

A MODERNKORI KALÓZKODÁS OKOZTA JOGI KIHÍVÁSOK FRANCIAORSZÁG, OLASZORSZÁG ÉS SPANYOLORSZÁG GYAKORLATÁBAN

Kiss Amarilla

egyetemi adjunktus

PPKE BTK Nemzetközi és Politikatudományi Intézet

ORCID 0000-0001-5685-7458

Dol:

10.15170/PSK.2023.04.02.02

Publikálva: 2023.12.17.

Hivatkozás:

Kiss, Amarilla (2023): A modernkori kalózkodás okozta jogi kihívások Franciaország, Olaszország és Spanyolország gyakorlatában. *Pólusok*, 4(2), 23-37.

Egyéb Információk:

A publikáció szóbeli formában a III. Dél-Amerika, Dél-Európa Konferencián hangzott el a Nemzeti Közsolgálati Egyetemen, 2023. március 2-4-én.

A folyóiratban megjelenő írások a Creative Commons Nevezd meg - Nem Kereskedelmi - No Deratives 4.0 nemzetközi licenc alatt kezeltek.



Absztrakt

A tengeri kalózkodás a hajózás szabadságát és a tengerek biztonságát fenyegető bűncselekmény. A nemzetközi közösség az ókortól üldözi a kalózkodást, az elkövetőket az emberiség ellenségének bélyegezve. A tengerek biztonsága ma is kulcsfontosságú, tekintve, hogy a világkereskedelem mintegy 90%-a, az Európai Unió külkereskedelmének szintén közel 90%-a tengeren zajlik. Az uniós tagállamok közül Franciaország, Olaszország és Spanyolország különösen érdekelt a kalózkodás visszaszorításában. A tengerek biztonságának garantálása nem kizárólag katonai, biztonságpolitikai kérdés, hanem a megfelelő jogszabályok meghozatalával kezdődik és nem ér véget egy katonai művelettel, hanem annak utóéletébe az adott állam bíróságai is bevonódnak. A tanulmány célja, hogy feltárja, hogy az említett államok jogrendje hogyan reagál a kalózkodás jelentette kihívásokra. Az elemzés alapja a kalózkodásra vonatkozó jogi szabályozás, a biztonsági magánvállalatok irányába tanúsított magatartás, valamint a releváns bírói gyakorlat.

Kulcsszavak: Franciaország, kalózkodás, nemzetközi jog, Olaszország, Spanyolország

1. Bevezetés

A tengeren elkövetett kalózkodásról már az ókortól kezdve vannak feljegyzéseink. A rendelkezésre álló források szerint már ekkor is üldözték a kalózkodókat, az emberiség közös ellenségének bélyegezve őket. Ez az érvelés pedig számos esetben előkerül igazolási alapként a későbbiekben (l. Eichmann, Pinochet ügyek vagy az USA terrorizmus elleni háborúja¹), a modern nemzetközi jogban pedig az univerzális

¹ Az Egyesült Államok a terrorizmus ellen hirdetett háború indokolásában kalózkodásra hivatkozott. Az analógia alapja, hogy a kalózkodást az első olyan bűncselekményként tartjuk számon, amely

joghatóság egyik megalapozójává válik. A kalózkodással kapcsolatos probléma, hogy a nemzetközi szokásjog egyik alapvető elvét, a hajózás szabadságát sérti, emellett pedig veszélyezteti a tengerek biztonságát és a gazdaságot. Jelenleg ugyanis a világ áruit mintegy 90%-ban a tengereken keresztül juttatják célba. Az Európai Unió külkereskedelmének szintén közel 90%-a tengeren zajlik, a világon a tengeri szállítmányozási kapacitás mintegy 35%-a uniós tulajdonosok kezében van (Molnár, 2014). Ezen felül az Európai Uniónak számos, halászattal, szállítmányozással összefüggő tengerentúli érdeke, megállapodása van a kalózkodással érintett területeken (Uo.).

A világ államainak nagy része rendelkezik tengeri kijáráttal, a hivatalos adatok alapján szuverén államként számontartott 195 államból mindössze 45-nek nincs kijárata a tengerre. A szárazfölddel körülvett államok nagy részének azonban ilyen kijárat híján is van tengeri érdekeltisége. A megnövekedett kereskedelem és hajóforgalom miatt a biztonság szavatolása a tengereken kulcsfontosságú. A kalózkodás olyan, az elkövetés helye szerinti jellegzetességeket mutató, a nemzetközi jogot sértő bűncselekmény, amely a biztonságos hajózást és kereskedelmet folyamatosan veszélyezteti. Jellemzője ugyanis, hogy a történelem folyamán soha nem sikerült megszabadulni a kalózkodtól, legfeljebb egy időre csökkenteni a támadások számát egy-egy érintett régióban, amely azonban sok energiát, anyagi és emberi erőforrást von el a nemzetközi közösségtől.

A tanulmány a mediterrán régióban három uniós tagállamra, Franciaországra, Olaszországra és Spanyolországra összpontosít. A vizsgált államok hagyományosan nagy múltra tekintenek vissza a hajózást illetően, továbbá a modernkori kalózkodás visszaszorításában kifejezetten érintettek, nemcsak tengeri határaik vagy gazdasági potenciáljuk révén, hanem azért is, hogy ezen államok kereskedelmi hajói és haditengerészete számos incidensben vált érintetté.

A központi felvetés, amely az említett államok vizsgálatának az alapját képezi, hogy az idevágó nemzetközi jogi előíráshoz történő minél tökéletesebb alkalmazkodás hozzájárul a jogbiztonság, illetve a tengeri biztonság kialakulásához globális szinten. Ezzel ugyanis meg lehet akadályozni a következtelen joggyakorlatot, pl. a rendkívüli mértékben eltérő szankciókat, amelyeket az elkövetőkre rónak ki. A tanulmány a fenti államokat, a kalózkodás nemzetközi jogi tényállásának ismertetése után három szempont alapján vizsgálja: először, hogy a kalózkodás tényállása mennyire igazodik a hatályos nemzetközi jogi előírásokhoz. A második fejezetben az elemzés középpontjába a három állam azon magatartása kerül, amelyet a katonai magánvállalatok alkalmazása irányában tanúsítanak. Végezetül, a tanulmány arra keresi a választ, hogy az említett államok bíróságainak van-e tapasztalata kalózkodással

felszámolásában mindenki érdekelt volt, *hostis humani generis*-nek titulálva az elkövetőket. Az Egyesült Államok ezzel igyekezett rámutatni, hogy a kalózkodáshoz hasonlóan a terroristák, az emberiség közös ellenségeként, bárki által üldözhetőek, ezáltal legitimálva egy adott aktuálpolitikai lépést nemzetközi jogilag.

kapcsolatos ügyekben. Utóbbi azért bír kiemelkedő szereppel, mert az elkövetők felelősségre vonása, annak hatékonysága hozzájárul a kalózkodás visszaszorításához is hosszú távon.

