

## PÁSZKA IMRE ÁGOSTON\*

### Ahol a kalózkodás létformává vált: Szomália

#### Bevezetés

Szomália a modernkori kalózkodás leghírhedtebb gócpontja. Az itteni kalózok tevékenysége irányította rá erre a globális problémára a nemzetközi közösség figyelmét. A polgárháború után valódi központi hatalom nélkül maradt országban az elkövetők a tengeren szerzett tapasztalataikat előbb azon nagyvállalatok hajói ellen fordították, amelyek engedély nélkül halásztak Szomália kizárólagos gazdasági övezetében, később viszont válogatás nélkül támadták meg az ország partjai mentén húzódó forgalmas tengeri kereskedelmi útvonalon közlekedő hajókat, köztük az ENSZ Világélelmezési Szervezetének éppen az országba segélyeket szállító járműveket is.

Habár a nemzetközi közösség összefogása révén a Szomália környéki vizeket mára sikerült biztonságossá tenni, a kalózkodás bűncselekményének tanulmányozásakor kiemelten fontos megvizsgálni, milyen tényezők vezettek ahhoz, hogy az országban ilyen mértékű kalóztevékenység alakulhatott ki. Ebben szerepe volt Szomália történelmének, gazdasági berendezkedésének, megosztottságának és annak is, hogy a kalózok tevékenységét a nép nagy része elfogadja, sőt, szimpatizál vele.

#### A kalózkodás okai és kialakulása Szomáliában

Az afrikai kalózkodás 1990 előtt nem volt igazán számottevő. A kontinens nyugati partvidékén, a Guineai-öböl menti államokban ugyan gyakoriak voltak a kikötői rablások, de ezek a nemzetközi szabályozás értelmében nem minősülnek kalózkodásnak. Afrika másik oldalán viszont már ekkoriban is támadtak meg hajókat, ám ezeket leginkább politikai motivációból követték el, ami tengerjog szerint szintén nem számít kalózkodásnak. Viszont ezen támadások egy részét szomáliai elkövetők hajtották végre az exportforgalom akadályozása érdekében.<sup>1</sup> Érdekesség, hogy Szomália földrajzilag kevésbé megfelelő kalózkodások végrehajtására, mint például Guineai-öböl vagy a délkelet-ázsiai tengerek. Nincsenek erdővel borított, kisebb szigetek vagy öblök, ahol az elkövetők elrejtőzhetnek. De a kalózkodásnak nincs

---

\* PhD-hallgató, Szegedi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Doktori Iskola.

<sup>1</sup> MARCHAL, Roland – Somali Piracy: The Local Contexts of an International Obsession. *University of Pennsylvania Volume 2* (2011) 34.

is erre szükségük, hiszen céljuk a váltságdíj megszerzése, nem a rakomány ellopása vagy az elfogott hajó újrafelhasználása.<sup>2</sup>

1990 decemberében polgárháború robbant ki Szomáliában, amely megdöntötte a Siad Barre által vezetett rezsimeket, a kalózkodás felerősödése pedig az ezt követő időszakra tehető a somáliai partok mentén. A központi hatalom megszűnése nyilvánvalóan kihatott az olyan iparágak feletti ellenőrzésre is, mint a halászat, amely a somáli nép egyik fő megélhetési forrásának számított. A somáliai halászat korábban a SHIFCO (*Somali High Seas Fishing Company*) nevű, helyi kötődésű, de olasz cégek társulásával létrejött vállalat kezében volt. 1991-ig a SHIFCO uralta a helyi halászati ipart, hiszen monopóliuma volt a somáliai kizárólagos gazdasági övezetben való halászatra. Barre rezsimének bukása után a cég igyekezett monopóliuma megőrzésére, és az ország észak-keleti régiójában, Puntlandban olyan megállapodást kötött a helyiekkel, amely a kisebb, tengerparti közösségeknek is engedélyezte a halászatot, illetve pénzjutalmat helyezett kilátásba a helyiek számára, ha egy idegen, tevékenységét illegálisan folytató halászhajót foglalnak el a Szomália kizárólagos gazdasági övezetében. Ezek a megállapodások azonban nem voltak hosszú életűek, a helyi klánok vezetői ugyanis inkább a saját kezükbe vették az irányítást.<sup>3</sup> A kalózkodás megjelenése tehát erre az időszakra tehető Szomáliában.

