózkodásnak: angolul a kalóz pirate, a magán hadihajó személyi állománya privateer vagy corsair. Más nyelvekben hasonló megkülönböztetés van a két kategória között.

⁵ Angus Konstam: Piracy: The Complete History, 286.

⁶ Valójában senki nem tudja, mennyi váltságdíjat kasszíroztak a kalózok. A fenti szám a legalacsonyabb (50 millió) és a legmagasabb (130 millió) becslések középpértéke.

⁷ Martin N. Murphy: Small boats, weak states, dirty money: the challenge of piracy, 111.

⁸ http://www.usip.org/files/resources/1_0.pdf

⁹ http://www.hm.gov.hu/hirek/kulfoldi_hirek/szomalia_lejart_a_kalozok_ideje

¹⁰ http://www.chathamhouse.org.uk/files/12203_1008piracysomalia.pdf

¹¹ Martin N. Murphy: Small boats, weak



states, dirty money: the challenge of piracy, 107-109.

- ¹² http://www.chathamhouse.org.uk/files/12203_1008piracysomalia.pdf
- ¹³ Captain Peter Corbett MNI MRIN: A Modern Plague of Pirates, 37.
- ¹⁴ Angus Konstam: Piracy: The Complete History, 306.
- ¹⁵ http://www.chathamhouse.org.uk/files/12203_1008piracysomalia.pdf
- ¹⁶ <http://www.wired.com/dangerroom/2008/10/blackwater-well/>
- ¹⁷ http://www.chathamhouse.org.uk/files/12203_1008piracysomalia.pdf
- ¹⁸ http://www.usip.org/files/resources/1_0.pdf
- ¹⁹ Martin N. Murphy: Small boats, weak states, dirty money: the challenge of piracy, 109.
- ²⁰ A támadások kb. 30 százaléka sikeres.
- ²¹ Bruno Schiemski: Piracy's rising tide – Somali piracy develops and diversifies, *Jane's Intelligence Review*, Coulsdon, 2009.02. 40-45.
- ²² http://www.chathamhouse.org.uk/files/12203_1008piracysomalia.pdf
- ²³ Peter Corbett MNI MRIN: A Modern Plague of Pirates, 21-22.
- ²⁴ http://www.usip.org/files/resources/1_0.pdf
- ²⁵ http://www.chathamhouse.org.uk/files/12203_1008piracysomalia.pdf
- ²⁶ http://www.chathamhouse.org.uk/files/12203_1008piracysomalia.pdf
- ²⁷ Martin N. Murphy: Small boats, weak states, dirty money: the challenge of piracy, 196-197. o.
- ²⁸ Captain Peter Corbett MNI MRIN: A

Modern Plague of Pirates, 23-25.

- ²⁹ <http://www.cusnc.navy.mil/command/ctf150.html>
- ³⁰ <http://www.cusnc.navy.mil/command/ctf151.html>
- ³¹ Martin N. Murphy: Small boats, weak states, dirty money: the challenge of piracy, 110-111.
- ³² <http://internationalshippingnews.blogspot.com/2008/10/maritime-security-patrol-area-mspa.html>
- ³³ http://www.chathamhouse.org.uk/files/12203_1008piracysomalia.pdf

Felhasznált irodalom:

- Corbett, Peter, Captain MNI MRIN: „A Modern Plague of Pirates,” 80 oldal, ISBN: 9780956210708
- Gilpin, Raymond: „Counting the Costs of Somali Piracy,” Center for Sustainable Economies, United States Institute of Peace, Washington DC/ http://www.usip.org/files/resources/1_0.pdf (letöltés ideje: 2009.10.01.)
- Konstam, Angus: „Piracy: The Complete History,” General Military Series, Osprey Publishing, 2008, 336 oldal, ISBN: 9781846032400.
- Martin N. Murphy: „Small boats, weak states, dirty money: the challenge of piracy,” Columbia/Hurst Series, Columbia University Press, 2009, 539 oldal, ISBN: 9780231700764
- Middleton, Roger: „Piracy in Somalia - Threatening global trade, feeding local

wars,” Chatham House Africa Programme, 2008. október, Chatham House, 10 St James's Square, London SW1Y 4LE / http://www.chathamhouse.org.uk/files/12203_1008piracysomalia.pdf (letöltés ideje: 2009.10.06.)

- Schiemski, Bruno: „Piracy's rising tide – Somali piracy develops and diversifies,” *Jane's Intelligence Review*, Coulsdon, 2009.02. pp. 40-45
- Maritime Security Patrol Area (MSPA), *International Shipping News*, / <http://internationalshippingnews.blogspot.com/2008/10/maritime-security-patrol-area-mspa.html> (letöltés ideje: 2010.10.01.)
- Besenyő János: Szomália – lejárt a kalózok ideje? (megjelent a Honvédelmi Minisztérium honlapján) http://www.hm.gov.hu/hirek/kulfoldi_hirek/szomalia_lejart_a_kalozok_ideje (letöltés ideje: 2009. 10.03.)
- Johan Lillkung, „They opened fire with machine guns and rockets,” *The Observer*. 2008. április 27. <http://www.guardian.co.uk/world/2008/apr/27/somalia>. (letöltés ideje 2009.10.02)
- Bruno Schiemski: Piracy's rising tide – Somali piracy develops and diversifies, *Jane's Intelligence Review*, Coulsdon, 2009.02. pp. 40-45
- <http://www.cusnc.navy.mil/command/ctf150.html> (letöltés ideje: 2009.10.01.)
- <http://www.navy.mil/local/CTF-151> (letöltés ideje: 2009.10.01.)
- <http://www.wired.com/dangerroom/2008/10/blackwater-well> (letöltés ideje: 2010.10.02.)



ITTVAGYUNK.eu <<

EURÓPAI INTEGRÁCIÓS ALAP



Készült az Európai Unió Európai Integrációs Alapjának támogatásával.



Projektünk célja, hogy ismeretterjesztő módon tájékoztassa a lakosságot a migrációról és a bevándorlásról, illetve társadalmi és szakmai diskurzust teremtsen a témáról, ily módon formálva a bevándorlással és bevándorlókkal kapcsolatos, jellemzően ambivalens attitűdöket.

Látogasson el internetes portálunkra, ahol cikkek, tanulmányok, valamint friss adatok, ábrák és további érdekességek segítségével igazodhat el a migráció világában, és tekintse meg multimédiás kérdőívünket, mely lehetőséget ad a lakosság bevándorlókkal kapcsolatos véleményének felmérésére!

Itt vagyunk!

Minden, amit a migrációról és a bevándorlókról tudni érdemes!

LESOTHOI Királyság



Afrika Svájca



Az Afrika Tanulmányok folyóirat támogatója a

LESOTHOI KIRÁLYSÁG
Konzuli Képviselete,
Budapest

www.lesotho.hu