2. A kalózkodás fogalma, szabályozási háttere

A tanulmány az egyes államok kalózkodással kapcsolatos szabályozását a nemzetközi jog előírásaihoz viszonyítva tárgyalja, hiszen ez az a rendszer, amelyhez képest az állami előírások értelmezhetők. A nemzetközi jog kalózkodással kapcsolatos rendelkezései globális értelemben a tengeri biztonság megvalósulásának fontos szavatolói.

A kalózkodás tényállását az ENSZ Tengerjogi egyezményének (UNCLOS, 1982) 101. cikke rögzíti, amelyet az államok általános jelleggel elfogadottnak tekintenek. Ennek értelmében a kalózkodás „bármely olyan jogellenes, erőszakos vagy feltartóztatásra irányuló cselekmény, vagy bármilyen fosztogató cselekmény, amelyet magántulajdonban levő hajó vagy légitársaság személyzete vagy utasai magánérdekből követnek el, és amely a következők ellen irányul: i. a nyílt tengeren más hajó vagy légitársaság, illetve ilyen hajókon vagy légitársaságokon lévő személyek, illetve vagyontárgyak ellen; ii. egyik állam joghatósága alá sem tartozó helyen található hajó, légitársaság, illetve vagyontárgyak ellen” (UNCLOS, 1982, 101. cikk a).

Tekintettel arra, hogy a támadások nagy része az államok parti tengerén valósul meg és nem a tengerjogi egyezmény által megkövetelt területen, azaz jellemzően nem nyílt tengeren, a tengerjogi egyezmény mellett, a tengerhajózás biztonsága elleni jogellenes cselekmények visszaszorításáról szóló 1988-as római egyezmény 3. cikkét (SUA) is alkalmazzák az államok. A SUA-egyezmény az ENSZ tengerjogi egyezmény által felállított földrajzi korlátokról eltekint, bár nem kifejezetten a kalózkodásról szól, hanem a terrorizmus elleni egyezmények között tartjuk számon.

2.1. Franciaország

Franciaországot nemcsak a gazdasági és katonai jelentősége alapján kell kiemelnünk, hanem mert egy, a kalózkodásnak kitett területen, az Indiai-óceán nyugati részén található Réunion és Mayotte révén (Randrianantenaina, 2013), illetve kisebb szigeteivel maga is egy érintett régióhoz tartozik. A francia szabályozás eredetileg önálló tényállásként csak a hajók fosztogatásáról rendelkezik, a büntetési tételt húsz évben maximalizálva (kiegészítve a jogellenes fogva tartás, illetve a bünszervezetben elkövetés minősített eseteivel), kifejezetten a kalózkodásra vonatkozó szabályokat viszont nem tartalmaz. A francia büntető törvénykönyv azonban rögzíti, hogy a francia jog alkalmazható a parti tengeren kívül elkövetett hasonló jellegű cselekményekre, a nemzetközi egyezményekkel összhangban (Code pénal no 96-15, 1996) ezzel tulajdonképpen az UNCLOS alkalmazhatóságát lehetővé téve. 1994-ben hoztak egy

törvényt a kalózkodás elleni harc jegyében, amely szabályozza a rendészeti hatásköröket a tengeren (Loi 94-589, 1994) amelyet a 2011-ben született 2011-13-as törvény módosított.

Franciaország tagja a releváns nemzetközi egyezményeknek és a kalózkodás esetén figyelembe veszik az UNCLOS definícióját. Megjegyzendő, hogy a jogalkotó egy, az Igazságügyi Minisztérium által kiadott körlevélben (Circulaire, 2011) a biztonság kedvéért rögzíti, hogy a tengerjogi egyezmény 101. Cikk a) ii pontját ('egyik állam joghatósága alá sem tartozó helyen található hajó') a kizárólagos gazdasági övezetben ért támadásokra is kiterjeszti, azaz a joghatóságát itt is megállapítja, jóllehet, ez az övezet közlekedés szempontjából már egyébként is nyílt tengernek minősül. Rögzíti továbbá, hogy amennyiben a parti tenger területén követik el a bűncselekményt, úgy a Biztonsági Tanács 1816.sz. határozata alapján tekintik jogosnak a fellépést a fegyveres elkövetőkkel szemben (UNSC Res 1816).

2.2. Olaszország

Az állam hajózáshoz kapcsolódó törvénye ismeri a kalózkodás fogalmát, azt az V. fejezetben, a tulajdon elleni bűncselekmények körében szabályozza és tíztől húsz évig terjedő szabadságvesztéssel bünteti (Codice della Navigazione 1942). Az olaszok az UNCLOS-szal összhangban értelmezik a kalózkodás fogalmát, erre utal az 1136. cikkhez fűzött kommentár is, amely kitér arra az esetre is, hogy ha nemzetközi miszsióban vesz részt az állam (2016, n. 145). Olaszország 1994-ben a 689. sz. törvénnyel hirdette ki az ENSZ tengerjogi egyezményét (1994, n.689), azonban Olaszországban a hajózásról szóló törvény is kriminalizálja a kalózkodást. A törvény 1135. cikkének fókuszában olyan fosztogatást megvalósító cselekmény áll, amely a hajó megrongálásával jár vagy a fedélzeten, egy másik személlyel szemben tanúsított erőszakos magatartás minősülhet kalózkodásnak (Uo.). Az olasz rendelkezések alapján azonban a kalózkodás a parti tengerre is kiterjedhet, ebben tehát hasonló a spanyol szabályozáshoz, egyben eltér a tengerjogi egyezmény definíciójától (Uo.). Érdekes, hogy a szabályozás a kalózkodás körébe vonja azt is, ha a fedélzet fel van fegyverezve, ennek okát azonban a hajó parancsnoka nem tudja hivatalosan igazolni (Uo.).