A központi hatalom megszűnése azzal is járt, hogy lehetőséget biztosított a nagy cégek számára, a somáliai vizek ellenőrzés nélküli lehalászására. A térségben ekkor – többek között – japán, egyiptomi és hondurasi cégek hajói jelentek meg és kezdtek tömeges orvhalászatba. A spanyol és francia cégek pedig egészen odáig mentek, hogy Belize-ben lajstromozott hajókat használtak, hogy ezzel kerüljék ki az Európai Unió somáliai halászatra vonatkozó tiltó szabályait.<sup>4</sup> A tengerparti közösségek igyekeztek felvenni a küzdelmet az orvhalászokkal, de azok egy idő után már felkészültek a várható támadásokra, így a helyi közösségeknek sokkal nehezebb dolguk lett. Ezért a helyi törzsek a milíciákhoz fordultak és velük társulva hajtottak végre kalózkciókat. Mivel az így szerzett bevétel sokkal nagyobb volt, mint a halászattal elérhető, ezért az egykori halászok „foglalkozást váltottak”, és belőlük lettek az első somáliai kalózkodók.<sup>5</sup> Természetesen nem minden halászból lett kalóz. Arra is vannak példák, hogy a kalózkodók *bona fide* kérik fel a halászokat, hogy bocsássák rendelkezésre a hajóikat és segítsék őket a tengeren, ezért pedig lényegesen többet fizetnek, mint a halászattal megkereshető bér. Az is előfordul, hogy a kalózkodók kényszerítik a halászokat az együttműködésre.<sup>6</sup>

Fontos azonban azt is megemlíteni, hogy az illegális halászat nem az egyetlen oka volt a kalózkodás kialakulásának Szomáliában. Ahogy a somáliai partok mentén folyó kalózkodással foglalkozó nemzetközi szakértői csoport (*International Expert Group on Piracy of the Somali Coast*) a 2008-as végső jelentésében fogalmaz: „a szegénység, a munkahelyek hiánya, a gazdasági nehézségek, a szármalasan alacsony bérek, az állat- és halállomány csökkenése az aszály és az illegális halászat miatt, az ingatag közbiztonság és politikai helyzet mind közrejátszott a kalózkodás felemelkedéséhez és folytonosságához Szomáliában”. A kalózkodók szentül hiszik, hogy jogukban áll a külföldi hajók megtámadása a természeti erőforrásaik ki-

<sup>2</sup> International Expert Group of Piracy off the Somali Coast Final Report (2008) 14. <http://www.somaliland-law.com/SomaliaPiracyIntlExpertsreportconsolidated1.pdf> (2019. 11. 07.)

<sup>3</sup> Uo. 34-37.

<sup>4</sup> ELLEMAN, Bruce A.: *Seaborne Perils*. Rowman & Littlefield Publishing Group, Lanham, 2018. 113.

<sup>5</sup> MARCHAL, 2011. 37.

<sup>6</sup> International Expert Group of Piracy off the Somali Coast Final Report (2008) 17.

szipolyozása miatt. A szomáliai vizek kizsákmányolása már az 1990-es évek óta folyik, és ezzel a nemzetközi közösség is tisztában van, mégsem tett semmit a helyzet rendezésére.<sup>7</sup>

Ugyanakkor a kalózkodás a polgárháborút követő évtizedben még kisebb problémát jelentett. A kalózok 2005-ig főként halászhajókat támadtak meg, ebben az évben azonban – első alkalommal – sikeresen elfoglaltak egy tankerhajót.<sup>8</sup> Ezt követően a helyzet egyre romlott: a Nemzetközi Tengerészeti Iroda (*International Maritime Bureau – IMB*) éves jelentései szerint 2007-ben 44 incidens történt az Ádeni-öbölben és Szomália partjainál,<sup>9</sup> 2008-ban pedig már 111.<sup>10</sup> A 2009-es év még az előző számokhoz képest is kiugró volt, hiszen 217, a szomáliai kalózkodás tulajdonítható támadás történt a térségben (például Omán partjainál vagy az Indiai-óceánon).<sup>11</sup>

Ekkor már a nemzetközi közösség figyelve is egyértelműen Szomáliára irányult és az ENSZ Biztonsági Tanácsa is számos határozatot fogadott el a kalózok megfékezésére, a problémát a nemzetközi békét és biztonságot veszélyeztetőnek titulálva.<sup>12</sup> Az ENSZ BT felhívta az államokat, hogy minden szükséges eszközt tegyenek meg helyzet rendezése érdekében. Erre a felhívásra pedig több ország (pl. Japán, Oroszország), valamint a NATO és az Európai Unió is reagált és haditengerészeti akciókat indított a térségben,<sup>13</sup> amelynek köszönhetően a támadások száma jelentősen csökkent: 2018-ban és 2019-ben a szomáliai kalózok még nem hajtottak végre sikeres akciót.<sup>14</sup>

#### A szomáliai kalózok által okozott károk

A szomáliai kalózok több ezer támadásért felelősek, nem csak az ország kizárólagos gazdasági övezetében, hanem például Omán partjainál vagy az Indiai-óceánon, olykor jelentős távolságra saját partjaiktól. Ezeket a támadásokat számba venni igen nehézkes, ugyanakkor néhány eset bemutatásával jól szemléltethető, milyen komoly veszélyt jelentettek a nemzetközi tengeri kereskedelemre. A szomáliai kalózok által okozott károk azonban nem csak a váltságdíjakban jelennek meg, hanem a nemzetközi tengeri kereskedelem költségeinek növekedésében is, amely globális szinten is érezhető.

A kalózok által kapott váltságdíj összege az idő előrehaladtával fokozatosan emelkedett, amely annak is köszönhető, hogy például a tankerhajók szabadon engedéséért sokkal többet lehetett kérni, mint a halászhajókért. Korábban említettem, hogy tankerhajót először 2005-ben támadtak meg sikeresen. A hongkongi hajóért ekkor 315 ezer dollárt kellett kifizetnie a vállalatnak.<sup>15</sup> A *Dongwoon-ho* nevű dél-koreai tanker szabadon engedéséért pedig 400 ezer dollárt kellett fizetni 2006-ban. Ezt követően azonban hatalmas emelkedés volt tapasztalható

<sup>7</sup> Uo. 15.

<sup>8</sup> RAVASZ Ábel: Kalózkodás Szomáliában: Puntland és a bukott államiság. *Kül-Világ* V. évf., 3-4 (2008) 87.

<sup>9</sup> International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery Against Ships Annual Report (2007) 9. [https://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/IMB\\_Piracy\\_Report\\_2007.pdf](https://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/IMB_Piracy_Report_2007.pdf) (2019. 11. 14.)

<sup>10</sup> International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery Against Ships Annual Report (2008) 9. [https://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/IMB\\_Piracy\\_Report\\_2008.pdf](https://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/IMB_Piracy_Report_2008.pdf) (2019. 11. 14.)

<sup>11</sup> International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery Against Ships Annual Report (2009) 8. [https://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/IMB\\_Piracy\\_Report\\_2009.pdf](https://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/IMB_Piracy_Report_2009.pdf) (2019. 11. 14.)

<sup>12</sup> VARGA Attila Ferenc: Nemzetközi küzdelem a szomáliai kalózkodás ellen. *Hadtudomány* XXI. évf., 1-2 (2011) 12-13. [http://mhht.eu/hadtudomany/2011/2011\\_elektronikus/2011\\_e\\_14.pdf](http://mhht.eu/hadtudomany/2011/2011_elektronikus/2011_e_14.pdf) (2019. 11. 14.)

<sup>13</sup> Uo. 24-32.

<sup>14</sup> International Maritime Bureau Live Piracy Map 2018-2019. <https://icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2018> (2019. 11. 14.)

<sup>15</sup> RAVASZ, 2008. 87.

tó a váltságdíjak összegében. Míg 2005-ben átlagosan 150 ezer dollárba került egy-egy hajó kiszabadítása, addig ez az összeg 2010-2011-re már 5-5,4 millió dollárra nőtt.<sup>16</sup> 2008-ban új rekord született, hiszen a *Faina* nevű ukrán hajóért – amely orosz tankokat szállított – 3,2 millió dollárt követeltek és kaptak a kalózok.<sup>17</sup> 2011-ben ugyanakkor két rekorddöntés is született: a *Sambo Dream* nevű dél-koreai tankerért 9,5 millió, míg a görög *Irene SL* tankerért 13,5 millió dollár váltságdíjat zsákmányoltak a szomáliai kalózok. Ráadásul az elkövetők egy idő után új taktikához folyamodtak: a kapott összegért először csak a hajót engedték szabadon, annak legénységéért pedig további váltságdíjat követeltek.<sup>18</sup>

A legénység és a hajó hosszabb távon való fogva tartása egyébként a hajótulajdonos vállalatoknak is komoly bevételkiesést jelent. Az *InveCo* vállalat számításai szerint egy fél éves fogva tartás a váltságdíjon felül további 20 millió dollár hiánnyal jár. Szintén többletköltséget jelent a társaságoknak, hogy a kalózkodás által veszélyeztetett vizeken szolgáltatást teljesítő legénységet kétszeres bér illeti meg, nem beszélve arról, hogy elrablásuk esetére gondoskodni kell pótlásukról is. Kalóztámadások esetén ráadásul a hajók biztosítási díjai is emelkednek, éves szinten akár több száz millió dollárral. Ha egy vállalat ezt nem akarja vállalni és inkább más útvonalon hajózik, számolnia kell azzal, hogy a hosszabb út magasabb üzemanyagköltséget is jelent, amely akár több milliárd dollárra is rúghat évente. Amennyiben az adott vállalat mégis vállalja a rövidebb, de veszélyesebb utat, és ezzel együtt a legénység magasabb bérét, a hajó védelme érdekében érdemes fegyveres biztonsági magán-szolgáltatást fogadni, amely a Szomália partjai mentén közlekedő hajókon igen gyakran alkalmaznak.<sup>19</sup> A világ más térségeiben ugyanakkor a belső jogi szabályozás meg is tilthatja ezek felfogadását olyan hajókon, amelyek a tiltó állam vizein haladnak keresztül.