2.3. Spanyolország

Spanyolország, az EU NAVFOR Atalanta missziójának egyik életre hívója, meghatározó hajós nemzetként már a középkorban dokumentálta a Vizcayai-öbölből kiinduló kalózkodást. Először csak 1822-ben kriminalizálta a kalózkodást, azonban annak történeti jelentését vette alapul, így az nem nagyon volt tisztázott, mit kell kalózkodás alatt érteni. Ennek ellenére már 1848-tól büntetni rendelték azokat, akik segítettek a kalózkodóknak vagy velük kereskedtek (López Lorca, 2015). Az első fontos

reform 1928-ban következett be, amely négy új cikkel egészítette ki a meglévő szabályozást és valódi jogi koncepciót illesztett mögé. Az igazi újítás azonban 1932-ben történt, itt indult el a harvardi kutatócsoport által megvalósított nemzetközi kodifikáció is, ennek hatása érződött a spanyol szabályozáson is, hiszen itt már a kalózkodás fogalmát is meghatározták. Az itt lefektetett szabályozást 1995-ig alkalmazták, amikor is idejémultnak vélték magát a bűncselekményt, ezért kiemelték a rá vonatkozó részt a büntetőtörvényből, így a kalózkodás szabályozatlan maradt Spanyolországban (Uo.).

Az állam, a nemzetközi helyzetre tekintettel 2010-ben újra bevezette a büntetőjogába a kalózkodás fogalmát (Ley 5/2010) szerkezetileg a nemzetközi közösség ellen elkövetett bűncselekmények között kapott helyet. Emellett azonban a spanyol büntető törvénykönyv a 22. cikkben, szerkezetileg is elkülönítve, általánosan szabályozza a minősítő körülményeket (Uo.).

A spanyol fogalom érdekessége, hogy földrajzilag nem korlátozza a kalózkodást a nyílt tengerre és nem tartalmazza az *animus furandi*² követelményét sem. A spanyol szabályozás értelmében tehát fennállhat, hogy a kikötőben horgonyzó hajó fedélzetén történő rablás szintén kalózkodásnak minősülhet vagy, hogy bizonyos NGO-k által hajókban okozott kár is lehet kalózkodás (López Lorca, 2015). Amennyiben egy eset terrorizmusnak minősül, a büntetőtörvény 571. cikke alapján fog eljárni a bíróság (Ley 5/2010). Elméletben könnyű elhatárolni a kalózkodást a terrorizmustól, azonban némely esetben nem éles a választóvonal, főleg, ha a fogalomból az *animus furandi* kikerül. Egy ilyen eset bekövetkeztekor, a törvény alkalmazása során elképzelhetőek nehézségek. A fogalom megköveteli, hogy a cselekménynek valamilyen kötődése legyen Spanyolországhoz, illetve spanyol állampolgárokhoz. A meghatározás, a hajókon kívül kiterjed továbbá a fúrótornyokra, tengeri platformokra is. A tényállás érdekessége, hogy szinte egyedülálló módon az erőszakos magatartás mellett, amely a nemzetközi szabályozás alapja, a megfélemlítés és a megrévesztés is helyet kapott (Uo.). A szabályozás pedig olyan magatartást is idesorol, amely egyfajta ellenszegülést valósít meg spanyol hadihajókkal szemben (Uo.). Ugyan ez utóbbit a törvény eljárási szempontból sorolja a kalózkodás fejezete alá, azaz nem nevezi kalózkodásnak ezt a magatartást, ezzel mégis némileg eltávolodott a spanyol jogalkotó a nemzetközi jog által használatos fogalomtól. Spanyolország ratifikálta a releváns nemzetközi egyezményeket, az azonban bizonyos, hogy az UNCLOS helyett inkább a SUA-egyezményhez áll közelebb tartalmilag, a spanyolokat érintő esetek jelentős része, a nemzetközi trendekkel egybevágóan, jellemzően a partok közelében történik (Oanta, 2013).

² Az eltulajdonítás és az ebből fakadó egyéni haszonszerzés szándéka.

3. A biztonsági magánvállalatok szerepe és alkalmazásuk a kalózkodás visszaszorításában

A kalózkodásról értekezve indokolt szót ejteni az őrző-védő funkciót betöltő magánvállalatok szerepéről, a kalózok elleni fellépés során ugyanis szinte megkerülhetetlenné váltak, a jogi helyzetük azonban nem tisztázott. Erre vonatkozóan a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet irányelvekkel segíti az államokat. A fegyveres kíséretnek két típusa létezik: egyrészt az ún. Vessel Detachment Protection (VPD) keretén belül van lehetőség arra, hogy az állami reguláris haderő tagjai külön kíséreshajón vagy a kereskedelmi hajó fedélzetére telepítve biztosítsák a hajó útját (Williams, 2014). Másrészt, rendelkezésre állnak a funkciójukat tekintve biztonsági, őrző-védő cégek (Private Maritime Security Companies, PMSC), amelyek alkalmazása számos jogi kérdést felvet. Az alábbiakban azt vizsgálom, hogy Franciaország, Olaszország és Spanyolország mennyiben támogatja ezen lehetőségek alkalmazását.

3.1. Franciaország

Franciaország 2014-ig tiltotta a magánvállalatok alkalmazását kereskedelmi hajók fedélzetén. Ekkor született meg a törvény (Loi 2014-742, 2014), amely megteremti a PMSC-k helyét a francia jogrendben. A franciák nem engedélyezik a PMSC-k számára, hogy VPD formájában kísérjék a kereskedelmi hajót, helyette előírás, hogy az említett hajó fedélzetén kell utazniuk (Grimaud, 2016). Emellett, csak francia lobogó alatt közlekedő teherszállító hajókra és olyan személyszállító hajóra lehet a magánvállalatok alkalmazottait telepíteni, amelyen csak a legényég utazik. A francia szabályozás a földrajzi hatályt is korlátozza, a magánvállalatokat igénybe venni ugyanis csak Nyugat-Afrikában, a Vörös-tengeren, valamint az Indiai-óceán azon részén lehet, amely egybevág azzal a területtel, amelyet az Atalanta misszió egyébként is ellenőriz (Uo.). A magánvállalatok tevékenysége engedélyköteles, amelyet az állam csak féléves időtartamra szokott kiállítani először. A spanyolokkal ellentétben a franciák különbséget tesznek a tengeri és a szárazföldön tevékenykedő magánvállalatok közt. Ez egyrészt az alkalmazottak irányába érvényesülő magasabb személyi, szakmai követelményekben érhető tetten, másrészt pedig a tengeren szolgálók először csak átmenetileg, egy próbaidőszakra kapnak engedélyt (Uo.). A hajót legalább három embernek kell biztosítani (más államokban, l. Spanyolország, ez legalább négy fő), felszerelésükre, megkülönböztető jelzéseikre részletes szabályokat ír elő a francia jogalkotó. A magánvállalatokat az állam bármikor ellenőrizheti, akár a védelemben részesített hajó fedélzetén, rajtaütésszerűen és eljárást indíthat (Uo.).