Ami szintén problémás, hogy a szomáliai kalózok nem csak a térségben közlekedő kereskedelmi hajókat támadták meg, hanem az ENSZ Világélelmészeti Programjának hajóit is, amelyek épp az országba vittek segélyszállítmányokat. Szomáliában világviszonylatban az egyik legmagasabb az éhezők és a humanitárius segítségre szorulóak száma.<sup>20</sup> A kalózok tehát a saját népük életfeltételeit is megnehezítik, ilyenformán nehezen lehet azonosulni azzal a szemléletmóddal, amelyet ők vallanak, miszerint egyfajta parti őrségi feladatokat ellátva Szomália partjait védelmezik.

Szomália, a megosztott állam

„Én és Szomália a világ ellen, én és a klánom Szomália ellen, én és a családom a klán ellen, én és a testvérem a család ellen; én a testvérem ellen.” (szomáliai mondás)<sup>21</sup>

Ez az idézet kiválóan jellemzi az ország területi és etnikai megosztottságát, aminek megértése kiemelten fontos az itteni kalózkodás bemutatásakor. Az ország 1960-ban nyerte el a függetlenségét az egykori brit és olasz gyarmatok egyesülésével. A kezdeti demokratikus törekvéseket a már említett Siad Barre tábornok puccsa döntötte meg 1969-ben. A kezdetben a Szovjetunióval szimpatizáló elnök az Etiópia ellen vívott ogadeni háborút követően

<sup>16</sup> RÖVID Éva: A szomáliai tengeri kalózkodás hatása a nemzetközi gazdaságra. *Közgazdaság* IX. évf., 1 (2014) 205.

<sup>17</sup> ELLEMAN, 2018. 118-119.

<sup>18</sup> RÖVID, 2014. 205.

<sup>19</sup> Uo. 206-207.

<sup>20</sup> Uo. 208.

<sup>21</sup> KISS Amarilla: A tengeri kalózkodás nemzetközi jogi megítélése, különös tekintettel a Szomália partjainál folyó eseményekre. *Acta Universitatis Szegediensis: acta juridica et politica* L.III. évf., (2009) 1-14.

konfliktusba került szövetségesével és az Egyesült Államokhoz fordult segítségért. Uralma alatt a különböző törzsek közti rivalizálás okán Szomália több régiója is megpróbált a függetlenség útjára lépni, de ezeket a törekvéseket a központi hatalom kemény kézzel verte le, csakúgy, mint az ellene megszervezett államcsínyeket. Ellenfeleivel annyira kemény kézzel bánt, hogy a vele való szövetség kellemetlenné vált az amerikaiaknak, így kihátráltak mögüle, Barre esélyei pedig ezzel elszálltak a polgárháború megnyerésére.<sup>22</sup>

A tábornok bukását követően a korábbi függetlenedési törekvések ismét felerősödtek. Elsőként az ország északi részén lévő Szomáliföld kiáltotta ki a függetlenségét 1991 májusában. Ezt követően, 1998-ban, Puntland is hasonló útra lépett, amely már az 1970-es évek óta küzdött az autonómiájáért. Puntland – amely több mint 4 millió lakossal rendelkezik – alkotmánya szerint egy szövetségi állam, amely, ellentétben a többi szakadár területtel, a kezdetektől fogva elismerte a központi kormány fennhatóságát, mindössze regionális autonómiát követel magának.<sup>23</sup>

A puntlandi alkotmány a Harti klán lakhelye szerint definiálta a határait, és mivel hartik a régió határain kívül is éltek, ezért hamar háború robbant ki Szomáliföld és Puntland között a Sanaag és Sool tartományok feletti ellenőrzés megszerzése érdekében. 2002-ben Puntland kiszorította riválisát Sanaag-ból, azonban a helyi és a puntlandi vezetés kapcsolata megromlott a régió olajkészleteinek kiaknázása körüli vitákban, ezért Sanaag 2007-ben kikiáltotta saját függetlenségét Maakhir néven. Sool tartomány esetében szintén hasonló események játszottak le: 2003-2007 között folyamatos harcok dúltak Puntland és Szomáliföld között, míg végül 2008-ban Sool kinyilvánította függetlenségét Northland State néven. Ezt azonban Puntland és Szomáliföld sem ismeri el, a fővárosának tekinthető Lasanod pedig továbbra is szomáliföldi fennhatóság alatt van.<sup>24</sup>

Puntland déli határánál fekszik a tartomány második legnagyobb városa, Galkayo, amelynek északi részén a hartik, déli részén pedig a Habr Gedir klán él. 2006 márciusában a Szomália déli területeinek nagy részén uralmon lévő Iszlám Bíróságok Uniója (*Islamic Courts Union* – ICU) megkezdte a terjeszkedést észak felé, egészen a puntlandi határokig. Az iszlamistákat csak etióp segítséggel sikerült megállítani, december végén pedig Szomália fővárosából, Mogadishu-ból is sikerült kiűzni őket. A helyzetet kihasználva a Habr Gedir klán megszilárdította uralmát a puntlandi határtól délre és kikiáltotta Galmudug független államot. Szomália déli részét pedig főként az iszlamisták uralják, amelyek az Al Shabaab terror-szervezettel állnak kapcsolatban.<sup>25</sup>

Az egyes tartományok mellett létezik még egy hatalmi erő, a Szomáliai Szövetségi Kormány (*Federal Government of Somalia* – FGS), amelyet az ENSZ is támogat, de valójában csekély hatalommal rendelkezik és uralmát csak a fővárosra, Mogadishu-ra és az annak környékén lévő nagyobb városokra képes kiterjeszteni. Ennek az az oka, hogy Szomáliában a mai napig a klánok jelentik a társadalom építőköveit és az európaihoz hasonló berendezkedés még nem honosodott meg.<sup>26</sup>

Az etnikai, és az ezzel együtt járó területi megosztottság a kalózbándákon is nyomot hagy, hiszen a bandák alapvetően az egyes klánok vagy alkánok alapján szerveződnek. Más klánból csak akkor fogadnak el tagot, ha az illetőnek olyan szakértelme vagy tapasztalata

---

<sup>22</sup> RAVASZ, 2008. 89-90.

<sup>23</sup> Uo. 90-91.

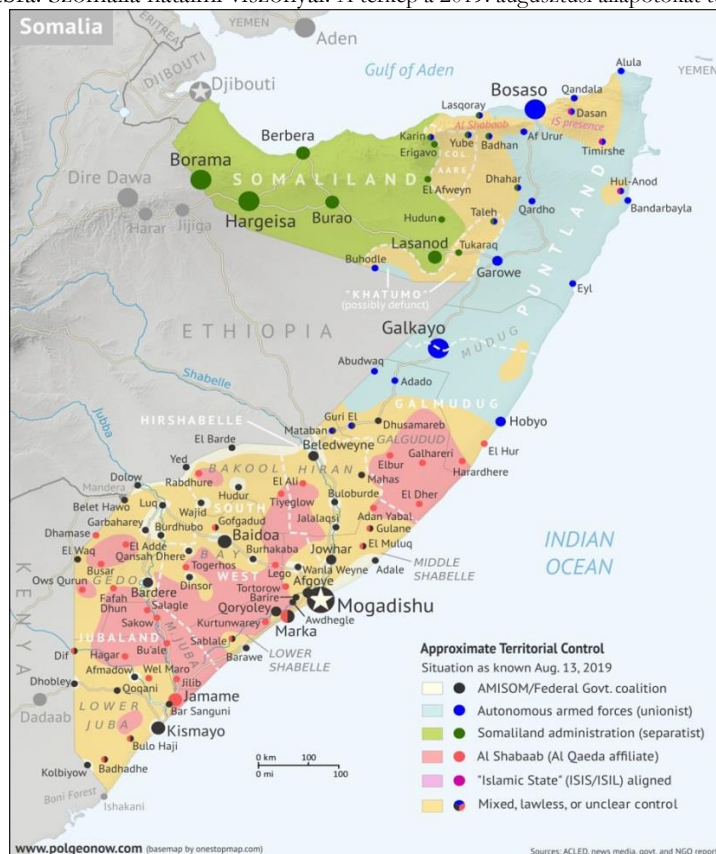
<sup>24</sup> Uo. 93-94.

<sup>25</sup> Uo. 96.

<sup>26</sup> KISS, 2009. 218.

van, ami indokoltá teszi a származástól való eltekintést. A kalózok fő bázisául egyébként Bosaso, Eyl, Garad, Hobyo és Haradheere városok szolgálnak.<sup>27</sup>

1. sz. ábra: Szomália hatalmi viszonyai. A térkép a 2019. augusztusi állapotokat tükrözi



Forrás: <https://www.polgeonow.com/2019/08/somalia-control-map-timeline-august-2019.html> (2019. 11. 02.)