A franciák ugyan engedélyezik a magánvállalatok alkalmazását, de szigorú a követelményrendszer és számos biztosítékot kérnek. Ennek oka, hogy a franciák szerint a kalózkodás felszámolásában elsődleges szerepe továbbra is a térségben

járőröző, elsősorban az EU NAVFOR kötelékében a térséget monitorozó hadihajóknak van.

3.2. Olaszország

Olaszország a 130/2011. sz. törvénnyel engedélyezte, hogy az olasz hajók fedélzetén fegyveres kíséret tartózkodjon (2011, n. 130). Az olasz kormány ennek érdekében megegyezett az olasz hajótulajdonosok szövetségével (*Confitarma*) is (Eboli, 2011), ugyanis az olaszok úgy vélték, hogy a nemzetközi missziók nem elég hatékonyak a probléma kezelésére. Elsősorban VPD-k alkalmazása a cél, ahol ez nem lehetséges, ott jönnek szóba a fedélzetre telepített fegyveres kísérők. Az olasz szabályok rögzítik, hogy a VPD parancsnoka a kizárólagos felelőse minden végrehajtott katonai akciónak (Uo.) és a VPD tagjai eljárhatnak a bizonyítékok begyűjtése kapcsán is (Uo.). Ami a kereskedelmi hajókat illeti, azok kapitánya nem adhat utasítást a fegyveres kíséret számára, azt a Védelmi Minisztérium erre a célra létrehozott főparancsnoksága teheti meg (Uo.). A fegyveres kíséret egyrészt az erre létrehozott cégek alkalmazottjai lehetnek, de a hajó kapitánya a kíséret tagjait közvetlenül is felveheti és alkalmazhatja (Uo.). Az olasz szabályok előírják, milyen képzésen kell részt venniük és milyen esetben alkalmazhatnak erőszakot. Meghatározták, hogy négy fős csoportban alkalmazhatók és személyenként egy, a személyi felszerelés részét képező fegyvert tarthatnak maguknál (Uo.). A *Confitarma* nem fogadta túlzott lelkesedéssel a fenti szabályozást, mert bár mindenre kiterjedőnek tűnik, kevésnek tartják az előképzés elvégzéséül szabott hat hónapos időtartamot. Összehasonlítva a spanyol megoldással, az előbbi engedi a fegyveres kíséret alkalmazását és az általuk alkalmazott erőszak jellegét, mértékét részletesen szabályozza. Az olaszok előnyben részesítik tehát a VPD-eket, amelynek költségeihez az őket igénybe vevő társaságoknak is hozzá kell járulniuk. Ez utóbbi hozzáállás tükrözi, hogy az olasz szabályozás már eleve beépítette az IMO irányelveket (Uo.).

3.3. Spanyolország

Ami a fegyveres kíséret alkalmazását illeti, a spanyol szabályozás a legátfogóbb az Európai Unióban (Uo.). Ellentétben más államokkal, külön nemzeti stratégiát alakítottak ki a tengeri biztonság védelmére 2013-ban. A spanyolok a fegyveres kíséret alkalmazására már 1992-ben bevezettek egy törvényt, 1994-ben pedig részletes szabályozást dolgoztak ki ezek alkalmazásának feltételeiről (*Ley 23/1992*). Később, szinte azonnal reagálva az újra fellángoló kalózkodásra, létrehozták a 1628/2009-es királyi rendeletet (*Real Decreto 1628/2009*), amellyel alá is támasztották az 1992-es szabályozás fontosságát, kiemelve, hogy megszorodtak a fegyveres támadások a kereskedelmi hajók ellen. Ezen rendelet a meglévő törvényeket is módosította és megengedte az erre szakosodó vállalkozásoknak is, hogy a spanyol zászló alatt

közlekedő hajókra fegyveres kíséretet telepítsenek és, hogy azok fegyvert használhasanak (Uo). Ezen magánvállalatok tagjai ugyanolyan védelmet élveznek, mintha az állam közegei lennének. Az összehangoltságra jellemző, hogy a rendészeti szervek parancsnoksága alatt járnak el (Ley 5/2014). A pontosság kedvéért szükséges leszögezni, hogy a spanyol szabályozás nem választja szét a szárazföldi és a tengeri magánvállalatokat. Ezzel nagyobb az állami kontroll, szigorúbb szabályok vonatkoznak rájuk, de több jogosítványt is kapnak. A szabályozásnak azonban éppen ugyanebben rejlik a gyengesége is. Nincs ugyanis tekintettel arra, hogy a tenger olyan speciális helyzetet teremt, ami merőben eltér a szárazföldön nyújtott biztonsági, őrző-védő feladatoktól. Előfordult, hogy maguk a spanyol haditengerészek sem bírtak el a kalózkodással és a különleges alakulatokat kellett bevetni a megfélemlítésük érdekében (Bürgin–Schneider, 2015). A másik nehézség, hogy a tevékenységüket a hajó parancsnoka, legénysége kíséri figyelemmel, így más tanúk nincsenek. Ennek folyománya, hogy a jogalkotó úgy döntött, más államokkal (pl. Egyesült Államok) ellentétben csak spanyol vállalatokat lehet igénybe venni (Uo.). Ahogyan a fentiekben szóba került, a spanyol szabályozás átfogó, azonban akad hiányossága. Az egyik ilyen, hogy nem szabályozza, hogyan járhatnak el a PMSC-k egy támadás során, ha a helyzet fokozódik, ugyanakkor kifejezetten hadi fegyverekkel is felszerelhetők (Uo.). Érdekesség, hogy a vállalatok szerződésének költségéből bizonyos részt az állam is átvállal és a haditengerészet segítséget nyújt a fegyverek szállításában (Bürgin–Schneider, 2015). Ami a nemzetközi iránymutatásokat illeti, a spanyol szabályozás azokat nem veszi figyelembe (Uo.).