A modernkori kalózkodás bölcsőjének sajátosságai

A kalózkodás Szomáliában az egyik legjövendmezőbb szakma, a munkanélküliség pedig igen nagy, ezért nem nehéz jelentkezőket találni az egyes bandákba. A kalózok logisztikailag nagymértékben támaszkodnak a tengerparti halászközösségekre vagy a lakóhelyükön élők-re. Ezek biztosítják számukra az élelmet és a lakhelyet. A halászközösségekre leginkább azoknak a bandáknak van szüksége, amelyek nem tengerparti régiókból származnak, mivel gyakran úszni sem tudnak és a hajózáshoz sem értenek.<sup>28</sup>

<sup>27</sup> International Expert Group on Piracy of the Somali Coast Final Report (2008) 17.

<sup>28</sup> Uo. 17-18.

Mint azt korábban említettem, a szomáliai kalózok egyetlen célja a hajó és a legénység szabadon engedéséért váltságdíj követelése. Ez azt jelenti, hogy – szemben például délkelet-ázsiai társaikkal – nem rabolják ki a legénységet, illetve nem céljuk a rakomány megszerzése és értékesítése. A hajó elfoglalása után azt a partok felé kormányozzák, a legénységet pedig a szárazföldön tartják fogva. Mindezt ráadásul igen nyíltan intézik, hiszen a hajót meg sem próbálják elrejtetni, mivel tisztában vannak vele, hogy közvetlen mentőakció indítására csekély esély mutatkozik, a legénység és a rakomány biztonsága érdekében.<sup>29</sup>

Habár Szomália etnikailag és területileg is megosztott ország, a kalózok imént említett módszerei az ország bármely pontján elkövetett támadások esetén teljesen azonosak. Szakértők szerint ezeket a módszereket vagy Puntlandban, vagy az ország középső részén dolgozták ki, és kiterjednek a célpont kiválasztására, a támadásra és a hajó elfoglalására, a legénység elfogására, a tárgyalások folytatására, a váltságdíj összegének meghatározására, a váltságdíj fizetési módjának meghatározására, illetve a hajó és a legénység szabadon engedésére. A nagyfokú hasonlóságra tekintettel egyesek úgy vélik, hogy a kalózbándák központiilag koordináltak, de erre vonatkozó bizonyíték még nem került elő.<sup>30</sup>

A szomáliai kalózkodás egyértelmű melegágyának Puntland tartomány tekinthető, hiszen az itteni kalózok követik el a legtöbb támadást. A régió 1640 kilométer hosszú partszakasszal rendelkezik, amely Afrika Szarvát is magában foglalja. A tartományt igen érzékenyen érintette a nyugati cégek halászati tevékenysége, ezért az itteni halászok nagy része kalózkodásra adta a fejét. A szomáliai kalózkodásról egyébként általánosságban mondható el, hogy saját megítélésük szerint egyfajta parti őrseggént járnak el és országuk természeti erőforrásait védik, ezek feléléséért pedig a nyugati vállalatoktól „vámot” szednek.<sup>31</sup> A váltságdíjak egyébiránt nagyon fontos bevételnek számítanak az országban, ezért elmondható, hogy Szomália gazdasága és lakossága is nagymértékben függ a kalózok sikerességétől.<sup>32</sup>

Ahogy azt korábban említettem, a szomáliai kalózkodás gyökerei egészen a 90-es évek elejéig nyúlnak vissza, valódi veszélyt azonban akkortól jelentettek, amikor a megélhetés nélkül maradt halászok és a milíciák szövetségre léptek: a halászok a tengeren szerzett tapasztalataikkal, a fegyveresek pedig a hajók tényleges elfoglalásával járultak hozzá az akciókhoz. A milíciák és a halászból lett kalózok egyébként komoly kiképzésben részesülnek, hiszen a munka nélkül maradt, korábban személyőrzéssel foglalkozó fegyveres biztonsági magánszolgálatok kiképzői készítik fel őket az akciókra. Ez a kiképzés pedig nem csak a fegyverek használatára terjed ki, hanem a műholdas telefonok, rádió felszerelés korszerű alkalmazására is. Ez a minta pedig széleskörűen terjedt el egész Szomáliában és ez tette igazán nagy veszélyforrássá az itteni kalózkodást.<sup>33</sup> Tehát a szomáliai kalózok jellemzően kevésbé opportunisták, megélhetési bűnözők, sokkal inkább jól szervezett, felszerelt és kiképzett bándákba tömörülő elkövetők. Ezt jelzi az is, hogy több mint 1000 mérföldre az ország partjaitól is képesek voltak sikeres akciókat végrehajtani.<sup>34</sup>

Mivel a kalózok között egykori halászok is vannak, ezért egy ideig megfigyelhető volt, hogy a halászati ipar szokásai szerint jártak el bizonyos esetekben, például váltságdíj elosz-

<sup>29</sup> Uo. 14.