Olaszországgal ellentétben tehát Spanyolország nem pártolja a VPD-k alkalmazását, egyértelműen a PMSC-k pártját fogja. A spanyol elképzelés tehát az, hogy ezekkel a vállalatokkal hatékonyan együttműködhet az állam, csak megfelelő szabályozási háttérre van szükség.

4. A kalózkodás elkövetőinek felelősségre vonása és az eljárás jellegzetességei

A nemzetközi jogi szabályozás ellenére a kalózkodás elkövetőit jellemzően nemzeti bíróságok vonják felelősségre, erre vonatkozóan nem létezik olyan átfogó egyezmény, amely a konkrétumok tekintetében felvilágosítással szolgálna az eljárni szándékozó tagállamoknak. A Biztonsági Tanács a 2010-es 1918. sz. és 1950. sz. határozataiban azonban felhívja az államokat, hogy a saját nemzeti jogukban kriminalizálják a kalózkodást, illetve folytassák le a megfelelő eljárást (UNSC Res 1918, UNSC Res 1950).

Előfordul, hogy az egyes államok nemzeti joga sokszor eltérően vagy éppen sehogyan sem szabályozza a felelősségre vonás kérdését. Egy adott államban a bíróságok felépítése, az eljárás, kikényszerítés mind úgy van kialakítva, hogy leghatékonyabban az adott állam területi határain belül működjék. Mivel a legtöbb

esetben nem állnak rendelkezésre a megfelelő források, nincs kellő tapasztalat, szakmai hozzáértés és a jogi szabályozás is homályos a kalózkodás kapcsán, az eljárás rendkívül nehézkes (Bento, 2011). A következőkben Franciaország, Olaszország és Spanyolország gyakorlatát mutatom be, itt ugyanis eddig is zajlottak felelősségre vonások.

4.1. Franciaország

Ami a joghatóságot illeti, Franciaország csak a szükséges esetben és szubszidiárius jelleggel állítja saját bírósága elé a gyanúsítottakat, elsősorban a lobogó jogára alapozva, illetve az aktív-passzív személyi elvre (Randrianantenaina, 2013). Ügyészi engedéllyel a kalózkodást elkövető hajó elpusztítható, megakadályozandó, hogy ismét kalózkodás céljára használják fel azt (Uo.). Ahogyan az a nyomozással kapcsolatos nehézségeket taglaló részből is kiderül, a franciák esetében is igen körülményes vizsgálatra számíthat a hajó kapitánya, legénysége, amennyiben letartóztatásra kerül sor, illetve fedélzetükön fogva tartják a gyanúsítottakat. A hatóságoknak és az illetékes vizsgálóbírónak ugyanis kötelessége részletesen megvizsgálni a fogvatartás körülményeit. Többek között ez sem ösztönzi az államokat aktív szerepvállalásra, ráadásul már az Emberi Jogok Európai Bíróságának (EJEB) gyakorlatában is sor került arra 2014-ben, hogy kilenc-, illetve hétezer eurós kártérítést ítéljen meg a gyanúsítottaknak ilyen ügyben, egyébként éppen Franciaország esetében. Az *Ali Samatar és mások v. Franciaország*, illetve a *Hassan és mások v. Franciaország* ügyekben (ECHR 361, 2014) négy, illetve hat napig tartották fogságban a hadihajó fedélzetén a gyanúsítottakat, mielőtt Franciaországban megindult volna ellenük az eljárás. Ennek jogszerűségét egyébként megállapította az EJEB, hiszen ilyen kivételes helyzetben ez elkerülhetetlen. A Bíróság azonban úgy vélte, hogy az, hogy Franciaországban további negyvennyolc órán át fogva tartották őket, mielőtt bíróság elé kerültek, már sérti az Emberi Jogok Európai Egyezményének 5. cikk (1) bekezdését, mert nem biztosítja a gyanúsítottak személyes szabadságát. Sérti továbbá a (3) bekezdést, amelynek értelmében a „letartóztatott vagy őrizetbe vett minden személyt haladéktalanul bíró, vagy a törvény által bírói hatáskörrel felruházott más tisztségviselő elé kell állítani és a letartóztatott vagy őrizetbe vett személynek joga van arra, hogy ésszerű időhatáron belül tárgyalást tartsanak ügyében vagy a tárgyalásig szabadlábra helyezték.”.

A francia szabályozás értelmében az elfogás után a gyanúsítottak átmennek egy egészségügyi ellenőrzésen majd őrizetben tarthatók negyvennyolc órán keresztül, amely, a körülmények és a gyanúsított egészségi állapotától függően, egyszer meghosszabbítható a lejáratától számítva százhusz órával (Code de la défense, 2016) Az eljárást azután lehet megkezdeni, hogy a gyanúsítottak francia földre léptek. Franciaországban az elsőfokú bíróság rendelkezik hatáskörrel ilyen esetekben attól

függően, hogy az atlanti, a Manche-i vagy az északi-tengeri prefektórátus illetékes-e az ügyben.

Összességében elmondható, hogy a francia jogalkotó egyértelműen rögzíti a joghatósággal és eljárással kapcsolatos szabályokat és kifejezetten részletes vizsgálatot ír elő a letartóztatás, fogva tartás körülményeit illetően, amely a gyanúsítottak emberi jogainak betartását célozza. Némi hiányosság a tényállásban fedezhető fel, hiszen 2011-ben a törvénykönyvet a somáliai esetek hatására módosították elsősorban, azonban más típusú támadások esetében ez nem biztos, hogy alkalmazható teljes egészében (Randrianantenaina, 2013).

A fent említett esetek folyamánya, hogy a francia közigazgatási bíróság rámutatott, hogy vannak olyan elszigetelt helyszínek, ahol nehézségekbe ütközik a rendőrségi feladatok ellátása, holott ilyen helyszíneken is meg kell teremteni ennek lehetőségét. Ennek eredményeképpen 2019. május 7-én megszületett az a rendelet, amely módosítja az 1994-es törvényt. Ez ugyanis kiterjed minden, a hajózás biztonsága ellen elkövetett bűncselekményre, legyen az kalózkodás, a hajó fedélzetén tartózkodó személy elkövetett erőszakos cselekmény, terrorizmus, a biológiai, nukleáris vagy kettős felhasználású termékek terjesztését elősegítő cselekmény. A fenti esetekre tekintettel külön kiemelendő, hogy a rendelet alapján a Francia Haditengerészet parancsnokai szükség esetén helyettesíthetik a rendőri hatóságokat a területi vizeken (Ordonnance no. 2019-414, 2019). A hatáskör gyakorlása azonban szubszidiárius jellegű, csak akkor van mód rá, ha az illetékes hatóságok nem tudnak eljárni. Meg kell említeni, hogy az ítéletek ellen a tengerészeti szervezetek is tiltakoztak. Nemcsak a már korábban érvként felhozott rendhagyónak számító körülmények miatt, amelyekre tekintettel számos praktikus probléma merül fel, ami szárazföldön nem okozna gondot, hanem mert a Bíróságnak a döntés hosszú távon gyakorolt hatásaira is gondolnia kell. Egy ilyen típusú döntés ugyanis végképp elveheti az államok kedvét attól, hogy tevékenyen lépjenek fel és felelősségre vonják az elkövetőket.

Az európai államok, az EU vagy az Egyesült Államok korábban megállapodásokat kötött a kalózkodásban érintett régiós államokkal, pl. Kenyával. Hatékonynak tűnő megoldásról van szó, mégis kérdés, hogy ez követendő modell-e a nemzetközi közösség számára. Több állam a strasbourgi keretrendszerrel a háta mögött átszállíthatja-e a gyanúsítottakat, hogy aztán Kenya folytassa le az eljárást. Ahogyan az a francia állami gyakorlatból kiderül, volt, hogy visszafelé sült el ez a fegyver, hiszen az Emberi Jogok Európai Bírósága elismerve ugyan, hogy nem lehet a fogvatartás jogos mivoltáról döntenet a tengeren történő elfogást követő huszonnégy órán belül, mégis elmarasztaló ítéletet hozott (ECHR 361, 2014). Ezzel pedig éppen arra ösztönzik az államokat, hogy emberi jogi szempontból nem az európai mércének megfelelő államoknak adják ki az elkövetőket.

4.2. Olaszország

Olaszországban a 2009-es 209. sz. törvény az eljárás lefolytatását a római törvénytörvényekhez rendeli (2009, n.209). Az olasz eljárásra vonatkozó modern szabályozás a *Montecristo* eltérítésének hatására született meg, a legénységet a NATO kötelékében hajózó *USS De Wert* és az *RFA Fort Victoria* szabadította ki és átadta az elkövetőket az olasz hatóságoknak (Maritime Piracy Judicial Monitor, 2015). Az eljárást bonyolította, hogy az emberrablás tényállása miatt a terrorizmus is felmerült a kalózkodás mellett és, hogy négy elkövető esetén nem volt bizonyítható, hogy betöltötték a tizennyolcadik életévüket. Az elkövetők ráadásul azt állították, sérült a tájékoztatáshoz való joguk, mert a vádról és a kiszabható büntetésekről nem informálták őket megfelelően, ezt azonban a védők nem az EJEE-re, hanem az olasz alkotmányjogra alapozták (Uo.).

Olaszország egyébként nem sokkal később, az *Enrica Lexie*-ügyben (PCA Case No. 2015-28) további dilemmával szolgált a nemzetközi közösség számára. Ebben az ügyben az olasz *Enrica Lexie* olajszállító tanker a fedélzeten alkalmazott VPD-t. Körülbelül 25 tengeri mérföldnyire haladt az indiai partoktól, éppen az indiai csatlakozó övezet határán, a kizárólagos gazdasági övezetben, amikor kalóztámadást jelentett. Az indiai hatóságok együttműködésre hívták fel az olasz hajót, amely ennek megfelelően kikötött az indiai Kochiban. Tekintettel arra, hogy az olasz fedélzeten két indiai halász is meghalt, a kikötőben a hajó két olasz tisztjét őrizetbe vették. Kérdéses volt, hogy szándékosan csalták-e a kikötőbe az olasz hajót. Az ügy, amelyet az Állandó Választottbíróóság tárgyalt, és amelyben a döntés 2020-ban született meg, kiemelkedő jelentőséggel bír a nemzetközi bíróságok előtti bizonyítási eljárás kapcsán (Uo.). Olyan kérdéseket vetett fel, mint pl. mit jelent a lobogó joga szerinti állam kizárólagos joghatósága, a VPD-k státusza, esetleges mentességeik, kin van a bizonyítási teher és egyáltalán mit lehet tengeri incidensnek nevezni. A döntés tehát nemcsak a tengerjoggal kapcsolatos, de átszövi az általános nemzetközi jogot is (Methymaki –Tams, 2015). A Bíróóság egyébként úgy találta, hogy Olaszországnak és Indiának konkurál a joghatósága, azt mindketten megállapíthatják. Megállapította továbbá, hogy India megsértette az olasz haditengerészekre vonatkozó mentességeket és kiváltságokat (PCA Case No. 2015-28).

Emellett, az olasz eljárás további jellegzetessége, amely Olaszországnak a témában releváns nemzetközi együttműködéseire (pl. határon átnyúló rendészeti megállapodások) is kihatással van, hogy az olasz jogrend nem engedélyezi az elkövetők átadását tárgyalás lefolytatása céljából harmadik államokba (IMO Request, é.n.).

Összességében, az olasz jogszabályokat azért fontos megemlíteni, mert a spanyol mellett az olasz szabályozás a legátfogóbb, ráadásul, a spanyol szabályozással ellentétben, viszonylag fiatal a szabályozás, ezért nagyban támaszkodik a nemzetközi jogra és azzal összhangban van. Jellemzője, hogy a frissebb, pl. a magánvállalatok kapcsán megjelenő *soft law* típusú forrásokat is igyekeztek beépíteni az olasz jogba.