<sup>30</sup> Uo. 14-15.

<sup>31</sup> RAVASZ, 2008. 97-98.

<sup>32</sup> ONG, David M.: *Alternative Approaches to Piracy and Armed Robbery in Southeast Asian Waters and off the Horn of Africa: A Comparative Perspective*. In: Koutrakos, Panos – Skordas, Achilles (szerk.): *The Law and Practice of Piracy at Sea*. Hart Publishing Ltd, Oxford, 2015. 274.

<sup>33</sup> MARCHAL, 2011. 37-38.

<sup>34</sup> ONG, 2015. 274.

tása terén (nagyobb összeget kapott a kalózhajó tulajdonosa, mint a legénység). Emellett meg kell említeni az ún. *dilaal* szerepét, aki a hajók és a legénység szabadon engedéséért tárgyal. A somáliai kultúrában a *dilaal*-ok nagy tiszteletnek örvendenek, ezért a váltságdíjból is nagyobb rész illeti meg őket.<sup>35</sup>

Érdekesség, hogy az 1990-es években még létezett a somáliai kalózok szemében egyfajta „gazdaságvédelem”, hiszen ha egy olyan hajó elfogására került sor, amely rendelkezett halászati engedéllyel, csak egy minimálisabb összeget kellett kifizetnie, aztán újtára engedték.<sup>36</sup> A somáliai kalózokra mai napig jellemző, hogy egyfajta betyárbecsület továbbra is fennáll közöttük, hiszen egy hajót csak egyszer lehet elfogni és érte váltságdíjat követelni. Amint ezt a hajót szabadon engedik, más kalózbandák nem támadhatják meg. Ennek az az oka, hogy a váltságdíjból a szomszédos bandák is részesülnek, hiszen a kalózok belátták azt, hogy valójában az érdekeik közösek, és az egymás elleni harc csak gyengítené őket. Az egyfajta betyárbecsület betartása azonban egyre nehezebbé vált, amikor a kalózkodás üzletének hagyományos felépítése megváltozott, és megjelentek azok az üzletemberek, akik befektetési lehetőséget láttak bűncselekményben. Ezek az egyének egyfajta előleget fizettek az elrabolt hajó legénységét őrző fegyvereseknek, ezáltal szavatolva azok testi épségét. Ennek köszönhetően pedig a váltságdíjból jelentős részeket tudtak leszakítani, befektetésük sokszorosára szert téve, ezzel együtt felborítva a bevétel „hagyományos” elosztását.<sup>37</sup>

A somáliai kalózkodás egyik sajátossága és érdekessége a bűncselekményből származó bevételek felhasználásának mikéntje. Puntlandban a váltságdíj azt a célt is szolgálja, hogy megszerezzék vele a törzsek vénjeinek, a hivatalos személyeknek és az értelmiségnek támogatását. Emellett a kalózok a helyi és regionális fejlesztésekbe is befektetik a pénzüket, ezáltal elnyerik a helyiek szimpátiáját, annak ellenére is, hogy néhányan nyilvánosan szólnak fel ellenük. A váltságdíj ilyen módon való felhasználása azért is ilyen sajátos ebben a régióban, mert a kiterjedt közigazgatás és a regionális kormányzat léte „megköveteli”, hogy a kalózok valamilyen módon „legitimizálják” tetteiket. Puntlandban emellett a kalóz életforma egyfajta ellenpéldát jelent az Al Shabaab-hoz hasonló radikális iszlamista szervezetekhez való csatlakozáshoz képest. Utóbbiak szemében a kalózkodás és az azzal járó életmód bűnnek számít, ami nem egyeztethető össze az iszlámmal.<sup>38</sup>

Ugyanakkor Szomália déli részén mások a körülmények. Ebben a térségben a polgárháború óta gyakorlatilag megszűnt a közigazgatási rendszer (kivéve a radikális iszlamisták és az átmeneti kormány által ellenőrzött területeken) és rengeteg a vitatott hovatartozású terület. Az itteni kalózok ezért a bevételeiket is máshogy használják fel: inkább a földi élvezeteket részesítik előnyben (például a kábítószereket), emellett adományokat juttatnak vérrokonainknak, de más befolyásos emberek támogatását nem igyekeznek oly módon elnyerni, mint puntlandi társaik. A kalózkodás délen tehát fényűző életmódot biztosító tevékenységként jelenik meg. Ennek ellenére mégsem figyelhető meg komoly konfrontáció az Al Shabaab-bal. Ugyan előfordult, hogy a radikális iszlamisták kalóztáborokat számoltak fel, de mégis inkább kerülik a kalózzal való összecsapásokat, amelynek két oka van: egyrészt a kalózok sokkal jobban felfegyverzetek, másrészt nincsenek politikai ambícióik, így nem jelentenek konkurenciát.<sup>39</sup> Emellett minimális együttműködés is megfigyelhető a radikális isz-

<sup>35</sup> MARCHAL, 2011. 40.