4.3. Spanyolország

Spanyolországban jellemzően az *Audiencia Nacional de Madrid* előtt kezdik az eljárást. A spanyol bíróság azonban csak akkor járhat el, ha nemzetközi bírói fórum még nem jár el az ügyben, ahogy más állam hatóságai sem (Oanta, 2013). Súlyos bűncselekménynek tekintik a kalózkodást Spanyolországban, a kiszabható büntetési tétel tíz és tizenöt év között van, amennyiben az elkövető tizennyolcadik életévét nem töltötte be, az 5/2000-es törvény alapján vonják felelősségre (amennyiben egyáltalán bizonyítható az életkora). (Ley Orgánica 5/2000) Erre példa a Spanyolországban jelentősnek számító 2015-ös *Izurdia* ügy (Sentencia no. 1/2015), amelyben az *Audiencia Nacional* a hat elkövetőt tizenhat és fél évre ítélte a haláshajó eltérítéséért még 2012-ben. Az ítélet a 616. és 616. *quáter* cikkekre alapozva született, bünszervezetben (Ley Orgánica 5/2000) elkövetve. Az ügy érdekessége, hogy az nemzetközi együttműködés eredménye. A francia *La Fayette* segítette a felderítést, végül az *Atalanta* keretében járőröző hollandok hajtották végre az elfogást. Ennek eredményeképp az ügy először a holland ügyészséghez került, közben a gyanúsítottakat átszállították a közelben lévő spanyol hadihajó fedélzetére és Spanyolország tárgyalta az ügyet (Maritime Piracy Judicial Monitor, 2015).

5. Következtetések

A tanulmány Franciaország, Olaszország és Spanyolország gyakorlatát elemezte a tengeri kalózkodásra vonatkozóan. Ahhoz, hogy a kalózkodás visszaszorítása, az elkövetők felelősségre vonása valóban hatékony legyen, szükséges, hogy az államok a nemzetközi joggal összhangban, a saját jogrendszerükbe illeszkedően határozzák meg a kalózkodás tényállását és a hozzá kapcsolódó eljárást. Az eljárások lefolytatásának egyik lényeges akadálya tehát a nemzeti jogszabályokban keresendő, egyrészt a hazai szabályozás hiányosságáiban, másrészt a jogrendszerek különbözőségében, hogy az államok rendre nem teszik magukévá a nemzetközi szabályozást. Azt tapasztalhatjuk, hogy némely esetben még a saját jogrendszerük sem tud mit kezdeni, ha kalózkodás miatt kell eljárni, ezért fordulhat elő, hogy a támadókat, ha el is fogják, elengedik felelősségre vonás nélkül.

A fenti államok közül Olaszország kalózkodásra vonatkozó szabályai relatíve fiatalnak számítanak. Az előírásoknak sajátos, az olasz tapasztalatokra épülő jellemvonásai vannak, azonban az összességében a nemzetközi joghoz alkalmazkodik. Érdekes, hogy Olaszország előnyben részesíti VPD-k alkalmazását a magánvállalatokkal szemben. Ami pedig a bírói eljárást illeti, Olaszországra nem jellemző, hogy ezeket harmadik államokba szerveznék ki. Hajlandó saját nemzeti joga alapján eljárni, amelyet elősegít, hogy az olasz eljárási rend kifejezetten részletesnek tekinthető.

A fenti államok közül Spanyolország szabályozása a legidősebb, ezért, bár Spanyolország elfogadta a releváns nemzetközi egyezményeket, itt van a legtöbb teendő a nemzeti jog nemzetközi joggal történő összehangolását illetően. Ezzel szemben, a biztonsági magánvállalatok tekintetében, a spanyol szabályozás kifejezetten kimerítő, nemcsak Franciaországhoz és Olaszországhoz viszonyítva, hanem uniós szinten is kiemelkedőnek minősül.

Franciaország Olaszországhoz és Spanyolországhoz hasonlóan aktívan érdekelte a kalózkodás felszámolásában. Franciaország nagy hangsúlyt fektet az emberi jogi szempontokra, mind az eljárásban, mind a biztonságot garantálni hivatott magánvállalatok tekintetében. Az Emberi Jogok Európai Bíróságának gyakorlata azonban rámutat, milyen veszélyei lehetnek az európai emberi jogi sztenderdek maradéktalan alkalmazásának ezen a téren és ez eltántoríthatja az egyes államokat attól, hogy az elkövetőkkel szemben maguk folytassák le az eljárást. Helyette abba az irányba tereli az államokat, hogy szervezzék ki az eljárásokat az érintett régiókba, illetve hagyják rá a felelősségre vonást ezekre a regionális parti államokra.

Irodalomjegyzék

- Ali Samatar and Others v. France and Hassan and Others v. France *ECHR* 361 (2014) <https://bitly.ws/W6Vm>, utolsó hozzáférés: 2023. 09. 02.
- Bento, Lucas (2011): Toward an International Law of Piracy *Sui Generis*: How the Dual Nature of Maritime Piracy Law Enables Piracy to Flourish. *Berkeley Journal of International Law*, vol. 29, issue 2: 399-455. DOI: <https://doi.org/10.15779/Z38PD44>
- Bürgin, Annina –Schneider, Patricia (2015): Regulation of Maritime Private Security Companies in Germany and Spain. *Ocean Development & International Law*, vol. 46 (2): 123-137. DOI: <https://doi.org/10.1080/00908320.2015.1024065>
- Circulaire du 13 juillet 2011, Ministère de la Justice et des Libertés (Franciaország) <https://bitly.ws/W6VK>, utolsó hozzáférés: 2023. 09. 30.
- Code de la défense, 2016 (Franciaország) <https://bitly.ws/W6VV>, utolsó hozzáférés: 2023. 09. 30.
- Code pénal, no 96-151, 1996 (Franciaország) <https://bitly.ws/W6W4>, utolsó hozzáférés: 2023. 09. 30.
- Codice della Navigazione 1942, n. 327 (Olaszország) <https://bitly.ws/W6W8>, utolsó hozzáférés: 2023. 09. 30.
- Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, Rome (1988) and its Protocol (2005) LEG/CONF.15/21 <https://bitly.ws/W6Wf>, utolsó hozzáférés: 2023. 09. 30.
- Eboli, Valeria (2011): Legislation-Piracy. *Yearbook of International Humanitarian Law. Correspondents' Report – Italy*, vol. 14: 13-16.
- Eboli, Valeria (2013): The Employment of Armed Personnel on Board to Face Pirate Attacks. A Comparison between Spain and Italy. In Andreone, G. –Bevilacqua, G. –Cataldi, G. –Cinelli, C. (eds): *Insecurity at Sea: Piracy and Other Risks to Navigation*. Giannini Editore, Napoli: 137-153.
- Emberi Jogok Európai Egyezménye (1950), Róma <https://bitly.ws/W6Ws>, utolsó hozzáférés: 2023. 09. 05.
- Legge, n.130/2011 (Olaszország) <https://bitly.ws/W6SA>, utolsó hozzáférés: 2023. 09. 30.