<sup>36</sup> Uo. 39-40.

<sup>37</sup> Uo. 40.

<sup>38</sup> Uo. 41-42.

<sup>39</sup> Uo.



lamisták és a kalózok között, ami annak köszönhető, hogy az Al Shabaab „megadóztatta” Kismayo város kikötőjének használatát, ezáltal engedélyezte a kalózok számára, hogy bázisul használják, cserébe pedig bevételhez jut. Szorosabb együttműködés azonban nem figyelhető meg közöttük, így a Szomáliában a kalózkodás és a terrorizmus kapcsolata nem figyelhető meg.<sup>40</sup>

Sikereik révén a kalózok folyamatosan fejlesztették fegyverzetüket és technikai eszközeiket. Ennek, valamint kiképzésüknek köszönhetően pedig komoly katonai tényezőkké is váltak abban a térségben, ahol tevékenykedtek. Ezt pedig a puntlandi kalózok saját törzseik szolgálatába állították, akár más törzsek, akár a regionális kormányzat ellenében. Ennek következtében nem köztörvényes bűnözőkként viselkednek a szárazföldön, hanem követik a törzsek szabályait (például a vének utasításait). Ennek is köszönhető pozitív megítélésük, amely teljesen ellentétes azzal, ahogy a nyugati médiában lefestik őket.<sup>41</sup>

### Összegzés

Számos tényező vezetett a szomáliai kalózkodás kialakulásához, amely egy teljesen általános, elfogadott tevékenységnek számít az országban, mondhatni, az ottani kultúra részét képezi. Ugyan az egykori „gazdaságvédelmi” érdekek ma már kevésbé figyelhetőek meg, a szomáliai kalózok mégis számos olyan elvet vallanak, amelyek igazán sajátosnak mondhatók: kezdve a betyárbeccsület fennmaradásával, a törzsek szabályainak betartásán át a váltásdíj felhasználásának mikéntjéig.

Mivel az ENSZ által támogatott szövetségi kormány csekély hatalommal rendelkezik, az egyes tartományok és azok vezetői pedig mind érintettek és érdekeltek a kalózkodás „üzletében”, ezért belső megoldást találni erre a problémára egyelőre nem lehet. A nemzetközi szakértői csoport is azon a véleményen volt végső jelentésében, hogy mindaddig, amíg nem sikerül hatékony, alternatív megoldásokat találni a kalózkodásból származó bevételek pótlására, a bűncselekmény nem lesz visszaszorítható Szomáliában.

A nemzetközi közösség által fenntartott haditengerészeti járőrök kiválóan alkalmasak arra, hogy a kalóztevékenységet átmenetileg elfojtsák. Azonban amint ezeket a hadihajókat a térségből visszavonják, a kalózok vissza fognak térni, hiszen nincs még egy olyan ország a világon, ahol ez a bűncselekmény ennyire mély gyökereket vert volna.

---

<sup>40</sup> ONG, 2015. 275.

<sup>41</sup> Uo. 40.

## IMRE ÁGOSTON PÁSZKA

## Where Piracy Become a Way of Life: Somalia

## (Summary)

Somalia is the most infamous maritime piracy hotspot of the modern era. Somali piracy drew the attention of the international community to this global matter. After the civil war ended the rule of Siyaad Barre the country left without a functional government. Many foreign corporations took advantage of the situation and started illegal fishing operations in the Somali exclusive economic zone. Somali fishermen took up the gauntlet and tried to defend their waters and livelihood. So they teamed up with local militias and started to attack foreign vessels.

Piracy quickly became a really successful activity in Somalia and pirates began to focus to other merchant vessels, as well. There are many factors which helped the rise of piracy in Somalia: its history, economic system and diversification all contributed. These factors also made Somali piracy really unique. For example vessels with acceptable fishing licence only required to pay a minimal fee (in the name of „economy protection”). Also, „honor among thieves” is rule that Somali pirates follow. Moreover, pirates does not act like criminals onshore: they follow the rules of their clans. Some pirates even act like modern Robin Hoods because they invest their earnings locally or regionally.

Although, due to joint navy operations, piracy managed to be suppressed in the area, pirates will instantly continue their activity as soon as the warships leave Somali waters because piracy became a sort of way of life in Somalia.