- Lei n.689/1994 (Olaszország) <https://bitly.ws/W6SJ>, utolsó hozzáférés: 2023. 09. 30.
- Lei n.209/2009 (Olaszország) <https://bitly.ws/W6Te>, utolsó hozzáférés: 2023. 09. 30.
- Ley 23/1992 de Seguridad Privada. Aktualizálva: Ley 5/2014 (Spanyolország) <https://bitly.ws/W6Tj>, utolsó hozzáférés: 2023. 09. 30.
- Ley Orgánica 5/2000 (Spanyolország) <https://bitly.ws/W6TB>, utolsó hozzáférés: 2023. 09. 30.
- Ley Orgánica 5/2010 (Spanyolország) <https://bitly.ws/W6TL>, utolsó hozzáférés: 2023. 09. 30.
- Loi 94-589 relative à l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer (Franciaország) <https://bitly.ws/W6U3>, utolsó hozzáférés: 2023. 09. 30.
- Loi 2014-742 relative aux activités privées de protection des navires (Franciaország) <https://bitly.ws/W6Ud>, utolsó hozzáférés: 2023. 09. 30.
- López Lorca, Beatriz (2015): *La piratería y otros delitos contra la seguridad de la navegación marítima*. Tirant Editorial, Valencia.
- Grimaud, Philippe (2016): Pirates, but not of the Caribbean: The French Private Ship Protection Act. *Maritime Safety and Security Law Journal*, 2: 20-35.
- IMO – Request of information on National Legislation against International Maritime Piracy <https://bitly.ws/W6Uj> Utolsó hozzáférés: 2023. 09. 02.
- Maritime Piracy Judicial Monitor (2013), EUROJUST Report, <https://bitly.ws/W6Up>, utolsó hozzáférés: 2023.09. 02.
- Maritime Piracy Judicial Monitor (2015), EUROJUST Report 2/L/2015, <https://bitly.ws/W6Uu>, utolsó hozzáférés: 2023. 09. 02.
- Methymaki, Elena –Tams, Christian (2020): Immunities and Compromissary Clauses: Making Sense of Enrica Lexie. *EJIL: Talk!* <https://bitly.ws/W6UB>, utolsó hozzáférés: 2023. 09. 02.
- Molnár, Anna (2014): Az Európai Unió tengerbiztonsági stratégiája. *Nemzet és Biztonság*, 4. szám: 76-92. <https://bitly.ws/W6UF>, utolsó hozzáférés: 2023. 09. 02.
- Oanta, Gabriela A. (2013): The Legal Treatment of Maritime Piracy Carried out by the Spanish Legislator. In Andreone, G. –Bevilacqua, G. – Cataldi, G. –Cinelli, C. (eds): *Insecurity at Sea: Piracy and Other Risks to Navigation*. Giannini Editore, Napoli: 123-137.
- Ordonnance no. 2019-414 du 7 mai 2019 modifiant la loi no. 94-589 du 15 juillet 1994 relative à la lutte contre la piraterie et aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer (Franciaország).
- Randrianantenaina, Jean Edmond (2013): *Maritime Piracy and Armed Robbery against Ships: Exploring the Legal and the Operational Solutions, the Case of Madagascar*. The United Nations Nippon Foundation Programme, United Nations Office of Legal Affairs, Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, New York.
- Real Decreto 2364/1994 (Spanyolország) <https://bitly.ws/W6KC>, utolsó hozzáférés: 2023. 09. 30.
- Real Decreto 1628/2009 (Spanyolország) <https://bitly.ws/W6KL> utolsó hozzáférés: 2023. 09. 30.
- Sentencia no. 1/2015 (02/02/2015), Audiencia Nacional. Sala de lo Penal, Sección 3, Madrid
- The 'Enrica Lexie' Incident (Italy v. India)* [2015] PCA Case No. 2015-28 (Award 21 May 2020) <https://bitly.ws/W6Ly>, utolsó hozzáférés: 2023. 09. 02.
- United Nations Convention on the Law of the Sea (1982), Montego Bay <https://bitly.ws/W6Kj> Utolsó hozzáférés: 2023. 09. 30.
- UNSC Res 1816 (2 June 2008) UN Doc/S/RES/1816 <https://bitly.ws/W6WB>, utolsó hozzáférés: 2023. 09. 02.
- UNSC Res 1918 (27 April 2010) UN Doc/S/RES/1918 <https://bitly.ws/W6WH>, utolsó hozzáférés: 2023. 09. 02.
- UNSC Res 1950 (23 November 2010) UN Doc/S/RES/1950 <https://bitly.ws/W6WK>, utolsó hozzáférés: 2023. 09. 02.

Williams, Eniola (2014): Private Armed Guards in the Fight against Piracy. In Académie de droit international de La Haye (ed), *Crimes at Sea*. Brill, Nijhoff, Leiden. DOI: http://dx.doi.org/10.1163/1875-8096_pplcdu_ej.9789004268050.ch09

LEGAL CHALLENGES POSED BY MODERN DAY PIRACY: CASE STUDIES OF FRANCE, ITALY AND SPAIN

Abstract

Maritime piracy is an ancient menace threatening the freedom of navigation and maritime security. The international community has always been triggered by it and pirates became the enemies of all mankind. Currently, the seas provide nearly 90% of the world trade. Around 90% of the EU's external trade is carried out at sea. In the northern Mediterranean region, France, Italy and Spain are especially involved. Ensuring maritime security is not only a military issue but it starts with legal regulations and continues in courtrooms. Therefore, the paper explores how affected states respond to the challenges posed by piracy. The research compares states on the basis of the concept of piracy, the attitude towards the employment of private maritime security companies and the judicial practice, relevant cases.

Keywords: France, International Law, Italy, Maritime Piracy, Spain